TRAFIKPLAN 2026

Strategidel

Västerås stad

Antagen av kommunfullmäktige 8 maj 2014

Innehållsförteckning

Block 1 – Inledning och utgångspunkter

Inledning ... 5
- Vad är en trafikplan? ... 5
- Syfte med trafikplanen ... 6
- Avgränsningar ... 6

Styrande dokument ... 7
- Visioner i stadens styrande dokument ... 7
- Västerås översiktsplan 2026 med utblick mot 2050 ... 7
- Miljöprogrammet ... 8
- Klimatprogrammet ... 8
- Övriga styrande dokument ... 8
- Mål på EU-nivå ... 8
- Mål på nationell nivå ... 9

Utgångspunkter och förutsättningar ... 10
- Hållbarhet – en grundkurs ... 10
- Stadens gestaltning ... 10
- Tillgänglighet som grund för planeringen ... 11
- Fyrstegsprincipen ... 11
- Bilens roll i framtidens trafik ... 12

Block 2 - Trafikstrategi

Mål för trafiken ... 15
- Övergripande mål för trafiken i Västerås ... 15
- Befintliga mål inom Västerås stad ... 16

Strategier för trafiken ... 18
- Strategi 1: Attraktiv regionstad ... 18
- Strategi 2: Bygg staden inåt ... 19
- Strategi 3: City – mötesplats för alla ... 21
- Strategi 4: Kulturarv och utveckling i samklang ... 21
- Strategi 5: Livskraftig landsbygd med starka serviceorter ... 22
- Strategi 6: Enkelt att gå och cykla ... 23
- Strategi 7: Kollektivtrafiken som ryggrad ... 24
- Strategi 8: Tillgänglighet på lika villkor ... 25
- Strategi 9: Trygghet och trafiksäkerhet ... 26
- Strategi 10: Minskad miljö- och klimatpåverkan från trafiken ... 26

Konsekvenser ... 27
- Effektsamband – allt hänger ihop ... 28
- Målkonflikter ... 29

Genomförande ... 29

Block 3 - Nulägesanalys

Trender och tendenser ... 31

Trafiken i Västerås – Nuläge ... 35
- Bebyggelseutveckling och trafik ... 35
- Stadens karaktär och struktur ... 37
- Västeråsarnas resvanor ... 38
- Gångtrafik ... 39
- Cykeltrafik ... 40
- Kollektivtrafik ... 42
- Biltrafik ... 44
- Utryckningstrafik ... 46
- Motorcykel- och mopedtrafik ... 46
- Godstrafik ... 46
- Klimatpåverkan från trafiken ... 47
- Luftföroreningar ... 48
- Dagvattenföroreningar ... 48
- Trafikbuller ... 49
- Tillgänglighet ... 50
- Trafiksäkerhet ... 50

Inledning

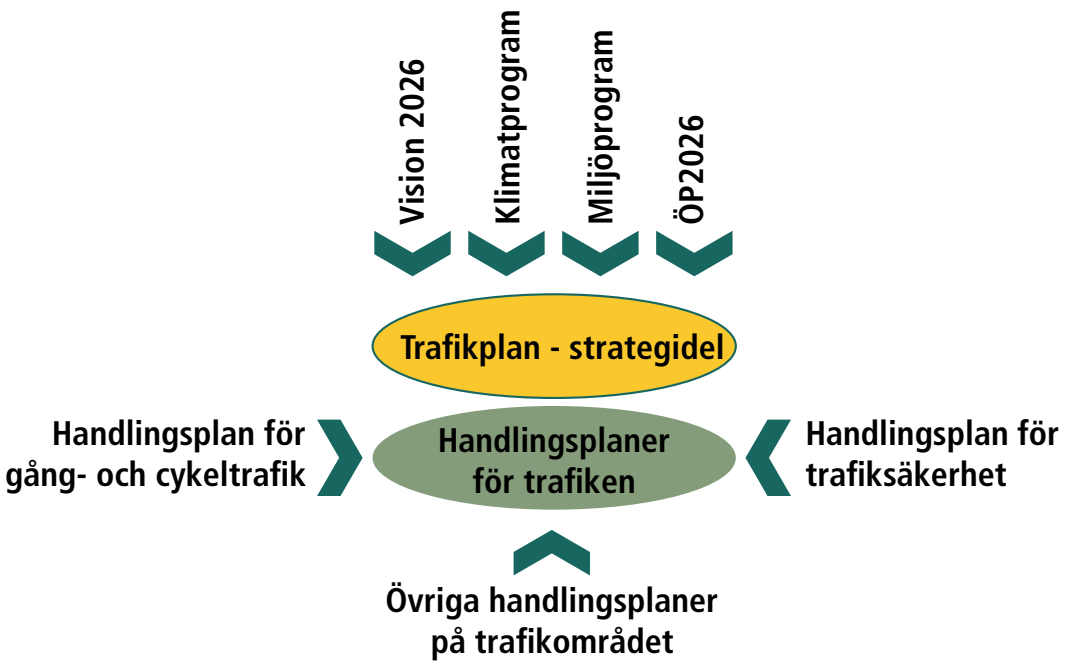
Vad är en trafikplan?

Trafiksystemets främsta uppgift är att ge tillgänglighet för alla. Tillgänglighet kan definieras som möjligheten att nå något önskvärt. Alla som lever och verkar i Västerås ställer sina egna krav på transportsystemet. Trafikplanen ska vara ett stöd i att skapa en balans mellan den tillgänglighet som transportsystemet ger, och de effekter som trafiken har på samhället. Trafikplanen ska beskriva en önskvärd utveckling för trafiken i hela kommunen, med grund i hur transportsystemet i Västerås ser ut idag.

I trafikplanens strategidel (detta dokument) formuleras visioner och mål för framtidens trafik. Planen har tagits fram i ett brett samarbete mellan stadens nämnder och förvaltningar. De förtroendevalda har varit delaktiga genom bland annat seminarium och workshops. Barnperspektivet har säkrats genom gruppintervjuer med skolbarn och fokusgrupper har genomförts med kollektivtrafikresenärer och cyklister. En mängd underlagsrapporter har tagits fram, bl a kring västeråsarnas resvanor, barns skolresor, trafikens klimatpåverkan och jämställdhet i trafikplaneringen.

Trafikplanens strategidel kopplas ihop med en serie handlingsplaner för trafiken. En del finns redan antagna, andra behöver tas fram under de kommande åren. I handlingsplanerna samlas behoven av åtgärder på en mer detaljerad nivå.

Trafikplanen är en del av planeringsprocessen i Västerås stad. Tillsammans med en mängd andra styrdokument bidrar planen till ett helhetstänk i samhällsplaneringen. Trafikplanens innehåll baseras på Västerås översiktsplan 2026 (ÖP2026), miljöprogrammet och klimatprogrammet. Ambitionen är att trafikplanen ska konkretisera idéerna och möjliggöra måluppfyllelse i dessa styrande dokument.



Syfte med trafikplanen

Trafikplanen ska sammanfatta utgångspunkter, planeringsprinciper och framtidsvisioner för trafiken i Västerås. Ett syfte med planen är att öka kollektivtrafikens, gångtrafikens och cyklingens andel av trafikarbetet. Ett annat syfte är att stärka Västerås i rollen som en attraktiv ort för nyetablering, samt in- och utpendling.

Ett annat syfte med planen, och dess koppling till ÖP2026, är att säkerställa att trafik- och bebyggelseplanering sker i samklang med varandra, och att alla trafikslag behandlas som en integrerad del av stadsstrukturen.

Ytterligare ett syfte med planen är att skapa förutsättningar för en hållbar biltrafik. Här är valmöjligheter för alla en central fråga. Genom att underlätta för alternativa transportslag så kan bilen fortsätta vara ett fungerande alternativ även när kommunens invånarantal ökar.

Trafikplanen ska ge stöd för utformningen av gatu- och vägnätet, av promenad- och cykelstråk, av torg och platsbildningar, där hänsyn tas till det som karaktäriserar stads- och landskapsbilden och där planeringen sätter människan i centrum.

Avgränsningar

Trafikplanen gäller för transporter i hela Västerås kommun. Mål och strategier är formulerade utifrån den rådighet som kommunen har. Trafikplanen fokuserar på utvecklingen fram till 2026.

Trafikplanens strategidel omfattar nulägesanalys samt strategier och mål för trafiken. Det är inte en trafikinvesteringsplan utan fokus riktas mot visioner och strategier för den framtida utvecklingen i hela Västerås. Åtgärder behandlas i separata handlingsplaner.

Kommunen har många viktiga roller i transportsystemets utveckling. Den viktigaste är kanske att kommunen utformar själva systemet. Planeringen ska stödja en mångfald av färdsätt och jämka mellan mängder av intressen. En annan viktig uppgift för kommunen är att påverka andra aktörer. I kraft av sin storlek och sitt kontaktnät, kan kommunen agera i många olika forum, som arbetsgivare, väghållare, utbildare och samarbetspartner. En tredje viktig uppgift för kommunen är att lyfta angelägna frågor, där kommunen inte har rådighet, till regional och nationell nivå.

Styrande dokument

Visioner i stadens styrande dokument

Vision 2026 talar om öppenhet för nya idéer, kloka samverkansformer och tekniska landvinningar. I 2026 års Västerås rör vi oss enkelt och miljöeffektivt mellan stad och landsbygd. Västerås är en aktiv mötesplats med nya mötesformer. Fler och fler tar sig till vår stad och vill vara med.

I översiktsplanens utblick mot 2050 skissas en framtid där västeråsarna går, cyklar och åker kollektivt mer än idag. Fler cykelparkeringar, bättre kollektivtrafik och en effektivare användning av parkeringsplatser för bil i city är några av de konkreta åtgärder som behöver genomföras. Delar av E18 har däckats över vilket läkt samman staden och ytterligare ökat attraktiviteten för gång och cykling. Tågresandet har ökat i och med förbättrad regionaltågstrafik och inom Västerås går den första spårbundna kollektivtrafiklinjen från Centrum till lasarettet.

I miljöprogrammets framtidsbild står ”Den fysiska planeringen utgår från att basen i det långsiktigt hållbara Västerås är en god miljö. Våra motorfordon drivs till stor del med icke-fossila bränslen. Vi cyklar och åker kollektivt i hög utsträckning och godstransporter går till stor del på räls och vatten.”

Västerås översiktsplan 2026 med utblick mot 2050

Västerås 2026 – hållbart och klimatsmart

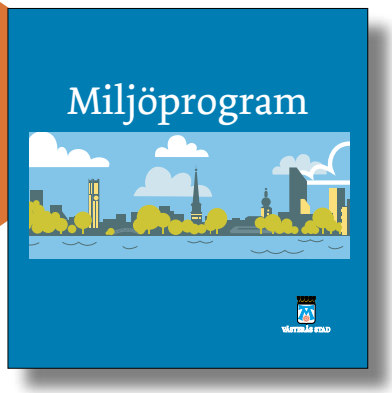
Det övergripande målet är att Västerås ska vara en attraktiv och ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar kommun där människor och människors behov står i centrum. Det innebär till exempel att hushålla med marken, att minska utsläppen av växthusgaser, att ta vara på de kvaliteter som finns i Västerås idag och de investeringar som är gjorda. I ett hållbart samhälle finns förutsättningar för ett bra vardagsliv, för trygghet och social samvaro och möjligheter att påverka sin livsmiljö.

Strategier för en hållbar utveckling

Planeringen ska ta hänsyn till vardagslivets villkor för människor i olika livssituationer. Den livsmiljö som Västerås erbjuder ska vara hälsosam, säker, trygg och upplevelserik. Samspelet mellan stad och landsbygd är viktigt. Det ska vara tydligt och enkelt för västeråsarna att ha hållbara levnadsvanor. Med utgångspunkt i målen om ett hållbart och klimatsmart Västerås har tolv strategier för en hållbar utveckling formulerats.

200 000 invånare 2050

Planeringen ska ge förutsättningar för en årlig befolkningstillväxt med ca 1 600 personer. Det innebär att vi ska planera för minst 14 000 bostäder till 2026 liksom för de ytor som krävs för utbyggnad av infrastruktur, arbetsplatser och service. En så pass stor befolkningsökning kräver att utrymmesanspråken på trafiken per invånare minskar kraftigt. Bilen är det färdsätt som tar överlägset störst andel av stadens ytor i anspråk. Trafikplaneringen behöver därför prioritera ytor främst för de utrymmessnåla färdsätten; gång, cykling och kollektivtrafik.



Miljöprogrammet

Miljöprogrammet, som antogs 2005, baseras på de nationella miljömålen[1]. Framtidsbilden i miljöprogrammet är att Västerås är långsiktigt ekologiskt hållbart. Miljöprogrammet är uppbyggt kring inriktningsmål inom fyra fokusområden. Inriktningsmål som berör trafik är:

- Energiförsörjningen ska så långt det är tekniskt och ekonomiskt möjligt baseras på förnyelsebara bränslen
- Utsläpp av koldioxid från transportsektorn ska minska
- Den bebyggda miljön ska ge skönhetsupplevelser, erbjuda ett rikt utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur och minska behovet av dagliga transporter

Klimatprogrammet

Kommunens mål, som slagits fast i klimatprogrammet, är att utsläppen av växthusgaser per invånare i Västerås ska minska med 60 procent fram till 2020 jämfört med år 1990. Det finns även en vision i Klimatprogrammet: Att Västerås ska bidra till att tvågradersmålet uppfylls genom att utsläppen av växthusgaser från energi- och transportsektorn år 2050 ska understiga 0,8 ton per invånare. Detta innebär en minskning med nära 90 procent per invånare jämfört med år 1990. Dessutom krävs att de ökande trenderna gällande bostadsytor, bil- och flygresande och konsumtion av mat och varor ska vara avstannade.

Övriga styrande dokument

I Västerås finns en mängd andra styrande dokument som påverkar trafikplaneringen, bl a folkhälsoprogram, näringslivsprogram samt program för personer med funktionsnedsättning. Under framtagande finns också åtgärdsprogram mot buller samt handlingsplan för utomhusluft. En sammanställning av mål och viljeinriktningar i dessa dokument finns i avsnittet ”Befintliga mål i Västerås stad”.

Mål på EU-nivå

Internationella klimatmål

Tvågradersmålet har antagits som ett politiskt mål för EU och Sverige. Tvågradersmålet innebär att den globala medeltemperaturen får öka med maximalt 2 grader till år 2050 jämfört med förindustriell tid. EU har utifrån detta antagit ett delmål om att minska utsläppen av växthusgaser med minst 20 procent till 2020 jämfört med 1990 års nivåer.

EU och transportpolitiken

2011 presenterade EU vitboken ”Färdplan för ett gemensamt transportsystem – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem”. Vitboken är ett förslag på hur den framtida europeiska transportpolitiken ska utformas. Den slår bland annat fast att transporter är av grundläggande betydelse för ekonomin och samhället, för såväl tillväxt som välfärd. I vitboken finns visioner och mål för transportpolitiken som klargör konkurrensvillkor för godstranporter, klimatmål, stomnät för pendling och längre resor. Bland annat anger vitboken att minskad rörlighet inte är ett alternativ. Detta ställningstagande innebär att klimatmålen enligt EU måste nås med andra medel.

1) När miljöprogrammet antogs hade Sverige 15 nationella miljömål, idag är de 16 stycken. Mer information om miljömålen finns på miljömål.se – den svenska miljömålsportalen.

Mål på nationell nivå

De transportpolitiska målen

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet kopplas ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet avser tillgänglighet: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet avser säkerhet, miljö och hälsa: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Nationella klimatmål

På nationell nivå är målet att utsläppen av växthusgaser i Sverige reducerats med 40 procent till 2020 jämfört med år 1990. Det innebär att Sverige har ett betydligt skarpare mål än EU som helhet. Förutom utsläppsmål för växthusgaser till 2020 finns ett mål om att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossil energi.

Nollvisionen

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den visar på en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Nollvisionen beslutades i riksdagen redan 1997. Beslutet har fått stora konsekvenser för hur Sverige arbetar med trafiksäkerhet på nationell och lokal nivå. Som ett led i att uppnå nollvisionen beslutade riksdagen 2009 om ett nytt etappmål för trafiksäkerheten på de svenska vägarna. Det nya målet innebär att antalet trafikdödade år 2020 inte får vara fler än 220.

Utgångspunkter och förutsättningar

Hållbarhet – en grundkurs

Hållbar utveckling innebär att tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. Inom Västerås stad talar man om fyra olika hållbarhetsaspekter, ekologisk, ekonomisk, social och kulturell hållbarhet.

Ett hållbart transportsystem i staden är:

- ekologiskt hållbart; säkerställer en för människan och naturen god kvalitet på vattnet, marken och luften och utvecklar den biologiska mångfalden
- ekonomiskt hållbart; har en pålitlig infrastruktur som möjliggör ett konkurrenskraftigt och varierat näringsliv där kunskap och utveckling stimuleras
- socialt hållbart; ger möjlighet till positiva upplevelser, ett rikt kulturliv, god offentlig service, god hälsa och där alla människor känner sig delaktiga och trygga
- kulturellt hållbart; ger förutsättningar för identitet genom gestaltning och landskapsbild

Den ekologiska hållbarheten utgör ett fundament och ett ramverk för de övriga hållbarhetsaspekterna. Det är enbart genom ett hållbart nyttjande av jordens resurser som vi får förutsättningar för ekonomisk, social och kulturell hållbarhet på lång sikt.

Ett hållbart trafiksystem ger utrymme för alla de olika perspektiv som behöver prägla planeringen. Ett hållbart trafiksystem leder till förbättrad folkhälsa, ökad jämställdhet, en attraktiv stad med ett starkt näringsliv, ett tydligt barnperspektiv och ökad tillgänglighet för människor med olika behov.

Stadens gestaltning

Gator och vägar ger oss möjlighet att röra oss till fots, med cykel, buss och bil, men gator och vägar är mer än en plats för förflyttning och transporter. Utformningen av vägar, gator, platser och stråk påverkar vår upplevelse av staden och av landskapet och skapar förutsättningar för livet i staden och på landsbygden.

Stadslivet pågår dygnet runt alla årstider och det utspelar sig i mellanrummen mellan stadens byggnader - på gator och torg, i parker och parkstråk. När vi kommer innanför fasaderna blir vi privata, men i det offentliga rummet kan vi få möjlighet att se och också lära känna andra människor med olika värderingar och levnadssätt. Människan har svårt att uppfatta sådant som sker över ögonhöjd. Det är därför främst byggnaders bottenvåningar som är av intresse för hur vi upplever det offentliga rummet. I miljöer som erbjuder skydd, säkerhet, rimligt utrymme, möblering och visuella kvaliteter får vi möjlighet att möta en mångfald som berikar och utvecklar.

Hur vi upplever gaturummet är beroende av gaturummets skala, hur det avgränsas och hur vägar, gator och stråk används. Genom upplevelsen kan vi förstå staden och orientera oss i densamma. Kvaliteter i form av stora och små landmärken, fondmotiv i gaturum tas till vara vid nybyggnad och ombygg-

För att trafik och transporter ska ske såväl ekonomiskt, socialt som ekologiskt långsiktigt hållbart måste dagens trafikmängder minska[2,3]. För att uppnå ett hållbart transportsystem behöver var och en av de åtgärder som genomförs leda i hållbar riktning, t ex genom att:

- Åtgärden leder till minskat transportberoende
- Åtgärden främjar hållbara transportsätt
- Åtgärden bidrar till minskad miljöpåverkan från fordon och infrastruktur

2) Gudmundsson, 2008, Sustainable Mobility and incremental change – Some building blocks for IMPACT. TransportMistra

3) Åkerman, 2011, Transport systems meeting long-term climate targets: A backcasting approach, KTH

nad av gatustrukturer och platsbildningar. Variation ger förutsättningar för mångfald. Långa siktlinjer ger en tydlig annonsering av olika platsbildningar. Böljande gator kan innehålla överraskningsmoment. Ett alltför stort torg eller stor parkeringsplats kan upplevas som ödslig och otrygg, ett dåligt upplyst parkstråk likaså.

Att allt fler väljer att gå eller cykla istället för att ta bilen inbjuder till deltagande i stadslivet. Deltagandet främjas också av en genomarbetad god utformning av det offentliga rummet, där även grönstruktur och vattenområden stärks. I städer som satsar på en attraktiv miljö för människor ser vi den starkaste utvecklingen idag. Där människor trivs och vill bo kommer företag att lokalisera sig och därmed kommer orten in i en god spiral[4,5].

Stadens entréer är viktiga för upplevelsen av Västerås. När vi närmar oss staden med bil eller järnväg är stadens siluett det första vi ser. Med siluetten skapar vi oss en bild av staden. Vi anar bebyggelsens relation till topografin och ser bekanta landmärken. Allt detta annonserar staden på långt håll, fram till målet i en stadsmässig skala.

Tydliggörandet av topografin och utblickar har stor betydelse för upplevelsen av landskapet vid val av vägdragningar. Placering och utformning av vallar och plank för bullerdämpning påverkar upplevelsen liksom vägens dragning i förhållande till intilliggande bebyggelse.

Tillgänglighet som grund för planeringen

Trafiken är en grund för vår välfärd. I ett mänskligt transportsystem tar vi oss dit vi behöver, tryggt, trafiksäkert och enkelt. Fokus ligger på kvaliteter som ligger nära människors grundläggande behov av trygghet och god hälsa. När stadens skala anpassas efter de människor som bor och verkar här kan fokus vändas från kapaciteten att flytta bilar till kapaciteten att flytta människor.

Resandet skapas av människors behov av att nå till viktiga målpunkter. Transportsystemets främsta uppgift är att tillhandahålla tillgänglighet. Tillgängligheten kan sägas vara nyttan med resan. Transporten dit, alltså rörligheten, kan ses som en kostnad individen får betala för tillgängligheten. Ofta framhålls rörlighet som något som skapar frihet för individen, men det är en frihet som bara gäller för utvalda grupper. Exempelvis saknar fyra av tio hushåll i Västerås tillgång till bil. Därför är det viktigt att samhället planeras utifrån tillgänglighet för alla.

Fyrstegsprincipen

Transportsystemet ska utvecklas utifrån en helhetssyn där åtgärder väljs för att lösa problem eller brister på bästa sätt. En riktlinje i Översiktsplan 2026 slår fast att ”Inför val av åtgärder som innebär förändring av transportsystemet ska fyrstegsprincipen användas”.

Fyrstegsprincipen innebär att befintliga lösningar optimeras så långt det är möjligt innan ny infrastruktur byggs. Det är viktigt att analyserna genomförs i ett tidigt skede i planeringen och innan åtgärderna har valts. Tänkbara åtgärder ska analyseras i följande fyra steg:

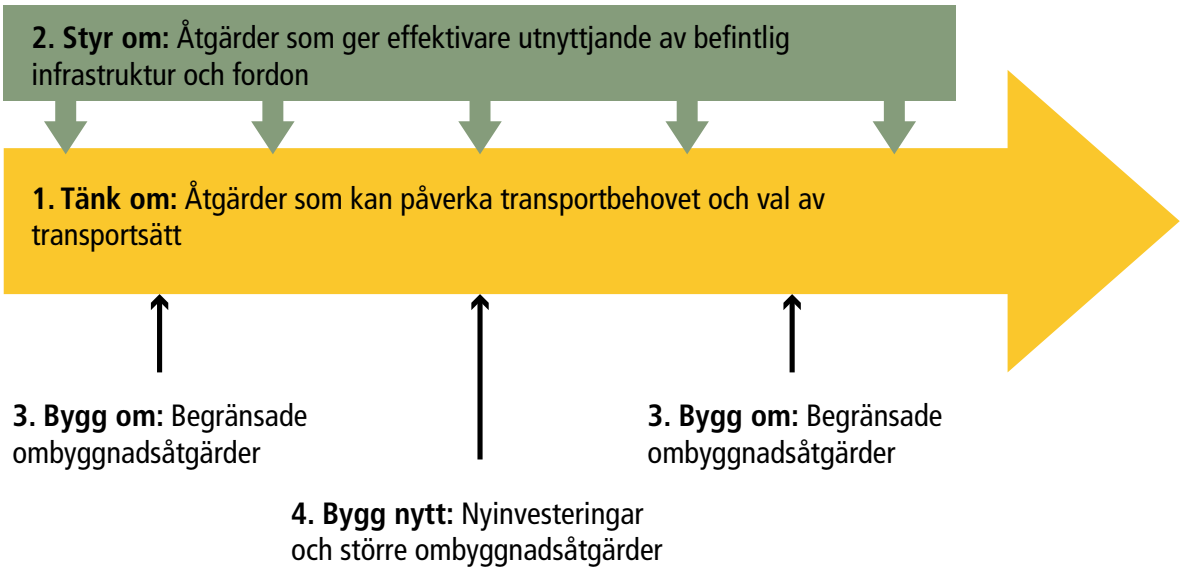
1. **Tänk om:** Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt

4) Trafikverket, 2012, Samlat planeringsunderlag för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan, Publikation 2012:152

5) Florida, Richard, 2002, The rise of the creative class, Basic Books

2. **Styr om:** Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon
3. **Bygg om:** Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. **Bygg nytt:** Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Planering i infrastruktursektorn har sedan lång tid haft fokus på nyinvesteringar. Fyrstegsprincipen har växt fram i en strävan efter att hitta billigare och bättre sätt att hantera problem än att bygga nya vägar. Tillämpningen av fyrstegsprincipen ger konsekvenser för den kommunala planeringsprocessen. Istället för att som i tidigare trafikplanering gå direkt på den intuitivt mest rationella lösningen (ny infrastruktur), så ska trafikförhållanden nu utredas utifrån fyrstegsprincipens fyra steg. Hela trafikplanen genomsyras av detta tankesätt, vilket bland annat innebär att trafikplanen inte innehåller någon karta över önskvärd ny infrastruktur i Västerås.



Idé till illustration från "Stafettbeskrivning för bättre målstyrning i planeringen", Trivector Rapport 2010:57, ett projekt på uppdrag av Trafikverket

Bilens roll i framtidens trafik

Bilen spelar en viktig roll i västerås trafiken, och har gjort så i många decennier. Idag har sex av tio hushåll i Västerås bil och i genomsnitt lägger västerås-arna 10 % av den disponibla inkomsten på kostnader kring bilen. För många är bilen en förutsättning för att kunna kombinera boendeort, arbete och fritid på det sätt man önskar. Bilen är svårslagen som transportmedel i mångas ögon. Bekvämlighet, tillförlitlighet och snabbhet är faktorer som ofta nämns som orsak till varför man väljer att ta bilen.

För vissa grupper av människor, som boende på landsbygden eller människor med funktionsnedsättningar, kan bilen vara en förutsättning för att kunna ta del av det som samhället erbjuder. För vissa typer av ärenden, som kombinationsresor, skjutsning av barn eller inköp av tunga och skrymmande varor, är bilen också viktig.

I ett samhälle där många har tillgång till bil har planeringen kunnat utformas utifrån en ökad rörlighet. Utbyggnad av extern handel i biltillgängliga lägen gör att över 90 % av besökarna väljer att ta bilen dit, trots rimliga cykelavstånd

och god kollektivtrafikförsörjning. Det fria skolvalet leder till att en del barn inte längre går i den skola som ligger i bostadsområdet. Fyra av tio barn under 12 år i Västerås skjutsas idag med bil till skola eller förskola. När antalet bilar runt skolan ökar upplevs trafikmiljön som otrygg med följd att ännu fler föräldrar börjar skjutsa sina barn.

För första gången på länge kan man dock se att trenden börjar svänga. De senaste åren har såväl bilinnehav som antal körda mil per invånare minskat en aning i Västerås. Fyra av tio 20-åringar i Västerås saknar körkort. Om detta beror på konjunkturen eller är starten på en mer långsiktig förändring är för tidigt att säga.

Synen på bilen och bilismen i staden har ändrats under de senaste decennierna. Fokus riktas mer och mer mot de konsekvenser som bilismen har på trafiken och samhället. Kollisioner med bil är en av de främsta orsakerna till svåra skador hos gående och cyklister. Bilismen bidrar till minskad vardagsmotion. Trafiken på våra vägar är vår främsta källa till omgivningsbuller och den främsta källan till hälsofarliga partiklar i utomhusluften. Dagens bilism har dessutom en stor klimatpåverkan. Snålare motorer och alternativa bränslen gör att nya bilars klimatpåverkan kommer att minska framöver, men den tekniska utvecklingen går inte tillräckligt snabbt. Gapet mellan klimatmålen och den nuvarande utvecklingen är alltför stort för att täckas enbart med tekniska åtgärder[6].

Perioden för denna Trafikplan sträcker sig endast till år 2026 och därför måste bland annat en beteendemässig förändring ske ihop med den tekniska utvecklingen. Det är viktigt att kommunen bevakar utvecklingen och för in de nya lösningar för miljövänlig trafik som tas fram under perioden i nya versioner av Trafikplanen.

Biltrafiken tar stora ytor i anspråk. Marken i den redan byggda staden är värdefull och ska användas på bästa möjliga sätt med hänsyn till de fyra hållbarhetsaspekterna. Ett växande Västerås ställer krav på ett effektivt och hållbart bostadsbyggande. Med en genomtänkt parkeringsplanering öppnas möjligheter att bygga staden inåt. Flera exempel ges i översiktsplan 2026 där nuvarande bilparkeringsplatser kan prövas för ny bebyggelse. Parkeringsefterfrågan tillgodoses genom gemensamma parkeringsanläggningar. Mobility management-åtgärder som t ex bilpooler möjliggör för boende och verksamma att ha tillgång till bil vid behov.

Det elementära ekonomiska sambandet mellan utbud och efterfrågan gäller även för trafiksystem och transporter[7]. Det innebär att en utökad kapacitet i vägnätet (dvs ett ökat utbud) skapar en ökad efterfrågan på transporter. Forskningen visar att det inte går att bygga bort trängsel med ny väginfrastruktur[8]. Mängden bilar som får plats i en tätare stad är således begränsad. En förutsättning för att kunna ha kvar biltrafiken i Västerås på det sätt den används idag, är alltså att aktivt främja andra trafikslag, annars finns risk för en framtida trafikinfarkt. Bilen ska användas när och där den behövs. När de korta bilresorna minskar får godstransporter och yrkestrafik bättre framkomlighet i det befintliga bilvägnätet. Med förnybara drivmedel, teknisk utveckling och gemensamma lösningar som bilpooler och hyrsystem kan bilen ha en plats även i framtidens innerstad.

Framkomligheten med samtliga färdsätt inklusive bil behöver vara god. Eftersom det varken finns obegränsade ytor eller obegränsat med pengar för att bygga ut bilinfrastrukturen, gäller det att nyttja de bilvägar vi har på ett klokt sätt. Om fler väljer att gå, cykla eller åka buss när det är möjligt, så kan kapaciteten på våra bilvägar och i våra parkeringsanläggningar användas till sådana resor där bilen verkligen behövs.

6) Trafikverket, 2012, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit. Naturvårdsverket, 2007, Tvågradersmålet i sikte

7) Smidfelt Rosqvist & Hagson, 2009, Att hantera inducerad efterfrågan på trafik

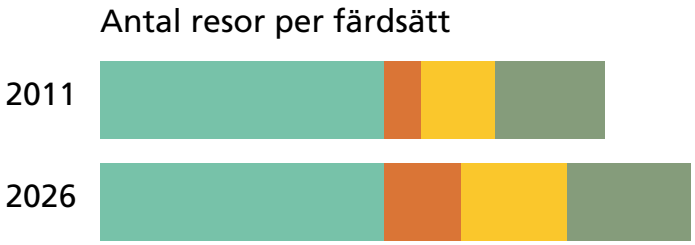
8) Hagson & Mossfeldt, 2008, Analys av tillgänglighet, trafikarbete och färdmedelsval som funktion av väginvesteringar, Chalmers

Mål för trafiken

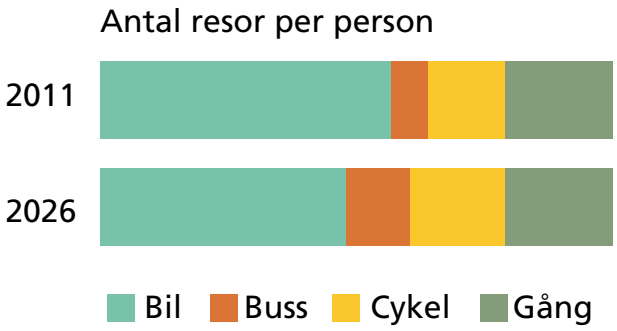
Övergripande mål för trafiken i Västerås

Trafiken i Västerås förväntas öka under de kommande femton åren, framför allt på grund av en stor befolkningsökning. Det övergripande målet för trafiken i Västerås avser färdmedelsfördelningen. Målet är att resandet med cykel ökar med 20 % per invånare och resandet med kollektivtrafik ökar med 70 % per invånare fram till 2026, medan antalet bilresor per invånare minskar med 15 %. Detta innebär att även då det tillkommer resor på grund av befolkningsökning i linje med den strategiska befolkningsprognosen mellan 2011 och 2026, kommer det totala antalet bilresor att bibehållas på 2011 års nivå. Målnivåerna i figuren är inte skalenliga, utan visar schematiskt på förhållandet mellan färdsätten år 2011 (nuläge) samt år 2026 (målår).

Det övergripande målet för trafiken i Västerås avser färdmedelsfördelningen. Målet är att resandet med cykel ökar med 20 % per invånare och resandet med kollektivtrafik ökar med 70 % per invånare fram till 2026, medan antalet bilresor per invånare minskar med 15 %.



Det totala antalet resor som västeråsarna gör kommer att öka fram till år 2026. Ökningen tas om hand genom att antalet resor till fots, med cykel och med buss ökar. Antalet bussresenärer bedöms fördubblas och cykeltrafiken bedöms öka med ca 40 %. Mängden biltrafik totalt sett ska hållas på 2011 års nivå.



Per person kommer bussresandet att öka med ca 70 % och cyklingen med ca 20 % medan antalet bilresor per person behöver minska med 15 % för att nå det övergripande målet. Gångtrafiken bedöms få en blygsam ökning. Det beror på gångtrafiken redan idag har en god andel av de riktigt korta resorna. De bilresor som bedöms kunna ersättas med andra färdmedel är generellt för långa för att gång ska vara ett attraktivt alternativ.

Befintliga mål inom Västerås stad

Mål som berör trafiken finns redan i många av Västerås stads styrande dokument. I tabellen redovisas antagna och föreslagna mål i de styrdokument som berör trafikfrågor.

Styrande dokument	Målformulering	Kommentar
Vision 2026	Visionstext om Västerås 2026	Underlag för mer konkreta mål i strategisk plan och övriga styrdokument
Strategisk plan	Västerås ska vara Sveriges bästa miljökommun.	Som indikatorer nämns bl a att resandet med kollektivtrafiken ökar samt att cykelåkandet ökar.
Miljöprogram	Energiförsörjningen ska så långt det är tekniskt och ekonomiskt möjligt baseras på förnyelsebara bränslen	
Miljöprogram	Utsläpp av koldioxid från transportsektorn ska minska.	
Miljöprogram	Den bebyggda miljön ska ge skönhetsupplevelser, erbjuda ett rikt utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur och minska behovet av dagliga transporter	
Klimatprogram	Utsläppen av växthusgaser per invånare i Västerås ska minska med 60 procent fram till 2020 jämfört med år 1990.	
Klimatprogram	Vision: Västerås ska bidra till att tvågradersmålet uppfylls genom att utsläppen av växthusgaser från energi- och transportsektorn år 2050 ska understiga 0,8 ton per invånare.	
Handlingsplan för ökat cyklande	Öka cyklandet i Västerås med 10 % fram till år 2013.	Målet utgår från år 2009.
Handlingsplan för ökat cyklande	Öka andelen som är mycket nöjd med situationen för cyklister med 10 % fram till år 2013.	Målet utgår från år 2009.
SmartKoll	Antalet busspassagerare ska öka med 40 procent fram till 2015 jämfört med 2009 års nivå.	
Handlingsplan för trafiksäkerhet	Ett stort antal mål som styr mot Nollvisionen, att ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken.	
Vattenplan	Belastningen via dagvattnet vad gäller metaller och miljögifter ska till 2021 reduceras med 20 %.	Målet utgår från 2010.
Folkhälsoprogrammet	Planeringen ska inriktas på fysisk aktivitet, rörelse och motion i vardagen	

Styrande dokument	Målformulering	Kommentar
Handelspolicy	Ett attraktivt och levande City, en acceptabel dagligvaruservice i bostadsområdena samt en bibehållen god balans mellan centrumhandel, bostadsnära handel och extern handel	Ny handelsutredning på gång
Näringslivsprogrammet	”Rätt infrastruktur för ett växande Västerås” är ett av sex prioriterade utvecklingsområden	
CEMR-deklarationen för jämställdhet	Samhällsplanering och trafiktjänster ska tillgodose både kvinnors och mäns behov och bidra till att förverkliga jämställdhet mellan kvinnor och män	
Barn- och ungdomsprogrammet	Barn och ungdomar ska finnas med i planeringen av den fysiska miljön och speciell vikt ska fästas vid deras synpunkter	
Program för personer med funktionsnedsättning	Samhället ska utformas så att samtliga personer, oavsett funktionsnedsättning eller inte, blir fullt delaktiga i samhällslivet och jämlika i levnadsvillkor	
Program för personer med funktionsnedsättning	Den byggda miljön ska vara fri från hinder	
Program för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiken ska kunna nyttjas av alla	
Handlingsplan för luft	Målet är att med god marginal klara de lagkrav som finns för luftkvalitet.	Med lagkrav avses miljökvalitetsnormerna.
Åtgärdsprogram mot buller	Etappmål för 2026 och 2050 gällande acceptabla bullernivåer för boende och verksamma	
Handlingsplan för dagvatten i Västerås	Vägdagvatten från kommunala vägar och gator med trafikflöde över 10 000 fordon per dygn ska renas.	
Förslag till mål i program och planer som ännu inte är antagna		
Program för trafikslagsövergripande godsinfrastruktur	Fyra mål kring hållbarhet, tillgänglighet, samverkan och Västerås som nod	
Parkeringsprogram och parkeringsriktlinjer	Fem mål kring markutnyttjande, samhällsekonomi, attraktiv stadsmiljö, tillgänglighet samt hållbart resande	

Strategier för trafiken

Trafik- och bebyggelseplaneringen ska prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafik framför bilismens behov. Prioriteringen slås fast mycket tydligt både i Översiktsplan 2026 och i Klimatprogrammet. Trafikplanens strategier utgår från denna prioriteringsordning, som ska användas när det uppstår konflikter om hur gaturummet ska användas.

I vissa fall kan avsteg göras från prioriteringsordningen. Det gäller t ex i stråk och noder där cyklisters eller bussars framkomlighet är avgörande för färdsättens relativa attraktivitet. Utryckningstrafikens och godstrafikens behov prioriteras på de större trafiklederna, vilket leder till en indirekt prioritering även av den övriga biltrafiken.

I trafiken finns ingen absolut attraktivitet. Hur attraktivt ett färdsätt uppfattas, beror alltid på konkurrensen. Det innebär att satsningar för att förbättra för gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver utformas så att de ökar färdsättens attraktivitet relativt bilens.

I Västerås översiktsplan 2026 har 12 strategier för en hållbar utveckling formulerats. Strategierna ger Västerås möjlighet att växa och utvecklas samtidigt som behovet av klimatpåverkande transporter och exploatering av brukningsvärd mark begränsas. Strategierna innebär också att de värden som finns i naturen och i den byggda miljön, och som är en del av Västerås identitet, tas tillvara. Flera av strategierna har bäring på trafik och utformningen av gator, torg och platsbildningar.

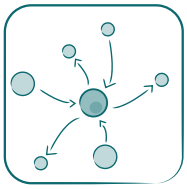
ÖP 2026 innehåller även strategierna ”Kreativt näringslivsklimat”, ”Kulturliv ger staden karaktär”, ”Bostäder för alla”, ”Hushålla med naturresurserna” samt ”Stärk landskapsvärdena”. Dessa strategier berör också trafiken, om än i begränsad utsträckning. Inom strategin ”Stärk landskapsvärdena” berörs behovet av tysta områden kopplat till buller från trafiken. Inom strategin ”Hushålla med naturresurserna” finns en koppling till behovet av att värna värdefull jordbruksmark och inte använda den för trafikändamål.

Strategier ur ÖP2026:

- Attraktiv regionstad
- Bygg staden inåt
- City - mötesplats för alla
- Kulturarv och utveckling i samklang
- Livskraftig landsbygd med starka serviceorter
- Enkelt att gå och cykla
- Kollektivtrafiknätet som ryggrad

Strategier som kompletterar:

- Tillgänglighet på lika villkor
- Trygghet och trafiksäkerhet
- Minskad miljö- och klimatpåverkan från trafiken



Strategi 1: Attraktiv regionstad

Västerås är en viktig tillväxtmotor i regionen och näringsliv, in- och utpendling och inflyttning ökar i omfattning. En stad i utveckling kräver ett transportsystem som är flexibelt och framtidssäkrat, där tillväxten inte kopplas till en ökad rörlighet utan till en ökad tillgänglighet. Intermodalitet är ett viktigt fokusområde. Infrastruktur och service ska utformas så att det blir enkelt att byta färdsätt mellan regionalt och lokalt resande.

Genom smidiga lösningar för pendling är Västerås en del av en fruktbar arbetsmarknadsregion. Den ökade arbets- och studiependlingen tillgodoses genom regional kollektivtrafik. Järnvägen utgör stommen i ett storregionalt system. Persontrafiken på järnväg är strategiskt viktig för Västerås och ska vara ett självklart val för både pendlare och besökare. Den Regionala Kollektivtrafikmyndighetens ”mål 2020” innebär en kraftfull satsning på utbudet av den regionala trafiken, där Västerås är en viktig knutpunkt. Inom projektet 3B, bygg bort barriärer, pågår arbetet med planering för framtidens stationsområde.

Handelsstaden Västerås lockar många besökare från hela regionen, både till stadskärnan och våra externhandelsområden. Människors köpkraft gynnar handeln, oavsett vilket färdmedel de använder. Därför är utbudet tillgängligt för besökare som kommer till fots, med cykel, med kollektivtrafik, med bil och med MC/moped. Västerås som turiststad främjas också genom goda kommunikationer.

Det innebär att:

- ”Hela resan”-perspektivet präglar all planering
- Staden samverkar med aktörer på ett regionalt plan för ökad samordning med kollektivtrafiken i angränsande län
- Staden samverkar med Trafikverket för att främja cykelvägar längs det nationella vägnätet
- Staden samverkar med andra aktörer för att skapa en transportslagsövergripande logistikkedja
- Det finns hållbara logistiklösningar för sjöfart och järnväg
- Infrastrukturen används smartare genom ökat användande av IT
- Gods flyttas över från väg och järnväg till sjöfart
- Hamnen utvecklas för att kunna ta emot större fartyg och hantera större godsmängder
- Staden arbetar för att underlätta pendling med regionalbuss till våra stora arbetsplatsområden
- Staden deltar i samarbeten kring järnväg för att stärka järnvägens roll i den regionala trafiken
- Järnvägsförbindelserna till bl a Stockholm och Eskilstuna utvecklas
- Staden samverkar med aktörer inom handel för att stärka möjligheterna till hållbara inköpsresor
- Staden samverkar med Trafikverket kring trafikreglering för att främja en optimal användning av väginfrastrukturen

”Hela resan”-perspektivet innebär att alla faktorer samverkar för att göra en resa så smidig som möjligt, från dörr till dörr. Allt från trafikantinformation, fordon och service till utformning av trafikmiljöer och bytespunkter inkluderas.

Så går vi vidare:

Västerås stads program för trafikslagsövergripande godsinfrastruktur tas fram under 2014.

En åtgärdsvalsstudie för E18, rv 56 och 66 pågår.

Strategi 2: Bygg staden inåt

Genom att bygga staden inåt och blanda bostäder och verksamheter kan transportberoendet minska. I en tätare stad är det nära till skola, arbete, butiker, parker och mötesplatser. Korta avstånd gör det lätt att ta sig fram till fots och med cykel. Genomströmning i gaturummen gynnar handel och servicefunktioner, slumpartade möten och social integration. När fler människor bor och verkar i anslutning till kollektivtrafikstråken skapas ett större resandeunderlag som ger förutsättningar för en bättre kollektivtrafik.

Att bygga staden inåt handlar om att använda marken effektivare såväl inom stadens centrala delar som inom den redan byggda staden i övrigt. Det kan ske på många olika sätt. Större sammanhängande områden kan ges ny användning. Dåligt utnyttjade ytor såsom stora gaturum och överstora parkeringsytor kan bebyggas. Genom att ”överblivna” och dåligt utnyttjade ytor ges ny användning kan trasiga stadsrum läkas, barriärer mellan stadsdelar överbryggas och nya upplevelserika stråk för cyklister och fotgängare skapas.

Marken i den täta staden är värdefull. Strategin att bygga staden inåt innebär att befintliga ytor för fordonstrafik behöver utnyttjas effektivare. I en tät stad används parkering som det kraftfulla styrmedel det är. Parkeringsefterfrågan kan påverkas genom avgiftsnivåer och tillgång till parkeringsplatser, men även genom mobility management-åtgärder[9].

Det innebär att:

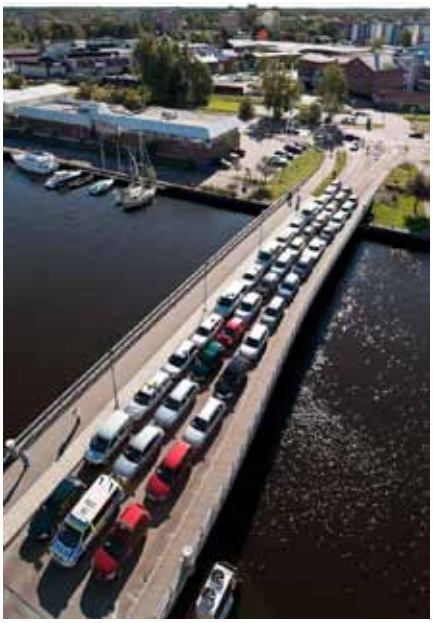
- Tillkommande bebyggelse på ”överblivna” och dåligt utnyttjade ytor ska vara ett positivt tillskott som ökar kvaliteterna i stadsmiljön
- Höga krav på yteffektivitet ställs vid nybyggnad av infrastruktur
- Stadsdelar binds ihop med naturliga passager som överbryggar de barriäreffekter som skapas av t ex trafikleder
- Gatusektionerna anpassas till stadens utveckling genom att vägar omvandlas till gator i takt med att bostadsområden omvandlas till integrerade delar av staden
- Transportbehovet till nya etableringar i den täta staden ska i första hand lösas med gång, cykel och kollektivtrafik
- I planeringen säkerställs framkomlighet för avfallstransporter och annan nyttotrafik i anslutning till bostäder och verksamheter
- Staden arbetar aktivt med åtgärder för att påverka parkeringsefterfrågan
- Befintliga bilparkeringsplatser nyttjas effektivt under hela dygnet

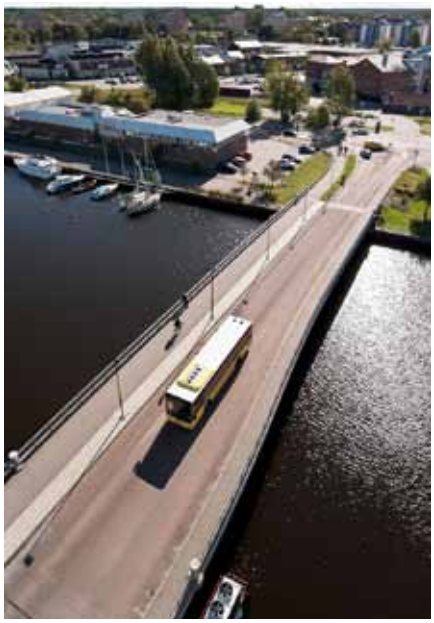
Så går vi vidare:

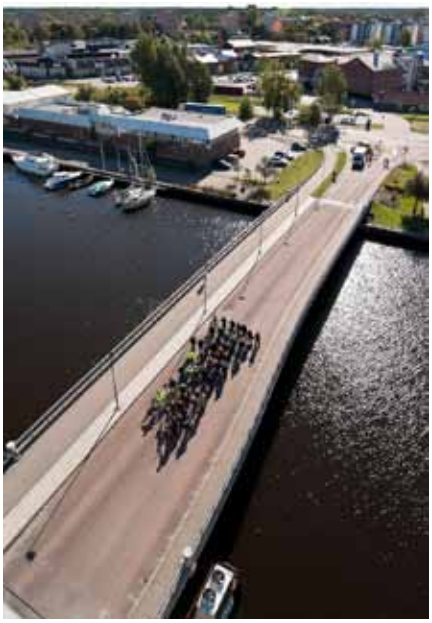
Parkeringsprogram och parkeringsriktlinjer för Västerås tas fram under 2014.

Stadsdels-/områdesstudier som beskriver förutsättningarna för komplettering med ny bebyggelse, där även konsekvenserna ur trafiksynpunkt beaktas.

Utredning om över-/underkapacitet i gatunätet görs som en del av handlingsplanen för trafik.







Hur stor plats tar du i trafiken? Gävle kommun illustrerade trafikslagens utrymmesbehov genom en serie foton med 40 trafikanter i bil, i buss och på cykel. Målet var att visa hur stor plats olika transportmedel tar i vår fysiska miljö och hur våra resvanor påverkar stadsbilden. 28 fotgängare, 11 bussresenärer eller drygt 2 cyklister ryms på samma yta som en bilist på en stadsgata (enligt statens offentliga utredningar 2001:106).

9) Mobility management handlar om att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

Strategi 3: City – mötesplats för alla

City är en gemensam mötesplats för alla västeråsare med olika kulturella bakgrunder och för alla åldrar. City ska vara välkomnande tryggt, vackert och lättillgängligt för alla. Besöket i city ska vara upplevelserikt och intressant. Det ska vara enkelt att använda cykel eller kollektivtrafik vid besök i city.

Citys roll som mötes- och handelsplats innebär att många olika typer av trafik behöver ha tillträde. Citytunneln, den transportväg som går i en tunnel under centrala Västerås, avlastar citys gator från tung trafik. En del leveransfordon behöver ändå trafikera gatorna i city, t ex leveranser till fastigheter som inte är anslutna till tunneln. Stora gatan och Vasagatan ska kunna användas för varutransporter samtidigt som de fungerar som huvudstråk för kollektivtrafiken och som viktiga länkar i cykelvägnätet.

Det innebär att:

- Markvärme säkerställer god komfort och framkomlighet på de viktigaste gång-, cykel- och kollektivtrafikstråken
- Tillgången till säkra parkeringar för cykel, MC och moped i hela city är god
- Cyklister och kollektivtrafikresenärer kommer nära viktiga målpunkter i city
- Det är tryggt att vistas i city dag och natt
- Det finns många välplacerade sittplatser
- Gående och cyklister separeras från varandra i city
- Gångstråk utformas så att de stärker upplevelsen av citybesöket
- Parkeringsledningssystem säkerställer att det blir enkelt att hitta lediga bilparkeringsplatser
- Bilparkeringsplatser i city nyttjas effektivt under dygnets alla timmar
- Varuleveranser till city hänvisas i första hand till citytunneln
- Leveranser som inte kan välja citytunneln styrs i tid och rum så att samspelet med övriga trafikslag optimeras

Så går vi vidare:

Utredning om hur centrum kan utvecklas med bostäder och City som mötesplats i kommunen.

Strategi 4: Kulturarv och utveckling i samklang

Stadens karaktär och struktur byggs upp av bebyggelse, grönska, gator och vägar. Genom stadens tusenåriga historia har mänskliga aktiviteter format gatunät och bebyggelsestruktur. Under de senaste sextio åren har befolkningen och trafiken ökat och nya gator byggts ut successivt. Gatunätet har genom sin storskalighet kommit att dominera stora delar av stadsbygden.

Det är inte bara äldre byggnader utan också mellanrummen mellan husen med gatustrukturer och platsbildningar som kan vara av kulturhistoriskt värde. På samma sätt som vi måste ha generella principer för hur tillägg av ny bebyggelsestruktur förhåller sig till bevarad kulturmiljö måste vi hitta principer för ombyggnad av gatumiljöer som värnar om bevarad kulturmiljö och anpassas till platsens förutsättningar samtidigt som de uppfyller stadsmässiga moderna funktionskrav.

Stadens identitet förstärks och utvecklas genom att stadens miljöer visas respekt och ges en ökad betydelse. Attraktiva mötesplatser för gemenskap och

kultur skapas genom att planeringen anpassas till människors behov. Planeringen ska främja allas rätt till staden. Kvaliteterna i de olika stadsdelarna tas tillvara samtidigt som dagens krav på t ex trafiksäkerhet uppfylls.

Det innebär att:

- God arkitektur, gestaltning och trafiksäkerhet präglar utvecklingen av våra trafikmiljöer
- Vid ombyggnad av gatumiljöer bevaras värdefull kulturmiljö samtidigt som gaturummen uppfyller moderna funktionskrav
- Gaturummen utformas med hänsyn till de kvalitéer som gröna rum ger
- Placering av gaturum som ger barriäreffekt i grönstråken ska undvikas
- Gatuträd och alléer bevaras och ges gynnsamma förhållanden för rötter, stammar och trädkronor
- Befintliga kvalitéer som stora och små landmärken, fondmotiv i gaturum och utsikter lyfts fram
- Stadens entréer utformas så att besökare får ett positivt första intryck av staden
- Entréerna till stadskärnan ska betona närheten till city

Så går vi vidare:

Arbete sker inom den ordinarie planprocessen.

Strategi 5: Livskraftig landsbygd med starka serviceorter

En hållbar landsbygdsutveckling innebär att människor bor och verkar på landsbygden och i våra serviceorter. Det är en utmaning att skapa lösningar som möjliggör detta utan att öka transportbehovet. Bredbandsuppkoppling underlättar för boende och verksamma på landsbygden att arbeta på distans och att delta i videokonferenser vilket minskar resbehovet. I stadens bredbandsstrategiska handlingsplan finns målet att hela Västerås skall vara anslutet till bredbandsinfrastruktur med hög kapacitet.

Boende och entreprenörskap på landsbygden främjas genom en väl utbyggd infrastruktur. Bebyggelse i serviceorter och i mindre orter och bebyggelsegrupper på landet ska planeras med hänsyn till målen om god mark- och resurshushållning, exempelvis behovet av utbyggnad av vägnät och möjligheter att cykla och åka kollektivt.

Landsvägen har sina speciella kännetecken med utgångspunkt i den slingrande vägen på landet. Tydliggörande av topografin och möjlighet till utblickar i landskapet har stor betydelse för trafikanternas upplevelse under resan. Genom flera av de mindre orterna går landsvägar som delar upp bebyggelsen. Här behöver barriäreffekten minskas genom medveten utformning av vägmiljön.

Det innebär att:

- Trygga och säkra gång- och cykelvägar finns till viktiga målpunkter inom samtliga serviceorter
- Trygga och säkra gång- och cykelvägar finns mellan våra serviceorter och staden
- Kollektivtrafiken till och inom serviceorterna är bekväm och snabb
- Möjligheten att kombinera cykel och bil med kollektivtrafik stärks genom tillgång till parkeringsplatser i anslutning till busshållplatser längs förortslinjerna

- Nya bebyggelsegrupper på landsbygden lokaliseras med hänsyn till möjligheterna att cykla och åka kollektivt
- Landsvägarnas karaktär och förutsättningar för upplevelserika resor bevaras utan att ge avkall på tillgänglighet och framkomlighet
- Inom serviceorterna ges vägar och gator en enhetlig ”tätortsmässig” utformning vilket stärker ortens identitet
- Placering och utformning av bullerdämpande åtgärder, t ex vallar och plank, studeras utifrån påverkan på landskapsbilden och utifrån påverkan på trafiksäkerheten

Så går vi vidare:
MerKoll, möjlighet att öppna upp skolskjutsar för linjetrafik.

Möjlighet att utöka kollektivtrafiken på förortslinjerna.

Strategi 6: Enkelt att gå och cykla

Cykeln har många fördelar. Den är flexibel och snabb, främjar en god hälsa och ger cyklisten chans till en upplevelse av omgivningen. Genom medveten planering och prioritering ska cykeln vara ett självklart val i Västerås. Cykelmedveten planering innebär att cykeln är konkurrenskraftig jämfört med bilen, både avseende reslängd, restid och upplevd standard.

Gångtrafik är ett viktigt komplement till övriga färdsätt, men också ett viktigt färdsätt i sig själv. På korta sträckor ska resor till fots vara det självklara alternativet i Västerås. Gångvägnätet ska kännetecknas av genhet, komfort och trygghet.

I Västerås är det enkelt att gå och cykla; till arbetet, skolan, handelsområden, rekreationsområden och andra besöksmål. Planeringen ska gynna gång- och cykeltrafik. Det innebär att planeringen ska utgå från den gående och cyklande människan, såväl när det gäller vägnätets utbredning som dess utformning.

Det innebär att:
- Alla målpunkter i Västerås ska vara anslutna till gång- och cykelvägnätet
- Cykelvägnätet är orienterbart och gent
- Förutsättningar skapas för fler gång- och cykelförbindelser förbi E18 och järnvägen
- Passager utformas så att cyklister och gående prioriteras
- Cyklister ges möjlighet till särskilt god framkomlighet på utvalda stråk utan att de gåendes upplevelse av trygghet påverkas
- Fasta hinder längs gång- och cykelvägnätet minimeras
- Det finns ett tryggt gång- och cykelvägnät med god belysning för dygnets mörka timmar
- Cykelservice (luftpumpar, verkstäder och andra typer av service) ska finnas spridda över hela Västerås på platser där många cyklister rör sig
- Cykelinfrastrukturen anpassas successivt till nya typer av cyklar, som lådcyklar och trehjuliga cyklar
- Cykelparkeringar med hög kvalitet ska finnas vid alla målpunkter och placeras närmare entrén än motsvarande bilparkering
- Kombinationen cykling och kollektivtrafik främjas genom bra cykelparkeringar vid större busshållplatser och på platser med långt gångavstånd till hållplatsen

- Drift och underhåll organiseras så att gående och cyklister känner sig gynnade året runt
- Vintercykling uppmuntras genom att huvudcykelstråken hålls snöfria. Hela gång- och cykelvägnätet ges hög prioritet vid snöröjning och halkbekämpning
- Gång- och cykeltrafik separeras från varandra där många gående och cyklister rör sig

Så går vi vidare:
Handlingsplan för ökad och säker gång- och cykeltrafik.

Strategi 7: Kollektivtrafiken som ryggrad

Med kollektivtrafiken kan vi enkelt och miljövänligt röra oss i staden och mellan stad och landsbygd, utan krav på egen bil. Med strategin ”Kollektivtrafiken som ryggrad” bygger vi ett hållbart samhälle med goda förutsättningar att resa kollektivt. Med attraktiv kollektivtrafik kommer ett ökat resenärsunderlag längs befintliga stråk. Det skapar i sin tur förutsättningar för ytterligare ökad turtäthet. Kollektivtrafiken ska utgöra ett attraktivt och självklart val för alla resenärer.

En kollektivtrafik med hög tillgänghet och god utformning är viktig för hela kommunens utveckling, såväl landsbygd som tätort. Ett attraktivt trafikutbud i kollektivtrafiken gynnar nyetablering av bostads- och verksamhetsområden i en växande stad samt ger goda förutsättningar för arbetspendling lokalt och regionalt. För besökare som kommer med tåg eller buss till Västerås utgör den lokala kollektivtrafiken ett viktigt alternativ för den fortsatta resan.

Det innebär att:
- Nya bostads- och verksamhetsområden i tätorten Västerås lokaliseras i anslutning till befintliga kollektivtrafikstråk eller i andra hand dit stråken kan förlängas
- Bebyggelsen planeras så att kollektivtrafiken vid behov kan förlängas genom området
- Kollektivtrafiken ska ha hög tillgänglighet och säkerhet med utgångspunkt från de nationella transportpolitiska målen
- Linjesträckningen görs så gen och rak som möjligt för kortare restid. ”Tänk spårväg – kör buss” ska prägla planeringen
- Utformningen av gatumiljöer längs kollektivtrafikstråken ska säkerställa att bussens körväg är framkomlig och bekväm
- Kompletterande kollektivtrafiklinjer skapar tillgänglighet för grupper med särskilda behov av närhet till hållplats
- Möjligheten att kombinera bil med kollektivtrafik stärks genom tillgång till infartsparkeringar i anslutning till hållplatser längs stadsbusslinjerna
- Kollektivtrafiken prioriteras före biltrafiken genom egna körfält, kantstenshållplatser med rak inkörning, trafiksignalprioritet etc
- Kollektivtrafiken på Mälaren utvecklas

Så går vi vidare:
Arbete sker inom den ordinarie planprocessen.

Det finns möjlighet att utöka kollektivtrafikutbudet inom stadslinjer, förortslinjer och servicelinjer.

Strategi 8: Tillgänglighet på lika villkor

Med tillgänglighet avses den lätthet med vilken medborgare och näringsliv kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av. Trafiksystemets främsta uppgift är att erbjuda tillgänglighet. Tillgänglighet skapas av bebyggelse och trafiksystem i samverkan. Samhällets målpunkter och mötesplatser ska vara tillgängliga för alla oavsett vilket trafikslag man väljer. Samtidigt måste tillgängligheten för varje trafikslag hållas på en nivå som inte förbrukar stadens övriga kvaliteter.

Huvudvägnätet i Västerås skapar tillgänglighet för bilister till viktiga målpunkter. Kapaciteten på viktiga trafikleder ska behållas. Olika hinder kan begränsa framkomligheten på en led men avgörande för kapaciteten på en trafikled är hur väl korsningarna på leden kan hantera trafikströmmarna. I Västerås finns flera exempel på korsningar som begränsar kapaciteten på viktiga leder. Dessa utreds och kartläggs i utredningen om över- och underkapacitet i gatunätet som en del av handlingsplanen för trafik. Denna utredning behöver också behandla tillgängligheten för gående, cyklister och kollektivtrafik i huvudvägnätet.

All stads- och trafikplanering ska utgå från dimensionerande grupper som barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Tillgänglighetsanpassning av den fysiska miljön för personer med funktionsnedsättning är av särskild betydelse, vilket också avspeglas i lagstiftningen. Trafikmiljön ska upplevas som trygg, trivsam och tillgänglig, utformad för alla.

Det innebär att:
- Gåendes, cyklisters och kollektivresenärers anspråk på tillgänglighet prioriteras
- Den fysiska miljön utformas så att personer med nedsatt rörelse- och/eller orienteringsförmåga kan ta del av samhällets service, varor och tjänster
- Gaturummet har en tydlig och självförklarande miljö[10] med kontrastmarkeringar och ledstråk till viktiga målpunkter.
- För gående och cyklister finns sammanhängande stråk med jämnt underlag, tillräcklig bredd samt bra belysning som inte bländar
- Säkra passager säkerställer tillgängligheten för gående till busshållplatser i anslutning till större leder
- Tydlig information finns för alla trafikantslag

Så går vi vidare:
Arbete sker inom den ordinarie planprocessen.

10) Med självförklarande miljö avses en gatuutformning där trafikanten naturligt väljer det beteende som gatan är anpassad för

Strategi 9: Trygghet och trafiksäkerhet

Trygghet handlar om trafikantens upplevelse av risk. Upplevd otrygghet kan utgöra ett hinder för individen att ta del av det som samhället erbjuder. I Västerås ska på sikt ingen hindras från att genomföra önskade resor eller aktiviteter på grund av otrygghet.

Trafiksäkerhet handlar om att minimera riskerna för trafikolyckor för alla olika trafikslag. Trafiksäkerhet påverkar vår upplevelse av trygghet och vår hälsa och är en förutsättning för att människor ska kunna ta del av samhället. Nollvisionen anger inriktningen på Västerås stads arbete med trafiksäkerhetsfrågor, ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken.

Trafikmiljön för oskyddade trafikanter ska vara trygg och säker. Genom satsningar på trafiksäkerhet och trygghet i det lokala vägnätet främjas barns och äldres rörelsefrihet och oberoende.

Det innebär att:

- Det finns ett tryggt och säkert gång- och cykelvägnät som leder till förskolor, skolor, idrottsanläggningar, lokala centrum, service- och vårdinrättningar
- Trafikmiljöerna i Västerås är överskådliga och uppmuntrar till samspel
- Gaturummets utformning ska ge trafikanterna signaler om hur de ska bete sig, t ex hastighetsanpassning
- Passager i gång- och cykelvägnätet utformas med hastighetssäkring
- Gång- och cykelvägnätet lokaliseras och utformas för ökad trygghet, dvs väl belyst och med omsorgsfullt vald och placerad växtlighet
- En god och förutsägbar friktion på vägytorna säkerställs genom medveten planering, anläggning och drift
- Driftinsatser längs gångvägnätet sommar- och vintertid utformas för att minimera risken för fallolyckor bland äldre
- Fasta hinder längs vägnätet minimeras
- Felande länkar i gång- och cykelvägnätet byggs bort
- Felande belysningslänkar i gång- och cykelvägnätet åtgärdas
- Staden ska medverka till ökad kunskap om trafikregler hos alla trafikantgrupper
- STRADA[11] används som stöd vid planering och till djupare analyser
- Gång- och cykeltrafik separeras från varandra där många gående och cyklister rör sig
- Medborgarna är delaktiga i trafikplaneringen, vilket bidrar till ökad upplevd trygghet och säkerhet

Så går vi vidare:

Handlingsplan för trafiksäkerhet förnyas år 2015.

Arbete sker inom den ordinarie planprocessen.

Strategi 10: Minskad miljö- och klimatpåverkan från trafiken

En tät stad och en trafikmiljö med människan i fokus är hållbar utifrån många aspekter. I kombination med bevarande och utveckling av stadens gröna ytor leder förtätningen till en ökad ekologisk hållbarhet. Minskad miljö- och klimatpåverkan från trafiken går hand i hand med trafikplanens övriga strategier. Att strategierna faktiskt tillämpas är en viktig förutsättning för att uppnå gällande klimat- och miljömål.

11) STRADA är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet. Systemet bygger på uppgifter från både polisen och sjukvården.

En konkret form av miljöpåverkan från trafiken är när mark tas i anspråk. Odlingsmarken i kommunen ska i första hand användas för biologisk produktion, detta framhålls i översiktsplanens strategi Hushålla med naturresurserna.

Klimatpåverkan från trafiken beror på två faktorer: Vad som stoppas in i systemet och hur systemet nyttjas. Klimatpåverkan beror alltså dels på vilka fordon och drivmedel som används, dels i vilken utsträckning dessa fordon används. Minskad klimatpåverkan uppnås genom att konsekvent, långsiktigt och i alla led prioritera gång, cykel och kollektivtrafik och att underlätta omställningen till biltrafik på en hållbar nivå.

Det innebär att:

- Trafikplanens strategier 1-9 tillämpas
- Värdefull jordbruksmark används inte för trafikändamål
- Klimatkonsekvensbeskrivningar upprättas för planer och investeringar som innebär byggande av ny infrastruktur
- De bilresor som är nödvändiga görs så resurseffektivt som möjligt
- Staden främjar möjligheten att tanka eller ladda alternativa bränslen med mindre klimat- och miljöpåverkan
- Staden deltar i samarbeten för att öka användandet av elbilar
- Staden verkar för en ökad förekomst av bilpooler

Så går vi vidare:

En handlingsplan för fossilfria fordon tas fram. Den ska bland annat behandla utökade möjligheter till laddning av elfordon såsom elbilar, elmopeder och elcyklar.

Ett åtgärdsprogram mot buller har tagits fram. Genom åtgärdsprogrammet skall bullerstörningarna minskas för kommunens invånare.

Genom en handlingsplan för utomhusluft skall luftmiljön förbättras.

Klimatprogrammets åtgärdspaket genomförs.

Aktiviteterna i Vattenplanen genomförs.

Trafiken är den största källan till buller, luftföroreningar och dagvattenföroreningar i Västerås. De luftföroreningar och bullerstörningar som trafiken ger upphov till inverkar på hälsan. Luftföroreningar i staden leder till livstidsförkortning för stadens invånare, buller kan leda till stress och sömnproblem. Genom prioritering av hållbara färdsätt gynnas lokalmiljön: Bullernivåerna sänks och utsläpp av luftföroreningar och dagvattenföroreningar minskar.

Konsekvenser

Trafikplanens strategier och övergripande mål bedöms öka möjligheterna till uppfyllelse av de visioner och mål som slagits fast i Vision 2026, ÖP 2026 samt miljöprogrammet. Trafikplanen bedöms bidra till måluppfyllelse även i andra planer, som Handlingsplan för ökat cyklande, Handlingsplan för trafiksäkerhet samt Vattenplan.

Vidare bedöms jämställdheten i trafiken öka som en följd av att trafikplanen gynnar en balans mellan samtliga transportsätt. Planen har en positiv effekt på belastningen av föroreningar i dagvatten och en positiv effekt på luftmiljön.

Trafikplanen bidrar i begränsad utsträckning till uppfyllelse av målet om minskade utsläpp av växthusgaser. Redan i klimatprogrammet konstateras att trafiken är den sektor där utmaningarna är störst. Trafiken beräknas stå för knappt 2 % av minskningen fram till 2020 med de planer som beslutats fram till 2010. Det är svårt att hitta ytterligare strategier på kommunal nivå som snabbt och kraftigt minskar utsläppen av växthusgaser från trafiken.

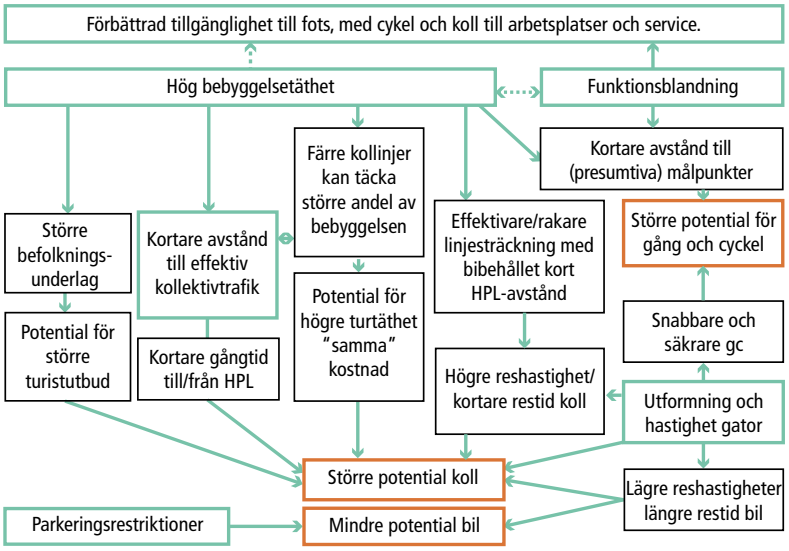
Vad händer om…	Minskning av biltrafikarbetet[12]	Procentuell minskning
antalet cykelresor ökar med 20 % på bekostnad av bilen?	33 000 km	1 %
antalet cykelresor ökar med 50 % på bekostnad av bilen?	82 000 km	3 %
antalet cykelresor fördubblas på bekostnad av bilen?	163 000 km	5 %
10 % av bilresorna under 5 km görs med cykel?	23 000 km	<1 %
25 % av bilresorna under 5 km görs med cykel?	57 000 km	2 %
antalet bussresor ökar med 50 % på bekostnad av bilen?	131 000 km	4 %
antalet bussresor ökar med 75 % på bekostnad av bilen?	196 000 km	6 %
antalet bussresor fördubblas på bekostnad av bilen?	261 000 km	9 %
10 % av bilresorna med city som målpunkt görs med buss?	36 000 km	1 %
25 % av bilresorna med city som målpunkt görs med buss?	89 000 km	3 %

Tabellen syftar till att illustrera att även till synes stora förändringar i resandet med cykel och buss får relativt liten påverkan på det totala resandet med bil[13] (och indirekt på utsläppen av växthusgaser). Det beror på att cyklingen och bussresandet idag står för så liten del av den totala resta sträckan. Tabellen baseras på den senaste kommuntäckande resvaneundersökningen som genomfördes i april-maj 2011.

Effektsamband – allt hänger ihop

Trafikplaneringen kan liknas vid en kedja. För att kedjan ska hänga ihop måste alla länkar vara starka. De beslut som fattas måste leda i hållbar riktning – varje gång. Det behövs ett paradigmskifte i trafikplaneringen, från rörlighet till tillgänglighet[14].

Illustrationen visar några av de effektsamband som hållbar trafikplanering bygger på. Exempelvis leder en högre bebyggelsetäthet till att kollektivtrafiklinjerna täcker in ett större antal invånare. Detta ger potential för fler bussturer, vilket i sin tur ökar kollektivtrafikens attraktivitet.



Effektkedjor – hur allt hänger ihop – för de studerade åtgärderna (gröna ramar) mot målen (röda ramar). Koll = Kollektivtrafik, HPL = Hållplats, gc = Gång och cykelvägnät Illustration från Klimat 2030 – Planeringsåtgärder för minskat bilresande i städer. Åtgärdsomfattning för att klimatmålen ska nås. WSP Analys och Strategi (2013)

12) Det totala antalet resta kilometer med bil

13) Västeråsarna åker tillsammans 3,1 miljoner personkilometer i bil varje dag.

14) Åkerman et al. 2007, Tvågradersmålet i sikte? Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050. Naturvårdsverket, rapport 5754

Målkonflikter

Målkonflikter förekommer på många plan i trafikplaneringen. Exempelvis kan mål om ökad framkomlighet för busstrafiken stå i konflikt med mål om minskade bullernivåer längs huvudgator där busstrafiken går. Prioritering av gång- och cykeltrafik i passager motverkar framkomligheten för godstrafik och målet att minska växthusgasutsläppen från trafiken står i konflikt med stadens ambition att öka kapaciteten i regionala vägnätet.

I många fall finns inget sätt att tillfredsställa alla viljor och önskningar. Ibland behöver kompromisser komma till stånd, ibland måste någon kvalitet väljas på de andras bekostnad. Målkonflikterna får således övervägas och avgöras från fall till fall. Prioriteringsordningen (gång, cykel, kollektivtrafik, bil) ska vara ett stöd i detta arbete.

Trafikplanen innehåller mål och strategier som, om de tillämpas, kan leda till en tätare stad, där cykeltrafik och kollektivtrafik görs mer attraktiva relativt bilen. Samtidigt pågår inom Västerås stad arbete med ett stort antal planer som leder till kraftigt ökad vägkapacitet. En stor del av investeringsbudgeten för de kommande åren satsas på stora trafikinvesteringar i externa lägen, som Västerleden/Järnbruksgatan, trafikplats Anundshög, vägen till södra Kärrbolandet och den framtida Söderleden. I tekniska nämndens strategiska investeringsbudget uppskattas ungefär 75 % av budgeterade medel för trafikinvesteringar under perioden 2014-2017 tillfalla biltrafiken. Om framkomligheten för biltrafiken ständigt ökar, kommer satsningarna på cykel och kollektivtrafik inte att ge önskvärd ”ränta” i form av fler cyklister och bussresenärer.

Hållbarhetsfyran

Som ett led i att utvärdera planer i ett tidigt skede, arbetar staden med Hållbarhetsfyran. Här bedöms planens innehåll utifrån de fyra hållbarhetsaspekterna, ekonomisk, ekologisk, social och kulturell hållbarhet. Hållbarhetsfyran revideras med extra fokus på klimatfrågor. På så sätt blir det tydligt vilka planer som kan leda till minskad respektive ökad klimatpåverkan.

Genomförande

Trafikplanens strategidel följs upp med en samlande handlingsplan för trafiken. Handlingsplanen utgår från det övergripande målet för trafiken och från trafikplanens tio strategier. Arbetet baseras på de handlingsplaner som redan finns framtagna inom trafikområdet. Tekniska nämnden föreslås få ansvar för framtagande och beslut om handlingsplan för trafiken. Arbetet föreslås genomföras i en förvaltningsövergripande arbetsgrupp på samma sätt som för strategidelen.

Det övergripande målet för trafiken följs upp vart femte år i samband med genomförandet av resvaneundersökning. Regelbundna resvaneundersökningar är en förutsättning för att kunna mäta måluppfyllelse. Tekniska nämnden föreslås få ansvar för denna uppföljning.

Metod för uppföljning av de tio strategierna föreslås tas fram inom handlingsplanen för trafiken. Uppföljningen ska säkerställa att strategierna får genomslag i den kommunala planeringen.

Människors sätt att transportera sig förväntas förändras och därför bör denna trafikplan revideras löpande för att välkomna de nya lösningar för miljövänliga transporter som tas fram under perioden. Vid revisioner ska utvecklingen i regionen stöttas. Omvärldsbevakning av detta område är av största vikt.

Trender och tendenser

Trafiken och samhället lever i symbios. Samhällets utveckling påverkar trafiken och tvärtom. Därmed går det inte att planera för transporter utan att ta hänsyn till de förutsättningar som miljön och samhället ger.

Vi reser oftare och längre

Sedan 1960-talet har transportarbetet (den sammanlagda sträckan av alla fordonstransporter inom Sverige) nästan fördubblats. Idag reser varje svensk i genomsnitt 43 km per dag. 64 % av sträckan avverkas med personbil medan gång, cykel och moped står för blygsamma 4 % av den resta sträckan[15]. I och med förbättrade kommunikationer blir vi villiga att resa längre till arbete, fritidsaktiviteter och inköp. Nationellt spås en fortsatt ökning av resandet med både bil, flyg och tåg.

Vägarnas kapacitet sätter gränser

Bilen har många fördelar, den är snabb, bekväm och ger individen stor frihet. Men när tillräckligt många använder bil försvinner många av bilens fördelar. Många bilar med samma anspråk på framkomlighet leder till trängsel. Forskningen visar att det inte går att bygga bort trängsel med ny väginfrastruktur[16]. Fenomenet kallas ”inducerad trafik” och innebär att ökad vägkapacitet skapar ny trafik. Genom att öka kapaciteten och framkomligheten för biltrafiken minskar även den relativa attraktiviteten för cykling och kollektivtrafik, vilket påverkar möjligheterna att nå ökad hållbarhet. Skillnaden mellan utsläppen från en bil i kö eller utan kö är liten i jämförelse med att bilresor istället görs med kollektivtrafik eller cykel.

Oljetillgång och oljepriser

Oljan är en ändlig resurs. Peak oil, eller oljeproduktionstoppen, är den tidpunkt då den totala produktionen av råolja når sitt maximum. Därefter kommer utvinningen av olja att minska tills den hanterbara råoljan tagit slut. När utbudet av olja minskar kommer oljepriserna att öka. Dyrare olja kommer att påverka samhället på många sätt, t ex livsmedelsproduktion, privatbilism och transporter av gods[17]. Buden om när peak oil ska inträffa är många. För transportsystemet på lång sikt är det dock inte så viktigt om den inträffar år 2015 eller 2030. Tidshorisonten är ändå kort, med tanke på att transportsektorn är den sektor där det är svårast att hitta alternativ till fossila bränslen. Av de fordon som säljs idag drivs över 90 % av fossila bränslen. Användningen av ickekonventionella källor till olja (tjärsand, oljeskiffer, djuphavskällor och olja från Arktis) kommer inte att förhindra att vi når ”peak oil”. Det kommer bara att fördröja det med några år samtidigt som världen blir ännu mer beroende av olja.

15) Trafikanalys, 2012, RVU Sverige – den nationella resvaneundersökningen 2011-2012

16) Smidfelt Rosqvist & Nordlund, 2011, Inducerad trafikefterfrågan – hjälp att hantera fenomenet i planering av trafiksystemet

17) Kunstler, James Howard, 2005, The long emergency, Atlantic Books

Nya tekniska lösningar

Det finns idag stora förhoppningar på att ny teknik ska lösa många av transportsektorns problem, till exempel när det gäller utsläpp och energieffektivitet. Snålare motorer och alternativa bränslen gör att nya bilars klimatpåverkan har stor potential att minska framöver. Detta kräver dock att bilköparna i mycket större utsträckning än idag väljer lågutsläppande miljöbilar framför större och törstigare bilar. Av de nyregistrerade bilarna i Västerås 2012 är 55 % fossilbränsledrivna bilar som släpper ut mer än 120 gram koldioxid per kilometer. Övriga 45 % av de nyregistrerade bilarna i Västerås är miljöbilar, men bara en av tio nya miljöbilar drivs med alternativa bränslen. Totalt drivs 6 % av personbilarna i Västerås med alternativa bränslen. Andelen tunga/starka bilar i fordonsparken ökar. Eftersom en genomsnittlig personbil används i mellan 15 och 20 år, kommer en del av de tunga och törstiga bilar som säljs idag troligen att finnas i trafik ända in på 2030-talet.

De tekniska landvinningarna ger många positiva effekter på klimat och luftkvalitet. Med en elbil som drivs på förnybar el blir utsläppen från själva resan i stort sett noll. Med effektivare motorer minskar förbrukningen av både fossila och förnybara bränslen. Utifrån enbart ett klimat- och privatekonomiskt perspektiv minskar alltså motiven till att dra ner på bilåkandet. Det återstår dock många andra problem med biltrafiken. Såväl vid tillverkning som vid kvittblivning har elbilen större miljöpåverkan än bensinbilen. Det är framför allt batterierna som står för en stor miljöbelastning. Vidare tar bilen stor plats i gaturummet, bidrar till bullerproblematik, virvlar upp partiklar och stoft och minskar möjligheterna till vardagsmotion.

Utvecklingen på fordonsfronten går hela tiden framåt. Nya typer av fordon introduceras kontinuerligt, till exempel elmopeder, lastcyklar, zoom (fyrhjuliga elfordon lämpliga för människor med funktionsnedsättning) och velomobiler. En del nya fordon ställer nya krav på stödjande infrastruktur som parkeringsplatser och laddplatser.

Miljöbilar

Med miljöbil avses här den miljöbilsdefinition som gällde fram till 31 december 2012, dvs med en övre gräns för koldioxidutsläpp på 120 g/km. Från och med 1 januari 2013 gäller en ny nationell miljöbilsdefinition som förutom utsläppsnivån även baseras på bilens vikt. De skärpta reglerna får stor effekt på miljöbilsandelen. I och med den nya definitionen minskade andelen nyregistrerade miljöbilar i Västmanland från 38 % under jan-mars 2012 till 6 % under jan-mars 2013.

Nationella och internationella styrmedel

Styrmedel formar samhället genom att uppmuntra eller förhindra beteenden. Ekonomiska styrmedel är effektiva när det gäller att påverka livsmönster. Exempel på ekonomiska styrmedel är reseavdrag för arbetsresor, subventionerad parkering vid arbetsplatsen, miljöbilspremier, skattelättnader vid val av miljöbil som förmånsbil samt möjligheten för arbetsgivare att subventionera olika former av friskvård. I dagsläget är det tillåtet för en arbetsgivare att ge medarbetare ett ekonomiskt bidrag för att cykla på motionscykel på gymmet, men inte för att samma medarbetare ska cykla till jobbet.

Många styrmedel är nationella, men även kommunen har tillgång till viktiga styrmedel. Parkeringsavgifter är ett starkt men kontroversiellt kommunalt styrmedel. Kommunen styr också tillgången till parkeringsplatser genom parkeringsnormer, som anger minimiantalet cykel- och bilparkeringsplatser per lägenhet eller besökare vid exploatering.

En ny syn på inköpsresor

Under de senaste decennierna har externhandel ökat kraftigt i Västerås. Nio av tio inköpsresor till våra externa handelsetableringar görs med bil. Vid inköp av tunga och skrymmande varor är bilen ett bekvämt transportsätt, men faktum är att bara 12 % av kunderna vid köpcentra i bilorienterade lägen handlar så mycket att det krävs bil för att ta sig därifrån[18]. Det är alltså andra faktorer som gör att kunderna väljer bil, t ex långa avstånd och god tillgång till gratis parkering. Vid inköpsresor till Västerås city står bilen för fyra av tio resor. Här finns andra konkurrensfördelar, t ex geografisk närhet till många bostäder och arbetsplatser samt god tillgång till kollektivtrafik och cykelvägar.

I en undersökning i Växjö centrum[19] handlade bilisterna för i genomsnitt 290 kr per person, cyklisterna handlade för 260 kr per person medan de som besökte centrum med buss handlade för 248 kr. Skillnaden mellan färdsättens köpkraft är inte så stor, särskilt inte om färdsättens utrymmesbehov tas med i beräkningen. I Eskilstuna[20] står de hållbara färdsätten för tre fjärdedelar av citys omsättning. Den största ökningen av omsättning i city bedöms i Eskilstuna kunna uppnås genom att ytterligare underlätta för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer att besöka city.

Folkhälsan

Ordet hälsa innebär upplevelsen av välbefinnande och förmågan till handling. Människokroppen har sett likadan ut de senaste 25 000 åren och har samma behov nu som då, behov av samvaro, trygghet, mat, dryck, rörelse och sysselsättning. Det som ändrats är våra levnadsvillkor och vår livsstil. Sveriges befolkning rör sig allt mindre och väger allt mer. Den vardagsmotion som transportsystemet erbjuder är svårslagen i fråga om enkelhet. Promenader och cykling är billiga, tidseffektiva sätt att försäkra sig om en friskare framtid. Även bussen är en hälsofrämjare. En person som åker kollektivt till jobbet rör sig i genomsnitt fyra gånger så mycket som en bilpendlare[21].

De luftföroreningar och bullerstörningar som trafiken ger upphov till inverkar också på hälsan. Luftföroreningar i staden leder till livstidsförkortning för invånarna. Buller kan leda till stress och sömnproblem. Genom att minska motorfordonstrafiken vinns många segrar för folkhälsan.

Jämställdheten

Jämställdhet avser förhållanden som rör kvinnor och män. Transportsystemet är ojämställt. Män pendlar längre än kvinnor, vilket ger män tillgång till större arbetsmarknadsregioner. Män står för dubbelt så mycket bilkörning som kvinnor, medan kvinnor är i majoritet på bussen och bland fotgängarna. Nästan tre fjärdedelar av personbilarna ägs av män. Sammantaget kan sägas att kvinnors resande ger upphov till betydligt mindre klimatpåverkan än männens. Om män skulle resa på samma sätt som kvinnor gör, skulle klimatpåverkan från transporter minska med en tredjedel.

Den dagliga tiden som spenderas på resor är densamma för kvinnor och män. Det innebär att medelhastigheten, eller ”effektiviteten”, i transportsystemet är lägre för kvinnor än för män. För att ge båda könen samma möjligheter att kombinera arbete med familjeliv och fritid krävs att transportsystemet görs mer jämställt. Därför är jämställdhet också ett av hänsynsmålen i den nationella transportpolitiken.

Mobility management - Att påverka resan innan den börjat

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. För individen innebär varje dag nya valmöjligheter. När dagens första resa sker med bil, är sannolikheten stor att man fortsätter att köra hela dagen. Att byta färdmedel till buss eller cykel är inte ett val man gör en gång. Det är ett val som måste upprepas varje dag. En av de största utmaningarna med mobility management är just detta: Att varje dag innebär nya resbeslut. Det hållbara valet underlättas av ett trafiksystem som är rikt på valmöjligheter.

18) Trivector Traffic AB, 2011, Hållbara besöksresor till köpcentra – förslag på strategier i Skåne, Forskningsprojekt vid fyra skånska köpcentra. Rapport 2011:111

19) HUI, AB Handelns Utredningsinstitut, 2010, Konsumentundersökning - Cyklisternas betydelse för handeln i Växjö centrum, Växjö kommun

20) Atkins, 2013, Trafikantgruppers betydelse för handeln i Eskilstuna stadskärna, Eskilstuna kommun

21) Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande, SOU 2003:67

Regionernas storlek ökar

Under de senaste tjugofem åren har antalet lokala arbetsmarknadsregioner i landet minskat från 126 till 75 stycken, medan storleken på regionerna ökat. I storstadsområdena har förändringen gått snabbast. Främsta orsaken är effektiviseringen av transportsystemet, som möjliggjort en ökad arbetspendling. För samtidigt som arbetsmarknadsregionerna blir större och pendlingssträckorna ökar, ligger den genomsnittliga restiden kvar på samma nivå som den gjort under de senaste decennierna, ca 80 minuter per person och dag. Detta stöder att det är restiden som avgör hur långt man är beredd att pendla, och inte sträckan. Med ännu effektivare kommunikationer via t ex snabbare järnvägsförbindelser, kan Västerås i framtiden komma att ingå i en och samma arbetsmarknadsregion som Stockholm och övriga Mälardalen.

Flyttmönstret har förändrats, vi är allt mindre benägna att byta stad och pendlar istället allt mer. Bättre jobb och högre lön är de faktorer som framför allt ökar västeråsarnas vilja att pendla längre. Även bättre kollektivtrafik är en faktor som påverkar acceptansen för en längre restid. Idag har över 50 % av västeråsarna kortare än 15 minuters restid till arbetet. Bara en tiondel pendlar längre än en timme.

Den digitala revolutionen

Allt större del av våra vardagsliv tillbringar vi uppkopplade. De flesta har svårt att tänka sig ett samhälle utan e-post och mobiltelefoni. Nyhetssajter på webben och sociala medier ger oss obegränsat med information medan nedladdningsbara filmer och strömmad TV ger förströelse. Informations- och kommunikationsteknologin kommer att spela en viktig roll och anses ha en stor potential när det gäller effektivare transporter, smartare godslogistik, trafikinformation och resfria möten. Det finns dock ännu inga tecken på att vårt resande minskar och ersätts med virtuellt resande. Kanske är det till och med så att de ökade kontaktytorna människor emellan genererar ännu mer resande?

Distansarbete

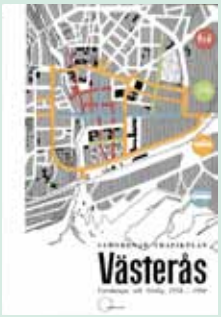
Distansarbete förs ofta fram som ett sätt att minska klimatbelastningen från arbetsresor. Idag är det 7 % av svenska arbetstagare som arbetar på distans minst en dag i veckan. Om medarbetaren i normala fall kör bil till jobbet och får möjlighet att arbeta på distans en dag i veckan minskar utsläppen från arbetsresor med 20 %. Det är dock inte säkert att ökade möjligheter till distansarbete ger samma effekter i stor skala. Genom möjligheten till att arbeta på distans en eller ett par dagar i veckan kan medarbetaren accepterar längre pendlingssträcka de dagar hen väl reser.

Trafiken i Västerås – Nuläge

Transportsystemet i Västerås har historiskt utvecklats på många fronter. Varje tidsepok har satt tydliga avtryck i utformningen av infrastrukturen. En utvecklingsriktning har inneburit utbyggnad av ett ändamålsenligt bilvägnät, gott om parkeringsplatser och en växande externhandel. En annan utvecklingsinriktning har gett oss ett av landets bästa cykelvägnät, nya stadsdelar i centrala lägen och ett stadigt ökande bussresande.

Gatunätet i staden är väl utbyggt. Stora delar av dygnet är trafiksystemets kapacitet tillräcklig eller till och med överdimensionerad. Ett flertal stora infrastrukturprojekt finns planerade under de kommande åren. E18 förbinds med Hackstaområdet via Västerleden och Söderleden. Vid anslutningen mellan Västerleden och E18 byggs ett s k truck-stop, med service och övernattningsmöjligheter. Västerleden byggs ut norr om E18 genom Erikslund till Norrleden. På sikt kan en Söderled byggas ner till Tidövägen. Härigenom fullbordas ringleden runt staden.

Västerås tätort växer huvudsakligen genom förtätning och komplettering inom den redan byggda staden, men även genom att nya områden tas i anspråk. Också i serviceorter och på landsbygden tillkommer ny bebyggelse. De olika utbyggnadsstrategierna skapar effekter för trafiken. Utmaningen är densamma för all tillkommande bebyggelse: Att stävja ökningen av biltrafik genom att tillhandahålla attraktiv kollektivtrafik och goda möjligheter att gå och cykla. Utmaningen är särskilt stor när ny mark tas i anspråk för bebyggelse. Exempel från översiktsplanen är Sätra, Erikslund och Johannisberg. Dessa utbyggnadsområden är stora till ytan och kommer att inrymma många bostäder och verksamheter. En stor utmaning är att skapa en koppling mellan området och övriga staden som gör det naturligt att välja att cykla eller åka kollektivt trots relativt långa avstånd. Detta försvåras av den goda framkomligheten för biltrafik i Västerås, som ytterligare förbättras genom färdigställandet av den yttre ringleden.



En historisk tillbakablick
1960 års trafikplan är framsynt. Här beskrivs city som ”Gångstad”, idéerna om en Cityring lyfts fram som ett sätt att avlasta city från biltrafik. Busstrafiken har en nyckelroll i att utnyttja kapaciteten i vägnätet på ett klokt sätt. Man talar även om problematiken med bilarnas utrymmeskrav jämfört med cyklarna.

Bebyggelseutveckling och trafik

Från småstad till industristad

Efter andra världskriget växte Västerås snabbt. Mellan åren 1951 och 1975 byggdes drygt 33000 bostäder och nya stadsdelar växte fram. Nya stadsbyggnads- och trafikplaneringsideal fick genomslag.

Ett välfungerande transportsystem

Västerås har sedan 1950-talet legat långt framme i fråga om planering och utbyggnad av ett väl fungerande transportsystem. I regionplan för Västerås-bygden från 1965 kan vi läsa:

”Den högsta standarden kräver leder för genomfarts- och fjärrtrafik, som föreslås få ett begränsat antal helst planskilda anslutningspunkter och breda skyddszoner mot angränsande bebyggelse. Sådana leder är t ex nya E18, nuvarande E18, Surahammarsvägen och Salavägen.

Även primärleder för lokaltrafiken bör ges en hög standard för att ge snabb trafikavveckling och hög kapacitet. Några av dessa leder bör ha dubbla körbanor och planskilda eller signalmässigt samordnade korsvägar. Sådana primärleder är t ex Cityringen, Norrleden, Köpingsvägen och Sjöhagsvägen."

Dagens gatu- och vägnät är till stora delar präglat av 60-talets planeringsnormer med god framkomlighet, hög trafiksäkerhet och separerade trafiksystem. Gatunätet dimensionerades för en stor befolkningstillväxt, där prognoserna låg på 200 000 invånare i Västerås år 2000. Detta har medfört att delar av vårt gatunät är överdimensionerat med bredare gator och fler körfält än vad som behövs för god framkomlighet.

Gatunätet har genom sin storskalighet kommit att dominera stora delar av stadsbygden och ger inte signaler om var i staden vi befinner oss.

Trafikseparering för trygghet och ordning

Att skapa trafiksäkra miljöer genom att skilja olika trafikslag har varit en planeringsidé sedan 1920-talet. Under 1940-talet genomfördes de första stadsplanerna med denna tanke som riktmärke. Den tilltagande trafiken blev under 1950-talet ett alltmer påtagligt problem i städerna. Varutransporter, personbilar, cyklister och gående trängdes i en farlig gemenskap i gatunätet. Den ökade hastigheten förvärrade också olycksstatistiken. I slutet av 1950-talet visade skrämmande statistik att tre barn dog varje vecka i trafiken i Sverige, och att 2 000 barn skadades varje år. Trafikforskare och trafikplanerare förespråkade planering för en bättre trafiksäkerhet som skulle minska antalet olyckor.

I den trafikdifferentierade stadsdelen delades gatunätet upp efter trafikslag och hastighetsnivå. Vissa gator var transportkorridorer för snabb genomfartstrafik och tunga transporter, medan andra blev lugna entrégator. En trafikhierarki organiserades. Man rörde sig från snabba fjärrleder och primärleder med planskilda infarter över sekundärleder och matargator till angöringsgator och parkeringsytor. Till slut flyttade man sig längs gångstråk genom bostadsområdet till den egna bostaden.

Genom trafikseparering skapades en bilfri bostadsmiljö, men resultatet blev att gångtrafikanter fick ta sig mellan de olika gatusystemen i tunnlar eller broövergångar. Stora områden togs också i anspråk för parkeringsytor och parkeringsdäck.

Grannskapsplanering

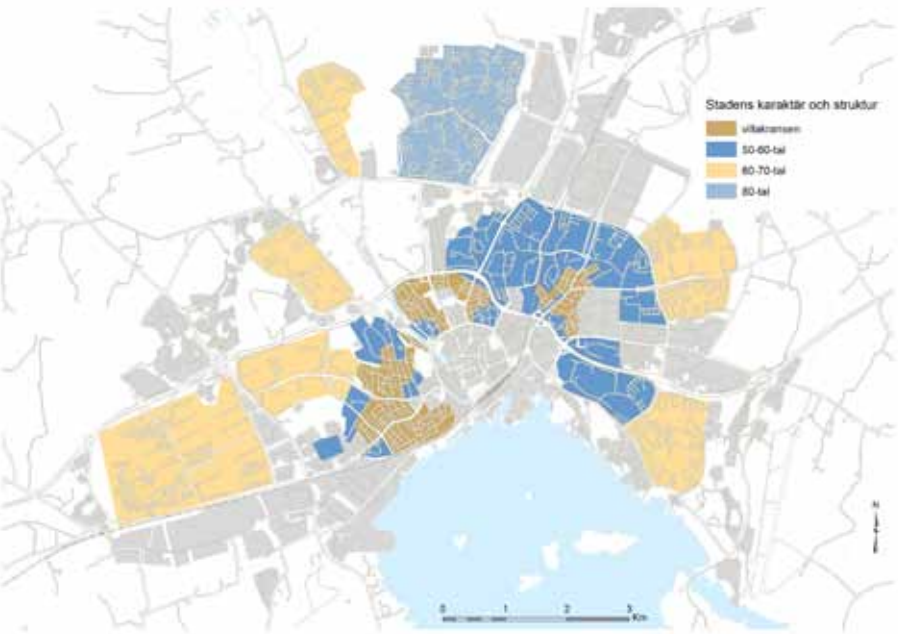
En bärande idé för stadsplaneringen under den senare halvan av 1900-talet är grannskapsenheten. I grannskapsenheten skall allt för det dagliga livet finnas inkluderande butiker, skolor, kyrkor, parker med mera. Staden växer genom att grannskapsenhet läggs till grannskapsenhet.

Funktionsuppdelning

Industrialismens rationalitet och effektivitet slog igenom i stadsplaneringen. Renodlade områden för bostäder, industri, service, köpcentra och så vidare infördes. Funktionsuppdelningen karaktäriserar de nya stadsdelarna. Avsikten var att skapa en god miljö utan störande snabb eller tung trafik och utan buller från fabriker. Resultatet blev en öppen stadsbild. De olika funktionerna arbete, bostad, centrum, rekreation och trafik skapade en sorts rumslighet och ibland också rumsupplösning.

Stadens karaktär och struktur

Den som rör sig i Västerås tätort upplever hur stadens karaktär förändras. Man kan följa stadens årsringar och de för tiden rådande stadsplaneringsidealen. Det finns en karaktärsgräns mellan den sammanhängande staden och stadsdelar i ytterområdena. Avgörande för karaktären är vägnätets utformning tillsammans med bebyggelsens karaktär och relation till gaturummet.



Kartan illustrerar beskrivningen av stadens karaktär och struktur och hur nya stadsdelar, präglade av tidens stadsbyggnadsideal, växte fram under andra halvan av 1900-talet.

Inom ”villakransen”, det trädgårdsband av villabebyggelse från olika epoker som skiljer stadens centrala delar från omgivande hyreshusbebyggelse, dominerar grönskan i höjd och volym över husen, vilket präglar upplevelsen när man rör sig i områdena. Vägarna är oftast anpassade till terrängen och har genomsilande trafik. Inom vissa områden har trafiksanering, med avstängning av gator, genomförts under de senaste tjugo åren. Exempel på områden inom villakransen är Blåsbo och Kristiansborg.

Utanför villakransen vidtar 50-talets och det tidiga 60-talets krans av hyreshusområden. Bebyggelsen utgör små grannskapsenheter, oftast anpassade till terrängen. Gatunätets struktur domineras av gator med genomsilande trafik. Exempel på bostadsområden från den tiden är Skallberget, Malmaberg, Klockartorpet och Gideonsberg.

De bostadsområden som kom till under 60- och 70-talen är mer storskaliga grannskapsenheter. De ligger i stadens utkant i större enklaver skilda från den sammanhängande staden. Terrängen är oftast platt då områdena byggts på åkermark. Grönområden, industriområden och vägnät skiljer områdena från den sammanhängande staden. Här finns ofta en konsekvent genomförd trafikdifferentiering med utifrånmatning från en omgivande trafikled ner till de enskilda kvarterens entrégator. Här finns gång- och cykelvägar i parkstråken, avskilda från biltrafiknätet. Exempel på denna typ av områden är Skälby, Bäckby, Råby, Vallby, Rönnby, Branthovda och Bjurhovda.

Mot slutet av 70-talet och under 80-talet uppstod en reaktion mot dessa storskaliga områden. Upplevelser blir viktiga – man planerar krokiga gator men trafikseparering och funktionsuppdelning finns kvar. Önsta-Gryta är en provkarta på byggnadsskicket under 80-talet. Bebyggelsen är nästan till oöverskådlighet varierad, både byggnadstyper och gatunätet varierar i karaktär område för område. Naturmarken är i stor utsträckning sparad och är en tillgång för området men försvårar samtidigt orienteringen inom området.

Idag präglas planeringen mer av stadsmässighet. Funktionsblandning eftersträvas. Den strikta trafikdifferentieringen har övergivits och gatunätet utformas för genomsilande trafik. Upplevelsen av gaturummet är viktig.

Västeråsarnas resvanor

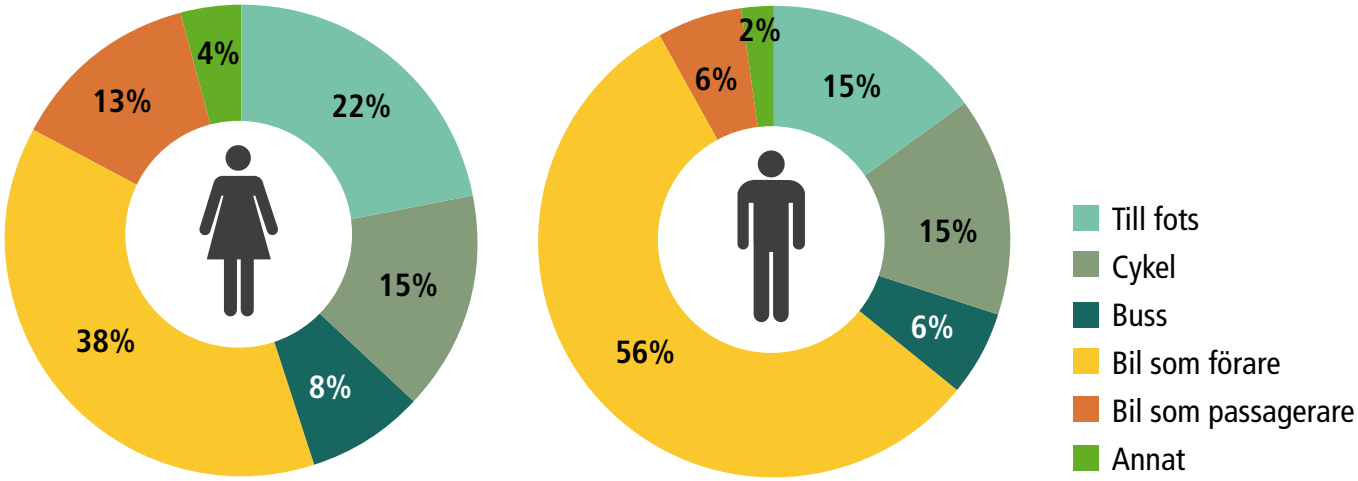
Boende i Västerås kommun mellan 16 och 84 år gör totalt ca 330 000 resor på en dag. Denna siffra avser privatpersoners resande, dvs exklusive yrkestrafik, besökande och genomresande. Västeråsarna gör ca 2,9 resor per person och dag. Flest resor gör förvärvsarbetande i åldersgruppen 25-44 år.

Den typiska västeråscyklisten är i åldern 25-44 år. Hen har körkort och tillgång till bil, är högutbildad och förvärvsarbetande. Den typiska västeråsbilisten är en man i åldern 18-85 år – ingen åldersgrupp sticker ut – som har gymnasieutbildning, förvärvsarbetar och bor i radhus eller villa. Han har tillgång till cykel men inget busskort. Den typiska bussresenären är en kvinna, antingen under 25 år eller 65+. Hon har tillgång till cykel, men varken körkort eller bil och hon bor i hyreslägenhet i västra delen av tätorten.

Bilen är det dominerande färdsättet i Västerås, både sett till antal resor och till sammanlagd reslängd. I figuren nedan syns färdsättsfördelningen för män och kvinnor. Kategorin ”annat” omfattar främst tåg men även båt, taxi och moped.

Män använder bil i större utsträckning än kvinnor, medan kvinnor åker kollektivt och går till fots i större utsträckning än män. Cykling är det mest jämställda färdsättet. Den höga andelen bilresor för män kan delvis förklaras med att män gör längre resor än kvinnor, män reser i genomsnitt knappt fem mil per dag medan kvinnorna reser tre mil per dag.

Vid korta resor (upp till 2 km) är andelen gående och cyklister hög, 75 %, medan en fjärdedel av resorna under 2 km görs med bil. På avstånd mellan



2 och 5 km görs drygt hälften av alla resor med bil, och med ökande avstånd kommer bilen att dominera kraftigt. Av västeråsarnas totala persontransportarbete (det sammanlagda antalet resta kilometer under en dag) görs ungefär tre fjärdedelar med bil.

Tre av tio av västeråsarnas resor är arbetsresor, och ytterligare tre av tio resor avser fritidsaktiviteter eller ärenden som restaurangbesök, vård eller andra serviceärenden. 15 % av resorna är inköpsresor och en av tio resor görs för att skjutsa eller hämta någon.

Inköpsresor är en ärendekategori som är kraftigt bildominerad. Nio av tio inköpsresor till Erikslund och Hälla görs med bil. Inköpsresor till city görs med bil i mindre utsträckning. Resvaneundersökningen från 2011 visar att fyra av tio inköpresor till city görs med bil, medan sex av tio väljer att gå, cykla eller åka kollektivt. Handelns egna konsumentundersökningar från 2010 och 2012 visar att 55 % av västeråsarna och sju av tio besökare som kommer från andra kommuner tar bil till Västerås city. Skillnaden mellan resultaten kan förklaras av skillnader i undersökningsmetod. Klart är att bilen är ett viktigt färdmedel för många som gör inköp i Västerås. Det är en hög andel som går till fots för att göra inköp i city. Det hänger troligen ihop med att många som arbetar i city gör inköpsärenden i anslutning till arbetsdagen.

Föräldrars skjutsande av barn till skolan lyfts ofta som en viktig fråga i trafiksammanhang. De sammantaget viktigaste anledningarna till att föräldrar väljer att skjutsa sina barn är att det är mest praktiskt för familjen och att föräldrarna anser att skolvägen är farlig[22]. Idag går fyra av fem barn i klass F-5 i en skola i närområdet. Drygt hälften av barnen mellan 6 och 11 år går eller cyklar till skolan medan knappt två av fem får skjuts med bil. Det torde innebära att hälften av de barn som får skjuts i bil till skolan, åker bil en mycket kort sträcka. Det bör finnas potential att flytta över en del av dessa korta bilresor till gång eller cykel.

Bland de äldre eleverna, år 6-9, är det sex av tio elever som har kortare än 2 km fågelvägen till skolan. Inom Västerås tätort är det en av tio elever (450 st) som har längre än 4 km till skolan. Skolans läge och elevunderlag påverkar reslängderna, till Apalbyskolan reser eleverna mindre än 1 km i genomsnitt medan elever på Kunskapsskolan, Jensen grundskola och Internationella Engelska skolan i genomsnitt reser över 4 km enkel väg till skolan. Elever som bor på landsbygden har helt naturligt de längsta resavstånden till skolan, inom tätorten Västerås är det elever bosatta på Skälby, Bjurhovda och Norra Vallby som gör de längsta skolresorna.

Gångtrafik

Fotgängare är vi alla i något skede av vår resa, ”även den längsta resa börjar med ett enda steg”. Bussresenären går till hållplatsen, bilisten går från parkeringen och cyklisten leder kanske cykeln över en väg. Till fots tar vi oss dit inga andra färdsätt når. Resor till fots länkar samman övriga färdsätt, men utgör också ett viktigt färdsätt i sig självt. 22 % av kvinnornas och 15 % av männens resor görs helt och hållet till fots. Av de kortaste resorna (under 2 km) görs nästan hälften till fots. En genomsnittlig resa till fots i Västerås är 1,6 km lång. Den upplevda tryggheten vid resor till fots är hög i de flesta grupper, yngre kvinnor är den grupp som känner sig minst trygga. Standarden på kommunens gångytor har överlag en hög nöjdhet, här är det äldre kvinnor som är minst nöjda.

22) SKL, 2013, Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan?

Gångvägnätet i Västerås är väl utbyggt. Förutom de 37 milen gemensamma gång- och cykelvägar finns ett omfattande lokalt gångvägnät samt många vägar med trottoarer. Skötseln av gångvägarna är fördelad på en mängd aktörer, förutom stat och kommun även fastighetsägare och samfälligheter. Det innebär att gångvägnätets standard kan variera i olika områden och över året.

Gående är en mångsidig trafikantgrupp och gåendes behov avgörs helt av varje människas fysiska och motoriska förutsättningar. Gånghastigheten och förmågan att klara hinder som trottoarkanter varierar kraftigt, liksom vilket fokus fotgängaren lägger på övrig trafik. Cyklister och fotgängare har helt olika behov, det enda gemensamma är egentligen att de båda trafikslagen är sårbara för motorfordon. Konflikter förekommer mellan oskyddade trafikanter och de är en källa till både oro och irritation. Exempelvis upplever hälften av alla kvinnor över 65 år cykel- och mopedtrafiken på gemensamma gång- och cykelbanor som mycket besvärande. Idag finns separering genom material eller nivåskillnad på de flesta gång- och cykelbanor innanför Cityringen. Dessutom finns separata gångvägnät i begränsade områden runt en del skolor och äldreboenden. Män och kvinnor som promenerar mycket besväras i mindre utsträckning av buss- och biltrafiken innanför cityringen än dem som går sällan. De som promenerar ofta besväras också mindre av cykel- och mopedtrafiken på gång- och cykelvägar, och de upplever större trygghet än dem som sällan promenerar.

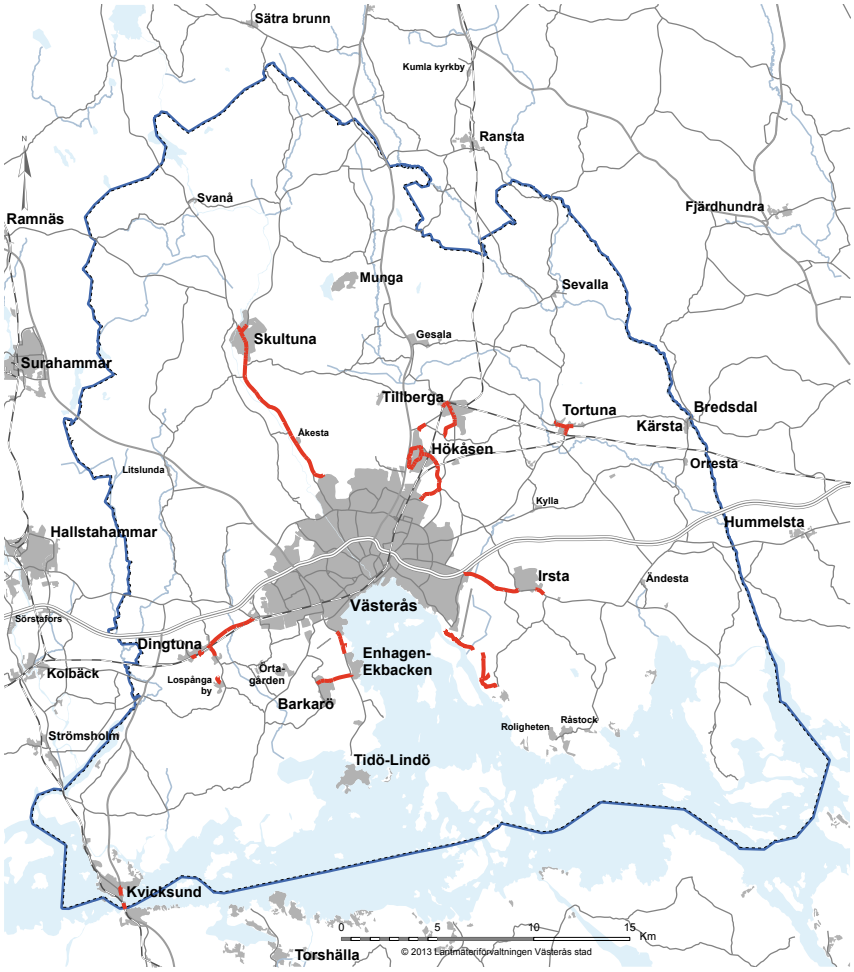
Cykeltrafik

Det finns 37 mil gång- och cykelväg i Västerås. Cykelvägnätet är planerat efter en ”västeråsmodell” vilket i huvudsak innebär dubbelriktade gång- och cykelvägar utan separering. Stora delar av gång- och cykelvägnätet är helt separerat från motorfordonstrafik. Detta har lett till en god yttäckning och med över 200 planskilda passager, varav 150 exklusivt för gående och cyklister, erbjuder cykelvägnätet också hög säkerhet.

Karta: Översiktlig bild av det vinterprioriterade cykelvägnätet

Cykelvägnätets kvalitet är homogen, det finns ingen hierarki bland cykelvägarna motsvarande biltrafikens huvudgata-lokalgata. Att åstadkomma tydliga huvudstråk är därför en utmaning. De 11 huvudcykelstråken som går radiellt ut från centrum har skyltats upp. I övrigt finns brister i skyltningen av cykelvägnätet. Cykelvägnätets huvudstråk har högsta prioritet när det gäller barmarksrenhållning och vinterväghållning.

Möjligheterna att cykla till kommunens serviceorter varierar. Orter som Skultuna, Irsta och Dingtuna har cykelväg medan orter som Tortuna och Örtagården saknar säkra och trygga cykelförbindelser med Västerås. Det finns en prioriteringsordning antagen av tekniska nämnden som pekar ut ett antal angelägna stråk.



Karta: Cykelvägar på landsbygden

22 % av de boende i tätorten Västerås och 8 % av de boende i övriga kommunen använder cykeln under en dag. Många cyklister cyklar året om, en fjärdedel av västeråsarna uppger att de använder cykeln flera gånger i veckan även på vintern. En genomsnittlig cykelresa tar 16 minuter och är 3,4 km lång. Sett till hela kommunen görs 15 % av resorna med cykel, inom tätorten Västerås är cykelandelen 20 %. Av de arbetsresor som är kortare än 5 km görs 40 % med cykel. Cykling är det mest jämställda färdsättet i Västerås, män och kvinnor nyttjar cykelvägarna lika mycket.

En historisk tillbakablick
I 1958 års trafikräkning i Västerås konstateras att cyklisterna i är klar majoritet på infartslederna under rusningstid. På Köpingsvägen noteras ungefär dubbelt så många cyklister som bilar i rusningstid. På Östra Ringvägen var cyklisterna till och med i majoritet sett till hela dygnets trafik.

Västeråsarna är överlag nöjda med möjligheterna att cykla. Störst är nöjdheten med skötseln av cykelbanorna under barmarksperioden samt med tillgången till cykelbanor. Minst nöjda är västeråsarna med cykelbanornas skötsel under vintern. Män är genomgående något nöjdare än kvinnor och de som cyklar ofta är nöjdare än de som cyklar mer sällan.

En historisk tillbakablick
Busstaxan 1960 uppgår till 50 öre, en kostnad som bedöms för hög för korta resor. Trafikplanen föreslår därför en taxa på 25 öre för resor inom cityområdet. Husmödrar ska genom rabatter stimuleras att göra sina inköpsresor under lågtrafiktid, för att lämna kapacitet för arbetspendlare under rusningstid.

Kollektivtrafik

För den regionala pendlingen till/från Västerås är tågtrafiken mycket viktig, liksom för besöksnäringen. Västerås är en knutpunkt för järnvägstrafiken. Järnvägen österut förbinder Västerås med Stockholmsregionen. Västerut finns goda förbindelser till Örebro och Göteborg, samt många orter i Bergslagen. I nord-sydlig riktning kopplas Västerås samman med Uppsala, Sala, Eskilstuna och Norrköping. Förutom Västerås central trafikerar den regionala tågtrafiken även serviceorterna Dingtuna, Kvicksund och Tillberga. Både utbudet och antalet passagerare i järnvägstrafiken ökar stadigt. Järnvägen runt Västerås är hårt belastad av både gods- och passagerartrafik.

För regional pendling finns även ett busslinjenät som knyter samma Västerås med angränsande kommuner. För en ökad attraktivitet för Västerås som etableringsort, inpendlingsort, besöksmål och bostadsort är en satsning på den regionala kollektivtrafiken med fungerande knut- och bytespunkter en viktig del. Den Regionala Kollektivtrafikmyndighetens ”mål 2020” innebär en kraftfull satsning på utbudet av den regionala trafiken, där Västerås är en viktig knutpunkt.

Kollektivtrafiken inom Västerås kommun utgörs till största delen av buss. Sedan den 18 augusti 2013 har Västerås ett helt nytt busslinjenät med ledorden ”enklare, oftare, snabbare”. Den nya kollektivtrafiken innebär goda möjligheter att aktivt kunna välja bussen framför bilen. Effektmålet är att öka resandet med kollektivtrafiken i tätorten, med 40 % fram till 2015 jämfört med 2009 års nivå.

Genom projekt SmartKoll inkom många synpunkter från allmänheten om vikten av att linjetrafiken trafikerar city, för en god tillgänglighet för alla. Att kollektivtrafiken når city är också av stor vikt som en konkurrensfördel mot bilen. Inom den stadsdelsanalys av Centrum, som ska göras av stadsbyggnadskontoret, kommer linjeträckningen genom city att analyseras ytterligare.

Den nya busstrafiken innehåller i Västerås tätort två typer av linjenät; stadslinjer med långt trafikdygn och hög turtäthet samt servicelinjer som utgör ett kompletterade nät vilket främst når bostadsområden med många äldre och boendestrukturer med många äldre t.ex. servicehus. Samtliga linjer trafikerar Västerås Resecentrum och alla utom en stadslinje passerar genom city. I Västerås tätort kommer även flexlinjetrafiken för personer över 65 år, personer med färdtjänsttillstånd samt personer med hel sjukersättning, att finnas som ett komplement till den linjelagda trafiken. I Västerås finns även viss tidtabellagd kollektivtrafik med båt på Mälaren under sommarperioden. Dessa turer når Färjekajen, Brygga Väster, Östra Holmen, Elba samt kommer att nå Färjeläge Öster då det är färdigställt.

Karta: Stadslinjer och servicelinjer

Till den nya linjetrafiken som startade hösten 2013, är även förortslinjenätet i Västerås kommun förnyat med starka stråk som har ett långt trafikdygn och hög turtäthet. För att skapa en heltäckande kollektivtrafik i Västerås kommun, föreslås också en linjeläggning av skolskjutstrafiken på landsbygden. Om dessa linjeläggs, finns också möjlighet att öppna upp dessa för allmänheten. Det skulle i sin tur innebära att områden på landsbygden som idag har begränsad alternativt ingen kollektivtrafik, kan få busstrafik som kan utgöra ett konkurrensmedel till bilanvändandet.

Karta: Busstrafik, förortslinjerna

Busstrafiken är samhällsnyttig

En attraktiv busstrafik är samhällsekonomiskt lönsam. Tack vare stadsbusstrafiken i Västerås sparade samhället till exempel 17,5 miljoner kronor i trafikolyckskostnader under år 2012. Den totala samhällsekonomiska vinsten med kollektivtrafiken i Västmanland, inom trafiksäkerhet och miljö, uppskattas till knappt 60 miljoner kronor årligen.

Källa: Västmanland - Samhällsekonomisk värdering av kollektivtrafiken, 2013, Sweco Infrastructure

Bussen används vid 8 % av antalet resor som kvinnor gör och vid 6 % av männens resor. Tryggheten vid bussresor upplevs som god, liksom skötseln av busshållplatserna. Genomgående är västeråsare som ofta reser med buss betydligt nöjdare med busstrafiken än västeråsare som aldrig åker buss.

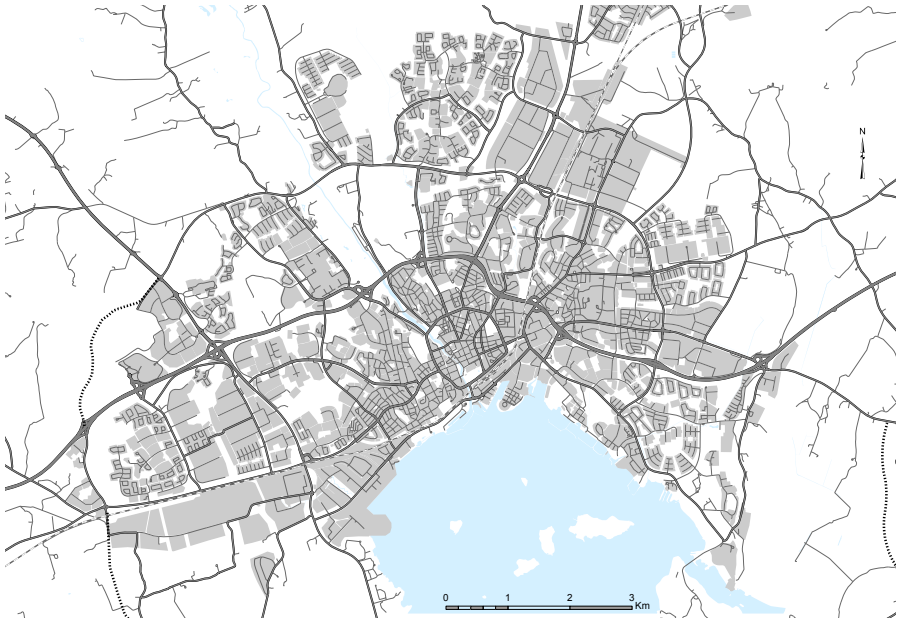
Under vintern minskar andelen som använder cykeln i Västerås till knappt hälften jämfört med sommaren. Det är viktigt att kollektivtrafiken har tillräcklig kapacitet och attraktivitet för att kunna fånga upp sommarcyklister under vintern.

En historisk tillbakablick
I 1960 års trafikplan för Västerås prognosticerade man för en kraftig ökning av bilinnehavet under de kommande decennierna. Den prognosen slog in. År 1960 var bilinnehavet 200 bilar per 1000 invånare. År 2013 fanns 450 bilar per 1000 invånare i Västerås. Antalet invånare har ökat från 77 000 personer till 140 000 personer på samma tid.

Biltrafik

Vägnätet i Västerås tätort är uppbyggt likt ett halvt cykelhjul med ekrar. Dessutom finns en inre ringled, Cityringen, och delar av en yttre ringled. Genom staden går motorvägen E18, som uppfattas som en barriär i staden av cyklister och gående men inte av bilister. E18 är av riksintresse i det nationella vägnätet, men betjänar även Västeråsarna genom sin gena sträckning. Av trafiken på E18 är endast 30 % genomfartstrafik, resten är resor inom staden.

Huvudvägnätet för bil sammanfaller i stort sett med vägnätet för linjebusstrafik samt med prioriterade vägar för utryckningstrafik och farligt gods. Nätet har god yttäckning och hög prioritet vid driftåtgärder. Framkomligheten för motortrafik är mycket god i den äldre byggda staden. När vägnätet planerades under 1970-talet pekade prognoserna på en kraftigt ökande biltrafik samtidigt som staden planerade för en kraftig befolkningsökning. Detta har lett till att vissa delar i vägnätet, t ex Råbyleden och Bjurhovdaleden, är överdimensionerade.



Karta: Bilvägnätet i Västerås

Att framkomligheten i bilvägnätet är god innebär inte med automatik att det finns tillräcklig kapacitet. Trängselproblem uppstår främst där trafikströmmar korsar varandra. Kapaciteten i trafiksystemet avgörs därför av hur väl korsningarna klarar av att hantera trafiken. Under de senaste decennierna har många korsningar byggts om till cirkulationsplatser, något som ökat flytet och trafiksäkerheten. Dock finns det platser där köer uppstår under högtrafik, framför allt kring Cityringen.

Idag har sex av tio hushåll i Västerås bil. I Centrum och på Kristiansborg äger bara fyra av tio hushåll bil medan ungefär åtta av tio hushåll på landsbygden och i serviceorterna har bil. Bilinnehavet per capita ligger på 450 personbilar per 1 000 invånare, vilket är något högre än jämförbara städer.

Bilen används vid 51 % av antalet resor som kvinnor gör och vid 62 % av männens. Vid inköpsresor till externhandelsområdena Erikslund och Hälla görs över 90 % av antalet resor med bil. Andra ärendetyper där många väljer bilen är serviceärenden (bank, frisör, restaurang etc) samt vid skjutsning. Sett till den totala resta sträckan är bilens roll ännu mer dominerande, 80 % av kvinnornas och 88 % av männens totala resta sträcka under en dag görs med bil.

Nästan nio av tio västeråsare tycker att det är viktigt att hushållet har tillgång till bil. Tre fjärdedelar av västeråsarna upplever att bilresor innebär tidsvinster, medan bara en fjärdedel upplever att bilresor är kostnadseffektiva. Det är framför allt personer i åldern 25-44 år som har ifrågasatt sitt användande av bil, och ungefär 6 % av västeråsarna skulle vara beredda att dela bil med andra i en bilpool om en sådan fanns i bostadsområdet.

Parkering

En genomsnittlig bil används bara 1 timme per dygn, övriga 23 timmar står bilen parkerad. En bilparkeringsplats upptar en yta på mellan 15 och 30 kvadratmeter. Ungefär 5 % av ytan i en tätort[23] utgörs av parkeringsplatser i markplan utan tak, och varje personbil har mellan 1,5 och 2 parkeringsplatser till sitt förfogande. Ett lokalt exempel visar att i stationsområdet i centrala Västerås upptar markparkeringar ca 20 % av marken. Parkeringsfrågan är därmed en särskild aspekt av bilismen, starkt kopplad till markanvändning. Ett effektivt markutnyttjande förutsätter att varje markbit i den täta staden används på det samhällsekonomiskt bästa sättet. Genom att tala om parkeringsmarknaden som just en marknad, och parkeringskunderna som köpare av en tjänst, blir det lättare att ställa parkering mot andra typer av användningsområden för marken. Oftast finns samhällsekonomiskt mer lönsamma sätt att använda mark i centrala lägen än att använda den som parkeringsyta.

En beläggningsundersökning som gjordes hösten 2011 visade att endast ca 40 % av de allmänna bilparkeringsplatserna inom 500 meter från centralstationen var belagda en onsdag eftermiddag. Hälften av alla västeråsare är nöjda med tillgången till parkeringsplatser i centrum medan bara en av tio är nöjd med avgiftsnivån i förhållande till den service man får. Resultaten indikerar att västeråsarna har förväntningar på att enkelt kunna hitta en ledig parkeringsplats centralt och gratis. Det är en svår ekvation att lösa i en tät stad där gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras och där det råder konkurrens om användningen av gaturummet.

Tillgång till gratis parkering är ett starkt styrmedel för ökat bilåkande. Tillgången till gratis bilparkeringsplats vid arbetet gör det tre till fyra gånger så troligt att västeråsarna tar bilen till jobbet, jämfört med om det inte finns några parkeringsplatser vid arbetsplatsen. Boendeparkering är en annan viktig fråga. Medan tillgången till parkering vid jobbet ökar bilanvändandet tycks god tillgång till parkering vid bostaden kunna minska användandet av bil. Någonstans måste ju bilen ändå stå under dagen.

23) Baserat på tätorten Lund. Karlsson, C (2011) Hur stor plats tar trafiken egentligen?

Utryckningstrafik

Utryckningstrafiken har speciella krav på tidsmässig närhet vilket leder till behov av såväl gena färdvägar som god framkomlighet. Räddningstjänst, ambulans och polis har alla behov av ”fri väg” vid akuta utryckningar. Framkörningstiderna för räddningstjänsten i Västerås regleras i det aktuella kommunala handlingsprogrammet för räddningstjänsten. Tiden varierar mellan 8 minuter i tätorten och 20 minuter på landsbygden.

Hastighetsdämpande åtgärder kan medföra problem liksom trånga gatusektioner där framförvarande fordon inte kan köra åt sidan. Utryckningstrafikens anspråk på framkomlighet tillgodoses i Västerås på huvudvägnätet, medan framkomligheten på lokalgator måste vägas mot en säker trafikmiljö.

Motorcykel- och mopedtrafik

I Västerås finns drygt 3500 registrerade motorcyklar och drygt 300 mopeder klass I. Den lättare mopedtypen, klass II, behöver inte registreras och därför finns inga uppgifter om antalet som rullar på våra vägar. I resvaneundersökningen uppger 3 % av västeråsarna att de har tillgång till moped och 4 % att de har tillgång till motorcykel. Knappt 1 % av västeråsarnas resor görs med moped eller motorcykel. Det motsvarar ungefär 3000 resor per dag.

Motorcyklar och mopeder används ofta för dagliga transporter av sina användare. Samtidigt är de livsstilsrelaterade fordon som berikar människors fritid. Tvåhjuliga motorfordon är yteffektiva och smidiga. Samtidigt är motorcyklister och mopedister oskyddade trafikanter, som är utsatta för stora risker i trafiken. Motorcyklister och mopedister är överrepresenterade i olycksstatistiken, både när det gäller dödade och svårt skadade.

Godstrafik

Västerås är ett nav för godstrafik inom samtliga fyra transportslag; väg, järnväg, sjöfart och flyg.

Väganslutningarna till och från Västerås har under senare år upprustats och fungerar idag relativt bra. På våra större vägar utgör tung trafik ca 10 % av den totala trafiken. De viktiga inflödena är via E18 V, Rv 66, Rv 56 och E18 Ö. Väganslutningarna till flygplatsen och hamnen är goda med god närhet till E18 via väl anpassade anslutningsvägar. De vägåtgärder som inryms i gällande planer är gynnsamma för godstransporter på väg. I Västmanlands län är det 51 procent av allt gods som lastats i länet som därefter transporteras utanför länet. 47 procent av allt gods som lossas i Västmanland kommer från ett annat län. Det innebär att Västmanland är det län i Sverige som har minst andel interna godstransporter, och störst ”utbyte” med övriga landet. Västmanland har störst utbyte med Dalarna, Stockholm, Örebro, och Gävleborg i fallande ordning.

Det planerade Truckstoppet vid Gilltuna kommer att stärka Västerås ställning som logistikstad. Genom att erbjuda uppställningsplatser vid Truckstop är förhoppningen att minska uppställningen av lastbilar på stadens industriområden, något som kommer att bidra till bättre arbetsvillkor för yrkesförarna och ökad trygghet och trivsel på de vägsträckor där lastbilarna hittills stått. Vidare ger Truckstop bättre möjlighet att hantera dagvattenpåverkan från lastbilarna. Trafikbelastningen på det kommunala vägnätet kommer att minska när lastbilarna inte behöver söka efter en uppställningsplats.

Kapaciteten på järnväg är däremot starkt begränsad. På en del sträckor inom

länet har kapacitetstaket nåtts. Det är av stor betydelse för Västerås att det gods som färdas på järnväg inte stör persontrafiken samt att bra järnvägsanslutningar finns till hamnen. Staden behöver engagera sig i de åtgärdsvalstudier som på olika sätt behandlar utveckling av järnvägen liksom i olika forum och grupperingar i syfte att stärka östra Mellansverige.

Med sitt strategiska läge i Sveriges största befolkningsregion är Västerås hamn Nordens största insjöhamn. Hamnen är i Trafikverkets Kapacitetsutredning (TrV 2012:101) utsedd till central insjöhamn. Den är även av riksintresse för sjöfarten. Till skillnad mot väg och järnväg har sjöfarten ingen kapacitetsbrist. Det finns stora möjligheter att flytta över en stor del av de transporter som nu trängs på vägar och järnvägar. En handlingsplan för utveckling av Västerås hamnområde är under framtagande.

Västerås flygplats är inte utpekad i den nationella planen som central för fraktflyget. Däremot är Västerås flygplats utpekad som riksintresse för luftfarten. Ur ett godsperspektiv är Västerås flygplats landets femte största fraktflygplats. Flygplatsen har idag problem med sin lönsamhet och är underutnyttjad. En utredning om flygplatsen är under framtagande. Denna kommer att utmynna i en strategi med handlingsplan för flygplatsens framtida utveckling.

Inom det regionala samarbetet ”En bättre sits” pågår en utredning av godsflöden i Mälardalen. I utredningen hanteras flera olika aspekter på godstrafiken; vilka olika typer av gods som fraktas, vilka transportsätt som används och vilka vägar/farleder som väljs. Denna kunskap har hittills inte funnits inom regionen.

För närvarande pågår ett arbete med ett program för transportslagsövergripande godstransporter i Västerås. Målbilden är ”Rätt gods ska använda rätt kombination av infrastruktur till rätt geografiskt läge”. Bland annat pekar programmet ut behovet av att flytta över gods från väg och järnväg till sjöfart för att optimera nyttjandet av alla transportslag. På samma sätt som för persontransporterna i Västerås inriktas programmet på ett ”hela resan”-perspektiv för gods.

Klimatpåverkan från trafiken

Koldioxid anses vara den största bidragande faktorn till förstärkt växthuseffekt, i Sverige består 80 procent av utsläppen av växthusgaser av koldioxid. I Västerås kommer en femtedel av utsläppen av växthusgaser från fordonstransporter och transportsektorn är den enda sektor idag där utsläppen ökar. Utsläppen av växthusgaser från transportsystemet beror dels på vad vi stoppar in i systemet i form av bränslen och fordon och dels på hur vi väljer att utnyttja systemet. Teknik och människa måste samverka för att öka hållbarheten i transportsystemet med bibehållen livskvalitet. Kanske måste vi i framtiden prioritera mellan långa flygresor och många bilresor.

I arbetet med åtgärdspaketen till klimatprogrammet har det konstaterats att det är svårt att hitta åtgärder inom den kommunala sektorn som väsentligt minskar utsläppen av växthusgaser från trafiken på så kort sikt som till 2020. Totalt räknar klimatprogrammet med att åtgärder kopplade till trafikplanering kan leda till en minskning på 17 500 ton per år. Utsläppsnivån 1990 låg på ca 920 000 ton per år, vilket innebär att trafiken beräknas stå för knappt 2 % av minskningen fram till 2020. Potentialen på längre sikt är stor, men då handlar det om att i grunden förändra synen på trafikens roll i samhället. En 90 %-ig minskning av växthusgasutsläppen från trafiksektorn fram till 2050 kommer att kräva stora förändringar i hur vi planerar staden och hur människor väljer att resa.

Luftföroreningar

Luftföroreningar kan komma från en mängd olika källor. Vanligast och största bidragande faktorn är biltrafiken. En del av de förorenande ämnen som återfinns i luften blåser in från andra länder och lokala åtgärder för att minska halterna i omgivningsluften är svårt att göra.

Luftföroreningar innebär stora kostnader för samhället. I den stora luftmassan vi andas finns endast en liten del luftföroreningar, men trots det, ger det stora negativa effekter på människors hälsa och miljön. Luftföroreningarna medför ökad sjuklighet (luftvägssjukdomar, hjärt – och kärlsjukdomar, cancersjukdomar) och dödlighet. Förutom den negativa effekten på människor påverkas även miljön. Luftföroreningarna medför skador på växter, försurning och övergödning. Luftföroreningar påskyndar också nedbrytningen av metaller, kalksten, gummi och plaster, samt skadar eller smutsar ner kulturhistoriskt-värdefulla byggnader, statyer och fornlämningar.

Inom Europeiska Unionen har medlemsländerna kommit överens om att luftkvalitén inom unionen måste förbättras. I Sverige har EUs luftdirektiv implementerats, genom luftkvalitetsförordning (2010:477). Förordningen specificerar gränsvärden för olika ämnen som återfinns i luften. I förordningen finns även reglerat när mätningar och åtgärder krävs. Utöver lagstiftningen finns också miljömålet ”Frisk luft” som enligt regeringens definition är ”luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas”. Det är kommunen som ansvarar för att kontrollera luftkvalitén och att hålla sig under gränsvärdena.

Halterna av luftföroreningar i Västerås är generellt sett låga, med några undantag. Kvävedioxid (NO2) och partiklar (PM10) är ämnen som tenderar att öka. Ökningen av NO2 och PM10 står i direkt korrelation med ökade trafikflöden och förtätning av staden. Detta innebär att det krävs både planering och kunskap om luftens sammansättning och rörelser, för att kunna förtäta staden utan att utsätta invånarna för risker med luftföroreningar.

Dagvattenföroreningar

Trafiken är en stor källa till föroreningar av dagvattnet som rinner ut i Västerås vattendrag och Mälaren. Föroreningarna kommer till exempel från avgaser, olja och slitage från asfalt, däck och bromsbelägg. Större utsläpp till vatten kan även ske i samband med trafikolyckor. I dagsläget saknas oftast rening av vägdagvattnet i Västerås.

I oktober 2012 beslutade KF om Västerås stads vattenplan. Där finns effektmålet att minska mängden föroreningar via dagvattnet med 20 %. Konkretisering av det målet formuleras i pågående arbete med dagvattenpolicy och handlingsplan.

Rening av vägdagvatten kan ske på olika sätt, men ska i första hand ske lokalt, nära källan. Metoder som kan användas är olika typer av svackdiken eller sk. ”Green gardens”, reningsdammar eller filter. Genomsläppliga ytbeläggningar kan vara ett alternativ till hårdgjorda ytor för parkering.

Trafikbuller

Buller definieras som icke önskat ljud och mäts som ljudstyrka eller ljudtryck i enheten decibel. I Västerås är det främst trafiken som ger upphov till förhöjda bullernivåer för ett stort antal människor. Problem finns att klara de nationella bullerriktvärdena.

Forskning visar en alltmer samstämmig bild av att buller är en orsak till betydande hälsoeffekter hos befolkningen. Buller kan störa sömn och vila, skada hörseln, skapa stress och koncentrations-svårigheter. Det finns också indikationer på att långvarig exponering för trafikbuller kan medföra effekter på hjärt- och kärlsystemet.

Inom samhällsplanering är bullerproblematiken en viktig aspekt att ta hänsyn till i utvecklingen att nå den långsiktigt hållbara staden. Västerås stads strategi, att bygga staden inåt, är ett exempel på en strategi med risk för inneboende målkonflikter. Det är en utmaning att bygga en tätare stad och samtidigt tillgodose människors behov av tystnad.

Fastighetsägare som upplever sig bullerstörd av trafik kan hos ansvarig väghållare (Västerås stad för det kommunala vägnätet och Trafikverket för det statliga bilnätet) ansöka om bidrag till åtgärd. Bidraget är tänkt att i första hand täcka kostnaden för ett glasbyte eller ett kompletterande fönsterglas och är inte avsett att täcka normala underhållsåtgärder. För att kunna ansöka om bidrag ska följande kriterier vara uppfyllda:

- Ljudnivån vid fasaden, beräknat som medelvärde över dygnet, överstiger eller är lika med 64 dBA ekvivalent, (beräknas enligt den Nordiska beräkningsmodellen)
- Det är ”normal” standard på fastighetens ytterväggar, det vill säga att det är fönstret som är den svaga punkten i fasaden
- Bidrag utbetalas endast för lägenheter och bostäder som används för permanent boende. Om fastigheten innehåller verksamheter kommer bidraget reduceras för dessa

Undantaget för att bidrag skall utbetalas är om ljudkrav ställts på fastigheten i samband med detaljplan eller bygglov. Bidrag betalas inte heller ut för fastigheter byggda 1997 eller senare där ljudkrav är ställda i Boverkets byggregler.

2011 genomfördes en bullerkartläggning över hela kommunen. Kartläggningen låg till grund för det åtgärdsprogram som antogs 2014. Åtgärdsprogrammet ska identifiera vilka åtgärder som skall prioriteras för att minska antalet personer som berörs av högt omgivningsbuller. Åtgärder skall tas fram gällande de närmsta fem åren samt hur kommunen tänkt arbeta med problematiken på lång sikt. Flertalet kommuner har tagit fram åtgärdsprogram. En genomgående prioriteringsordning i framtagna åtgärdsprogram är att genomföra åtgärder för att i första hand nå en bra inomhusmiljö.

Tillgänglighet

I regeringens transportpolitiska mål framhålls tillgängligheten som den viktigaste funktionen i transportsystemet: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet”. Begreppet tillgänglighet avser möjligheten att ta del av något eftersträvansvärt. Denna möjlighet ska ges till alla trafikanter. Barn, äldre och människor med funktionshinder ska ägnas särskild omtanke i planeringen. Gåendes, cyklisters och kollektivresenärers anspråk på tillgänglighet ska vara särskilt prioriterad. Samtidigt kräver en stad i tillväxt att transporter av varor och gods också ges tillgänglighet.

För att skapa tillgänglighet är närhet och koncentration viktiga inslag i bebyggelsestrukturen. Lokalisering av viktiga målpunkter ska ske så att så många människor som möjligt kan dra nytta av närheten. I den fysiska miljön krävs även särskilda anpassningar för att möta behoven hos människor med funktionshinder.

Tillgänglighetsanpassning för funktionshindrade har särskild betydelse, vilket också avspeglas i lagstiftningen. Den fysiska utformningen ska gynna rörelsehindrade, synsvaga, hörselsvaga, allergiker, förståndshandikappade med flera. År 2000 antog riksdagen en Nationell handlingsplan för handikappolitiken. I den sägs att ”enkelt åtgärdade hinder mot tillgängligheten och användbarheten för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga ska vara åtgärdade före utgången av år 2010 på befintliga allmänna platser”. I Västerås har arbetet med tillgänglighetsanpassning pågått kontinuerligt under många år. Under de senaste åren har enkelt avhjälpta hinder i gatumiljön åtgärdats enligt en särskild handlingsplan.

Trafiksäkerhet

Ett av de stora folkhälsoproblemen i Sverige är trafikolyckor. För samhället medför trafikolyckorna stora kostnader varje år och stort personligt lidande. Enligt den officiella statistiken i Västerås, som bygger på polis- och sjukhusrapporterade olyckor, så har antalet olyckor åren 2007- 2012 kraftigt minskat. Av de svåra olyckor där bilar och tunga fordon är inblandade, är mötesolyckor, korsningsolyckor och singelolyckor de vanligaste olyckstyperna.

Den enskilt viktigaste faktorn för om olycka sker och hur allvarliga följderna blir är trafikanternas hastighet. Drygt två tredjedelar av alla svåra olyckor som drabbar oskyddade trafikanter i Västerås är singelolyckor. För cyklister är väjning för olika typer av hinder, hög fart samt föremål som fastnar i hjulen vanliga orsaker till att man tappar kontrollen över cykeln och ådrar sig svåra skador. Bland gående är det fall på grund av halka eller sjukdom samt kollisioner med personbilar som orsakar de flesta svåra skador. En tredjedel av alla svåra olyckor som drabbar oskyddade trafikanter beror på kollisioner. Många av dessa kollisioner inträffar vid passager där flera trafikslag exponeras för varandra. De senaste tjugo åren har ett femtiotal oskyddade trafikanter dödats och ca 400 skadats svårt i kollisioner med motorfordon i Västmanlands län.

VÄSTERÅS STAD

Produktion: Västerås stad, Konsult och Service 835286 2014-06