



Eskilstuna
kommun



CYKELPLAN FÖR ESKILSTUNA KOMMUN

Handlingsplan

2013



Eskilstuna
– den stolta Fristaden



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Inledning	1
1.1	Handlingsplanens innehåll	1
2	Handlingsplanen med åtgärdsförslag	2
2.1	Eskilstunas och Torshällas struktur och landsbygdens brister	2
2.2	Cykelns omfattning	3
2.3	Cykelnät	5
2.4	Trygghet	10
2.5	Trafiksäkerhet	12
2.6	Drift och underhåll	14
2.7	Tillgänglighet	15
2.8	Sammanfattning av kostnader	15
3	Genomförande, uppföljning och utvärdering	15
4	SWOT- Analys	16
	Bilaga 1: Vision för centrum	
	Bilaga 2: Vision för supercykelvägar	
	Bilaga 3: Framtida cykelvägnät	
	Bilaga 4: Prioriterade stråk för snöröjning	



■ 1.0 Inledning

Syftet med cykelplanen är att skapa en attraktiv och välfungerande cykelinfrastruktur så att fler väljer cykeln som transportmedel. Cykelplanen innehåller en långsiktig strategi för hållbara resor och ska verka för att öka cyklandet attraktivitet samt skapa en bättre attityd gällande cykling. Denna del avser handlingsplanen som sträcker sig över åren 2012-2020.

Målområden och åtgärdsförslag inom respektive område är framtagna i en process i arbetsgruppen där åtgärderna har poängsatts och prioriterats mot cykelplanens mål. Förslag till mål och åtgärder har sedan redovisats och diskuterats i två workshops 2012. En workshop tillsammans med politiker och tjänstemän från olika förvaltningar och kommunala bolag och en workshop tillsammans med myndigheter, föreningar och intresseorganisationer. Samråd med medborgare, referensgrupper och organisationer kommer att ske i samband med att cykelplanen går ut på remiss.

Cykelplanen ska vara underlag vid all planering såsom fysisk planering men även för beteendepåverkande åtgärder. Cykelplanen ska även stödja vid ombyggnationer av befintlig infrastruktur. Handlingsplanen behandlar endast vägar där Eskilstuna kommun är väghållare. Handlingsplanen redovisar inte heller investeringar som finns planerade i andra planer och budgetar.

Ny kunskap och nya förutsättningar tillkommer hela tiden, vilket gör att förutsättningarna kan förändras under tidens gång.

■ 1.1 Handlingsplanens innehåll

Handlingsplanen omfattar åtgärder inom nedanstående områden och för varje åtgärd finns en kortare beskrivning. För respektive åtgärd finns angivet vem som ansvarar för åtgärdens genomförande.

Målområden

- Eskilstunas och Torshällas struktur samt landsbygdens förbättringsområden
- Cykelns omfattning
- Cykelnätet
- Trygghet
- Trafiksäkerhet
- Drift och underhåll
- Tillgänglighet



■ 2.0 Handlingsplan med åtgärdsförslag

■ 2.1 Eskilstunas och Torshällas struktur och landsbygdens förbättringsområden

Eskilstuna har under flera år haft en allt större utglesning av staden. Inriktningen i nya översiktsplanen är en förtätning och ett stärkt centrum för att skapa kompaktare mer levande städer i vår kommun. En förtätning av staden ger större möjligheter att förbättra stadens struktur och skapa blandade funktioner i stadsdelarna. En sådan utveckling främjar cyklismen i staden och planeringen utgår från befintlig infrastruktur samt användning av fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen innebär att i första hand påverka resbeteendet och i sista hand anlägga en ny väg. Det är viktigt att utgå från ökad tillgänglighet som ska tillfredsställas utan motoriserad rörlighet, cykeln ska vara normen.

På landsbygden saknas det cykelvägar som leder in mot tätorterna i kommunen. Kommunen är dock sällan eller aldrig huvudman på vägarna på landsbygden och därmed krävs ett brett samarbete mellan flera aktörer för åtgärder.

I arbetet med revideringen av Översiktsplanen 2011 har kommunen pekat ut ett antal cykelvägar som binder ihop städerna Eskilstuna och Torshälla med mindre tätorter på landsbygden. Utpekade stråk är Eskilstuna (Skiftinge)-Sundbyholm, Eskilstuna (Hällby)-Tumbo-Kvicksund, Eskilstuna (Svista)-Kjula, Kjula-Eskilstuna Logistik Park-Ärla, Eskilstuna-Hällberga-Ärla, Skogstorp-Hällsta och Torshälla-Torshälla huvud.





S1. Åtgärdsprogram för färre barriärer i trafiksystemet (Planavdelningen tillsammans med Torshälla stads förvaltning): Eskilstunas fysiska struktur och trafiknät har brister avseende barriärer vilket försämrar tillgängligheten, inte minst för gående och cyklister. Större barriärer är bland annat Eskilstunaån, E20, järnvägen samt huvudgator med stora trafikmängder (mer än 6000 fordon/dygn).

Ett åtgärdsprogram behöver tas fram, inklusive kostnader och tidsplan för genomförande av åtgärder.

Resurskostnad: 1 Mkr



■ 2.2 Cykelns omfattning

För att kunna närma oss det internationella målet om en minskning av klimatpåverkande gaser med cirka 85 % fram till år 2050 kommer det krävas åtgärder inom såväl teknik som planering och beteendepåverkan och viktigast av allt, förändringar i vårt sätt att resa. Andelen cyklister måste öka på bekostnad av andelen bilister.

O1. Cykelsamordnare (Stadsbyggnadsförvaltningen): För att arbetet med cykeltrafik ska bli framgångsrikt krävs att det finns en organisation och ett tydligt utpekat ansvar för cykelfrågor. I mobilitetsgruppen bör en tjänst som cykelsamordnare ingå. Cykelsamordnarens ansvar ska vara att driva och utveckla cykelfrågorna på alla nivåer från översiktsplaner, detaljplaner, projektering till drift och underhåll. Cykelsamordnaren ska också driva beteende- och påverkansfrågor med målet att öka cyklandet i Eskilstuna kommun.

Resurskostnad: 1 Mkr/år



Exempel på uppgifter som cykelsamordnaren bör ansvara för är att:

- ge råd om cykelplanering till olika aktörer såsom byggföretag och handlare
- samordna och genomföra kampanjer för ökad cykelhjälm användning
- samarbeta med sjukvård och landsting om folkhälsoperspektivet
- trafikundervisning för olika målgrupper genomförs t ex skolbarn, utlandsfödda, vuxna som ej kan cykla
- genomföra kampanjer för trafiksäkrare beteende hos cyklister och bilister
- öka cyklingens status, såväl i kampanjer gentemot medborgare som internt i planeringen.
- bedriva kampanjer/information om cykeltrafiksystemet riktat till nyinflyttade
- samarbeta med företag för att få de anställda att cykla till jobbet
- uppmuntra tjänsteresor med cykel

O2. Riktad information till bostadsområden och arbetsplatser om klimatsnåla färdmedel för just den platsen (Trafikavdelningen): Cykeltrafiken i Eskilstuna har minskat samtidigt som cykelnätet har byggts ut till det dubbla sedan mitten av 1980- talet. Ny infrastruktur är inte tillräckligt, utan för att nå ett ökat cyklande behöver satsningar på infrastrukturåtgärder kombineras med utökad information och beteendepåverkan.

Boende och anställda behöver riktad, målgruppsanpassad information om hur de kan resa klimatvänligt, inte minst genom att cykla. Särskilt viktiga grupper att nå är nyinflyttade och nyanställda. Vid sådana skiften i livet är människor som mest påverkbara, vilket bör användas för att få dem att överväga sina transportval och pröva nya alternativ. Därför ska kommunen samarbeta med exempelvis mäklare och större arbetsplatser för att svara på frågan "hur kan jag som boende eller anställd resa klimatvänligt?".
Resurskostnad: 2 Mkr

O3-O4. Kampanjer (Trafikavdelningen): Miljöargumenten är inte tillräckliga för alla grupper och då bör istället cykeln marknadsföras på andra sätt – till exempel genom att framhålla dess betydelse för hälsa, ekonomi, snabbhet och smidighet. Det bör kommuniceras såväl i kampanjer gentemot medborgare som mot arbetsplatser. Stadsbyggnadsförvaltningen ska stödja företag i arbetet för att få fler anställda att cykla till jobbet. Kampanjer för att få fler att cykla kan även kombineras med kampanjer för ökad användning av cykelhjälm, reflexer och lyse. Då cykelhjälm användningen är låg behövs specifika kampanjer med syfte att öka andelen cyklister som använder hjälm. *Resurskostnad: 2 Mkr*



2.3 Cykelnät

Nya investeringar i detta kapitel behandlar endast de investeringar där Eskilstuna kommun är väghållare. Investeringar som redan finns i andra dokument så som Länsplanen, Regionförbundets Cykelstrategi och stadsbyggnadsnämndens budget finns inte heller med. Detta för att hålla dessa förslag separata från redan fastställda åtgärder och planer. I och med denna cykelplan fastställs ett tydligt huvudcykelnät och lokalcykelnät där prioritering på t ex drift och underhåll, vägvisning, trafiksäkerhet och trygghet samordnas på ett bättre sätt.

Nyinvesteringar (Trafikavdelningen N1-N17, N19-N22, Torshälla stads förvaltning N18 och Trafikavdelningen/Projektavdelningen N23): Kalkylunderlag för investeringsobjekten ska alltid tas fram där kostnad ska vägas mot andra aspekter som rörlighet, ökad trygghet och trafiksäkerhet. Nyinvesteringarna beskrivs nedan och utgör grund för bilaga 3 Framtida Cykelnät.

N1. Brottstavägen: Har i dagsläget befintlig gc-bana på västra sidan. Brottstavägen är klassad som länk i huvudcykelstråket. Då gatan är väldigt bred och hastighetsefterlevnaden är låg finns utrymme för att inrymma cykelbana på gatans båda sidor mellan Västeråsvägen och Brottstavägens norra ände. *Investeringskostnad: 2 Mkr*

N2. Kungsvägen: Mälarsjukhuset är en så pass stor arbetsplats att en separerad cykelbana bör finnas. Dessutom ligger stråket strategiskt till för att knyta ihop flertalet lokala stråk och målpunkter till och från Centrum. *Investeringskostnad: 1 Mkr*

N3. Uttermarksgatan: Sträckan mellan Carlavägen och Kjulavägen är en del av cykelstråket mellan Hagnestahill, Östermalm och centrum. Gatan är trång och har mycket parkerade bilar och det är en otrygg cykelmiljö. *Investeringskostnad: 2 Mkr*

N4. Vasavägen: Viktigt stråk till stadens största friluftsområde. Separerade gc-banor på båda sidor vägen är viktiga ur såväl säkerhets- som komfortsynpunkt. Den sida som idag inte tillåter cykling ligger på samma sida som Skogsängsskolan, vilka skulle gynnas särskilt av en trygg cykelväg på gatans östra sida. *Investeringskostnad: 2,1 Mkr*

N5. Vagnmakarevägen: Bostadsområdet Hagnestahill saknar separerad cykelbana längs Vagnmakarevägen som är den enda anslutningsvägen till bostadsområdet. *Investeringskostnad: 0,7 Mkr*





N6. Karl Hovbergsgatan: Idag saknas cykelbana på sträckan Sundbystigen-Vårvägen. Cyklister från Vårvägen och intilliggande villagator tvingas till cykling i blandtrafik på Karl Hovbergsgatan då de cykelbanor som finns i området inte innebär ett gent alternativ för cyklister med målpunkt på södra sidan av E20. *Investeringskostnad: 1,5 Mkr*

N7. Eskilsgatan: Utgör del av cykelstråket mot Viptorp och Skogsängen. Sträckan Stensborgsgatan – Vasavägen har inte så stora motortrafikflöden men det är ändå viktigt att investera i en gc-bana för att uppmuntra till ökad cykling. *Investeringskostnad: 1,5 Mkr*

N8. Klostergatan: Lokalstråk med bostäder och skola som i dag kvalitetsmässigt är mycket lågt. *Investeringskostnad: 5 Mkr*

N9. Svallingegatan: Ingår som en viktig länk i huvudcykelstråket för att knyta ihop stadens norra stadsdelar (till exempel Slagsta) med Tuna park, Parken Zoo samt stadsdelar söder om Kronskogen. Även om Svallingegatan har ett lågt trafikflöde är det viktigt för kontinuiteten och tydligheten att även Svallingegatan får en separerad cykelbana som ansluter till Västeråsvägen. *Investeringskostnad: 0,7 Mkr*

N10. Stenuddsvägen-Hällbyvägen: Gång- och cykelbana saknas på delen mellan Gustavsborgsvägen och Stenuddsvägen. Eskilstunavägen är inte tillräckligt bred för att inrymma en gc-bana på hela sträckan. Däremot är det möjligt mellan Stenuddsvägen och fram till kyrkan från vilken en koppling kan skapas ner till Hällbyvägens gc-bana. *Investeringskostnad: 2 Mkr*

N11. Kronskogen: Idag finns ett befintligt stråk som upplevs som mindre tryggt samt att kapaciteten är mindre god. Åtgärder handlar om att öka kvalitet/standard samt trygghet genom breddning och belysning. Det är inte en självklarhet att det asfalteras. Sträckan omfattar Linnégatan till Tuna Park. *Investeringskostnad: 1,5 Mkr*

N12. Slagsta-Brunnsta: Volvo i Brunnsta är en stor arbetsplats som saknar en cykelkoppling över ån österut mot Slagsta. En ny bro över Eskilstunaån skulle förutom att gynna möjligheten till arbetspendling med cykel även skapa tillgänglighet för fler eskilstunabor till det välutnyttjade rekreationsstråket som löper längs ån mellan våtmarken och Torshälla. *Investeringskostnad: 7 Mkr*

N13. Folkesta-Hemlaås: En bra koppling för Hällbyborna mot Folkesta handelsområde saknas. En cykelbana längs Folkestavägen löser de svåraste problemen. *Investeringskostnad: 6 Mkr*

N14. Västerleden: Gäller sträckan mellan Fagottvägen och Torshällavägen. En gc-väg skulle möjliggöra en koppling mot såväl Slagsta som Volvo-Brunnsta (NQ). I första skedet åtgärdas delen Orkestervägen-Torshällavägen och i andra hand resterande sträcka. *Investeringskostnad: 4 Mkr*

N15. Lagrådsgratan: Koppling mellan Gillbergavägen och Stenby för att skapa ett genare stråk mot Tuna Park och Parken Zoo. *Investeringskostnad: 1,5 Mkr*

N16. Svarvargatan-Hejargatan: Skjulstagatan har redan en gc-bana och genom att nyttja stråket mellan Hejargatan och Gillbergavägen skapas en cykelbana med genhetskvot på 0,8 jämfört med den tidigare cykelsträckningen till Tuna Park/Parken Zoo. *Investeringskostnad: 3,75 Mkr*

N17. Ärstavägen: En gång bana finns längst med ärstavägen som är under 3 m bredd. Trottoaren kan breddas upp genom att ta yta från bilvägen då bredden på bilvägen uppmuntrar till höga hastigheter. *Investeringskostnad: 1,7 Mkr*

N18. Mälbyvägen: En bra koppling ut till Ängsholmen saknas idag från Torshälla. Mälbyvägen kan utgöra en viktig länk ut till mälaren. *Investeringskostnad: 8 Mkr*



N19. Felande länkar: Åtgärder för att komplettera felande länkar främst i tätorterna Eskilstuna och Torshälla och nya gång- och cykelförbindelser både i tätorterna och på landsbygden. Felande länkar upp till en kostnad på 1 Mkr ska hanteras i cykelpotten. Övriga objekt hanteras i investeringsbudget för specifika objekt. *Investeringskostnad: 11,5 Mkr*

N20. Cykelparkeringar: I nulägesbeskrivningen kan man utläsa att det finns ett underskott både på antalet platser och kvaliteten på de parkeringar som erbjuds. För att få fler att cykla krävs det attraktiva alternativ att ställa cykeln så nära sin målpunkt som möjligt. För att inte få sin cykel stulen krävs att ett säkert alternativ erbjuds, bevakade cykelparkeringar är det allra bästa, men fler cykelställ där ramen kan låsas fast är mer realistiskt att införa. Även att skydda cykeln för väderpåverkan är viktigt, att slippa regn men framför allt snö kan vara avgörande vid valet mellan cykel eller bil.

Även om kommunen erbjuder bra cykelparkeringar gäller det att välja rätt lås så att det blir svårt för tjuvar att ta cykeln. Vissa slanglås är alldeles för enkla att bryta upp vilket gör det lätt att stjäla cyklar. Eskilstuna kommun önskar ett samarbete med såväl polisen och försäkringsbolagen så att den allmänna inställningen till att parkera sin cykel i centrum är positiv, snarare än att man är orolig för att få sin cykel stulen. *Investeringskostnad: 0,2 Mkr/år*



N21. Intermodala resor: Ett sätt att få invånare som bor i utkanten av staden som har relativt långt till arbetsplats, affärer och andra målpunkter att inte använda bilen dagligen är att möjliggöra för intermodala resor (resor som innehåller mer än ett färdmedel). Det kan vara resor 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, trygga cykelparkeringar med tak och bra fastlåsningsmöjligheter, trygga pendelparkeringar 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 saknas på stadsbussar och tåg av utrymmes-, säkerhets- och tidsaspektsskäl.

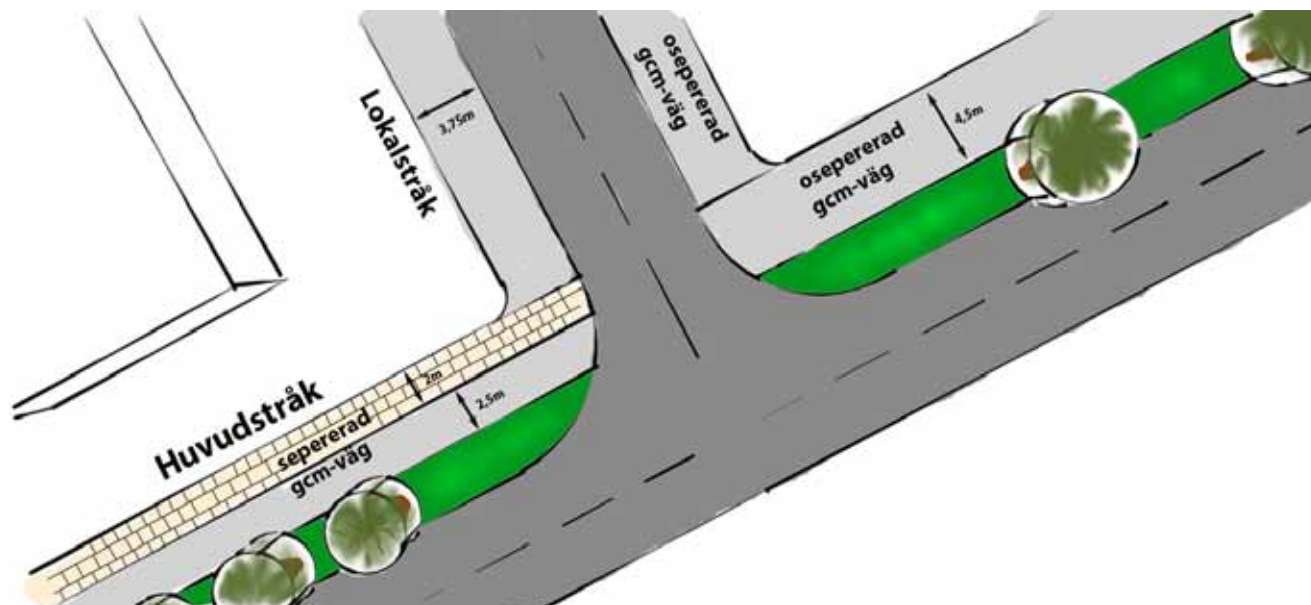


Vid busshållplatserna finns det idag inte många cykelställ och detta är något som bör ses över. Finns behov av cykelställ ska sådant finnas om det finns plats. Tyvärr råder många gånger platsbrist vid hållplatserna, så det kan vara svårt att få till riktigt bra cykelställ som uppfyller cykelägarernas krav. Vid centralstationen finns det ett stort behov av fler cykelparkeringsplatser. *Investeringskostnad: 0,1 Mkr/år*

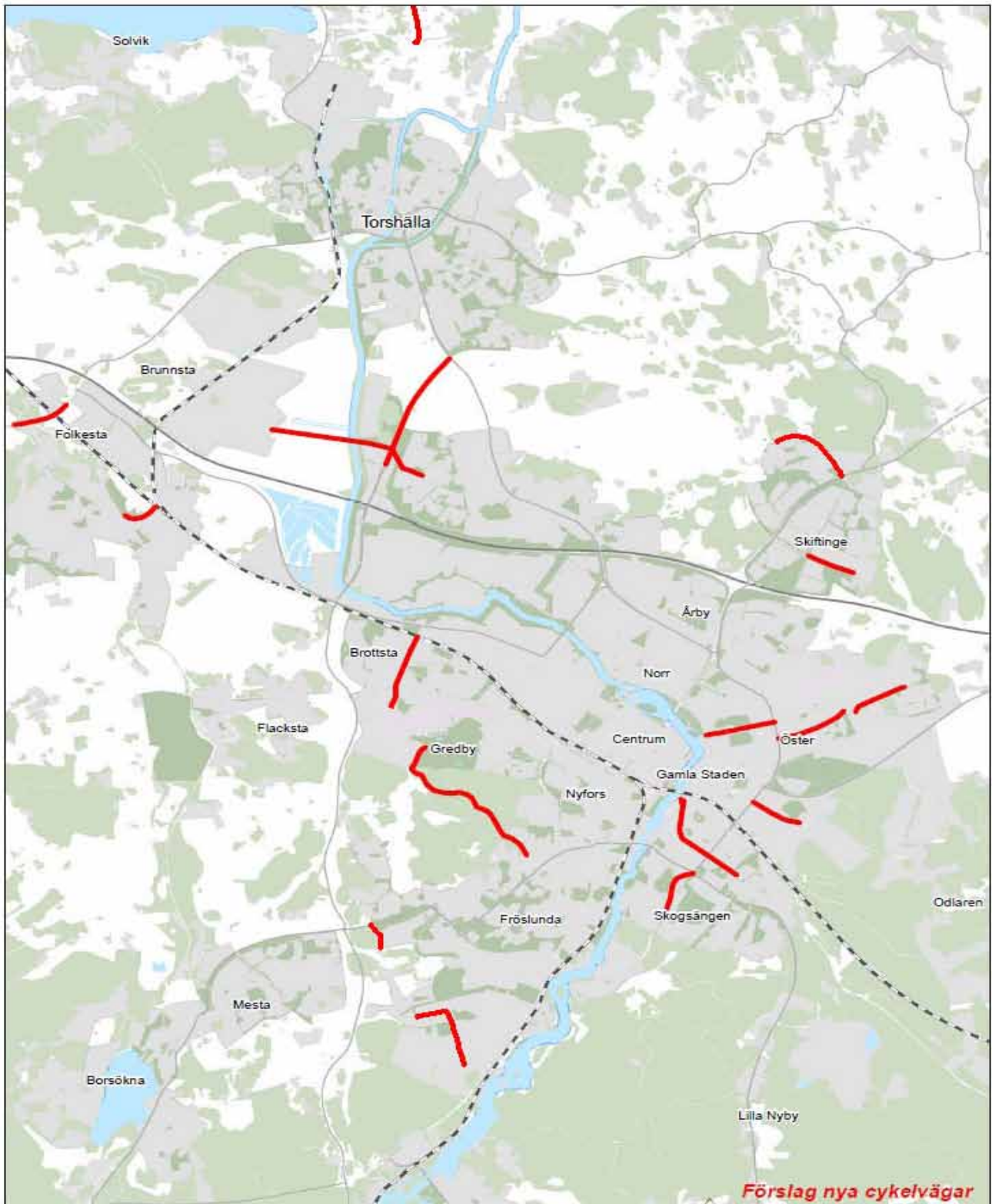
N22. Utformning: För att få fler cyklister att använda cykelstråken är det viktigt att de är utformade så att de möjliggör för alla typer av cyklister att ta sig fram på ett bekvämt sätt. Arbetspendlaren som cyklar i hög fart ska ha utrymme att cykla om en förälder med ett mindre barn bredvid sig. Grundtanken är att cykelvägnätet ska vara åtskilt från såväl gångvägnätet som bilvägnätet för att skapa en enkelt, tryggt och säkert system. Dock kräver det att korsningspunkter görs säkra så att interaktionen mellan trafikslagen fungerar problemfritt.

Om man jämför med biltrafiken dimensioneras den för att minimera störningar, detsamma måste gälla för gc-vägarnas utformning. För att öka andelen cyklister är det viktigt att alla känner att det finns plats för dem. Den som cyklar sakta ska känna att det finns plats att på ett säkert sätt bli omcyklad. Grupper såsom äldre eller föräldrar gående med barn upplever ofta en otrygghet för sin och sina barns säkerhet om det förekommer mycket trafik på gång- och cykelvägarna, framförallt om det är höga flöden av mopeder. Det är viktigt att inte gå på "minimimått" då det finns flera faktorer som talar för en högre bredd än vad som anges i Vägar och Gators Utformning (VGU). Därför är det viktigt att dimensioneringen lägger fokus på cyklar och mopeder och inte på fotgängarna som har lättare att samspela med varandra.

Med hänsyn till ovanstående dimensioneras gc-vägar som ingår i huvudcykelstråken till 4,5 meter breda. Med den bredden kan 2 cyklister möta 3 fotgängare. Vid separering av gående från cyklister ska materialet visa var gående ska befinna sig genom till exempel betongplattor. En målad mittmarkering ska undvikas i så stor grad som möjligt. De lokala cykelstråken dimensioneras till 3,75 meter. Med det måttet kan 2 cyklister och 2 fotgängare mötas.



N23. Cykelvägvisning: Den cykelvägvisning som finns i Eskilstuna togs fram 2004 av en konsult. Vägvisningen följer inte vägmärkesförordningen och placeringen av den är i många fall bristfällig. Vägvisningen bör ses över och man måste då också tänka på hela kedjan (från start till mål). *Investeringskostnad: 0,5 Mkr*



Figur 1. Föreslagna åtgärder för att förbättra cykelvägnätet.



■ 2.4 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, gångtunnlar, 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

Att en cykelbana är belyst är viktigt om en ökad cykelanvändning skall uppnås. Belysningen är viktig ur säkerhetssynpunkt men även ur trygghetsaspekten. Obelysta gång- och cykelbanor har lågt utnyttjande och fungerar i cykelnätet dagtid, men inte kvällstid. Detta gör att cykelnätets praktiska nyttjande minskar drastiskt under mörka perioder och kan likställas med saknade/brustna länkar.

T1. Samtliga huvudcykelstråk ska vara belysta. (Projektavdelningen/Gatuavdelningen/Torshälla stads förvaltning)

Investeringskostnad: 0,5 Mkr/år

T2. Övriga stråk som är belysta ska vara belysta utan några glapp. (Gatuavdelningen)

Investeringskostnad: 0,25 Mkr/år

T3. Ett belysningsprogram för kommunens övriga tätorter ska tas fram. (Planavdelningen/Torshälla stads förvaltning)

Resurskostnad: 1 Mkr





Växtlighet

Då cyklister kan få upp höga hastigheter är det viktigt att sikten är god, både för cyklister (så att de ser andra trafikanter) men även för andra trafikanter så att cyklisterna själva blir sedda. Riktlinjer för sikttriangel ska följas på gång- och cykelvägar. Växtlighet för nära in på cykelvägarna både minskar den faktiska bredden och försämrar framkomligheten, men skapar även en otrygg miljö. I vissa fall blir även belysningen lidande. Inga buskar eller träd får växa in på cykelbanan. Det ska finnas en fri zon på 0,5 meter vid sidan av cykelvägarna som ej ska innehålla några hinder.

T4. En inventering av cykelvägnätet utifrån siktkriterierna och kriterierna för växtlighet ska genomföras (Parkavdelningen). *Resurskostnad: 1 Mkr*

T5. Informationsmaterialet "Fri sikt" rörande sikttriangeln ska förnyas (Projektgrupp inom stadsbyggnadsförvaltningen). *Resurskostnad: 1 Mkr*

T6-7 Tunnlar (Projektgrupp inom stadsbyggnadsförvaltningen): Tyvärr uppfattas tunnlar ofta som otrygga och därför ska dessa platser prioriteras ur trygghetsaspekt så att de används före alternativet att korsna vägen i plan, vilket är ett sämre alternativ ur trafiksäkerhetssynpunkt. Eskilstuna har 28 stycken gång- och cykelpassager som sker planskilt mot bilvägnätet eller järnvägen där kommunen är ansvarig. Minst fem av dessa saknar belysning och merparten av övriga är i behov av förbättrad belysning.

Investeringskostnad: 0,75 Mkr

Exempel på förbättringsåtgärder för att minska otryggheten vid tunnlar kan vara att:

- måla ljusare färger i tunnlarna så upplevelsen blir annorlunda
- gallra och ta bort buskar och växtlighet i närområdet
- prova nya material
- byta och komplettera belysning
- eventuellt bygga om vissa tunnlar så att de upplevs som mjukare och öppnare





■ 2.5 Trafiksäkerhet (trafikavdelningen)

Kunskapen om cyklisters olyckor har ökat markant i Eskilstuna de senaste åren i och med STRADA sjukvårds tillkomst hösten 2006. Den vanligaste olyckstypen är singelolyckor men cyklister påkörda av motorfordon är även det en stor grupp, vilket ställer höga krav på hur kommunen utformar och hastighetsdämpar stråk och korsningspunkter. För att läsa mer om olyckor, se Trafiksäkerhet för cyklister i nulägesbeskrivningen

TS1. Korsningar: Fler korsningar i Eskilstuna behöver hastighetsdämpas, även om vi känner till att en upphöjd korsning är mer svårmanövrerad för en cyklist än vad en "plan" gata är.
Investeringskostnad: 0,5 Mkr

TS2. Upphöjningar: När ett huvudcykelstråk passerar en lokalgata skall cykelbanan vara upphöjd. Även om hastigheterna i dessa punkter ofta är låg ger det en signal till biltrafiken att de måste ta det försiktigt. Dessutom är det en komfortfråga för cyklisten. *Investeringskostnad: 0,5 Mkr*

TS3. Passager över huvudbilvägnätet: Fler passager över huvudbilvägnätet måste hastighetsdämpas. Frågan är väldigt komplicerad på grund av framkomlighetsbehov för utryckningsmyndigheter, busstrafik och tunga fordon men även allmänhetens inställning till farthinder och hastighetsdämpande åtgärder. Allra säkrast är att passera huvudbilvägnätet i en planskild korsning och detta alternativ skall alltid beaktas när en ny- eller ombyggnation av cykelvägnätet planeras.



TS4. Cykling i blandtrafik: Såväl säkerhet som trygghet ökar om cykeltrafiken slipper blandas med biltrafiken. Förutsättningar för att blanda cykeltrafik med biltrafik är att det är få bilar samt att de färdas i låga hastigheter. Flertalet av lokalgatorna (främst villagatorna) uppfyller de kraven. De är oftast skyltade till 30 km/tim och överträdelserna bland motorfordonen är i många fall enbart några få km/tim. Däremot är det viktigt att gatorna är tydligt skyltade och att åtgärder görs för att ytterligare öka efterlevnaden om den är låg (där medelhastigheten är över 35 km/tim och /eller 85-percentil är över 45). Med fysiska åtgärder i målet menas t ex gupp, avsmalningar, chikaner, dynamiska farthinder och liknande.
Investeringskostnad: 0,5 Mkr/år

TS5. Separering mellan gående och cyklister: Separering mellan cyklister och fotgängare är en känslig fråga som tenderar att handla om upplevd trygghet snarare än faktisk säkerhet. För Eskilstuna kommun är det viktigt att cyklister är säkra samtidigt som de känner sig trygga. När antalet cyklister blir högre är



det viktigt att cyklisternas framkomlighet och möjlighet att cykla i sitt eget tempo tillgodoses. Här fyller separering en stor roll, i syfte att behandla gångtrafik och cykeltrafik som egna trafikantslag. Separeringen ska i första hand ske genom användande av olika material och i andra hand genom målning. Ingen nivåskillnad får förekomma mellan ytorna, men gärna gräsremsor/trädremsor om utrymmet tillåter.

Det är viktigt att separering genomförs på rätt sätt. I första hand måste utrymmet finnas för att klara en uppdelning, annars är erfarenheterna att separeringen blir kontraproduktiv. Om framförallt gångytan är för smal sett till fotgängarflödet hamnar dessa i ständig konflikt med cyklisterna och otryggheten ökar, istället för minskar. Grundkravet är att gång- och cykelbanor behöver en minsta bredd på 4,5 meter för att separeras. Då cykelnätet idag inte är utbyggt till den standarden skall strävan vara att i första hand dimensionera huvudcykelnätet enligt denna bredd. Vid större stråk (med högre mängder fotgängare och cyklister) kan separering övervägas vid andra bredder, men en utredning måste genomföras per plats där den optimala fördelningen mellan fotgängaryta och cykelyta fastslås. Fotgängarytan får endast i undantagsfall vara smalare än 2 meter, annars erhålls alltför låga kvaliteter för fotgängare, men även för cyklister då fotgängarna blir ett hinder för cyklisterna.

TS6-TS7. Separering mellan cyklister och motorfordon: Separering mellan cyklister och motorfordon handlar i allra högsta grad om säkerhet. Förutom cyklisters singelolyckor är kollisioner med motorfordon den största olycksorsaken. Skadegraden är något högre för singelolyckor än för olyckorna med motorfordon, däremot har de personer (två stycken) som avlidit i en cykelolycka mellan 2005 och 2009 i Eskilstuna gjort det efter kollision med personbil.

Det finns många faktorer som påverkar säkerhet och trygghet. Motorfordonens hastighet och antal samt gatans bredd är de viktigaste. För att en olycka ska få ett så pass lindrigt skadeutfall att nollvisionen uppnås krävs att motorfordonens hastighet är högst 30 km/tim. Separering mellan cyklister och motorfordon ska alltid ske där hastighetsbegränsningen är högre än 30 kilometer i timmen

En annan viktig del är att cyklisterna känner sig prioriterade. Därför ska våra huvudcykelstråk alltid vara separerade, oavsett om hastighetsbegränsningen är 30 km/tim eller högre där stråket annars skulle gått i blandtrafik.





■ 2.6 Drift och underhåll

Drift och underhåll är en viktig förutsättning för ett trafiksäkert cykelvägnät. De vanligaste problemen är nivåskillnader, uppstickande brunnsocker eller skador i form av sprickor, gropar och vattensamlingar. Målsättningen är att gång- och cykelvägar ska hålla högre standard än parallella bilvägar. Standarden på de kommunala cykelvägarna börjar bli dålig. För att kunna säkerställa att cykelvägarna håller en god kvalitet utan hål och onödiga hinder behöver kommunen löpande inventera cykelvägnätet. För att få ett överskådligt underlag för planering och beslut behövs en inventering av skadeläget och aktuellt tillstånd. Kommunen har hittills inte haft någon beläggningsplan för cykelvägar men från och med 2010 avsätter stadsbyggnadsförvaltningen minst 4 % av budget för beläggningsunderhåll till gång- och cykelvägar.

Träd, buskar och annan växtlighet ska hållas efter så att det inte skymmer sikten, försämrar belysning, gör vägen mörk och otrygg, minskar cykelvägens faktiska bredd eller orsakar annan olägenhet. Att hålla efter träd och buskar längs cykelvägarna underlättar även för underhållningsfordons framkomlighet och förutsättning för att på ett effektivt sätt kunna sopa, snöröja och halkbekämpa.

DU1. Inventering/tillståndsmätning av cykelvägarna (Trafikavdelningen): Att kommunen har kännedom om statusen på cykelvägarna är en viktig förutsättning för god planering av underhållsåtgärder. I dagsläget har vi inte tillräckliga kunskaper om skicket på våra cykelvägar. Därför är en inventering nödvändig där cykelvägarnas skick bedöms och dokumenteras. I samband med detta arbete behöver det också bli tydligt hur ajourhållning och uppdatering av förändringar ska hanteras inom förvaltningen. *Resurskostnad: 0,2 Mkr*

DU2. Beläggningsplan (Gatuavdelningen): Till följd av inventeringen skall en beläggningsplan tas fram inför varje verksamhetsår. *Resurskostnad: 1 Mkr*

DU3. Prioriterad snöröjning på utpekade stråk (Gatuavdelningen): För att tydligt prioritera cyklister även vintertid måste en högre standard uppnås på huvudcykelnätet. Viktiga stråk till centrum och större arbetsplatser ska snöröjas med högsta möjliga standardnivå. Dessa stråk är utpekade i bilaga 4. *Resurskostnad: 1 Mkr/år*

DU4. Nya metoder för förbättrad vinterväghållning (Gatuavdelningen): Förvaltningen ska vara proaktiv i arbetet med att följa utvecklingen av nya metoder för halkbekämpning av gång- och cykelvägar. Ett exempel kan vara att följa det testprojekt som Statens Väg- och transportforskningsinstitut, VTI bedriver i samverkan med Umeå kommun. *Resurskostnad: 1 Mkr*

DU5. Förbättrad hänsyn till cyklister i TA-planer (Projektgrupp inom stadsbyggnadsförvaltningen): Vid väg- och gatuarbeten idag tas dålig hänsyn till cyklister och gående. De flesta arbeten hänvisar cyklisterna ut i blandtrafik på körbanor som är betydligt smalare än normalt. Detta är inte acceptabelt och i handboken för TA-planer ska cyklisternas behov tydligt prioriteras. *Resurskostnad: 1 Mkr*





■ 2.7 Tillgänglighet

Alla åtgärder i denna handlingsplan bidrar till att öka tillgängligheten för cyklister. Nya kopplingar förbättrar genheten, nya cykelparkeringar, förbättrad standard genom drift och underhåll och upphöjda passager är några exempel som direkt påverkar tillgängligheten. Tillgänglighet är tillsammans med trygghet en aspekt som ska genomsyra hela verksamheten.

■ 2.8 Sammanfattning av kostnader

Alla kostnader har fördelats på resurskostnader eller investeringskostnader. Resurskostnader är främst arbetstimmar av tjänstemän men också drift och underhåll eller annat service. Investeringskostnader är fysiska åtgärder. Alla kostnader har räknats till och med år 2020.

Åtgärder	Ekonomi
Resurskostnader	
Organisation	7 Mkr
Planer/Program	5,2 Mkr
Beteendepåverkan	4 Mkr
Drift	14,2 Mkr
Totalt resurskostnader	30,4 Mkr
Investeringskostnader	
Cykelvägar	73,25 Mkr
Cykelparkeringar	2,1 Mkr
Belysning och skyltning	6,5 Mkr
Totalt investeringskostnader	81,85 Mkr



■ 3 Genomförande, uppföljning och utvärdering

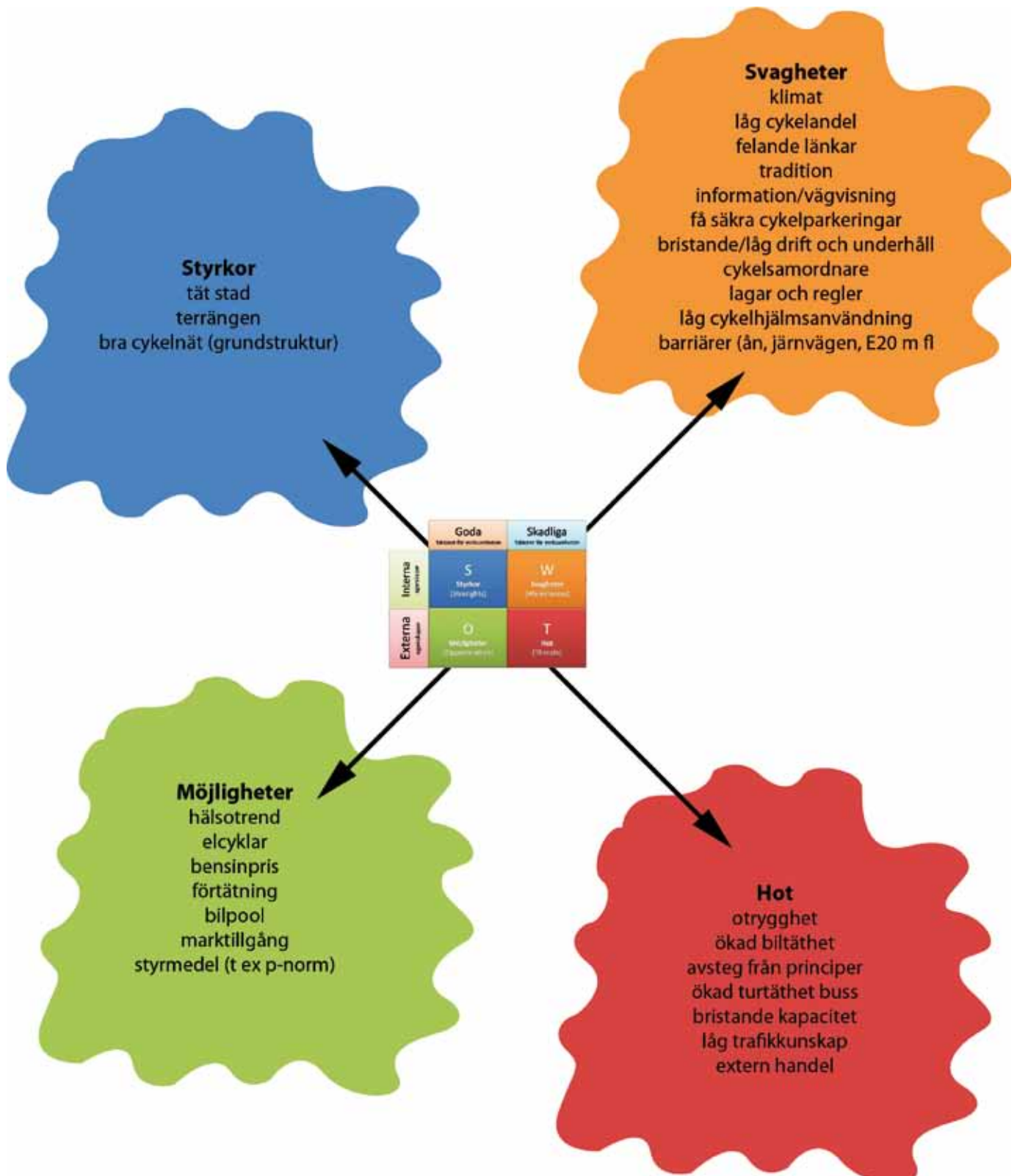
För att kvalitetssäkra satsningarna utifrån cykelplanen är flera olika typer av uppföljningar nödvändiga. Utvecklingen av cykelinfrastrukturen, cykeltrafiken, kvalitén på cykelvägnätet och säkerheten ska följas upp. Resultatet från uppföljningarna kan förslagsvis redovisas i den årliga skriften "Trafiken i Eskilstuna" eller redovisas som ett så kallat cykelbokslut. Ett cykelbokslut kan vara ett bra underlag för en offentlig diskussion om hur kommunen ska arbeta vidare.

Eskilstuna kommun arbetar enligt inriktningen att andelen gång- cykel samt kollektivtrafikresenärer ska öka samtidigt som bilberoendet ska minska. För att cykeln ska få en mer framträdande roll i stadsbyggnadsprocessen måste arbetet ske systematiskt, långsiktigt och på bred front. Trafikplanen pekar på att avsaknad av en cykelsamordnare i kommunen är en brist. För att få en kontinuitet i planeringen och för att bevara den kompetens som byggts upp bör den organisation som byggts upp under arbetet med cykelplanen finnas kvar. Eskilstuna behöver en cykelsamordnare, dels för att utveckla cykelfrågorna på alla nivåer, dels för att hålla samman arbetet och genomföra åtgärderna från cykelplanen för att skapa en cykelvänlig stad.



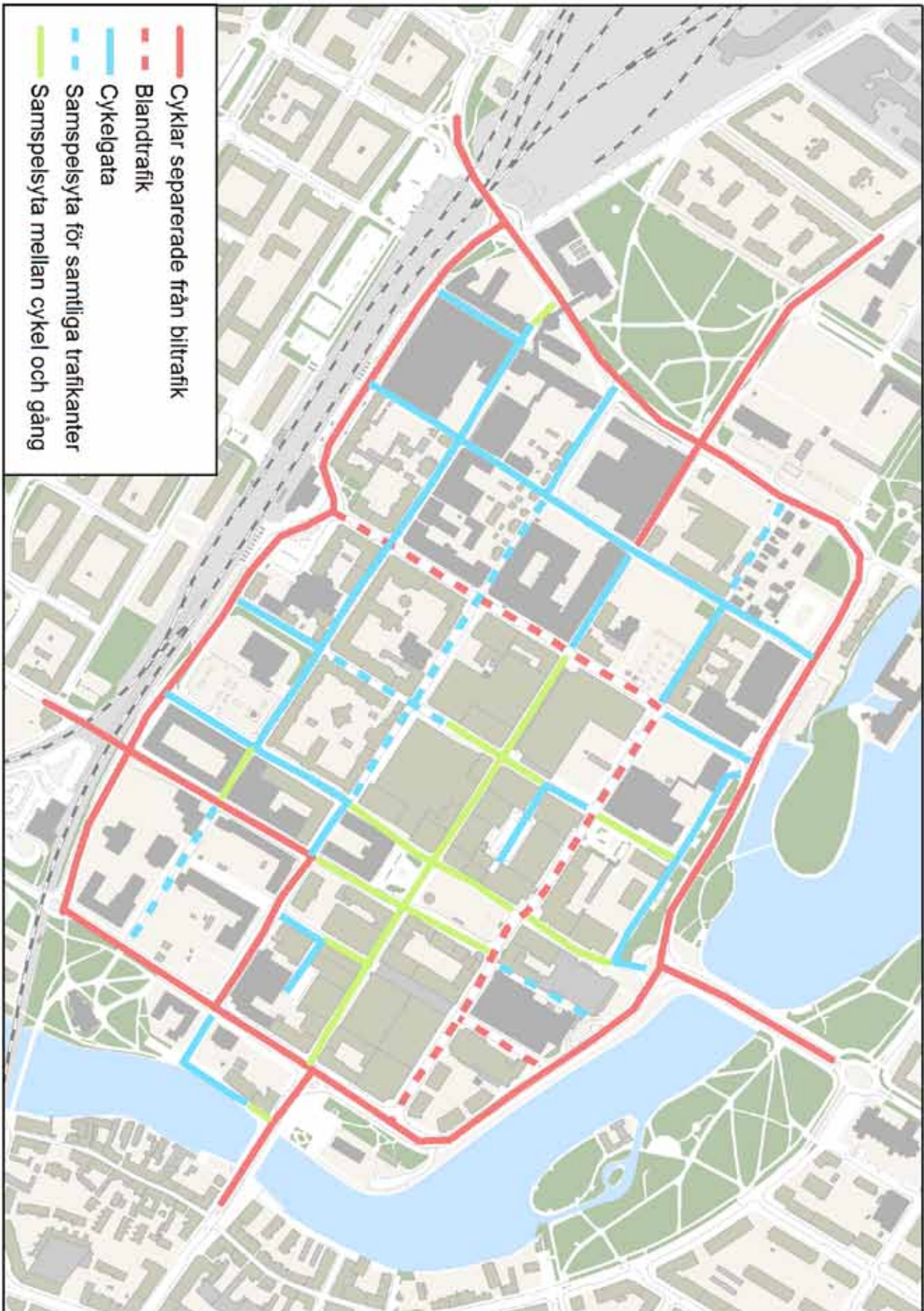
4 SWOT- Analys

I samband med cykelplanen så har en SWOT analys gjorts i ett tidigt skede av Stadsbyggnadsförvaltningen cykelgrupp. SWOT analysen har legat till grund för målformuleringar i cykelplanen. Se bild nedan.



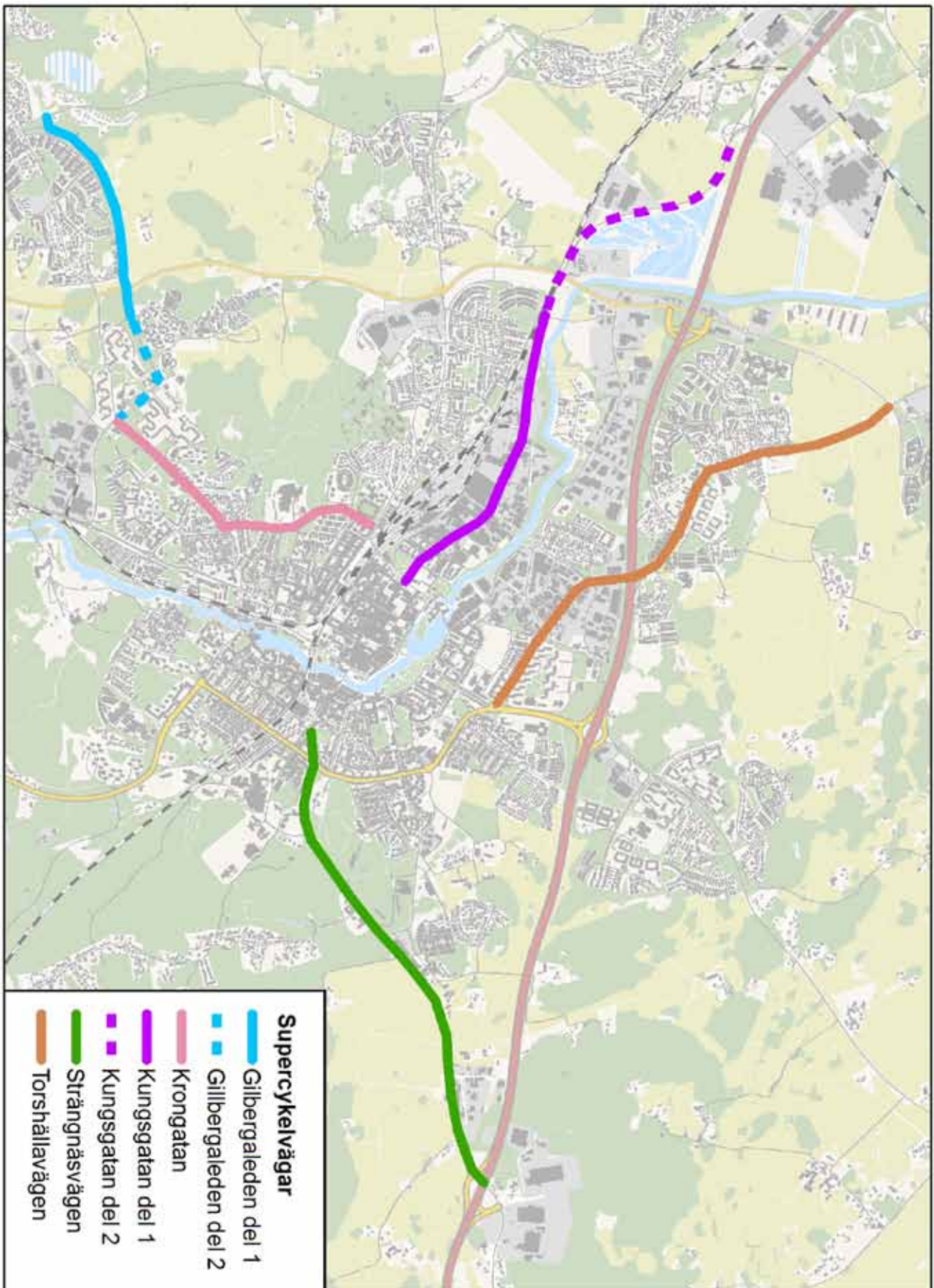


Bilaga 1: Vision för centrum



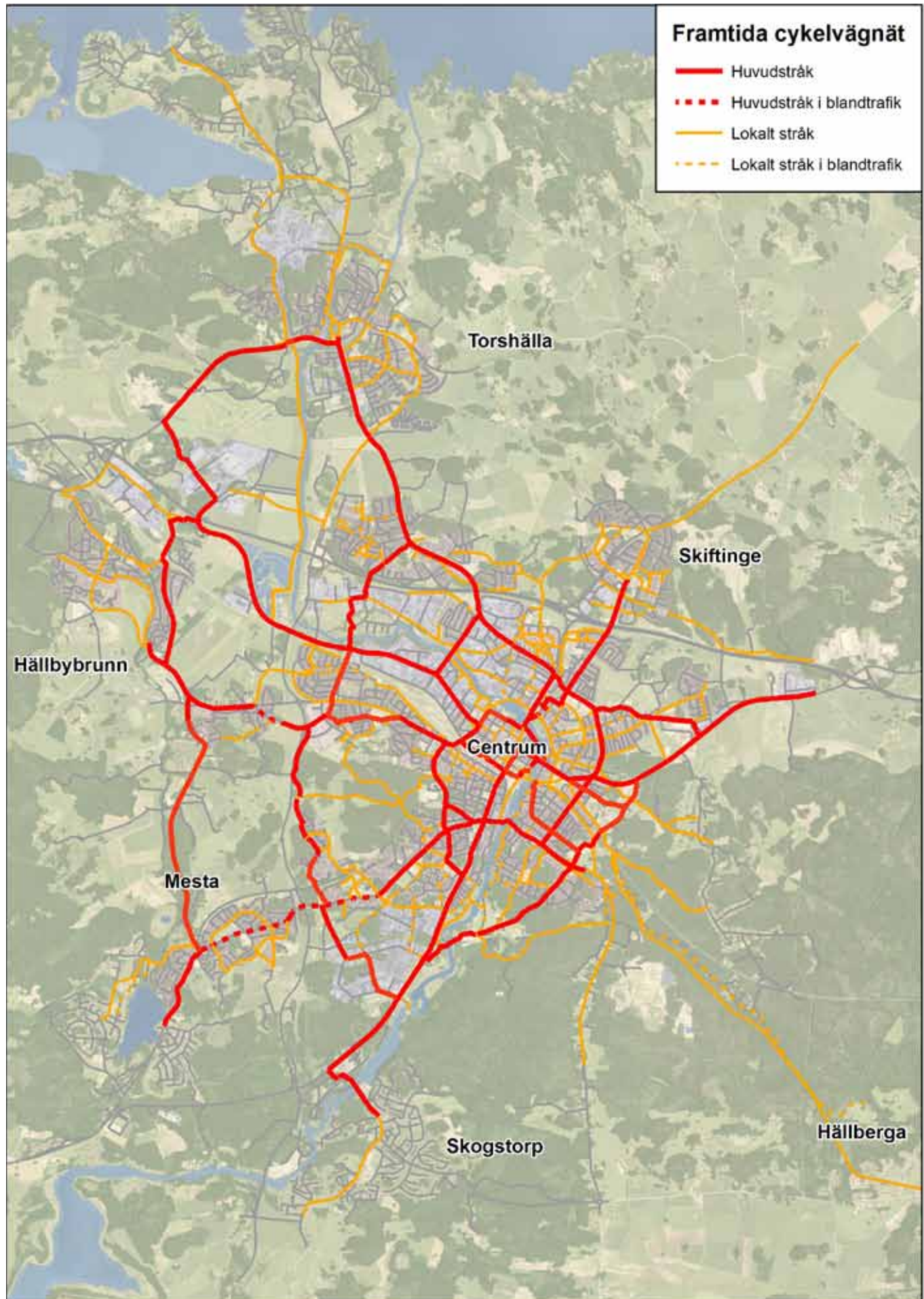


Bilaga 2: Supercykelvägar





Bilaga 3: Framtida cykelvägnät





Bilaga 4: Prioriterade stråk för snöröjning

