

Översyn av huvudstråk för Cykeltrafik

**Delrapport till
Verksamhetsberättelse
etapp ett och två**

MOBILITY MANAGEMENT- HÅLLBAR TRAFIK, BORLÄNGE

Datum	2002-08-15
Upprättad av	Magnus Bäckmark, Borlänge Energi AB, Stiftelsen Teknikdalen
Granskad av	Karin Lundgren, Envia Stiftelsen Teknikdalen
Status	Rapport

ÖVERSYN AV HUVUDSTRÅK FÖR CYKELTRAFIK

Genom att göra infrastrukturen för cykeltrafiken i Borlänge kommun mer attraktiv och säker ska fler människor lockas att använda cykeln och bl. a. se den som ett alternativ till bilen vid kortare resor. För att det skall åstadkommas måste arbete ske på fler områden, men som en inledande åtgärd skulle standarden höjas på det cykelvägnät, som ingår i ett förslag till huvudcykelstråk för cykeltrafiken. Hela översynen och speciellt inventeringen är ett samarbete mellan Borlänge Energi och Stiftelsen Teknikdalens Mobility Management-projekt.

Huvudstråken ska framöver erbjuda god framkomlighet och säker cykling under hela året. Vintertid skall dessa cykelstråk prioriteras vid snöröjning och halkbekämpning samt erbjuda samma förutsättningar över hela sträckningen och oberoende av om det rör sig om cykelväg, väg eller gata.

I första hand inventerades cykelvägar som är målpunkter för arbetsresor, men även målpunkter för shopping- och fritidsresor har varit av intresse. De cykelstråk som inventerats går mellanmålpunkterna (utan inbördes ordning):

- Framtidsdalen
- Resecentrum
- Centrum
- Stadshuset
- Maserhallen
- SSAB
- Stora Enso

Syfte

Inventeringens syfte var att dokumentera en rad aspekter, bl. a. vägbeläggning och vegetation efter vägkanterna, som en första del i en översyn av de sträckor som ska ingå i ett prioriterat cykelvägnät. Brister som inventeringen pekade på åtgärdas sedan genom Borlänge Energis ordinarie verksamhet. Inventeringen som genomförts på cykel och med en cyklists ögon har också gjorts för att bestämma cykelstråkens utseende.

Övrig information

Projektansvarig: Anders Eklund, AB Borlänge Energi

Övriga projektmedlemmar:

Karin Lundgren, Stiftelsen Teknikdalens Mobility Management-projekt

Magnus Bäckmark, AB Borlänge Energi, utförare av inventeringen

Inventeringen pågick under veckorna 29, 30 och 32 sommaren 2002.

Aspekterna förutom vägbeläggning och vegetation efter vägkanterna var säkerhet, sikt, estetik, orienterbarhet och övrigt. I olika delar av texten och i noteringsformulären refereras det till olika bilder. Bilderna finns tillgängliga på CD. Under "Övriga bilder" finns en rad exempel på bra och dåliga gc-vägar.

TRAFIKSITUATIONEN PÅ GC-VÄGARNA

Trafiken på Borlänges gc-vägar skiftar mycket i trafikintensitet och beror också på vilka olika trafikanter som använder sig av gc-vägen. Detta beror givetvis mycket på var vägen är belägen. Som trafikant på gc-vägar möter man inte bara gående och cyklister. Utrymmet på vägen delas även med mopedister, postens små elbilar, åkgräsklippare, inlinesåkare vilka ibland har stavar, folk på rullskidor, barnvagnar, små barn som lär sig cykla, äldre personer med rollatorer, rullstolsbundna, samt kickboard- och skateboardåkare. Trots den stora variationen i antalet olika trafikanter fungerar trafiken för det mesta bra. Men då det är mycket trafik samt i trånga passager uppstår ofta tillbud men också olyckor. Att det uppstår täta situationer beror bl. a. på att cyklister ger sig på ”vågade manövrar” för att behålla farten och att inte behöva accelerera eller trampa tungt uppför en backe. Tillbudena visar sig också genom att samtliga trafikantgrupper är mycket dåliga på högerregeln i blandtrafik och gällande högertrafik på gc-vägarna.

Det är också mycket vanligt att flera personer går eller cyklar i bredd, utan uppsikt eller hänsynstagande, och därmed försvårar för den övriga trafiken. Flera personer kan också stå och prata med varandra på vägen och då hindra trafiken. Den sociala samvaron är samtidigt en av gc-vägarnas största kvaliteter och bör därför gynnas.

De för gc-vägars mått mätt mycket snabba och allt vanligare Eu-mopederna förekommer ofta på gc-vägar, där de egentligen inte hör hemma. Många av förarna av dessa fordon kör mycket fort och visar dålig hänsyn och respekt för sina medtrafikanter. Förvånande ofta sitter två personer på fordonet och användning av hjälm är dålig. Här krävs förändring för att ingen allvarlig olycka skall ske på gc-väg.

HUVUDCYKELSTRÅKENS LÄNGD

Skräddarbacken – Tjärna – Medväga (Rosa) 15,3 km

Hönsarvet/Bergeby – Norra Backa/Jax/Tjärna ängar (Lila) 10,3 km

Kvarnsveden – Färjegårdarna – Bro (Blå) 13,6 km

Kvarnsveden – Centrum – Gylle/Åselby industriområde (Gul) 10 km

Mellsta – Kupolenrondellen – Romme (Grön) 16,4 km

Totalt inkluderar huvudcykelstråken ca 65 km gc-vägar, gator och vägar, efter det att de korta bitar där flera stråk passerar har räknats om till enkel väg.

NOTERING AV ANMÄRKNINGAR

De aspekter som kan påverka cykeltrafiken/trafikanten och som iakttagits under inventeringen har förts in som anmärkningar i ett ”Noteringsformulär”. I formuläret går att utläsa var och när iakttagelsen är gjord samt vad det är som påverkar, framför allt, cykeltrafikanterna. Till de flesta anmärkningar finns foton som kompletterar texten. Totalt rör det sig om 146 punkter runt om i Borlänge som finns inprickade på en karta. Huvudcykelstråken har också delats upp i olika färger som ritats in på karta för att underlätta lokalisering och inventering. I en punkt kan flera åtgärder behöva genomföras. I de allra flesta fall rör sig anmärkningarna om växtlighet och beläggningens utseende. På platser med anmärkningar behöver åtgärder sättas in för att förbättra för cykeltrafiken men också för t. ex. fotgängare. Enstaka punkter bland anmärkningarna kan visa något vanligt förekommande exempelvis punkt 6 med fläckvisa sprickor i asfalten.

ÖVRIGA NOTERINGAR

Skyltning för orientering:

Skall speciella cykelhuvudstråk tas i bruk bör dessa ha någon form av markering eller skyltning för att det skall vara enkelt att följa dem speciellt för personer som kommer utifrån och inte känner kommunen särskilt väl. Annars måste de aktuella gc-stråken synas på kartor men även spridas på andra sätt exempelvis genom kommunens egna utskick. På några strategiska platser i staden, ex. turistbyrå och infarterna längs Sverige- och Runnleden, kan det vara aktuellt att ställa upp informationstavlor över cykelleder och sevärdheter mm, främst för turister med också för kommuninvånare. Detta finns idag på minst en plats men eftersom kartan är gammal och nedkladdad lockar den inte till att läsas.

I områden där cykelstråken svänger mycket och det är lätt att tappa bort sig, där det är mycket bebyggelse eller där cykelstråket går på vägar med biltrafik skulle det vara bra med skyltning för orienterbarheten. Då vet den cyklande var hon/han skall ta vägen och behöver inte tveka ute i trafiken. Vägar aktuella för skyltning:

Centrum – hur tar man sig genom centrum på vägar avsedda för cyklister.

Tjärna – ett område med flera vägval och där cyklister kan hamna ute på Rv 70.

Jax – för att kunna följa cykelstråket genom området.

Åselby industriområde/COOP Forum/Färjegårdarna – gc-passagen över Rv 70 behöver skyltas tydligt för att cyklister och fotgängare skall välja denna passage. Idag passerar många cyklister och fotgängare Rv 70 dryga hundratalet meter sydost om den avsedda korsningen. Genom att också dra en ordentlig gc-väg fram till övergångsstället på Åselbysidan, förbi Shell-tappen, kan än fler lockas att använda sig det avsedda övergångsstället.

Skyltning för trafiksäkerhet:

Skyltar eller text på gc-vägens asfalt som varnar för korsande biltrafik där de korsande fordonen kan komma överraskande. Varningen skall i så fall placeras innan korsningen och inte i den. Se ett exempel "Vägskytt" bland övriga bilder, denna skylt stod dock något malplacerad. Exempel på aktuella korsningar:

- Gc-vägen som passerar Plit Jans väg vid Polarbröd
- Gc-vägen vid korsningen Aron Eriks väg/Bo Eriks väg
- Gc-vägen längs Pligg Görans väg, första avtagsvägen upp till vänster
- Där gc-vägen passerar bilvägen mellan Morbyggevägen och Murgatan
- Gc-vägen längs Kvarnsvedsvägen, mellan Forssa klack och Ringen, passerar flera utfartsvägar från Bergslagsbyn ut till Kvarnsvedsvägen

På enkelriktade gator där cyklister har rätt att cykla mot trafiken, bör bilister göras uppmärksammade på att de kan möta cyklister genom en tydlig skylt.

Belysning:

Belysningen av gc-vägarna har av naturliga skäl inte kunnat inventerats under sommaren. Växtlighet som växt upp runt belysningen och skymmer den har noterats. I delar av Borlänge är dock belysningen av gc-vägarna undermålig då ljuset egentligen är ämnat för en närliggande bilväg. Ljuset har ansetts vara tillräckligt för att även lysa upp gc-vägen, vilket så inte är fallet. Belysningen kan i vissa fall behöva vara riktad mot vägens intilliggande partier för att öka säkerheten för de passerande eller för den delen lyfta fram ett vackert avsnitt.

Anmärkningar på vägbanan:

Bland personer som framfört åsikter under det att cykelvägsinventeringen pågått så anser de flesta att det är viktigt att vägbanan är jämn för en bekväm och säker cykling. Anmärkningarna nedan är mindre allvarliga och har inte renderat i någon anmärkningspunkt flera av dessa anmärkningar rör sig om sprickor som ofta uppträder på gc-vägar runt om i Borlänge. Partier av dålig beläggning på gc-vägar bidrar till försämrade komfort och säkerhet för cyklister. Cyklister drar sig i många fall för att cykla över dessa partier och gör svängar runt dem för att undvika dem.

- Ett litet antal små sprickor i asfalten utspridda över ett stort område på gc-vägen upp mot Skräddarbacken vid Mats Knuts rondellen.

- Gc-vägen längs Paradisvägen mellan Petter Blådersväg och Skogsvägen har ett par stora sprickor med gräs växande i samt en grop ca 50 m från Skogsvägen.

- Sprickor i beläggningen på gc-vägen från Tjärnasjön mot Bullermyren över sportfälten, gäller främst de första 100 metrarna från sjön.

- Enstaka gropar och höga kanter vid brunnar på cykelvägen, på 3-4 ställen, mellan sportfälten och ICA Trumpeten.

- Längs hela Hönsarvsgatan finns gropar, ojämnheter och spår, gatan upplevs som jobbig att cykla på och är inte det minsta komfortabel. Hönsarvsgatan måste också vara mycket svår att hålla ren från snö.

- Granitvägen är gropig och har enstaka potthål och sprickor i beläggningen, vägen är jobbig och inte speciellt komfortabel att ta sig fram på.

- Svartnäs-gatan har bitvis dålig beläggning och några dåliga lagningar som gör resan mindre komfortabel för cyklister.

- Några sprickor i beläggningen vid gc-tunneln under Rv 70 mellan Maserhallen och Tjärna ängar, åt Tjärna ängshållet.

Växtlighet över vägbanan:

Genomgående bland personer som framfört åsikter kring gc-vägarna så är det viktigast att få bort växtlighet längs vägarnas kanter. Det rör sig om allt från högt gräs och brännässlor till grenar från buskar och träd. En allmän information till fastighetsägare bör utgå via lokalpress och kommunens egna utskick. Därtill bör en större press sättas på fastighetsägare som inte håller efter sina häckar, buskar och träd.

I Skräddarbacken på Lapp Anders- och Pligg Eriks väg växer mycket häckar och buskar framför allt ut över trottoarer och gc-vägar. Detta är dock inte begränsat till just dessa gator utan gäller hela området Skräddarbacken och hela Borlänge kommun där det finns villabebyggelse. För huvudcykelstråkens del är Åselbygatan, Brogatan och Hyttingsvägen några andra vägar med mycket häckar, buskar och träd som växer ut i gatan.

Längs Idrottsvägen från Ludvikavägen och upp till Gylle skola växer grenar från träd ut i vägen på några ställen.

På några ställen finns det grenar som sticker ut i vägen och som folk har brutit av de yttersta små grenarna på. Följden blir att en kraftigare lång och "vass" gren blir stickande ut och som i värsta fall kan träffa ett öga.

Snöröjning:

Genom att ta bort enstaka uppstickande brunnar och gupp samt jämna till vägbeläggningen över längre ojämna vägvavnitt förbättras möjligheterna att hålla en god vinterväghållning på gc-vägen.

Gc-väg som blir tidigt snöröjd kan vid ett senare tillfälle få snö från en närliggande bilväg upplogat över vägbanan vilket försämrar framkomligheten. Exempel lämnat av ett äldre par på besök från Västerås.

Cykelstråk som plogas väl kan komma att locka fotgängare ut i gatan då gc-vägar övergår till gator och vägar. För att slippa detta måste intelligande trottoarer också hållas rena från snö i samma utsträckning. Enligt den uppskattning av halkskadade gc-trafikanter som gjordes över vintern 2001/2002 var den absolut största delen fotgängare.

Säkerhet:

Till säkerhetsmässiga aspekter har räknats områden där sly och annan växlighet växer tätt och skapar osäkerhet och otrevnad hos cyklisten, på ett par platser skulle överfall kunna äga rum utan att någon har möjlighet att se det som sker. Under denna rubrik faller också gc-tunnlarna och det närmaste områdena runt dessa. I och runt gc-tunnlar uppstår många incidenter och tillbud som skulle kunna leda till olyckor.

Under en inventeringsrunda stod en av Borlänge Energis bilar med nedfälld lastbrygga, ca 40 cm ovanför marken, intill en gc-tunnel och i en kurva på en trafikintensiv plats. Lastbryggan som sticker ut i gc-vägen kan lätt slå av ett ben eller krossa ett knä på en förbipasserande cyklist eller mopedist även gående kan skada sig. En sommarvikarie på platsen sa; att de inte fått någon information om vilka lägen på bryggan som är lämpliga i olika situationer. Vid det aktuella tillfället sänktes lastbryggan ända ner till marken. Se bild "Lastbrygga".

Efter träd och sly som tas ner efter gc-vägarna, lämnas det på flera ställen kvar höga stubbar som sticker upp 10 – 15 cm. Dessa stubbar kan skada en halkande person ytterligare. Det blir dessutom mycket svårare att slå markvegetationen under sommaren. Se bild "Stubbar".

Stenar som placerats efter gc-vägar för att inte folk ska gena förbi ett farthinder eller över ett gräsområde bör vara så stora att de syns när det under sommaren växer upp gräs runt omkring dem. Se bild "St. stenar".

Glas förekommer på gc-vägar och gator, ofta vid större evenemang. För tunnare cykeldäck finns risk för att punktering skall uppstå. I alla gc-tunnlar samt skarpa kurvor med dålig sikt bör mittlinje målas upp.

ALTERNATIV OCH KOMPLETTERANDE CYKELVÄGAR

Som alternativ till cykelstråket över Tuna gräns är det möjligt att dra stråket över Gyllehemsvägen istället. Detta alternativ ger en tvärpassage längre ut från centrum och som ligger mer centralt i förhållande till de omgivande stadsdelarna.

Cykelstråken mellan Nygårdarna och Framtidsdalen/Kuploen borde kompletteras med Studievägen som en sammanbindande länk mellan två stråk. Många cyklister tar sig från områdena Nygårdarna, Mats Knuts och Skräddarbacken mot centrum.

Vid samtal med ett par intresserade personer framkom att de gärna såg att det kom till en riktig cykelväg mellan Ornäs och Borlänge. De ansåg bl. a. att det var förhållandevis mycket biltrafik på Faluvägen och att det finns flera personer som idag cyklar på den aktuella sträckan.

Centrumpassagen

En cykelpassage genom centrum av Borlänge som binder ihop tre parallellt löpande cykelstråk borde vara av stort intresse. Passagen skulle löpa över Kapellg./Köpmang./Sveag. ner till Stationsgatan. Där ska den vidare löpa ner till korsningen Borganäsvägen/Bygatan, antingen över Stationsgatan och Borganäsvägen eller genom Liljekvistiska parken. Oavsett vilken väg som väljs så måste hänsyn tas till att det redan är mycket trafik och människor i rörelse i detta område. Detta cykelstråk kunde också märkas upp mycket tydligt för att cyklister ska kunna ta sig genom området på de avsedda vägarna. Men också för att göra fotgängare och busschaufförer m. fl. uppmärksamma på att det löper ett cykelstråk på platsen. Stråket skulle också kunna fungera som en annonspelare för hela huvudcykelstråket, genom att utmärka sig kraftigt på ett positivt sätt i kombination med informationstavlor som visar huvudcykelstråkens omfattning. Bilder på åtgärdsplaner finns under cykelstråk "Centrumpassage" och "Gul".

VÄGLEDANDE VID BEDÖMNINGEN

Vid bedömningen av gc-vägarnas beläggning och omgivande växtlighet har givetvis den personliga uppfattningen om hur det skall se ut varit starkt styrande. Styrande har också varit att se hur folk beter sig på de aktuella platserna. Gällande både beläggning och vegetationen på och vid gc-vägarna har det gjorts noteringar över stort som smått. Vilket kan röra sig om allt från att laga ett potthål till att en längre sträcka i mina ögon måste jämnas till och få helt ny beläggning. Tanken är att en cyklist skall kunna följa "sin sida" av vägen ända ut till kanten utan att behöva göra undanmanövrar för dålig beläggning eller för växter som sticker ut.

En cyklist eller för den delen en fotgängare skall inte behöva träffas av våta grenar som stryker av sig mot kläderna eller ges minskat manöverutrymme då en häck har tillåtits växa ända upp till en halvmeter in över gc-vägen. Inte heller skall cyklisten behöva fundera över om en gren kommer att träffa henne i ansiktet. Tidigare har gc-vägar bakats in med växter tätt växande kring vägens kanter. Avstånden mellan väg och växter kan dock ökas utan att rameffekten av växterna går förlorad. Dessutom känns det bra att ha ytterligare lite utrymme att spela på om man möter ett bredare fordon på vägen.

På några platser där åtgärder på omgivande växtlighet har genomförts känns det som att det varit möjligt att ta mer av utskjutande grenarna och av sly för att vägen verkligen skall öppna sig.