



CYKELPLAN FÖR ESKILSTUNA KOMMUN

Strategidel

2013





INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Inledning	1
1.1	Bakgrund	2
1.2	Syfte	3
2	Utgångsläget	4
2.1	Generella utgångspunkter	4
2.2	Nationella och regionala mål	12
2.3	Kommunala mål och gällande planer	13
3	Vision, mål och indikatorer	14
3.1	Övergripande vision	15
4	Nuläge	17
4.1	Eskilstunas och Torshällas karaktär	17
4.2	Landsbygden	18
4.3	Cyklens omfattning	19
4.4	Cykelnätet	25
4.5	Tillgänglighet	29
4.6	Trygghet	33
4.7	Trafiksäkerhet	36
4.8	Drift och underhåll	38
4.9	Hälsa och miljö	42
5	Strategier	43
5.1	Vision för centrum	44
5.2	Vision för supercykelvägar	46
5.3	Framtida cykelvägnät	48
5.4	Delstrategier utifrån respektive TRAST-aspekt	49
6	Ansvar och genomförande	50



■ 1 Inledning

Cykelplanens framtagande är en förlängning av Trafikplanens arbete. Under 2008 beslutade Eskilstuna kommuns stadsbyggnadsnämnd att en cykelplan ska tas fram. Målsättningen är att tydligt prioritera hållbart resande och ta ett helhetsgrepp för att miljömässiga, ekonomiska och sociala värden ska samspela i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Genom att satsa på ett hållbart transportsystem ska Eskilstuna kommuns betydelse utvecklas i Mälardalsregionen. Eskilstuna kan därigenom göra sig känd som en attraktiv kommun, locka nya invånare och understödja en fortsatt hållbar tillväxt i regionen.

För klimatpåverkande gaser är det internationella målet en minskning med cirka 85 % fram till år 2050. Klimat- och energifrågorna, tillgång och pris på olja, livskvalitet och folkhälsa samt stadens attraktivitet är faktorer som ställer stora krav på förändringar av vårt sätt att resa.

Det kommer inte räcka med Eskilstuna kommun som ensam aktör utan en ökad samverkan inom kommunen och med andra aktörer kommer att bli viktigt i genomförandet och förändringsåtgärder kommer också att behövas hos bland annat näringslivet, invånarna och i regionala samarbeten.

I Trafikplanen prioriteras hållbara transportsätt tydligt och Trafikplanens huvudstrategi är att arbeta efter fyrstegsprincipen. Val av åtgärder ska göras i följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet/ val av färdmedel
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Vidare föreslås i huvudstrategin följande prioritering mellan trafikslagen gälla i all planering och utformning av huvudnäten:

1. Gångtrafik
2. Cykeltrafik
3. Kollektivtrafik
4. Biltrafik

I stråk och områden med många anspråk och behov ska utformningen i största möjliga mån prioritera integrering och ökat samspel mellan trafikanterna.

För genomförandet behövs en väl fungerande process. Det är angeläget att ta ett samlat grepp för att åstadkomma en snabbare utveckling i riktning mot ett mer hållbart transportsystem. Ansvar för genomförandet av olika åtgärder anges (se handlingsplan) och en uppföljning med hjälp av föreslagna indikatorer föreslås ske årsvis.



■ 1.1 Bakgrund

Eskilstuna kommuns senaste cykelplan gjordes 1981 och var i stort behov av att uppdateras. Under 2007 påbörjades ett arbete med att upprätta en ny trafikplan för kommunen och en ny cykelplan ingick som ett åtgärdsförslag i trafikplanen. Arbetet med den nya cykelplanen har sedan 2009 pågått parallellt med trafikplanens arbete.

Många städer har under de senaste åren upprättat cykelplaner som en följd av att cyklandet som transportsätt har fått mer fokus under 2000-talet. Dels till följd av det infrastrukturpolitiska beslut som riksdagen satte 2002, att andelen cykelresor ska öka, men även för att miljö- och hälsofrågor har getts mer vikt i samhället. Detta har blivit ännu tydligare i de transportpolitiska delmålen som riksdagen beslutade om år 2009. Ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Ett antal preciseringar har beslutats för både funktionsmålet och hänsynsmålet, varav ett antal som rör cykeltrafiken.

Eskilstuna kommun har under de senaste åren ändrat fokus från att sätta bilen och dess framkomlighet i första rummet till att i första hand beakta de oskyddade trafikanternas problematik och behov. Fokus på cyklandet har ökat under 2000-talet tack vare till exempel det arbete med nollvisionen som startades 1997, den ökande kunskapen om klimatproblemen, ökande priser på olja samt frågor rörande livskvalitet och folkhälsa. I Eskilstunas arbete med cyklandet har cykelnätet fördubblats sedan 1980 och trots det har antalet cyklister minskat. Samtidigt har kommunen sedan 1970 lyckats halvera antalet cykelolyckor. Med detta som bakgrund dyker ett antal frågeställningar upp – hur ska kommunen få fler att cykla och hur ska kommunen göra för att ytterligare minska antalet olyckor?



■ 1.2 Syfte

Cykelplanen är en fördjupning av trafikplanen. Syftet är att skapa en attraktiv och välfungerande cykelinfrastruktur så att fler, särskilt bilister, väljer cykeln i framtiden. Cykelplanen innehåller en långsiktig strategi för hållbara resor och ska verka för att öka cyklandet attraktivitet samt skapa en bättre attityd gällande cykling. Cykelplanen ska vara underlag vid all planering såsom fysisk planering men även för beteendepåverkande åtgärder. Cykelplanen ska även stödja vid ombyggnationer av befintlig infrastruktur.



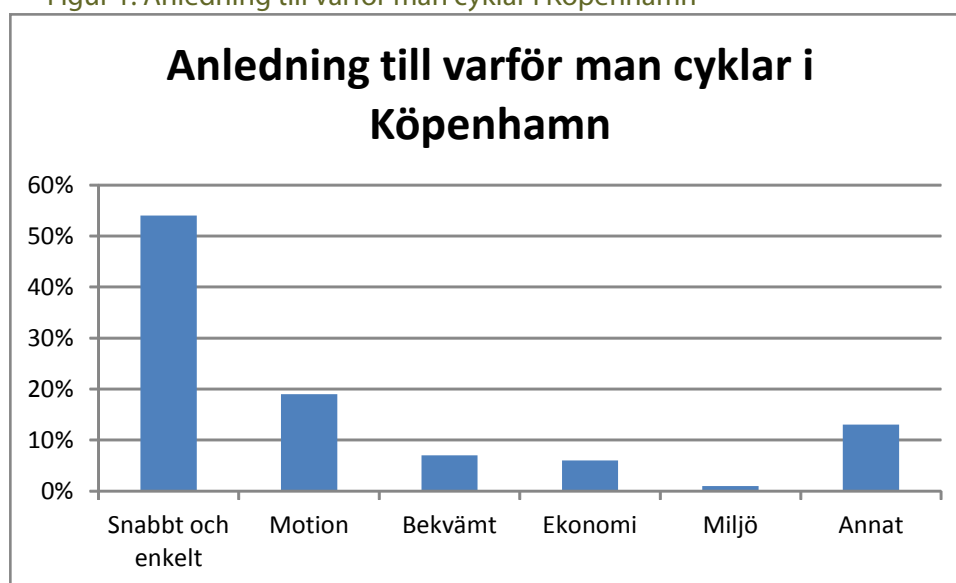


■ 2 Utgångsläget

■ 2.1 Generella utgångspunkter

Det har identifierats viktiga trender och utmaningar i omvärlden. Klimat- och energifrågorna, tillgång och pris på olja, livskvalitet och folkhälsa samt stadens attraktivitet är faktorer som ställer stora krav på förändringar av vårt sätt att resa. För klimatpåverkande gaser är det internationella målet en minskning med cirka 85% fram till år 2050. För att klara detta räcker det inte med tekniska förbättringar av fordon och bränslen utan kommunen måste även göra radikala förändringar av transportsystemen och hur invånarna reser.

Figur 1: Anledning till varför man cyklar i Köpenhamn



Cykelns roll i den attraktiva staden

Cykeln är det ideala färdmedlet i staden dimensionerat efter människans mått. Under färd är cykeln smidig, behaglig och tyst. Den kan hållas i ena handen när cyklisten föredrar att gå på gångbanan. Den tar liten plats när den parkeras. Som cyklister blir vi hemmastadda i stadens nätverk av offentliga platser, lär känna stadens terräng och dess invånare. Trots att det är en privat transport är cykling en social aktivitet. I figur 1 ovan visas anledningar till varför Köpenhamnborna cyklar. Ett bra cykelsystem i staden bidrar till att cykeln är ett konkurrenskraftigt alternativ.

För det jämställda transportsystemet är cyklandet viktigt. Då kvinnor i något högre grad cyklar än män, är det viktigt att kvalitet och funktion för cyklister ges samma eller högre vikt än vad som ges för bilsystemet. För att kunna locka över manliga bilister till att cykla är det också viktigt att cykelmöjligheterna är goda - och på så sätt skapa både ett jämställt och ett hållbart transportsystem.





Den plats en cykel tar i anspråk är mycket måttlig jämfört med bilens markbehov. En person i bil använder tio gånger så stor yta som en person på cykel.

Om attraktiva stadsmiljöer ska kunna skapas/återskapas måste en attitydförändring ske hos trafikanterna. I rollen som bilister måste vi acceptera att staden tillhör de gående och cyklister och att bilen får finnas i stadsmiljön på deras villkor.

Fritids- och rekreationscykling

Naturen är en viktig resurs för människors hälsa och välbefinnande. Attraktiva, välbelägna och lättillgängliga strövmråden uppmuntrar till motion och vistelse i skog och mark, vilket är av vital betydelse ur folkhälsosynpunkt. Fritids- och rekreationsområden nås bekvämt via gång och cykelvägar, men också med den kollektivtrafik som finns. Ett strövmråde ska ha goda cykelvägsförbindelser och kunna nås trafiksäkert.

Rekreationsstråk är övergripande rörelsestråk som binder samman stråken på tvären inom stadsbygden eller som från stadens inre leder ut i det omgivande landskapet och särskilt knyter an till naturreservat eller andra attraktiva naturområden. Glest trafikerade gator i lummiga villaområden kan utgöra en del i stråken, liksom trädkantade passager genom industriområden. Stråken skall vara lätta att förflytta sig på och passera, ha förbindelse med andra gröna områden direkt eller via länkar. Eventuellt korsande barriärer ska kunna passeras på ett smidigt sätt med cykel, med fördel trafikseparerat.



Trastprinciper

Enligt TRAST (Trafik för en Attraktiv Stad) finns flera faktorer som direkt påverkar användandet av cykeln- både positivt och negativt.

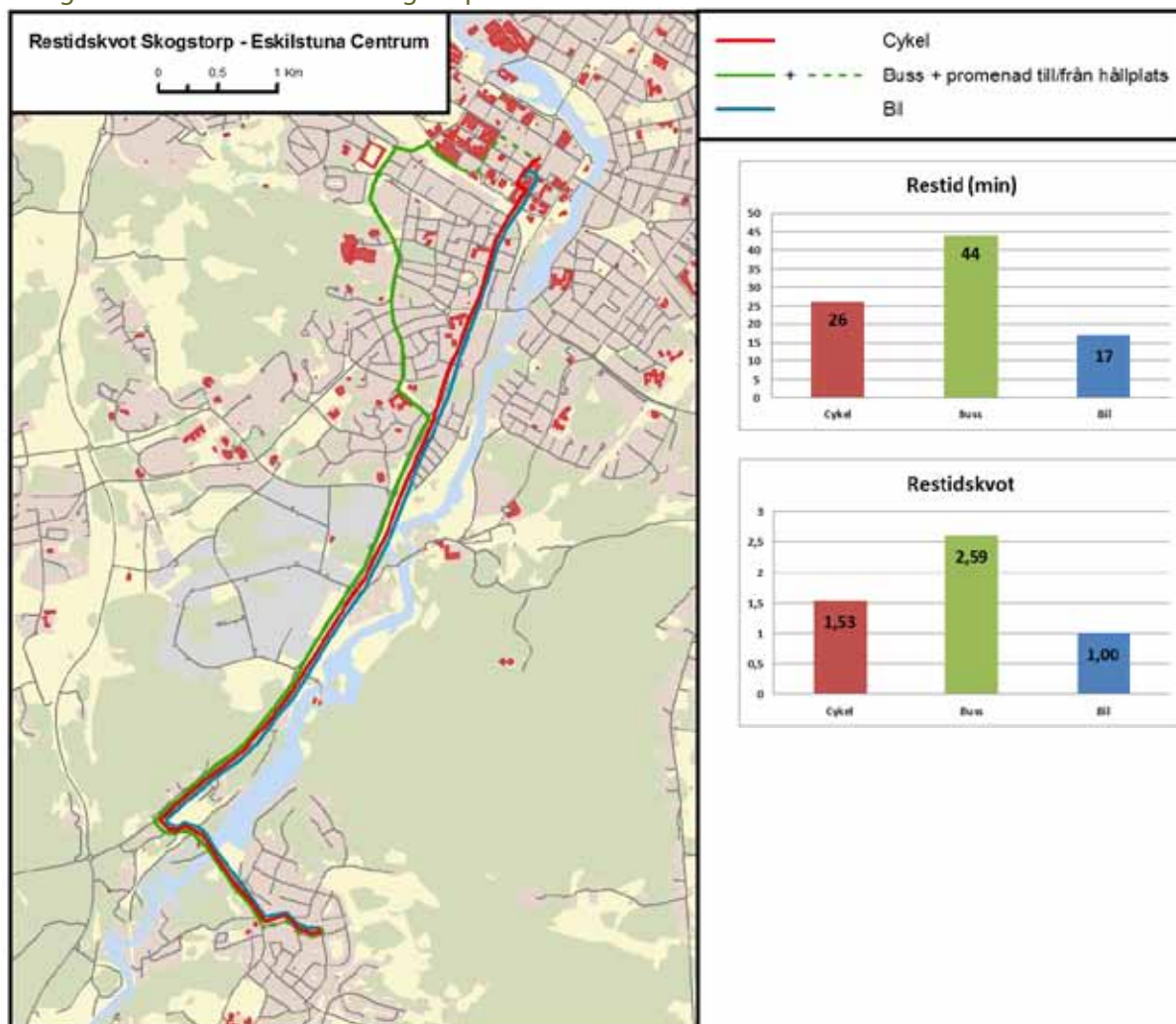
Cykelns andel av antalet resor varierar stort i landet. Om människor i allmänhet skulle cykla lika mycket som i t.ex. Örebro, Umeå och Lund, skulle antalet cykelresor i landet öka med minst 50 procent. Om kommunens invånare cyklade lika mycket som man gör i Nederländerna skulle antalet cykelresor öka med 145 procent. Om 25–44-åringar utan barn skulle använda sig av cykel i samma utsträckning som 15–24-åringar med eget boende, skulle cyklandet öka med 40-50 procent. Enligt TRAST är det möjligt att föra över 50 procent av alla bilresor under 3 kilometer till cykel. Man kan konstatera att det finns stor potential att få fler att ta cykeln.



Avstånd, restid och genhet

I Eskilstuna kommun bor två tredjedelar av befolkningen i Eskilstuna inom 5 kilometer från Fristadstorget. Inom Torshälla stads förvaltningsområde bor det ca 9 400 invånare. Av dessa bor 86 % inom 3 kilometer från Östra torget. Detta medför att avstånden sällan är längre än vad en person kan tänka sig att cykla till olika målpunkter. Restiderna är också relativt konkurrenskraftiga i förhållande till bilen. Detta kan man mäta med hjälp av restidskvoter. Restidskvoter är en indikator som visar restiden med olika transportsätt i förhållande till bilen. En konkurrenskraftig restidskvot överstiger inte 1,25. Något som tydligt påverkar restidskvoten är barriärer och avstånd.

Figur 2: Restidskvoter från Skogstorp till centrum



Då Eskilstuna och Torshälla har ett antal barriärer som exempelvis Eskilstunaån, Svealandsbanan, E20 och flera andra vägar med en medeldygnstrafik överstigande 5000 fordon per dygn påverkas genheten och framkomligheten negativt. Att bygga bort barriärer helt och hållet kräver väldigt mycket resurser och är inte praktiskt genomförbart, men stora förbättringar kan uppnås genom tydliga prioriteringar bland trafikslag och att cykelnätet leder fram till passager av barriärerna för att sedan sprida ut sig igen till olika målpunkter.

Väderleken/säsongsvariationer

Cykeln är det enda färdmedlet som uppvisar stor säsongsvariation. Cykeltrafiken minskar med cirka hälften under vinterhalvåret enligt Eskilstunas resvaneundersökning 2010. Olika studier visar dock att minskningen kan vara betydligt större, vissa forskare menar att antalet cyklister vintertid är en tredjedel av antalet cyklister sommartid¹. Resbehovet under vintern tillgodoses främst av bil och endast en liten andel överförs till kollektivtrafik. Säsongsvariationerna bör kunna reduceras väsentligt. Att upplysa allmänheten om bra

¹ Öberg et al, 1996.



kläder, dubbdäck, snöröjning och halkbekämpning kan påverka säsongsvariationerna positivt. Vinterväghållningen på vissa utvalda stråk bör kunna utföras så att cykling är fullt möjligt även under vintersäsongen.



Hälsa

Genom åren har den dagliga fysiska aktiviteten minskat hos befolkningen och andelen människor med övervikt eller fetma har därmed ökat. Bilåkandet ligger bakom en del av detta tilltagande hälsoproblem. Det finns inte bara en lösning på detta i grunden enkla men dock komplexa problem. I samhällsplaneringen kan kommunen bidra genom att vända på prioriteringarna när det gäller trafikplaneringen i tätort. Genom att i första hand sätta gående och cyklisters intressen främst, i andra hand kollektivtrafikresenärernas och i tredje hand bilisternas. Genom detta finns möjligheter att öka andelen vuxna som är fysiskt aktiva på måttlig nivå minst en halvtimme per dag.

En självklar åtgärd i det sammanhanget är att ha säkra och tillgängliga cykelvägar till arbete, skola, service och fritidsanläggningar.





Trafiksäkerhet

Det finns farhågor att ett ökat antal cyklister leder till en ökad andel olyckor. Detta är rimligt att anta eftersom många av cykelolyckorna är singelolyckor och borde följas procentuellt med ökningen av antalet cyklister. Det finns däremot flera studier som tydligt visar att det finns en topp där sedan antalet olyckor minskar ju fler cyklister det blir. Anledningen är att cyklister tar upp så mycket utrymme i vägmiljön att de synliggörs på ett helt annat sätt än när de är i minoritet. Andra anledningar kan vara att när det blir ett visst antal cyklister blir drift- och underhållsåtgärder anpassade för deras behov i större utsträckning samt att det finns ett cykelvägssystem som kan ta hand om den stora andelen cyklister.

Ur Eskilstunas perspektiv finns fortfarande mycket utrymme i cykelnätet. De olyckor som orsakas mellan oskyddade trafikanter är väldigt få i förhållande till antalet cyklister som krockar med motorfordon och antalet singelolyckor. Därför är det möjligt i Eskilstuna öka antalet cyklister utan att för den sakens skull öka antalet cykelolyckor nämnvärt mellan cyklist/cyklist eller cyklist/fotgängare.

Trygghet

Trygghet är ett komplext begrepp. Upplevd olycksrisk eller risk att bli angripen på cykelnätet påverkar upplevelsen av trygghet. Individer har olika riskkänslighet. Somliga människor är benägna att uppfatta risker som obehagliga medan andra har motsatt tendens. Otrygghet i staden handlar oftast om rädsla för människor, ibland om att råka ut för en olycka eller rädsla för vissa gaturum. Den handlar också om rädsla för det tomma rummet, det trånga rummet, det mörka rummet, rummet med gömställen och oöverskådlighet samt det instängda och avskilda rummet. Ofta är oskyddade trafikanter rädda för rum med för lite folk. Ibland, men ganska sällan, är de rädda för stora rum och många människor. Många är också rädda för till exempel ungdomsgång i gatu- och stadsrummet, speciellt kvälls- och nattetid, när de kan framstå som dominerande. För många skapar biltrafiken otrygghet då bilarnas hastighet är hög, fordonen är stora och flödet är stort. För föräldrar med barn som vistas i trafiken som oskyddade trafikanter är trafiken en källa till oro.

Attityder

Resandet är en del av individens livsstil. Att ändra resvanor och därigenom livsstil är en stor fråga för de flesta. Till stor del handlar det om att ge människor olika alternativ och förutsättningar till att förändra sina val av transportslag. Det fodras emellertid andra sätt att påverka människor till att vilja byta transportslag. Det handlar både om att se över den fysiska miljön för gång- och cykeltrafikanter, samt att arbeta med attityd- och beteendefrågor.

Hur ska vi få flera människor att välja gång, cykel och kollektivtrafik i första hand? Ska kommunen åstadkomma förändringar så krävs det ett bredare grepp kopplat till människors attityder, samt diskussion om hur kommunen kan undanröja hinder eller förstärka de incitament individen upplever för att förändra ett beteende. För att en beteendeförändring ska kunna äga rum är det tre villkor som måste vara uppfyllda:

- Vilja
- Veta
- Kunna

Det första villkoret är att individen ska ha en positiv känsla och vilja agera. Förbättrad hälsa och välbefinnande är de mest slagfärdiga argumenten för att få fler att gå och cykla. Vad får jag som enskild individ för vinst med att välja cykeln i stället för bilen? Sparande av tid och ökad bekvämlighet är andra viktiga faktorer som påverkar viljan till att agera. Ett sätt kan vara att påvisa de tidsvinster som cyklande ger i förhållande till bil, när vi pratar om kortare bilresor inom Eskilstunas tätort upp till 5 km.

Det andra villkoret är att individen ska ha tillräckligt med kunskap för att veta hur man gör. Genom att ge information till invånare och besökare om var cykelstråk, busshållplatser finns i förhållande till bostadsområden och arbetsplatser. Informera om var det finns cykelparkeringar, samt hur drift och underhåll bedrivs längs gång och cykelstråk.



Det tredje villkoret är att individen måste uppleva att han eller hon har realistiska möjligheter att faktiskt utföra handlingen, kunna förändra sitt sätt att resa. Hur långt avstånd individen exempelvis har till och från arbetet påverkar den faktiska möjligheten till att kunna välja resesätt. En annan viktig del är att ge förutsättningar som sammanhängande, gena cykelstråk och erbjuda cykelstråk som uppfyller god standard. Cykelparkeringar i anslutning till arbetsplatser, köpcentrum och bostadsområden är andra viktiga förutsättningar för individens möjlighet till att kunna förändra sitt transportslag.

Trender

Det finns trender av övergripande och global karaktär som kan komma att påverka trafiken och trafikplaneringen mycket i framtiden. Några viktiga trender beskrivs nedan:

Hälsan blir allt viktigare

Över i stort sett hela västvärlden konstateras idag att människor blir allt fetare. Det talas om en fetmaepidemi. Fenomenet beror huvudsakligen på den livsstil som innebär både att flera äter onyttigt processad mat och att man rör sig för lite. Idag är redan var femte svensk tioåring överviktig och tre procent av tioåringarna är feta. Nya underökningar pekar enligt EU på att det kan finnas mer än 200 miljoner överviktiga eller feta vuxna i Europa. Fetma står för mellan 2-8% av sjukvårdskostnaderna i Europa. I svenska städer körs ca 25% av skolbarnen i lägre åldrar till skolan av välmenande föräldrar som ser trafikmiljön som osäker. På så sätt bidrar vuxna själva till den dåliga trafikmiljön och trafiksäkerhetsproblemen och barnen missar viktig motion.



Klimatfrågan

Forskarna är idag ense om att temperaturen på jorden ökar på grund av växthuseffekten och att det på sikt kommer ge betydande väderförändringar. När det gäller koldioxidutsläppen står transporterna för minst en tredjedel och är bland de som är svårast att åtgärda. Åtgärder kommer att krävas inom såväl teknik som planering och beteendepåverkan. För att internationella krav ska kunna uppfyllas kommer det att krävas betydande förändringar inom transportområdet.



Oljan blir dyrare

Bilansvändningen beror till stor del på oljepriset. Priset på oljan påverkas av att man inom kort (bedömningarna varierar mellan 2-10 år) når det som kallas "peak oil", det vill säga det stadium där hälften av den olja som finns är förbrukad. Detta sker samtidigt som det förbrukas mer olja än som hittas i nya fyndigheter. Förbrukningen visar ingen tendens att minska, utan nya ökande marknader som t ex Kina ger istället motsatt effekt. De flesta bedömare anser idag att dagens höga oljepriser kommer att förbli så och att priserna kommer att stiga ytterligare under kommande år. Marknaden för alternativa bränslen kommer bli mer intressant. Oljebristen kan få långtgående konsekvenser där bilindustrin, boende, transporter och livsmedelsproduktion är områden som sannolikt kommer att påverkas.



Den attraktiva staden är ett konkurrensmedel

Många städer gör idag tydliga, medvetna satsningar för att åstadkomma "den goda staden" eller "den attraktiva staden". Att städerna blir attraktiva mötesplatser medför också ekonomiska fördelar. Städer som utvecklas starkt är de städer som satsar mer på en attraktiv miljö för människor. Där människor trivs och vill bo kommer också företagen att etablera sig och därmed kommer orten in i en god spiral. Transportsystemet är en viktig del av hur staden uppfattas.

Befolkningsutveckling och regionförstoring

Några exempel på ytterligare trender som är direkt eller indirekt kopplade till transportsystemet är:

- Livskvalitet och folkhälsofrågor
- Åldrande befolkning
- Ökade krav på kommunikationer
- Regionförstoring

I Eskilstuna är dessa trender tydliga. Andelen yngre i befolkningen har minskat i större omfattning än i resten av landet. Antalet personer över 65 år beräknas öka kraftigt. Samtidigt sker en stor utflyttning till mer perifera delar av kommunen, exempelvis Mälärstranden. Denna utveckling ställer stora krav på vård, omsorg och service men även på infrastrukturen.

Sedan ett par decennier pågår en förstoring av arbetsmarknadsregionerna i vårt land. Regionerna blir färre till antalet och omfattar större omland. Eskilstuna har i synnerhet sedan Svealandsbanans tillkomst en gemensam arbets- och bostadsmarknad med resten av Mälardalen och Stockholms län. Nyttan av vidgade arbetsmarknader är bland annat kopplingen till behovet av ekonomisk specialisering. Ökad specialisering och arbetsdelning har historiskt varit grundläggande förutsättningar för tillväxt.



Staden där cyklisten har makten

Houten i Nederländerna är ett exempel på en stad där cykeln sätts först. Byggnadsidéen för Houten är att först lägga ut cykelvägar så att man snabbt kan transportera sig från bostaden till centrum och andra målpunkter. Först efter att ha planerat ett miljövänligt, cykelbaserat transportsystem kommer byggnaderna. Staden byggdes på mycket kort tid i slutet av 1970-talet. Trots den snabba utbyggnadstakten lyckades man skapa en attraktiv boendemiljö och bostadsköerna till området är långa. Eftersom Houten redan från början planerades utifrån cyklisternas behov har de kunnat skapa goda förutsättningar för cykeltrafik.

Staden byggdes ut i en avlång, oval form med en diameter på 2-4 km. Runt hela staden går en ringväg från vilken man kan köra in till var och en av de 16 zonerna som staden är uppbyggd av. Det går inte att köra bil direkt mellan zonerna, utan all biltrafik går via ringvägen. Mellan zonerna finns ett mycket väl utbyggt huvudvägnät för cyklister riktat mot centrum och den centrala järnvägsstationen. Det centrala cykelstråket, som snabbt tar cyklisten mellan olika delar av staden, går mitt i ett större grönområde med kanaler och dammar. Inom varje område finns också ett vitt förgrenat cykelnät som matar huvudnätet och förbinder olika närliggande områden med varandra.

Det centrala huvudcykelstråket minimerar både reseavstånd och restid. Eftersom all biltrafik går via ringvägen är cykelns konkurrenskraft mycket stor. På de få ställen där bil- och cykeltrafiken korsar varandra ges cykeltrafiken högsta prioritet. I mitten av stadens centrum finns järnvägsstationen med regional tågförbindelse. Avståndet till stationen är som högst 1,5 km vilket innebär att 90% av tågresenärerna går eller cyklar till stationen. Den höga separeringsgraden av gång- och cykeltrafiken och det låga användandet av bil inom staden har medfört att man i Houten har färre skadade i trafiken än i andra städer i Nederländerna. Detta visar att en ökad cykeltrafik inte måste innebära flera olyckor. Det gäller dock att trafikmiljön är utformad för att främst passa gående och cyklister i stället för att vara bil orienterad.



■ 2.2 Nationella och regionala mål

Det övergripande nationella transportpolitiska målet ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Det övergripande målet är sedan uppdelat i ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Ett antal preciseringar har beslutats för både funktionsmålet och hänsynsmålet. Nedan nämns de preciseringar som har koppling till cykeltrafiken:

Preciseringar inom Funktionsmålet:

- Medborgarnas resor ska förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Preciseringar inom Hänsynsmålet:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålen nås och till minskad ohälsa.

Vägverket tog fram en nationell cykelstrategi år 2000 med två övergripande mål, cykeltrafiken ska bli säkrare, och cykeltrafikens andel av resorna ska öka. Den nationella cykelstrategin definierar fem insatsområden som särskilt viktiga för att nå målet; infrastruktur, organisation, kunskapsuppbyggnad, kommunikation och uppföljning. För att uppdatera cykelstrategin har Vägverket tagit fram en långsiktig handlingsplan med två delmål:

- Andelen cyklister av det totala kortväga resandet ska trendmässigt öka.
- Antal cyklister som dödas eller skadas allvarligt i trafiken ska trendmässigt minska.

Utdrag ur Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län:

”Regeringen har i propositionen inför denna planeringsomgång särskilt lyft fram cykel som ett prioriterat transportmedel och att tillgängligheten och särskilda stråk för cykeltrafik bör utökas. Förbindelser mellan tätorter på avstånd upp till 15 kilometer bör särskilt uppmärksammas vid utbyggnad av cykelvägnäten. Dessutom har cykelturismen särskilt lyfts fram. De befintliga cykelstråken i Sörmland har goda förutsättningar att utvecklas ännu mer, särskilt i samverkan med angränsande regioner. Som exempel kan nämnas en cykelled rund Hjälmarén.”

Utifrån de nationella och regionala målen har Trafikverket genomfört en cykelvägsanalys och därigenom pekat på ett antal regionala behov för cykeltrafiken. För Eskilstuna kommuns del nämns cykelväg mellan Hällbybrunn – Tumbo – Kvicksund, mellan Svista – Kjula – Strängnäs och mellan Eskilstuna – Hällberga – Ärla.



■ 2.3 Kommunal mål och gällande planer

Kommunen reviderar nu översiktsplanen från 2005 eftersom den nuvarande planen börjar bli inaktuell; Eskilstuna växer, omvärlden förändras och en del ställningstaganden behövs lyftas in i översiktsplanen: nya visionen inför 2020, styrsystemet, grönstrukturplan, trafikplan inklusive cykelplan, vattenplan m.fl. Arbetet med revidering av översiktsplanen pågår och antagande föreslås ske av kommunfullmäktige under hösten 2013. Den reviderade översiktsplanen förmedlar kommunens helhetssyn i stort med en tidshorisont till år 2030. Den reviderade översiktsplanen har tydliga ställningstaganden som prioriterar cykeln som transportslag och tydliga ställningstaganden som arbetar för tillgänglighet istället för motoriserad rörlighet.

Målen för den fysiska planeringen syftar till att skapa förutsättningar för både "det goda livet" och en långsiktig hållbar användning av mark- och vattenområden i Eskilstuna kommun. Människor med olika livsvillkor, i olika åldrar och skeenden i livet ska finna kommunen tilltalande som bostadsort, arbetsort, studieort, etableringsort och besöksort. Med dessa grundläggande mål skapas förutsättningar för en ekonomisk tillväxt, vilken säkrar den offentliga välfärdens finansiering och alla människors möjlighet att leva ett gott liv. För att tillväxten ska vara långsiktigt hållbar krävs en god hushållning med vårt gemensamma arv i form av mark, vatten, natur och bebyggd miljö.

Trafik och bebyggelsestruktur ska anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle. Planeringen utgår från befintlig infrastruktur samt användning av fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen innebär att i första hand påverka resebeteendet och i sista hand anlägga en ny väg. Det är viktigt att utgå från ökad tillgänglighet som ska tillfredsställas utan motoriserad rörlighet. Planindikatorer som till exempel restidskvoter mellan olika trafikslag ska användas vid planering av tillkommande bebyggelse. Planindikatorerna är ett verktyg att visa lämplighet av olika lokaliseringar avseende hållbara transporter.

Cykeln ska vara normen vid planeringen av bebyggelse istället för bil. Inom 5 kilometer från de större tätorterna Eskilstuna och Torshälla ska cykel prioriteras. Prioritering innebär att skapa gena, säkra och trygga cykelvägar till viktiga målpunkter som till exempel skolor, större arbetsplatser, handelsområden och större fritidsområden. Viktigt är att barriäreffekterna minimeras för att underlätta hela resan. Barnens förutsättningar att använda cykelnätet ska beaktas, särskilt ur säkerhets- och trygghetssynpunkt. Parkeringar för cykel är en viktig förutsättning för att främja cykling i Eskilstuna. Byte mellan cykel och andra trafikslag vid viktiga målpunkter/mötesplatser ska underlättas med bland annat säkra parkeringar med möjlighet att låsa cykelramen. Parkeringen ska också vara försedd med tak och eventuellt även erbjuda cykelservice.

Kommunen ska uppmuntra till hållbara resmönster. Män reser generellt mer med bil och kvinnor i större utsträckning med cykel och kollektiva färdmedel. Kvinnor och män kan också ha olika förutsättningar att använda olika färdmedel. Tillgängligheten, trafiksäkerheten och tryggheten i åtgärderna ökar om vi tar hänsyn till detta när vi utformar åtgärderna för ett hållbart resande. Att investera i gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder bidrar till att uppnå färdmedelsfördelningsmålet till 2020 och därmed ökad jämställdhet utifrån resmönster, d.v.s fler män och kvinnor väljer hållbara transporter.

Barnens, flickor och pojkars förutsättningar att använda cykelvägnätet skall beaktas när det handlar om trafiksäkerhet och trygghet. För att kunna beakta barnets eget perspektiv och barnrättsperspektivet bör barnen engageras och fråga om deras synpunkter på cykelfrågor som rör barnens vardag.



■ 3 Vision, mål och indikatorer

Cykelplanen tar sitt avstamp i Eskilstuna kommuns övergripande vision 2020 och syftar till ett hållbart transportsystem i Eskilstuna kommun. Tidshorisonten för cykelplanen är 2020.

Eskilstuna – den stolta Fristaden



Vi är modiga och utmanar

Eskilstuna är en attraktiv kommun som lyckas med att kombinera tillväxt med en miljömässigt, ekonomiskt och socialt sund utveckling av transportsystemet. God tillgänglighet till samhällets olika funktioner ger både tillväxt och en hållbar utveckling. Transportsystemet bidrar till hög livskvalitet för boende, verksamma och besökare i kommunen. Alla eskilstunabor tycker att det är lika naturligt att ta cykeln som de ansett att det är att ta bilen.

Vi välkomnar olikheter och idéer

I aktivt samarbete med forsknings- och utvecklingsvärlden provar och tillämpar vi nya idéer. Transportsystemet erbjuder valfrihet genom en stor bredd av olika slags attraktiva transportlösningar. Eskilstuna upplevs som en cykelstad.

Vi tar ansvar för en trygg och hållbar framtid

Transportsystemet är robust och klimatanpassat. Det har formats i syfte att skapa tillgänglighet, trivsel, trygghet, god hälsa och ökad jämställdhet. Transporterna sker på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt. Cykeln är ett socialt transportslag som erbjuder trygghet och hållbarhet samtidigt som det förbättrar vår hälsa.

Till oss kommer du för att uppleva, inspireras och lära



■ 3.1 Övergripande vision

Utifrån Resvaneundersökning 2010 (RVU 2010) har övergripande mål för transporter i Eskilstuna kommun tagits fram i samband med trafikplanen och klimatplanen. Andelen busstransporter och cykeltransporter ska fördubblas från 8% och 13% till 16% och 26% år 2020. En större del av denna andelsökning sker från biltransporterna där målet är att minska biltrafiken från 58% till 39%. Andelen gångtrafikanter antas minska något från 21% till 19%, en trend som även finns i andra europeiska städer som visar att gångtrafikanterna förväntas ta cykeln i större utsträckning.





Mål och indikatorer

Mål för cykelns omfattning:

- Andelen cykeltrafik ska öka till 20% år 2015 och till 26% år 2020
- Andelen arbetsresor med cykel ska öka till 25% år 2015 och till 30% år 2020

Indikatorer:

- | | |
|--|---------------------|
| ● Cykeltrafik (index, centrum, större cykelstråk) | Källa:
Egen data |
| ● Färdmedelsfördelning vid resor vid olika slags ärenden | Resvaneundersökning |
| ● Andel skolbarn som cyklar till skolan | Egen data |

Mål för cykelnätet

- Cykelvägnätet ska vara gent och snabb i jämförelse mot bilen
- Andelen trygga, säkra och attraktiva cykelparkeringar ska öka

Indikatorer:

- | | |
|---|---------------------------------|
| ● Allmänt tillgängliga cykelparkeringsplatser i centrum | Källa:
Trafiken i Eskilstuna |
| ● Restidskvoter cykel/bil | NVDB och ArcGIS |
| ● Maskbredd (avstånd mellan valplunkter/länkar) | NVDB och ArcGIS |

Mål för trygghet:

- Tryggheten ska vara hög på cykelnätet

Indikatorer:

- | | |
|--|---------------------|
| ● Webfråga en gång per år (t ex. under mobilitetsveckan) | Källa:
Trafikavd |
| ● Anmärkningar av skymd belysning | Gatuavd |

Mål för drift och underhåll:

- Kvalité på drift och underhåll på cykelvägnätet ska öka

Indikatorer:

- | | |
|---|------------------|
| ● Antal skadade i singelolyckor vintertid | Källa:
STRADA |
| ● Andel % av belägningsbudget som riktas till cykelåtgärder | Gatuavd |

Mål för trafiksäkerhet:

- Ingen cyklist ska omkomma och antalet skadade cyklister ska minska med en fjärdedel från 2010 till 2020

Indikatorer:

- | | |
|---|-----------------------|
| ● Antal skadade cyklister (per olyckstyp) | Källa:
STRADA |
| ● Cykelhjälmsanvändning | Trafiken i Eskilstuna |

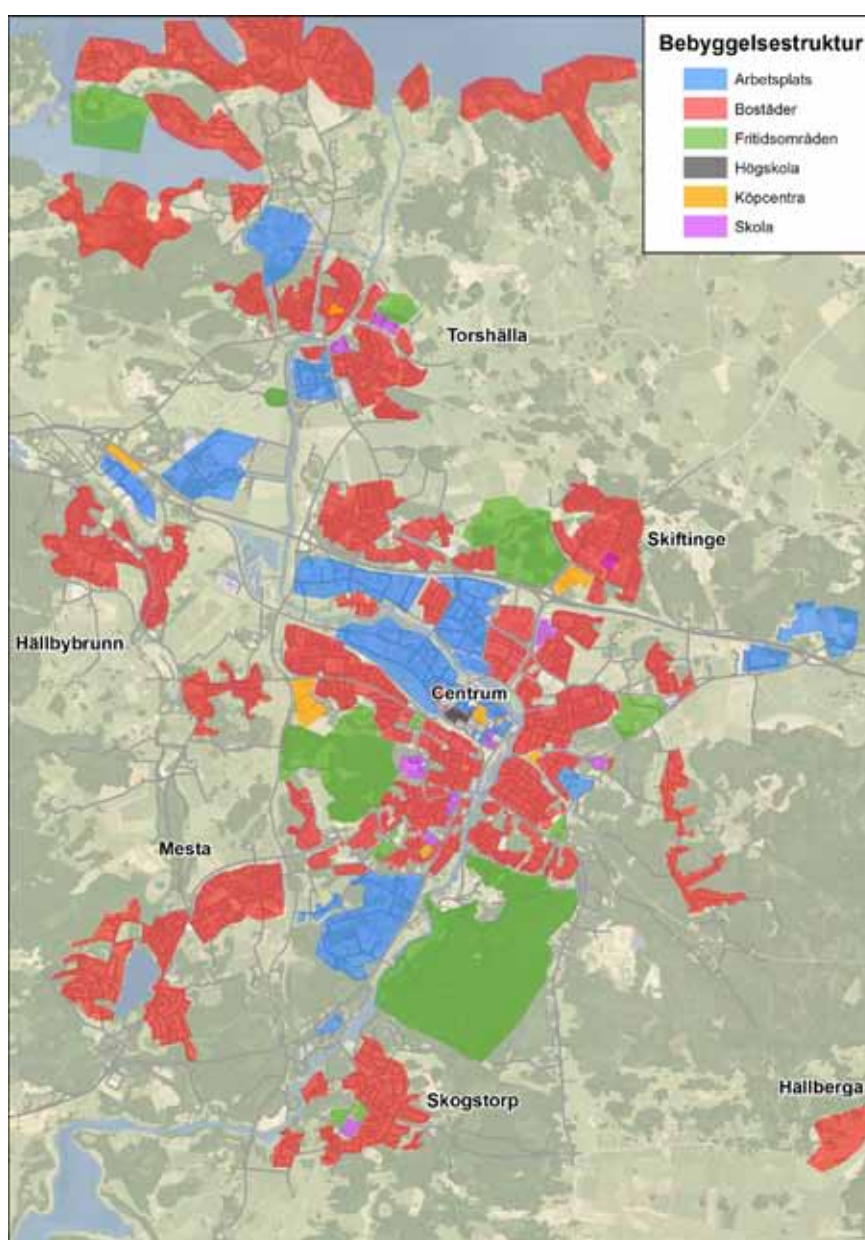


■ 4.0 Nuläge

■ 4.1 Eskilstunas och Torshällas karaktär

Eskilstuna är centralt belägen i Mälardalen och stadsbygden består av städerna Eskilstuna och Torshälla. Till kommunen hör också flera mindre tätorter, Kjula, Ärla, Hållsta, Alberga, Hällberga, Bälgviken och Kvicksund,

Cirka 65 000 av stadsbyggdens befolkning bor inom 5 kilometer från Fristadstorget i Eskilstuna. Även de flesta större arbetsplatser är belägna inom samma radie. Varken Eskilstuna eller Torshälla har några större nivåskillnader. I Eskilstuna är uppdelningen mellan bostäder, arbetsplatser, handel och grönsstruktur/fritidsområden väldigt tydlig, detta är en brist då en blandad funktion ger mer levande städer, se figur nedan. Grönstrukturen för stadsbygden består av ån i båda tätorterna och för Eskilstuna finns även de gröna kilarna som sträcker sig långt in mot centrum. Utmed ån finns i Eskilstuna det vackra å-stråket att promenera utmed. Gatustrukturen i Eskilstuna är ett tydligt rutnät i stadskärnan och varierande kvartersbildningar i ytterområdena. Staden är från början byggd för bilens framkomlighet med stora högt trafikerade infartsvägar, nära till E20, riksväg 53 samt länsvägarna 214 och 230.



Figur 3: Bebyggelsestruktur i Eskilstuna Kommun



■ 4.2 Landsbygden

I mindre tätorter på landsbygden utöver Mälarstranden bor ca 12 000 personer. Ett sjönära eller lantligt boende i lugn miljö är en av de attraktioner som Eskilstuna kommun kan erbjuda för att öka inflyttningen. Kommunen påbörjade för något år sedan utbyggnaden av va-nätet utmed Mälarstranden i syfte att skydda Mälarens vatten från övergödning. Detta har i sin tur inneburit att permanentningen påskyndats. Denna utglesning av bebyggelsen leder dock till en infrastruktur som till stor del bygger på ett bilberoende eftersom områdena ofta är svåra att försörja med kollektivtrafik och det saknas cykelvägar som binder ihop landsbygden med stadsbygden. I bland annat Sundbyholm och Torshälla huvud pågår omvandling av fritidsboende till permanentboende vilket ger ökat behov för nya cykelvägar.



Förslag på åtgärder – Stadens och landsbygdens struktur

- Planera för blandad verksamhet i områden med närhet till bostäder, arbetsplatser, handel och grönområden
- Förtätning av staden för att främja hållbara transporter
- Planera för att minska barriäreffekterna av Eskilstunaån, järnvägen, E20 och andra större vägar
- Bättre cykelnät på landsbygden med direkta kopplingar som leder in mot tätorten



■ 4.3 Cykelns omfattning

Historik

Sedan 1980 har antalet cyklister vid centruminfarterna minskat med ungefär 25 %, från ca 20 000 antal cyklister till ca 14 500 cyklister. Det är dock svårt att redovisa absoluta tal då det finns mycket att förbättra i mätmetoden. Räkningarna genomförs vår och höst men räkningen görs endast under 6 timmar och oftast räknas bara två tillfarter åt gången. Dock visar kurvan de senaste åren en svagt uppåtgående trend även om det skall ses som statistiskt osäkert.

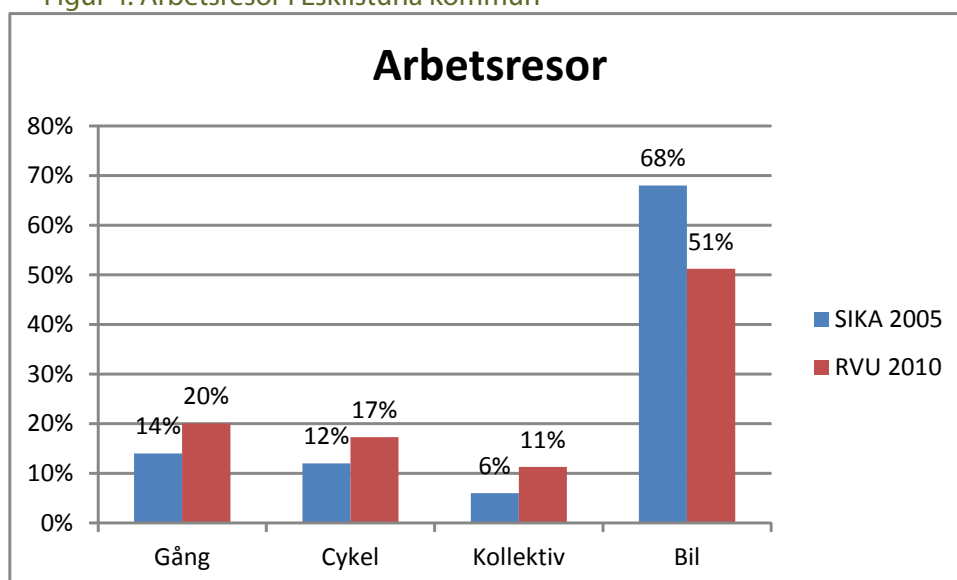
Här finns en stor förbättringspotential i bättre och noggrannare metoder för cykelmätningar som till exempel cykelbarometrar och radarmätningar av cyklister.

Resvaneundersökningen

Cykel är framförallt ett lokalt färdmedel för kortare distanser. I Eskilstuna kommun bor och verkar huvuddelen av befolkningen i tätorter.

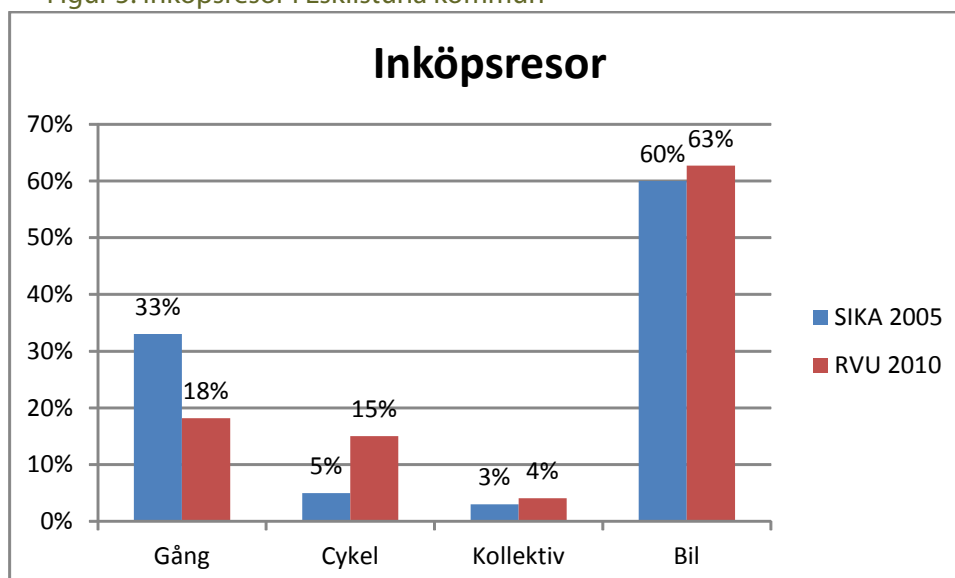
Arbetsresor, jämförelse mellan resvaneundersökning från Sika 2005 och RVU 2010 från Eskilstuna kommun:

Figur 4: Arbetsresor i Eskilstuna kommun



Inköpsresor, jämförelse mellan 2005 och 2010 enligt Sika 2005 och RVU 2010 från Eskilstuna kommun:

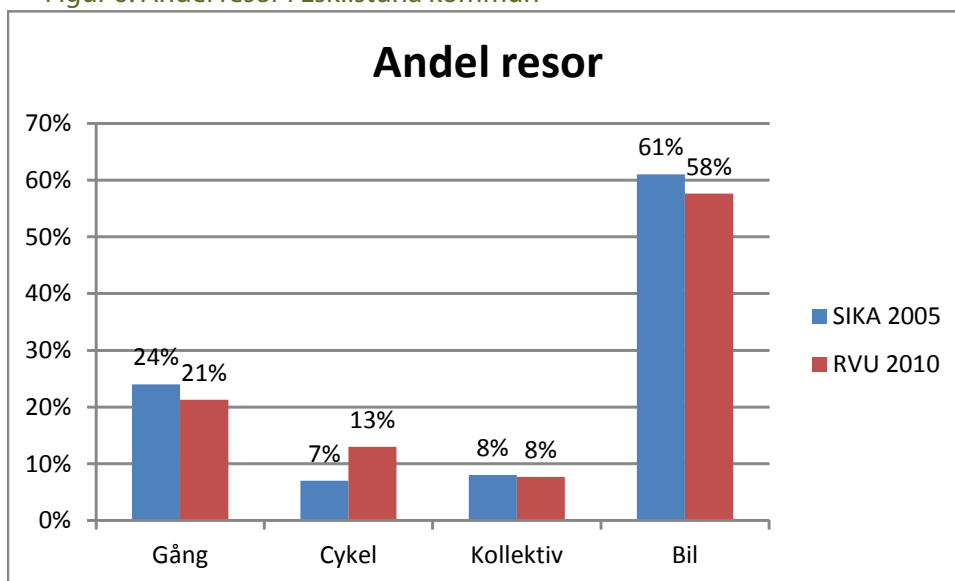
Figur 5: Inköpsresor i Eskilstuna kommun





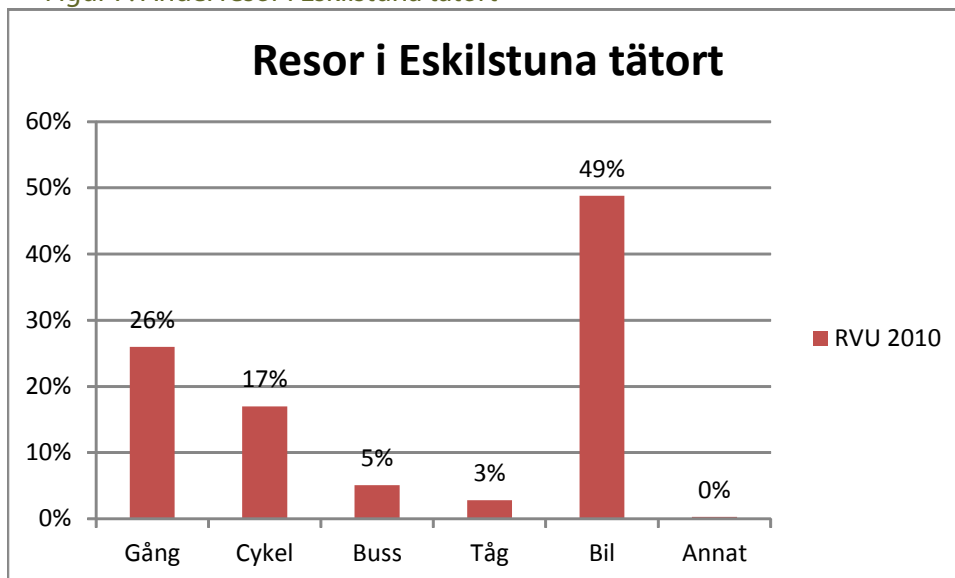
Alla resor i Eskilstuna kommun, färdmedel, jämförelse mellan 2005 och 2010 enligt Sika 2005 och RVU 2010 från Eskilstuna kommun:

Figur 6: Andel resor i Eskilstuna kommun



I Eskilstuna tätort ser färdmedelsfördelningen ut enligt diagram:

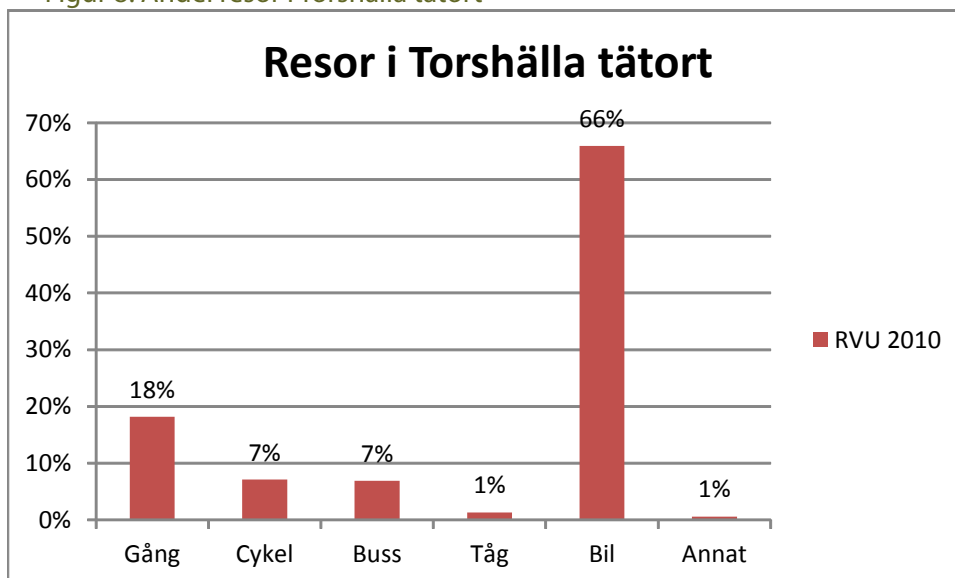
Figur 7: Andel resor i Eskilstuna tätort





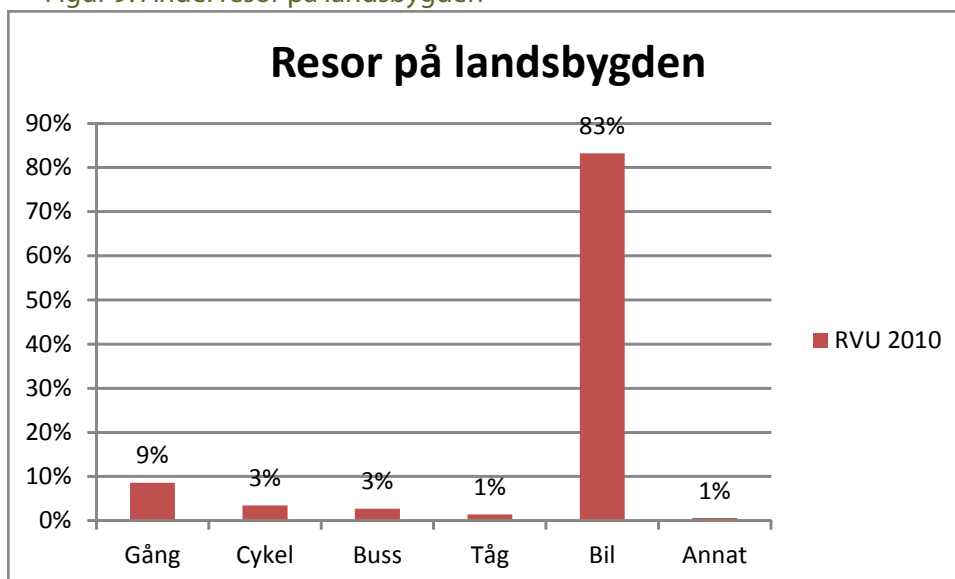
I Torshälla tätort ser färdmedelsfördelningen ut enligt diagram:

Figur 8: Andel resor i Torshälla tätort



På landsbygden ser färdmedelsfördelningen ut enligt diagram:

Figur 9: Andel resor på landsbygden





Mobility Managementarbete

Mobility management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobility management är "mjuka" åtgärder som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. "Mjuka" åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos "hårda" åtgärder inom stadstrafiken (som t.ex. nya spårvagnslinjer, vägar eller cykelbanor). MM-åtgärder genomförs sällan ensamma, utan förekommer istället ofta som åtgärdspaket, t.ex. genom att informationskampanjer kombineras med infrastruktur, prissättningspolitik eller regleringar. MM är alltså inte ett universalmedel som ersätter eller utesluter tekniska lösningar. MM är snarare ett komplement; ett förstärkningsmedel som får nya eller befintliga tekniska lösningar att ge större effekt. Att MM ibland helt kan eliminera behovet av ny infrastruktur är en bonus, inte en regel. Mobility management kan ses som mjukvaran (kunskaps-, attityd- och beteendepåverkan) som gör att man får ett bättre utnyttjande av hårdvaran (fysiska åtgärder).

Det handlar alltså om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan eller transporten innan den börjat. En av de bärande tankarna är samarbete. Ska man kunna nå varaktiga beteendeförändringar så måste man involvera många olika aktörer, även organisationer – kollektivtrafikföretag, statliga verk och myndigheter, företag etc. Samarbete krävs även över fackgränserna. Ett lyckat MM-projekt förutsätter åtminstone tre kompetenser, som måste samverka: trafik, miljö och information.

I mobility management är själva processen en viktig del av arbetet. Genom arbetssättet, där många olika aktörer ingår, startar ofta arbetet nya processer som ger ytterligare effekter osv. Begreppet används såväl inom EU som av de flesta länder på kontinenten.

Eskilstuna har bra förutsättningar med små höjdskillnader i cykelnätet för att få andelen invånare och besökare att välja cykel, gå eller åka kollektivt som transportslag i första hand. Det krävs emellertid andra sätt att påverka människor till att vilja byta transportslag. Till stor del handlar det om att ge människor olika alternativ och förutsättningar till att förändra sina val av transportslag. Det handlar både om att se över den fysiska miljön för gång och cykeltrafikanter samt att arbeta med attityd- och beteendefrågor.

I Eskilstuna kommun bedrivs MM arbetet inom områden som exempelvis gå och cykla till skolan samt cykel- och cykelhjälskampanj. Arbetet med gå och cykla till skolan var inledningsvis ett projekt under fyra år som sedermera permanentades från år 2009. Syftet med projektet är att arbeta med trafiksäkerhet längs skolvägen samt attityd- och beteendepåverkande insatser.

En årlig cykel- och cykelhjälskampanjen startade 2009. Syftet med kampanjen är att få fler människor att välja cykel i första hand när det handlar om resor upp till fem kilometer. Kampanjen pågår under fyra veckor i maj månad och målgruppen är invånare i Eskilstuna. Samarbete med externa arbetsplatser som exempelvis Volvo och Mälarsjukhuset har inletts för att nå en bredare målgrupp. Cykelambassadörer är ett annat inslag som kommunen har arbetat med för att få fler medborgare att välja cykel. Cykelambassadörernas roll har varit att inspirera andra till att välja cykel och att vara ett föredöme i trafiken.



Eskilstuna kommun

Uppiggande att få frisk luft!

Smidigare än att ta bilen!

Jag sparar 800:- i månaden på att cykla till och från jobbet!

Jag cyklar för mitt välbefinnande!

Eskilstunas cykelambassadörer 2011-2012

Använd din list - bli en cyklist!  eskilstuna.se/cykla

Det görs i dag olika former av utvärderingar för att kunna mäta effekter av arbetet med attityd- och beteendepåverkan. Uppföljningarna görs i form av enkäter, mätningar av antalet cyklister, cykelhjälsanvändandet och reflexanvändandet samt utvärdering av kommunikationsinsatserna.

Ett framgångsrikt mobilitetsarbete behöver vara systematiskt och långsiktigt. Insatser behöver samordnas både internt och externt. Att arbeta med externa aktörer är tidskrävande samtidigt som samverkan med olika aktörer är en förutsättning för ett lyckat MM-arbete. Hur mobilitetsarbetet ska organiseras och i vilken omfattning personalen ska arbeta med frågan behöver tydliggöras samtidigt som kompetensen i den egna organisationen behöver stärkas.



Förslag på åtgärder - Cykelns omfattning

- Fler mätpunkter för gång och cykeltrafikanter
- Utveckla ett systematiskt arbetssätt och rutiner för utvärdering av cykelåtgärder

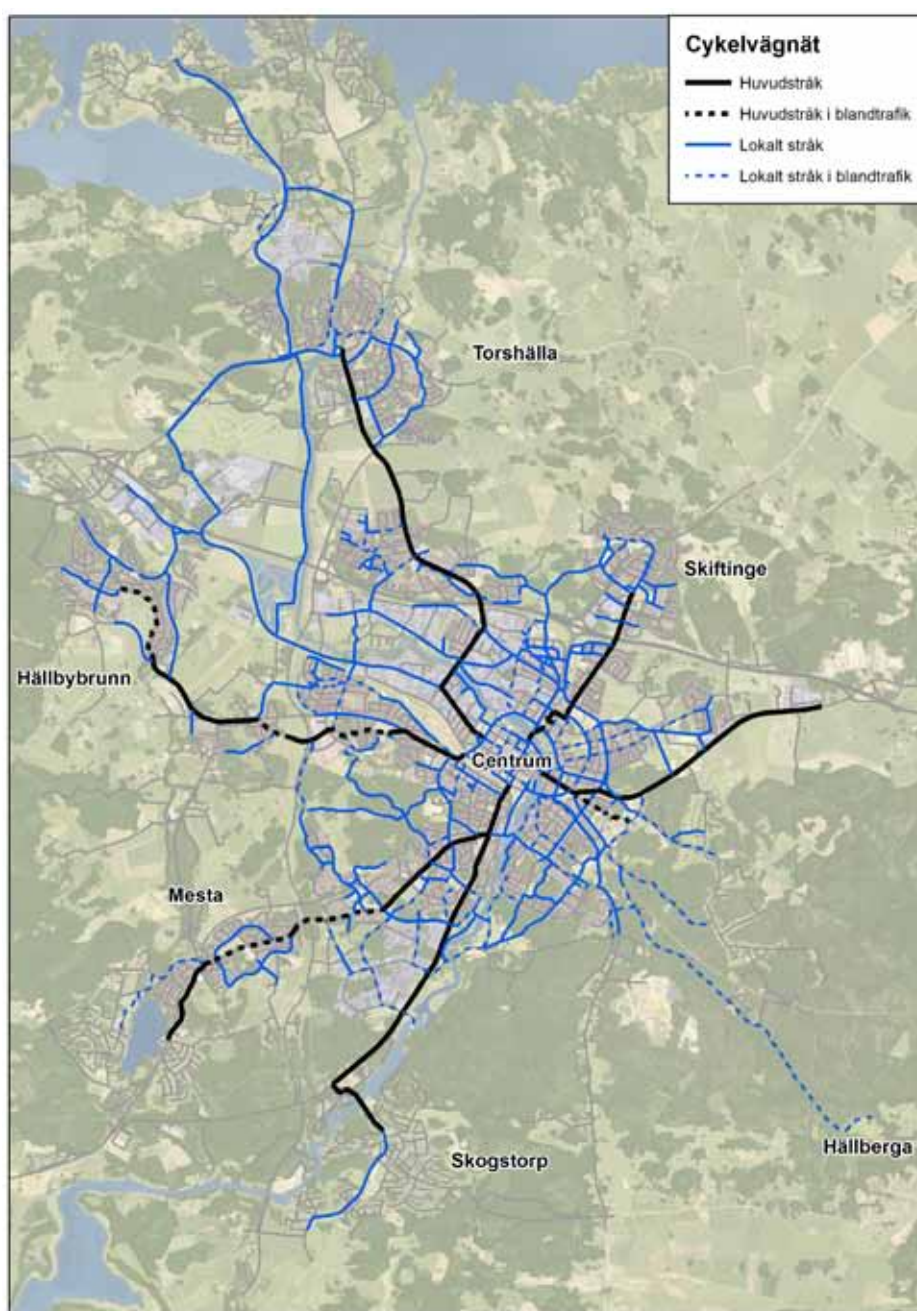


■ 4.4 Cykelnätet

Cykelnätets uppbyggnad

I blandtrafik påverkas cyklisterna av motorfordonstrafiken i hög grad. Antalet motorfordon och dess hastighet är de främsta faktorerna, men även storleken av fordon kan påverka cyklisternas vilja att åka på dessa vägar. Vardagscyklism kan bara åstadkommas om det finns ett från biltrafiken separerat och sammanhängande nät av cykelbanor.

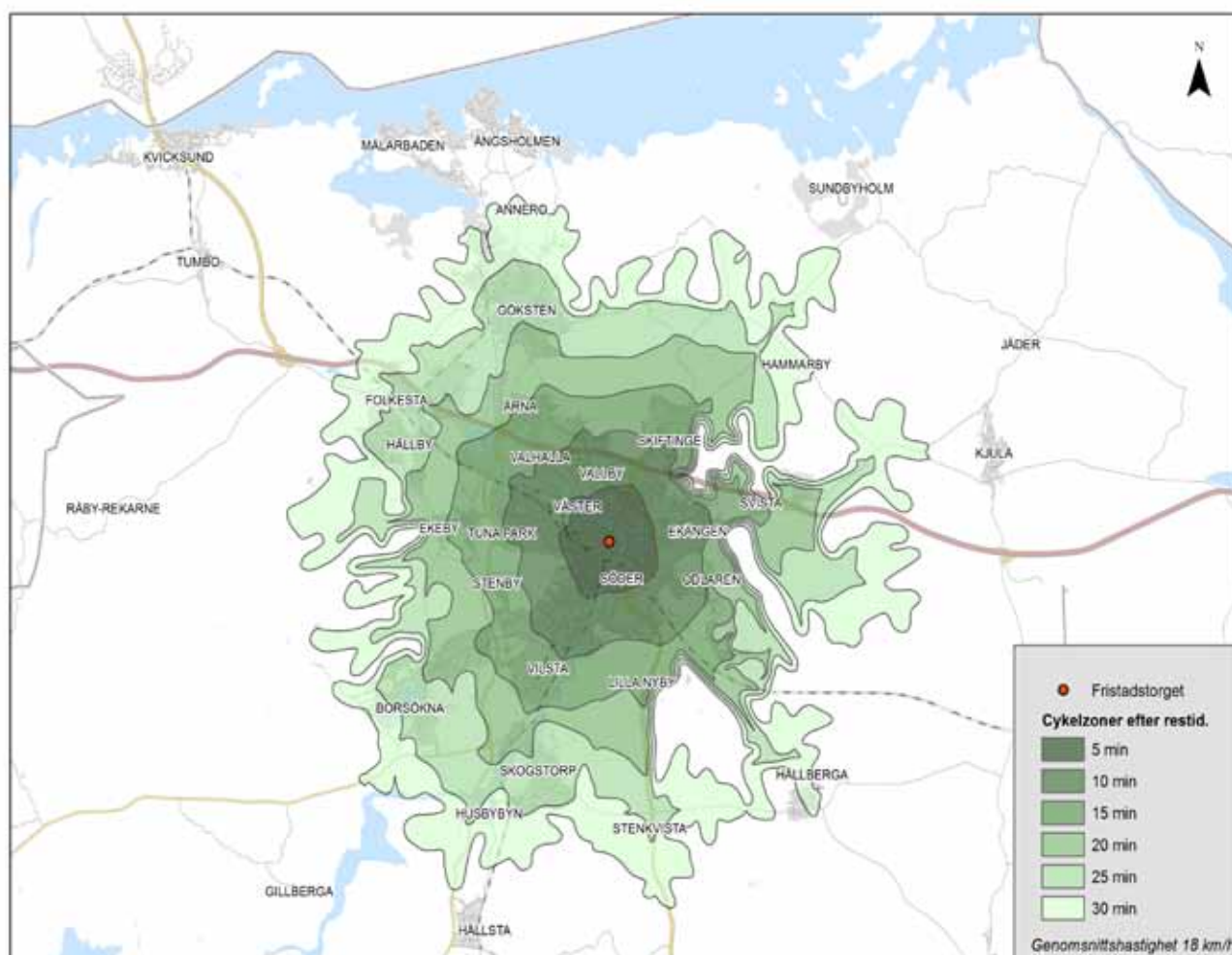
Eskilstunas gång- och cykelnät är uppskattningsvis 160 kilometer långt jämfört med 50 kilometer år 1980. I kommunens större tätorter (Eskilstuna och Torshälla) finns cykelvägar, cykelbanor eller cykelfält utmed ca 75 % av huvudvägnätet för bil. Cykelnätet är uppbyggt som ett radiellt nät mellan olika bostadsområden och Eskilstuna centrum. Tvärleder har lagts in för att knyta ihop det radiella nätet och dessutom tillgodose kontakten med arbetsplatsområdena. I Eskilstuna centrum separeras inte cyklister och bilister utan cykling sker främst i blandtrafik. På infarterna till centrum är cykel- och biltrafiken separerade genom cykelbanor.



Figur 10: Cykeltrafiknät i Eskilstuna



Dagens cykelnät ska nå så många invånare som möjligt. Ungefär 50,000 invånare når Fristadstorget på 10 minuter med cykel. Det innebär att det finns goda förutsättningar att cykla i Eskilstuna.





I cykelkartan från 2007 redovisas huvudstråk för cykel, huvudstråket i blandtrafik, övriga separerade cykelbanor samt där cykling i blandtrafik knyter ihop de separerade cykelbanorna.

En brist i Eskilstunas cykelnät är att det saknas något som liknar de supercykelvägar som finns i t ex Köpenhamn och Houten. Här har inte heller lagstiftningen följt med och idag finns det heller inga bra praktiska exempel i Sverige för att prioritera cyklister i den höga grad en sådan cykelled skulle behöva.

I Vägars och gators utformning² (VGU) finns det två utrymmesklasser som beskriver tillgänglighet och komfort för cyklister och gående vid möte och omkörning på gång- och cykelbanor. Klass A innebär att gående och cyklister inte behöver anpassa sig till varandra på gång- och cykelbanan. Klass B innebär att en viss anpassning är nödvändig. Utrymmesklassen bedöms ge en mindre god komfort men god säkerhet och trygghet om trafikanterna anpassar sig till varandra. En cyklist tar med sin cykel upp ett område som är 0,75 meter brett och 2 meter långt.

De flesta av kommunens gång- och cykelvägar har byggts med en bredd på 2,5 - 3 meter. Enligt VGU motsvarar det utrymmesklass B för möte mellan cyklist, fotgängare och barnvagn/rullstol (2,45 meter). Av utrymmesskäl kan det i vissa fall varit tvunget att dimensionera för en lägre standard. Troligare är att de oskyddade trafikanternas behov av en god komfort hittills inte har varit prioriterat på samma sätt som vid dimensionering av gator med god standard för motorfordon.

Gående och cyklister

Den största delen av gång- och cykelnätet är oseparatorat – cyklister och fotgängare samsas på samma yta utan uppdelning. Ett fåtal platser är separerade med en målad linje (exempelvis Kyrkbron vid Fors kyrka och tunneln under järnvägen vid Västeråsvägen). De flesta av dessa platser är nära centrum där antalet cyklister och fotgängare är stort och det inte fungerar tillfredsställande med blandtrafik. Ett fåtal platser är separerade med kantsten, främst av anledningar att det tidigare varit utformade för biltrafik och den enkla lösningen har varit att behålla eller komplettera med kantsten för att skapa en tydlig cykelbana.

Vägvisning

Dagens cykelvägvisning är från 2004. Placeringen bygger på en stam/grenplan med målpunkter samt upprepningsskyltning. Cykelvägvisningen behöver på ett bättre sätt följas upp vid förändringar i cykelnätet och då nya vägvisningsmål tillkommer. Cykelvägvisningen behöver därför ses över och kompletteras.

² Vägverket, Svenska kommunförbundet. Vägars och gators utformning. VV Publikation 2004:80



Förslag på åtgärder - Cykelnätet

- Utöka bredden på cykelvägarna där bredden inte är tillräcklig
- Prioritera vissa cykelvägar, utveckla t ex supercykelvägar
- Se över kvarvarande markeringar och ta bort de markeringar som inte är aktuella för cykelvägarna
- Komplettera och förtydliga cykelvägvisningen som enkelt visar närmaste vägar till målpunkter
- Påverka lagstiftningen för att tydliggöra cykelprioritering vid cykelöverfarter



■ 4.5 Tillgänglighet

Tillgänglighet handlar om möjligheten att nå det man vill nå i den offentliga miljön. Även svaga trafikantgrupper som barn, funktionshindrade och äldre ska kunna ta sig fram i trafiken utan allt för stora uppoffringar. Ett nationellt mål var att den offentliga miljön ska vara tillgänglighetsanpassad till år 2010. I nuläget ligger fokus på att leva upp till kraven enligt Boverkets föreskrifter (HIN2 och ALM) om tillgänglighet i fysisk utemiljö. Ett omfattande arbete pågår för att bygga bort de lätt avhjälpna hinder som finns i gatumiljön för att göra den mer tillgänglig för alla.

Barriärer

En cyklist är känslig för hinder som påverkar resan i form av onödiga stopp eller långa omvägar. I ett samhälle finns det tyvärr alldeles för många barriärer av olika slag. Gator med höga trafikflöden, järnvägar, åar, byggnader och naturmark är exempel på vad som kan utgöra en barriär. I Eskilstuna finns flera av dessa element, Eskilstunaån, Svealandsbanan, E20, Västerleden och Västeråsvägen till exempel. Även Torshälla har barriäreffekt av ån som delar samhället i två delar.

Att bygga bort barriärer helt och hållet kräver väldigt mycket resurser och är inte praktiskt genomförbart, men stora förbättringar kan uppnås genom tydliga prioriteringar bland trafikslag och att cykelnätet leder fram till passager av barriärerna för att sedan sprida ut sig igen till olika målpunkter.

Restidskvoter

För att uppnå mål om ett ökat resande med cykel är också den relativa framkomlighet jämfört med bil viktig, så kallade restidskvoter. Då cykeln är ett transportslag för främst korta resor bör restidskvoten aldrig överstiga 1,25 om den ska vara konkurrenskraftig mot bilen. Något som tydligt påverkar restidskvoten är barriärer, avstånd och genhet.

I Eskilstuna och Torshälla är barriärernas effekt på restidskvoten ganska tydlig, tyvärr saknas idag en helhetssyn och restidskvoter används inte som ett hjälpmedel i framtagandet av planer och program.

Figur 11: TRAST-tabell som visar kvalitetsnivå på restidskvoter

Tabell 7.23 · Kvalitet avseende cykelnätets genhet			
Nättyp	Genhetskvalitet		
	> 1,5	1,25-1,5	< 1,25
Huvudnät för cykel	röd	gul	grön
Lokalnät för cykel	röd	gul	grön



Intermodala resor

En intermodal resa är en resa som innehåller fler än ett transportslag. Det kan vara en cykeltur till tågstationen och buss sista biten från tåget. Genom att utveckla förutsättningarna för enkla byten blir det mer attraktivt att välja bort bilen till förmån för en intermodal resa.

För längre distanser är det viktigt att enkelt kunna kombinera cykel och kollektivtrafik, så att det blir rimliga restider. Det behövs bra belysta, säkra parkeringsplatser med möjlighet att låsa cykelramen och möjligheten att ta med cykel på buss. Viktigt att tänka på är också att cykling är en frivillig verksamhet. Människor väljer cykel bara om förhållandena är tillräckligt bra. Om cykeln ska ha en chans att hävda sig i konkurrensen med bilen måste cykelnätet, parkeringsmöjligheter, trygghet, trafiksäkerhet samt drift och underhåll hålla hög kvalitet.

Ett sätt att få invånare som bor i utkanten av staden som har relativt långt till arbetsplatser och affärer att inte använda bilen dagligen är att möjliggöra för denna typ av resor. Det kan vara kombinationsresor i form av cykel-kollektivtrafik eller bil-cykel. En förutsättning för att kunna locka människor att göra kombinationsresor är att det ska finnas cykelvägar med hög standard, cykelparkering med tak och bra fastlåsningsmöjligheter som känns trygga, trygga pendlarparkeringar och kollektivtrafik med bra turtäthet.

Idag är det möjligt att ta med cykeln på landsortsbussarna (cykelhållare bak på bussen eller i lastutrymme), men den möjligheten finns inte på stadsbussar eller tåg av utrymmes-, säkerhets- och tidsaspektsskäl. Vid busshållplatserna finns det idag inte många cykelparkeringar och detta är något som bör ses över. Finns behov av cykelparkeringar ska sådant finnas om det finns plats. Tyvärr råder många gånger platsbrist vid hållplatserna, så det kan vara svårt att få till riktigt bra cykelparkering som uppfyller cykelägarens krav.





Cykelparkering

Majoriteten av cykelparkeringarna i Eskilstuna och Torshälla är det traditionella cykelparkering där framhjulet körs in i en bygel. De allra flesta platser saknar tak/väderskydd. Vintertid inkommer synpunkter på dålig snöröjning runt cykelparkeringar. Snöröjningen sker oftast maskinellt men från 2011 har vissa cykelparkeringsplatser snöröjts manuellt. En utvärdering av detta ska ske för att se möjligheten att förbättra snöröjningen vid cykelparkeringar.

Idag finns det ca 2 700 allmänt tillgängliga cykelparkeringar i Eskilstuna centrum. Vid strategiska målpunkter som Munktellsområdet och Vilsta friluftsområde finns ytterligare cykelparkeringsplatser. Parken Zoo saknar i stor utsträckning cykelparkeringar för besökare trots att det är en stor målpunkt i staden. I centrala Torshälla finns knappt 100 cykelparkeringar.

Cykelparkeringar utanför skolor är inte prioriterade och bilparkeringarna ligger oftast bättre placerade än cykelparkeringarna. Det finns endast ett fåtal med tak och belysning som är bra placerade i förhållande till skolingångarna. På Volvo i Brunnsta finns det cykelparkeringar med tak och belysning utanför en del byggnader. På dessa parkeringar är beläggningen hög. Det finns önskemål från Volvos anställda om att det bör finnas fler cykelparkeringar med tak som också är belysta. Även på Mälarsjukhuset finns det cykelparkeringar med tak och belysning som har hög beläggning och även där finns det önskemål om fler likande parkeringar.

I Eskilstuna centrum finns 18 platser med traditionell placering av cykeln och sju platser där ramen kan låsas fast. Det finns inga exakta siffror på belägningsgrader men sommartid är de flesta centrumnära parkeringsplatserna överbelagda enligt de visuella kontroller som har gjorts. Framförallt Fristadstorget, Centralstationen samt Careliigatan är ofta överfulla och cyklar står vid sidan av stället. Det finns ett flertal platser i Centrum idag som saknar cykelparkering där det står cyklar uppställda mot till exempel träd, bänkar eller fasader.



En brist är att kommunen inte har någon kartläggning på hur det ser ut på samtliga skolor och större arbetsplatser i Eskilstuna. Kommunfastigheter är oftast de som har ansvaret för skolornas cykelparkeringar. Här skulle det behövas ett samarbete när det handlar om utformning, placering av cykelparkeringar på både skolor och på större arbetsplatser.



Varje höst, när högsäsongen för cykel är över, genomförs en cykelrensning i Eskilstuna. Rensningen genomförs i Centrum, Munktellstaden samt delar av Nyfors. Det innebär att alla cyklar i cykelparkeringar får en markering som talar om för ägaren att om cykeln inte är flyttad inom två veckor kommer den att föras bort.

Rensningen har genomförts sedan 2005 och från början togs många cyklar bort men allt eftersom har antalet bortforslade cyklar minskat. Cirka 100 cyklar har tagits bort de senaste åren och majoriteten av dessa är funktionsdugliga. Cirka 10 stycken lämnas tillbaka till sina ägare efter bortförande och ett fåtal av dessa har uppgivits som stulna.

Eskilstuna har snart 100 000 invånare. Prognoser visar på ett tillskott på 500 personer årligen. Fram till 2020 innebär det en ökning med cirka 4 500 personer. Centrum omvandlas, utvecklas och förtätas för att stärka stadens attraktivitet. Med denna utveckling samt det faktum att parkeringsplatser i centrum redan i dagsläget ofta är överbelagda, framförallt sommartid, kommer det på sikt att behövas fler cykelparkeringar. Uppskattningsvis behövs minst 600 nya platser för cykelparkering i centrum fram till år 2020.

Förslag på åtgärder - Tillgänglighet

- Planera för att minska barriäreffekterna av Eskilstunaån, järnvägen, E20 och andra större vägar
- Skapa genare cykelnät för ett attraktivare alternativ till bilen
- Skapa fler möjligheter till trygga och säkra intermodala resor
- Kartlägga behovet för fler trygga, säkra och takade cykelparkeringar
- Planera för fler cykelparkeringar på strategiska platser
- Planera med hjälp av restidskvoter



■ 4.6 Trygghet

Trafiksystemet innehåller platser som många upplever som otrygga. Oftast anges de allmänna färdmedlen med sina terminaler och hållplatser som otrygga. Placering, utformning och utrustning av hållplatser och terminaler är av central betydelse. En dåligt upplyst hållplats i ett ensligt läge kan inge obehag. Parkeringsanläggningar, garage, gång- och cykelvägar, gång- och cykeltunnlar, broar, passager förbi skogsdungar och stora buskage är andra platser som ofta upplevs som otrygga. Gemensamt för platser och anläggningar som upplevs som otrygga är att de är svåra att överblicka, både för den som använder dem och när det gäller möjligheten för andra att se vad som händer på eller kring anläggningen.

Belysning

2005 framtogs ett belysningsprogram för centrala Eskilstuna. En medveten belysningsplanering är viktigt för att en stad skall upplevas tryggare under dygnets mörka timmar. Det handlar om att göra platser överblickbara. I parker är det till exempel lämpligt att belysa områden runt gångvägar istället för att endast belysa gångstråken. Det är viktigt att platsen i sig är utformad så att den är överblickbar. I utformningen bör man undvika vegetation, hörn och vrår där det går att gömma sig. Det är viktigt att området är lätt att orientera sig i. Med en välplanerad belysning kan man belysa mörka buskpartier och mörka vrår så att platsen upplevs tryggare. En rätt utformad belysningsgestaltning kan göra området mer överblickbart och underlätta orienteringen i området. Genom förbättrad belysning kan man få människor att välja utvalda gångstråk nattetid. Fler människor på samma plats ökar den sociala kontrollen och därmed säkerheten i området.

En brist är att det saknas belysningsprogram för övriga tätorter inom kommunen samt riktlinjer för belysning på landsbygden, till exempel vid större hållplatser. Belysning behöver också effektiviseras och förbättras på vissa platser, exempelvis vid gång- och cykeltunnlar.

En av kommunens anlitade entreprenör kontrollerar gatubelysningens skick och funktion tre gånger per år. Om entreprenören vid inspektionerna upptäcker att växtlighet skymmer gatubelysningen så att ljuset inte når ner till marken rapporteras detta till kommunen för åtgärd.





Växtlighet

Parkavdelningen ansvarar för växtlighet som står på gatu- eller parkmark. Parkavdelningen är uppdelad i tre olika distrikt. Trädgårdsmästarna på varje distrikt sköter om och kontrollerar växtligheten. Kontrollerna sker från servicefordon eller gåendes. Noteras ett behov av beskärning av buskage antecknas det och beskärningen sker sedan under den säsong som är bäst för den arten, därav kan det passera ganska lång tid mellan upptäckt av behovet och när beskärningen sker. Alla arter går inte att beskära och i sådana lägen görs en bedömning av eventuell skada på växten mot eventuell olägenhet den orsakar. Problem med växtlighet är väldigt säsongsbetonat och kontroller sker löpande av trädgårdsmästarna.



Den levande och attraktiva staden

Stadsutveckling förutsätter helhetstänkande. Funktion, gestaltning, ekonomisk effektivitet och uthållig resursanvändning vägs naturligt mot varandra. Avvägning mellan olika intressen sker medvetet och öppet, med kontinuitet och måttfullhet som ledstjärnor – såväl när det gäller struktur och byggnader som trafik och befolkning.

Att skapa en långsiktigt hållbar samhällsstruktur krävs för att kunna uppnå ett långsiktigt hållbar stadsbyggande anpassat till klimatförändringarna – både vad beträffar att minska klimatpåverkande gaser och att parera extrema vädersituationer, särskilt momentant stora dagvattenvolymer. Att begränsa stadens utbredning genom att förtäta den inifrån och ut och att skapa en funktionsintegrerad stad är viktiga verktyg i denna ambition. Den funktionsintegrerade staden ökar också säkerheten och tryggheten genom att stora delar av staden blir befolkad dygnet alla timmar.



Genom att begränsa stadens utbredning uppnås en mer stadsmässig och tät bebyggelsestruktur, staden "helas och avslutas". Genom att blanda funktioner uppnås också en mer levande stad, där människor rör sig under alla tider på dygnet. Förtätning innebär att kundunderlaget för befintlig service förstärks och att befintlig utbyggd infrastruktur kan nyttjas effektivare. Vidare blir möjligheterna att förbättra och utveckla för cykeltrafiken större.

Förslag på åtgärder – Trygghet

- *Belysningsprogram med tydliga riktlinjer för hela kommunen*
- *Förbättrad belysning i tunnlar/viadukter*
- *Utveckla ett systematiskt arbetssätt för inspektion av växtlighet som dämpar eller täcker belysningen*



■ 4.7 Trafiksäkerhet

Cykelhjälsanvändning

Vid 2011 års mätningar av cykelhjälm som görs vår och höst låg hjälmanvändningen på cirka 14 %. Frivilligorganisationer genomförde 2008 hjälmräkningar (en vardag på morgon och kväll vid den tid då folk cyklar till eller från arbetet) och fick resultat som varierade mellan mätplatserna mellan cirka 15 och 25 % beroende på mätplats. Under 2004 låg hjälmanvändningen på under 10 % i kommunens mätningar och har ökat marginellt varje år. I NTF:s undersökning under 2009 har Södermanland 51 % cykelhjälsanvändning, vilket är mycket högre än i kommunens undersökning och innehåller antagligen fler cykelstråk med barn som omfattas av hjälm lagen än de som mäts i Eskilstuna.

Korsningar och trafiksignaler

Av samtliga övergångsställen och cykelöverfarter över huvudvägnätet är ca 28 % hastighetssäkrade till högst 30 kilometer i timmen. Anledningen till denna låga siffra är att någon hastighetssäkring med gupp eller liknande inte generellt genomförts vid övergångsställen eller cykelöverfarter.

Idag finns det två signalreglerade korsningar (Fröslundavägen/Gillbergavägen samt Torshällavägen/Måstavägen) där cyklister detekteras så att de får grön signal utan att behöva aktivera den via en tryckknapp. Två platser (Tullgatan/Kungsgatan samt Gillbergavägen/Engelbrektsgratan) har "all-fas", vilket innebär att när bilarna detekterar och ges grön signal får även cyklister grönt.



Det finns sju signalreglerade passager för Gcm-trafik. Tre av dem är vanliga signalreglerade passager (Torshällavägen/Beriniusgatan, Skogstorpsvägen/Runebergsgatan samt Västeråsvägen/Hörnedalsvägen) medan fyra stycken är släckta signaler som aktiveras vid knapptryckning (Hamngatan/Kriebsensgatan, Hamngatan/Careliigatan, Västergatan/Östra Storgatan och Strandgatan/Östergatan).

Cykelolyckor

Cyklister är bland de mest utsatta i trafiken. Väg- och Transportforskningsinstitutet (VTI), har gjort en nationell studie av närmare 18 000 cyklister som skadats i trafikmiljö under åren 2003-2006. Enligt studien orsakar singelolyckor 72 procent av skadefallen följt av olyckor som sker mellan cyklister och motorfordon som står för 17 procent av skadefallen. Olyckor mellan cyklister är den tredje största olyckstypen och ligger bakom 8 procent av skadefallen.



I tabell 9 nedan visas antalet skadade cyklister på det kommunala vägnätet i Eskilstuna under åren 2009 och 2010.

Figur 12: Cykelolyckor 2009 och 2010, i konflikt med trafikslag (kommunalt vägnät)

	2009		2010	
	Polisrapporterade	Sjukhusrapporterade	Polisrapporterade	Sjukhusrapporterade
Singelolycka	3	23	1	20
Fotgängare		1		
Cykel		2		4
Moped			1	
Motorfordon	15	7	20	7
Totalt	18	33	22	31

Förslag på åtgärder -
Trafiksäkerhet

- Fler upphöjda cykelöverfarter vid korsningar
- Fler upphöjda cykelöverfarter över och längs huvudbilvägnätet
- Inventering av skolvägar och förbättra gång- och cykelmöjligheterna till skolan



■ 4.8 Drift och underhåll

Eskilstuna kommun har väghållaransvar för merparten av de cykelvägar som finns i kommunen. Uppgiften är att bygga, reglera och underhålla en cykelinfrastruktur som är så säker, trygg och bekväm som möjligt.

Drift och underhållsarbetet utförs både i egen regi och av anlitade entreprenörer. Driften utförs till stor del av entreprenörer medan underhållsarbetet till största delen sköts i egen regi. Framförallt när det gäller barmarksdrift och underhåll är allmänhetens påringningar betydelsefulla för att göra kommunen uppmärksam på när det förekommer brister. Även återkoppling från entreprenörer är viktig och samverkan med dessa fungerar bra. Siktskymmande vegetation längs cykelvägar som inrapporteras följs upp av kommunen och åtgärdas. Belysning på gång och cykelnätet kontrolleras tre gånger per år.

Eskilstuna kommun har år 2009 antagit servicedeklarationer för gång- och cykelvägar. De åtaganden som kommunen avgett i servicedeklarationen samt inkomna synpunkter dokumenteras, åtgärdas och följs upp. Det är ett led i arbetet för att utveckla och förbättra den kommunala servicen. Uppföljningen påvisar brister och kommer att vara ett verktyg i vårt förbättringsarbete.

Underhållssopning

Under perioden april-november sopas gång- och cykelvägar en gång per månad. På ett antal gång- och cykelvägar i Eskilstunas centrala delar intensifieras sopningen under denna period till varannan vecka.





Sandupptagning

På de gång- och cykelvägar som utgör huvudstråk sker sandupptagningen årligen senast den 14 april under förutsättning att det inte snöar efter den 1 april och att det är plusgrader.

Vinterväghållning

I oktober 2011 antog stadsbyggnadsnämnden nya riktlinjer för vinterväghållning. I riktlinjerna framgår att gator där kollektivtrafik kör samt gång- och cykelvägar skall prioriteras och att snöröjningsarbetet ska påbörjas senast när det snöat fem centimeter. Snöröjningen ska vara klar inom 10 timmar efter att det slutat snöa. Konsekvenser av att cykelbanor och bilvägar snöröjs vid olika nederbörd är att snövallar kan bildas i korsningar mellan gång- och cykelvägar och bilvägar. Snövallen minimeras genom att förare i snöröjningsfordon justerar plögen när föraren röjer i korsningar för att leda bort snön så mycket som möjligt. Gruset som används vid halkbekämpning är ett krossat naturmaterial. Eskilstuna kommun väljer att inte använda sand som ett led i arbetet för att uppnå en hållbar utveckling.

Vintertid inkommer synpunkter på snöröjning runt cykelparkeringar. Snöröjningen har tidigare skett maskinellt dock från och med vintersäsongen 2011-2012 har kommunen fått förstärkta resurser för att handskotta bland annat cykelparkeringar. Ett antal centrala cykelparkeringar har därför pekats ut för att ha hög prioritering i snöröjningsarbetet.



Som en åtgärd för att få fler att cykla vintertid har arbetsgruppen undersökt möjligheten att intensifiera snöröjning/halkbekämpning av en slinga genom sopning och saltning enligt den metod som Linköpings kommun använt under flera år. Förslaget har dock avfärdats på grund av saltets negativa inverkan på omgivande miljö och vattendirektivet.

Schaktanvisningar

Schaktningsarbete sker kontinuerligt i Eskilstuna kommun och kan ibland upplevas som ett störningsmoment för cyklister när arbete sker på cykelbanor. Alla schaktningsarbeten och trafikordningsplaner ska godkännas av stadsbyggnadsförvaltningen. Arbetet ska följa kommunens anvisningar och instruktioner för alla ingrepp i gatu- och parkmark. Utföraren ansvarar för allt underhåll och renhållning av schaktytan. Då schaktning är ett störningsmoment ska dessa arbeten ses över så att, där det är möjligt ur trafiksäkerhetssynpunkt, cykelbanor prioriteras före bilvägar. Vid schaktningsarbeten över längre tid ska mer fasta lösningar som gynnar cyklister användas.



Trafikanordningsplaner

Trafikanordningsplaner tas fram vid ingrepp på befintliga gator. Trafikanordningsplanerna tar dock sällan hänsyn till gång och cykeltrafikanterna. Lösningar för hur dessa trafikanter ska hanteras saknas ofta och i de allra flesta fallen tvingas cyklisterna ut i gatan där de ska samsas med fordon på en yta som är mindre än normalt och dessutom med försämrade underlag. Dessa planer kan förbättras med tydligare riktlinjer för hur de oskyddade trafikanterna kan hanteras på ett trafiksäkert och tryggt sätt.



Budget för drift- och underhåll är inte tillräcklig för att upprätthålla en god standard. Eskilstuna kommun har inte någon uppgift om den separata kostnaden för gång- och cykelvägar. På så sätt saknas möjligheten att påvisa vad som avsätts till cykelvägar eftersom kostnaderna inte särredovisas utan bakas in i totala kostnaden för drift och underhåll.

Förslag på åtgärder – Drift och underhåll

- Systematisk arbetssätt och förbättrade rutiner för drift och underhåll av cykelvägar med dokumentation
- Inspektioner med cykel där det är möjligt
- Utpekade cykelstråk som snöröjs mer regelbundet
- Utökade resurser för snöröjning för hand vid cykelparkeringar
- Uppdatering av kommunens trafikavstängningsbok där cyklisterna prioriteras vid gatuarbeten



■ 4.9 Hälsa och miljö

Många bor bara några kilometer från sin arbetsplats, men kör ändå bil dit. Genom att cykla till jobbet kan man faktiskt få all den motion man behöver för att må bra. Att fysisk aktivitet förebygger sjukdomar och stress är vetenskapligt bevisat. Regelbunden motion förbättrar hälsan och minskar risken för att drabbas av till exempel hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes och depression. Det kan räcka med en halvtimmes motion om dagen (behöver inte vara sammanhängande) för att få märkbart förbättrad hälsa. Att cykla behöver inte ta särskilt mycket längre tid än att köra bil. Vid kortare sträckor handlar det ofta bara om några minuters skillnad, tid för parkering inräknat. Att byta ut bilresan till och från jobbet mot att cykla ger också stora miljövinster, eftersom utsläppen är som störst de första kilometrarna.



Inom Eskilstuna kommun föreligger det inte några problem med partiklar i luften. Anledningen till detta är att gaturummen är öppna och ventileras ordentligt. Inte heller föreligger det några större problem med andra luftföroreningar som t ex markozon. Däremot finns det idag ett antal fastigheter utsatta för höga bullernivåer och värst är det utmed våra högst trafikerade gator, delar av Västeråsvägen, delar av Kungsgatan, del av Klostergatan, Carlavägen, Rådhusorget och Brogatan i Torshälla är några exempel.

Förslag på åtgärder - Hälsa och miljö

- Synliggöra cyklisters behov och intresse genom att skapa dialog med cyklister
- Påvisa nyttan med att välja cykeln ur ett hälsoperspektiv



■ 5.0 Strategier

Vision och mål visar önskvärd inriktning och vad som ska uppnås, strategin talar om hur vision och målen ska nås. Handlingsplanen (separat del) visar vilka aktiviteter och åtgärder som behövs, valda och prioriterade utifrån principerna i strategin.

Strategin syftar också till att ge framtida vägledning i Eskilstunas trafikplanering för både stora och små beslut som tas i den fortlöpande verksamheten och som inte direkt tas upp i handlingsplanen. Det handlar till stor del om vägledning för hur prioriteringar och avvägningar mellan intressen bör göras. Strategin består av en övergripande del som omfattar i princip all trafik- och bebyggelseplanering, samt en del för respektive TRAST-aspekt. Sist, men absolut inte minst, omfattar strategin även vägledning för det ur genomförandeperspektiv viktiga området om ansvar och samverkan. I bilaga 1 finns förslag till framtida cykelvägnät och föreslaget huvudcykelvägnät.

Övergripande strategier

Följande övergripande förhållningssätt skall tillämpas i trafikplaneringens samtliga skeden och vid planering av framtida bostäder samt viktiga målpunkter.

Cykeln som norm vid planering

För att uppnå den hållbara staden där det är enklare att ta cykeln istället för bilen måste cykeln användas som norm vid all typ av planering. Främst vid planering av nya bostäder och viktiga målpunkter såsom service, arbetsplatser och handel och då redan i detaljplaneprocessen.

- Vid planering av ny bebyggelse inom 5 km från centrum ska cykeln vara norm för samhällsplaneringen
- Inom befintliga områden/stadsdelar ska förutsättningar för cykel förbättras i form att minska barriärer, restider mot angivna mål
- Det ska vara lättare att cykla på landsbygden
- Cykel ska prioriteras i viktiga korsningar med bilvägar där det finns stort cykelflöde
- Cykelparkeringar ska prioriteras i nya detaljplaner speciellt där det finns handel
- Planskilda korsningar ska alltid undersökas vid planeringen
- Restidskvoter för bra standard ska vara under 1,25, högst 1,5 inom 5km

Prioritering av trafikslag

Vid planering och utformning av huvudnäten ska trafikslagets behov normalt prioriteras i följande ordning; 1. Gångtrafik, 2. Cykeltrafik, 3. Kollektivtrafik, 4. Biltrafik. I stråk och områden med många anspråk och behov bör utformningen prioritera integrering och ökat samspel mellan trafikanterna:

- Cykelvägar och cykelbanor ska prioriteras vid planering
- I befintliga miljöer ska cykelvägens bredd hålla en god standard.
- I planeringen ska felande länkar i cykelvägnätet planeras bort i så stor utsträckning som möjligt.
- Korsningar av bilvägar ska utformas med gång och cykeltrafikanterna i åtanke. Upphöjda korsningar och passager är några alternativ som underlättar för fotgängare och cyklister.

Det kommer att finnas ett behov att klargöra prioriteringar på olika platser i trafiknätet och reda ut vad prioriteringen i realiteten innebär för fysisk utformning och regleringar. Vid detaljutformning ska framkomlighet och säkerhet för fotgängare och cyklister prioriteras, till exempel genom upphöjda passager där oskyddade trafikanter korsar motorfordons körväg. Det gäller särskilt vid hållplatser och trafikerade korsningar, som annars riskerar att bli olycksdrabbade. I centrum av Eskilstuna behöver fotgängare och cyklister regleringsmässigt prioriteras framför motorfordon. Särskilt fokus ska läggas på säkra skolvägar. Att anlägga ur ett barnrättsperspektiv ger en säker och trygg miljö för alla åldrar.



Att cykla i Eskilstuna ska vara ett självklart och attraktivt val och tillsammans med gång- och kollektivtrafiken vara normen, både som vardagens färdmedelsval och som förutsättning för den fysiska planeringen. Attraktiva cykelparkeringslösningar behöver vidareutvecklas. Det finns behov av en högre prioritering av drift och underhåll under alla årstider.

Det bör även finnas en genomtänkt vägvisning till viktiga målpunkter. Särskilt viktigt är omsorgen om detaljer i utformningen av det offentliga rummet för att skapa ett gott mikroklimat och en upplevelserik närmiljö. Man ska inte uppleva en gång eller cykelfärd som något besvärligt eller hotfullt, utan som något positivt, utöver nyttan av själva transporten.

Restidskvoter cykel/bil

För att gynna cyklism och öka andelen människor som cyklar skall en restidskvot på max 1,25 eftersträvas på sträckor upp till 5 kilometer. Detta kan åstadkommas genom att ta hänsyn till cykelns behov av genhet och prioritera mellan trafikslagen tidigt i planeringsprocessen.

Mobilitetsarbete

För att öka andelen cyklister är mobilitetsarbete en viktig faktor. Åtgärder som främjar cyklister ska inte enbart inriktas på infrastrukturåtgärder, utan även på attityd- och beteendepåverkande insatser för att få människor att resa mer miljövänligt. Det som krävs är samordnade insatser, så som information, kommunikation och samverkan med andra organisationer i ett tidigt skede, samtidigt som den fysiska processen pågår. Ett led i att förbättra arbetet med attityd och beteendepåverkande insatser är att inrätta ett mobilitetskontor. Mobilitetskontorets främsta uppgift blir att informera och kommunicera med invånarna.

- Informera om cyklingens fördelar utifrån, hälsa, ekonomi och miljöperspektivet.
- Trafiksäkerhetsinformation.
- Samverkan med olika företag – cykla till jobbet kampanjer.
- Samverkan med skolor – få fler elever/skolpersonal att cykla till skolan/arbetet.
- Målgruppsanpassade insatser för vissa grupper som exempelvis äldre och människor med annan kulturell bakgrund.

Samarbete med strategiska partner

Eskilstuna kommun kan inte uppnå sin vision och mål på egen hand. Det krävs samarbete med många olika aktörer för att genomföra förändringar och åtgärder. Nya former av samarbeten och partnerskap behöver utvecklas med bland annat näringsliv, organisationer, myndigheter, högskola, och andra aktörer i regionen. Viktigt är också ett ökat samarbete mellan kommunens olika förvaltningar och kommunala bolag.



■ 5.1 Vision för centrum

I Eskilstuna centrum är biltrafikflödet högt på centrumringen (Hamngatan- Tullgatan- Västermarksgatan- Kyrkogatan) medan både flöde och medelhastighet på av gatorna innanför centrumringen är relativt låga. Få av gatorna innanför centrumringen har cykelbanor. Hela centrum ska vara cykelvänligt. Den pågående utvecklingen av centrum med fler bostäder, ombyggnation Fristadstorget och Kungsgatan samt andra centrumgator skapar fler verksamheter, aktiviteter och mötesplatser för människor.

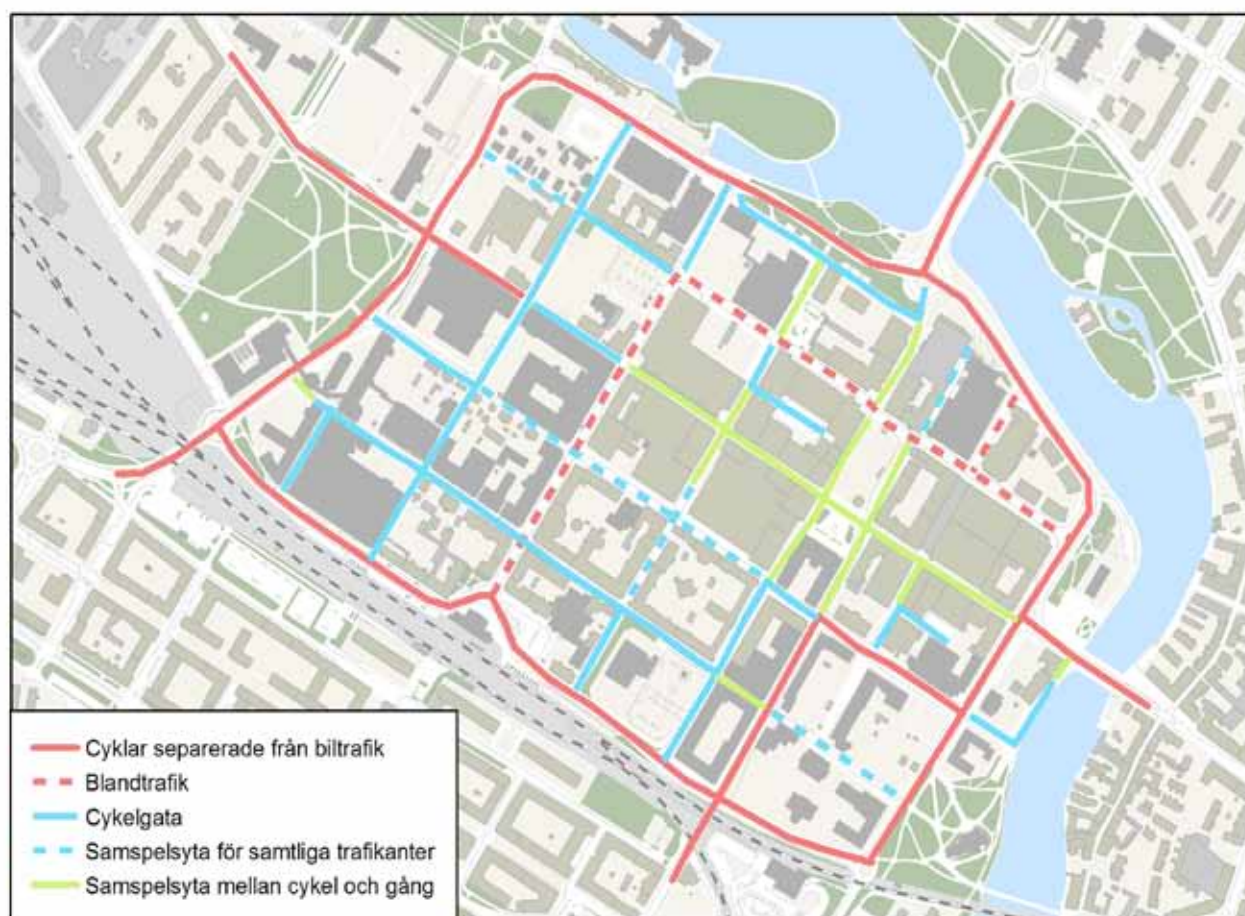
Principer

På centrumringen ska cyklister separeras från biltrafiken. I centrumkärnan prioriteras fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Biltrafikens hastighet i centrumkärnan ska vara låg och på gator som inte trafikeras av kollektivtrafik ska motordrivna fordon anpassa hastigheten till gång- och cykeltrafiken.

På gator i centrumkärnan som trafikeras av kollektivtrafik bör cykelbana finnas. För nyligen ombyggda Rademachergatan samt Drottninggatan, som är stenbelagd, prioriteras kollektivtrafiken och cykling sker i blandtrafik.

Under förutsättning att gällande förslag om införande av cykelgator beslutas nationellt kommer flera gator eller delar av gator i centrumkärnan regleras som cykelgator. Det kräver en lokal trafikföreskrift samt särskild utmärkning och innebär att motorfordon ska anpassa sin hastighet till cyklister och får inte köra om dessa. På en cykelgata får fordon endast parkera på särskilt anordnade parkeringsplatser. Cykelgator ökar tillgängligheten för cyklister och är ett sätt att prioritera denna grupp i trafikmiljön.

Samspelsytor ska finnas i olika form. Dels i form av samspelsytor mellan alla trafikanter, dels i form av samspelsytor mellan gång- och cykeltrafik.





Nivåer och kvalitéer

Samspelsytor mellan alla trafikanter

På samspelsytor mellan alla trafikanter ska hela ytan vara tillgänglig för fotgängare. Fokus på estetik och belysning.

Samspelsytor mellan fotgängare och cyklister

Här är cykling tillåten men sker i samspel och i hastighet utifrån fotgängares villkor. Vissa gator är redan i dag samspelsytor mellan dessa trafikantgrupper och andra planeras. I programmet för Fristadstorget och Kungsgatan framgår att Kungsgatan ska göras mer öppen och tillgänglig. Efter Kungsgatans ombyggnad, utformad med en mer öppen karaktär kommer det att vara möjligt att tillåta cykeltrafik.

Cykelgator

På cykelgator anpassar motorfordon sin hastighet till cyklister och får inte köra om dessa.

Gång- och cykelbanor

På gång- och cykelbanor separeras fotgängare och cyklister från biltrafiken. Vid separering mellan fotgängare och cyklister ska utrymmesbehovet för fotgängare tillgodoses i första hand.

Behov av åtgärder för centrumringen:

- Cykelfälten på Hamngatan byggs om till gång- och cykelbana på båda sidor. Ingår i projektet för ombyggnad av Tullgatan (2016-2017)
- På Västermarksgatan (G:a Tullgatan-Centralstationen) inrättas på sikt en gång-och cykelbana
- Västermarksgatan (Alva Myrdals gata-Kyrkogatan). Nuvarande gångbana på södra sidan flyttas till norra sidan och breddas (2014)
- På Kyrkogatan byggs en cykelbana mellan Smedjegatan och Kyrkogatan

Åtgärder för centrumkärnan:

- Flera gator eller del av gator i centrumkärnan regleras till cykelgator.
- Gångfartsområdet längs Ågatan och fram till Kyrkogatan regleras om till cykelgata.
- Vid framtida ombyggnation av Nygatan mellan Gymnastikgatan och Kyrkogatan separeras gång- och cykeltrafikanter från biltrafiken. Då kan kollektivtrafiken prioriteras samtidigt som goda förutsättningar för cykeltrafiken skapas.



■ 5.2 Vision för supercykelvägar

Supercykelvägar är en framtidsvision som sträcker sig längre än 2020. Supercykelvägarna ska underlätta cyklister att hålla en snittfart på 25 km/tim för att lätt, tryggt och säkert kunna ta sig fram i kommunen. På grund av kostnaderna bör supercykelvägar byggas etappvis för att stegvis uppnå visionen.

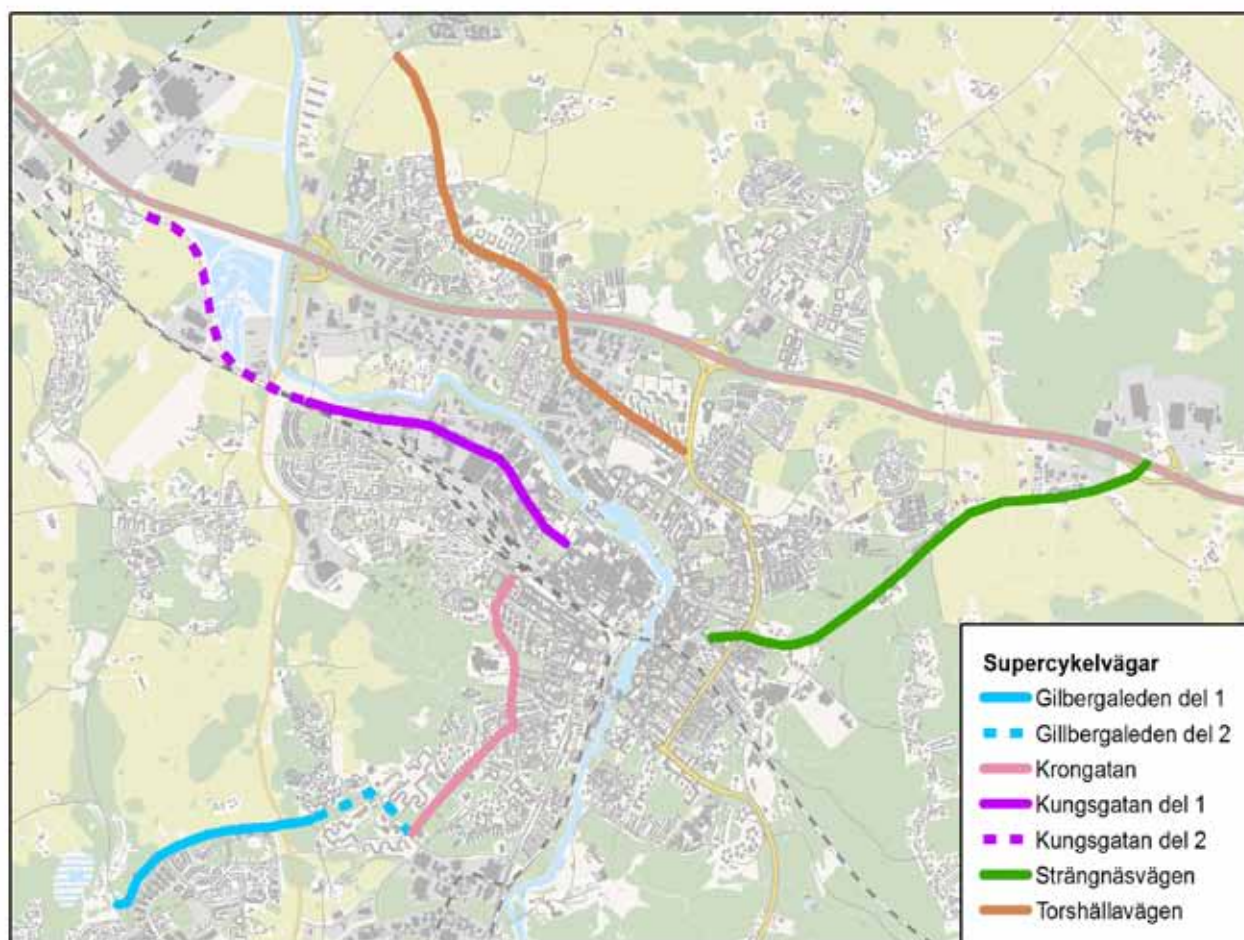
Funktionskrav och utformning

För att skapa cykelmöjligheter som tilltalar alla – arbetspendlare, långsamcyklande, funktionshindrade med breda cyklar, föräldrar med barn med flera – krävs tydliga, säkra och breda cykelbanor separerade från övrig trafik.

Dessa supercykelvägar är i första hand lämpliga på stadens huvudcykelstråk till/från centrum där möjligheter att cykla fort är mer relevant – där kan tid sparas.

Utformningen måste som minst tillåta 3 cyklister i bredd, vilket motsvarar 4,25 meter, förutsatt att inga hinder i form av staket eller lyktstolpar finns i sidan av cykelbanan – i så fall ökas bredden till 4,75 meter. Då det kan vara svårt att hålla dessa mått på vissa delar så bör måtten endast ses som vägledande. Dess mått är i paritet med vad man arbetar med utomlands såsom i Danmark och Holland.

Separeringen från gångtrafik ska utföras med minst 0,5 meter avvikande material såsom smågatsten/storgatsten (eller gräs om remsan blir bredare än cirka 1,0 meter), men ska ligga i samma nivå. Gångbanor måste hålla en minsta standard av 2,25 meter så att gångtrafik inte spiller över på supercykelvägen. Separering från biltrafiken ska i första hand ske med gräsyta, är inte det möjligt ska kantsten skilja dessa åt.





Där supercykelvägar korsar bilvägnätet ska dessa vara upphöjda. Om supercykelvägar korsar stombusslinjer eller primära utryckningsnät görs en bedömning från fall till fall vilken kvalitet som ska väga tyngst.

Prioriterade stråk för ombyggnad till supercykelvägar

Följande stråk är lämpliga att börja konvertera från normala huvudcykelstråk till supercykelvägar.

Torshällavägen

Från Idunplan till Schröderstiernas väg breddas sidoytor upp för att rymma supercykelvägen, från Schröderstiernas väg förbi Slagsta läggs supercykelvägen i befintlig köryta och mellan Slagsta och Glömst breddas befintlig gc-väg.

Kungsgatan/Folkestaleden

På Kungsgatan ändras hela gatusektionen från Tullgatan till Ståhlbergsvägen, därefter anläggs supercykelvägen i körytan. Från Gap Sundins väg till avfarten till Brunnsta måste befintlig cykelväg breddas i kombination med viss avsmalning av körytan. Blir kostnaden för stor kan ett kortare alternativ som fortfarande ger god måluppfyllnad vara att endast förändra mellan Tullgatan och Gap Sundins Väg.

Krongatan/Gillbergavägen

Supercykelvägen inklusive grönytor möjliga för till exempel trädplantering inryms inom dagens vägområde. Vissa begränsningar finns vid busshållplatserna. Gillbergavägen har inte samma möjligheter till grönremsa förrän efter Linnegatan (i riktning mot Fröslundavägen). Supercykelstråket tar slut vid Fröslundavägen.

Strängnäsvägen

På den största delen breddas befintlig gc-väg ut mot grönområdena. Supercykelvägens naturliga avslut blir vid viadukten över E20 där sektionen är begränsad, men då finns inga större korsningar kvar att passera.

Fröslundavägen/Gillbergaleden

Fram till Stenby krävs en omvandling av befintlig gc-väg samt grönytor, därefter rymmer supercykelvägen i körytan. Däremot saknas då utrymme för fotgängare och även en gångbana bör anläggas fram till Lagrårdsgatan. Från Lagrårdsgatan fram till Västerleden skapas en ny cykelsträckning, medan på Gillbergaleden går supercykelvägen på befintlig köryta. Stråket kopplas på de kommande cykelstråken på Flugmötesvägen och Åsbyvägen.



■ 5.3 Framtida cykelvägnät

Idag saknas en tydlig sammankoppling av Eskilstunas cykelvägnät. Utifrån handboken Trafik för en attraktiv stad (TRAST) har ett cykelvägnät tagits fram där stadsdelar förbinds genom huvudvägnätet och med tydliga cykelringar runt tätorten på samma sätt som biltrafikens vägnät ser ut idag. Cykelns huvudnät ska kunna användas för höga hastigheter med tillräcklig bredd för en trygg och säker resa. Nätet kopplas samman med stadsdelar för att öka tillgängligheten och framkomligheten för cyklisterna.





■ 5.4 Delstrategier utifrån TRAST-aspekt

Handboken Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST) beskriver flera delstrategier för att uppnå en attraktiv och hållbar stad. TRAST aspekterna berör alla trafikslag men i kommunens arbete för att öka cykeltrafiken bör fokus ligga särskilt på:

- Resbehov och trafikens omfattning
- Förbättrad tillgänglighet
- Ökad trafiksäkerhet
- Ökad trygghet
- Hälsa och miljö



■ 6.0 Ansvar och genomförande

Som ett viktigt komplement till de mera åtgärdsinriktade strategierna ovan behövs även en väl fungerande process för genomförandet av åtgärder. Det är angeläget att ta ett samlat grepp för att åstadkomma en snabbare utveckling i riktning mot ett mer hållbart transportsystem. Ett sådant samlat grepp berör inte enbart transportsektorn utan även samhällsplanering, näringspolitik, forskning, skola/utbildning. Kommunens planering behöver även löpande utvärderas. Nedan beskrivs förslag till ansvar och organisation samt för uppföljning och redovisning.

Ansvar och organisation

Följande ansvarsfördelning och organisation föreslås för genomförandet:

Kommunfullmäktige:

- Antar Cykelplanen som en del i Eskilstuna kommuns klimatstrategi/klimatplan och övergripande plan för hållbar samhällsbyggnad
- Tar ställning till årlig redovisning av arbetet med att nå mål och genomförda åtgärder.
- Tar minst en gång per mandatperiod ställning till om cykelplan är aktuell eller skall revideras.

Kommunstyrelsen:

- Verkställer fullmäktiges beslut och övervakar verksamheternas arbete med genomförande av åtgärder och projekt enligt cykelplanen.
- Ansvarar för att kontroll och utvärdering av genomförda projekt och åtgärder genomförs och årligen redovisas för kommunfullmäktige.

Stadsbyggnadsförvaltning:

- Har det operativa ansvaret för att kontroll och utvärdering av genomförda projekt och åtgärder genomförs och årligen redovisas.
- Ansvarar för att processen med att årligen utveckla projekt och åtgärder utifrån gjorda erfarenheter genomförs och att erfarenheterna används för att driva utvecklingen inom målområdena framåt
- Har samordningsansvar cykelplanen och för att sådana projekt eller åtgärder som involverar flera aktörer initieras.

Uppföljningsgrupp för cykelplan:

- En särskild uppföljningsgrupp tillsätts med stadsbyggnadsförvaltningen som sammankallande och uppdrag att samordna genomförandet av cykelplanens mål och åtgärder. Gruppen består av personer från stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret

I handlingsplanen föreslås inrättande av en mobilitets/tillgänglighetsgrupp med uppgift att genomföra och samordna beteendepåverkande aktiviteter. Denna grupp bör vara representerad i uppföljningsgruppen ovan. Samordning och dialog med andra relevanta parter och aktörer inom den kommunala verksamheten och inom industri, handel, hushåll och lantbruk mm sker vid behov.

Ansvar för enskilda åtgärder framgår av redovisningen i handlingsplanen (separat del)

Uppföljning och redovisning

De åtgärder, projekt eller utredningar som föreslås i Cykelplanen bedöms som viktiga men är ändå inte tillräckliga för att nå uppsatta mål. En konsekvensanalys har gjorts utifrån de föreslagna åtgärder som finns i handlingsplanen som visar att dessa inte räcker till för att uppnå Målbild 2020. Detta kräver fortsatt identifiering och genomförande av nya projekt. Cykelplanen ska alltså ses som en process där planen årligen utvecklas utifrån erfarenheter, nya projekt och åtgärder. Detta innebär att handlingsplanen måste kompletteras med nya åtgärder som ligger i linje med uppfyllandet av ställda mål. Cykelplanen ska följas upp årsvis och mål och åtgärder ska redovisas tillsammans med underlag som påvisar utvecklingen för att uppnå cykelplanens mål.



En stor del av genomförandet av omställningen av det lokala trafik och transportsystemet påverkas av andra grupper som industri och näringsliv, hushåll och enskilda individer m fl. Det är därför viktigt att det lokala arbetet inkluderar dessa aktörer genom samverkan och ett aktivt kommunikations och informationsarbete. En stor del av genomförandet av omställningen av det lokala trafik och transportsystemet påverkas av andra grupper som industri och näringsliv, hushåll och enskilda individer m fl. Det är därför viktigt att det lokala arbetet inkluderar dessa aktörer genom samverkan och ett aktivt kommunikations och informationsarbete.

Organisation och projektgrupp

Arbetet med cykelplanen har bedrivits i projektform inom Eskilstuna kommuns stadsbyggnadsförvaltning.

Styrgrupp: Utskottet för hållbara resor (SBN)

Arbetsgrupp: Sheraz Iqbal (projektledare/planavdelningen)
Ivan Andic (planavdelningen)
Mats Andersson (parkavdelningen)
Lise-Lotte Bende (planavdelningen)
Patrik Bäckström (gatuavdelningen)
Ann Gustafsson (trafikavdelningen)
Cecilia Huss (planavdelningen)
Jaafar Ibrahim (projektavdelningen)
Catrin Klauninger (trafikavdelningen)
Petter Skarin (trafikavdelningen)