

Programförslag för det prioriterade cykelvägnätet i Borlänge

Delrapport till
Verksamhetsberättelse
etapp ett och två

RAPPORT

MOBILITY MANAGEMENT – HÅLLBAR TRAFIK, BORLÄNGE

Datum	2003-04-17
Upprättad av	Magnus Bäckmark, Borlänge Energi AB, Stiftelsen Teknikdalen
Granskad av	Karin Lundgren, Envia, Stiftelsen Teknikdalen
STATUS	RAPPORT

Synpunkter och åtgärdsförslag för service och underhåll i det prioriterade cykelvägnätet

AB Borlänge Energi

Stiftelsen Teknikdalen

Mobility Management – Hållbart resande i Borlänge

Upprättad av: Magnus Bäckmark

Datum: 2003-06-16

Reviderad senast: 2003-07-17

Innehållsförteckning

Bakgrund	3
Syfte	3
Mål	3
Sammanfattning	4
Åtgärdsförslag i det prioriterade cykelvägnätet	5
Förslag till förändringar i det prioriterade cykelvägnätet	5
Förändringar i prioriterat cykelvägnät	6
Märkning av stråk i det prioriterade cykelvägnätet	7
Märkta Cykelleder	8
Krav på skyltning i det prioriterade cykelvägnätet	9
Varningsskyltar för korsande gc-väg	9
Dragning av mittlinje i och kring gc-tunnlar	9
Förbättra en passage och en korsning i det prioriterat cykelvägnät	11
Årliga inventeringar av gc-vägnätet	11
Utgrävning av kanterna längs gc-vägar ner mot tunnlar	11
Information om fordons framförande, parkering mm på gc-väg	11
Vägvisning förbi vägarbeten	12
Besökskartan Borlänge	12
Snöröjning på gc-väg och det prioriterade cykelvägnätet	12
Mål och krav	12
Uppmärkning av gator och vägar i det prioriterade cykelvägnätet	13
Informationsspridning för det prioriterade cykelvägnätet	13
Synpunkter på vinterväghållningen, Borlänge Energi	13
Synpunkter från Lars Lindefeldt, Linje & Kabelplöjning	14
Synpunkter från synskadad, Susanne Borg, Vägverket	14
Synpunkter från allmänheten	15
Fotgängare lockas ut i vägbanan	15
En andra prioritering	16
Sandupptagningen på gc-nätet	16
	16

Bakgrund

Under år 2002 inledde Borlänge Energi ett försök med ett prioriterat cykelvägnät, som ska erbjuda god framkomlighet och säkerhet för cykeltrafiken. Vintertid ska vägnätet prioriteras vid snöröjning och halkbekämpning och erbjuda samma förutsättningar över hela sträckningen oavsett om det rör sig om väg, gata eller gc-väg. Arbetet inleddes med en inventering av aktuella vägar i ett förslag till det prioriterade cykelvägnätet. Inventeringens syfte var att syna vägbeläggning och växtlighet efter vägarna m.m. men hade också till uppgift att finna alternativa vägar och ge förslag för att förbättra framkomlighet och säkerhet. Bland åtgärds punkterna som inventeringen ledde fram till åtgärdades växtlighet under 2002 medan beläggningsarbetena till största delen åtgärdades under sommaren 2003.

Inför vintern 2002/2003 märktes samtliga gator och vägar upp som binder samman gc-vägarna i det prioriterade cykelvägnätet. Under vintern prioriterades sedan vinterväghållningen i det prioriterade cykelvägnätet i ett försök, för att utveckla en ny service till kommande vintersäsonger. Detta tas upp under rubriken ”Snöröjning på gc-väg och det prioriterade cykelvägnätet”.

Idag finns inga riktigt bra mätinstrument som kan visa på hur väl driftarbetet fungerar och utförs varför det är svårt att se i vilken utsträckning som mål och krav uppfylls. Synpunkter har därför inhämtas från olika håll för att få reda på problem och idéer som kan leda till förbättringar för gc-trafiken. Dessa uppgifter kompletteras bl. a. av en skaderegistrering för fotgängare och cyklister i Borlänge.

Slarv med drift- och underhållsåtgärder uppmärksammas snabbt av cyklister och upplevs mycket negativt, varför dessa tillhör de allra viktigaste att upprätthålla om Borlänge kommun vill ha cyklade invånare och kalla sig för en ”cykelkommun”.

Detta arbete för Borlänge Energi har på flera punkter förenats med uppgifter som upprättnaren har inom ”Mobility Management – Hållbart resande i Borlänge” varför också de står bakom denna rapport.

Syfte

Borlänge Energi behövde en uppföljande dokumentation över det prioriterade cykelvägnätets vinterväghållning och funktion under den första säsongen för att ta vara på erfarenheter inför kommande säsonger. Syftet med rapporten är att belysa synpunkter och svårigheter samt att lägga fram förbättringsförslag för att skapa ett bättre gc-vägnät.

Uppgifterna för arbetet är hämtade från allmänhet, en synskadad, entreprenören Linje och Kabelplöjning samt från Borlänge Energis egna organisation.

Mål

Genom förbättrad säkerhet, service och underhåll längs gc-vägarna ska fler borlängebor lockas att använda cykeln för sina vardagsresor. Föreslagna förändringar i det prioriterade cykelvägnätet ska tillsammans med ett förslag om färgade cykelstråk ge ökad tillgänglighet, vägvisning och ge invånarna bättre uppfattning om det prioriterade cykelvägnätets omfattning. Förslagen om drift och underhåll ska verka för att de resor som genomförs på gc-vägarna, speciellt i det prioriterade cykelvägnätet, sker på ett säkert och komfortabelt sätt.

Sammanfattning

Sammanfattningen behandlar merparten av de lämnade åtgärdsförslagen.

Åtgärdsförslag gc-vägnätet och säkerhet

- 8 förslag till förändringar i det prioriterade cykelvägnätet (se sida 5).
- Förbättra gc-passagen mellan Bygatan och Brunnsgatan.
- Förbättra gc-vägen längs Tunagräns och korsningen mot Sockenvägen.
- Årlig inventering av beläggning och omgivande växtlighet på gc-vägnätet
- Utgrävning av kanterna längs gc-vägar ned mot tunnlar samt rensning och utgrävning av vägbrunnarna vid tunnlarna.
- Mittlinje i samtliga gc-tunnlar och målade kantlinjer vid tunnelöppningarna.

Åtgärdsförslag service

- 5 märkta cykelstråk i det prioriterade cykelvägnätet (se sida 7).
- Information och instruktioner för fordonsförare, främst sommararbetare, gällande körning, parkering och användning av utrustning på fordonen ex. lastbryggor för att undvika olyckor på gc-väg.
- Förbättrad vägvisning runt vägarbeten på gc-väg.
- Förändringar av felaktigheter i Borlänges besökskarta.

Åtgärdsförslag vinterväghållning

- Förbättra snöröjningen runt farthinder typ busskudde på vägar med cykelstråk exempel Sockenvägen. Snö på farthindret medför ökad olycksrisk för cyklister.
- Införande av ett begränsat efterarbete gällande snöröjning på vissa dokumenterade vägavsnitt, som plogas över efter det att gc-vägen snöröjts. Ett begränsat arbete skulle också kunna tillämpas för halkbekämpning i t. ex. gc-tunnlar, korsningar och andra platser som kan förenas med stor halkrisk.
- Förstärka vinterväghållningen på trottoarer längs vägar som är stora gångstråk in mot centrum. Antingen genom överenskommelser med ansvariga eller genom att ta över driften.
- Ser till att kantstenarna skottas fram vid övergångsställen, ytan hålls slät och att stråken löper på samma plats under vintern som under sommaren för att underlätta för synskadade.
- Tillföra en andra prioritering när snöröjningen ska sättas igång och låta den förhålla sig till morgontrafiken.
- Sandupptagningen på gc-vägnätet bör prioriteras eftersom sandningssanden på asfalt utgör en stor olycksrisk för cyklister.

Åtgärdsförslag i det prioriterade cykelvägnätet

Förslag till förändringar i det prioriterade cykelvägnätet

Förslagen till förändringar visas i bild "Förändringar i prioriterat cykelvägnät" på sida 5 och rör tillägg, borttagning och förflyttning i det prioriterade cykelvägnätet. Förflyttningarna i det prioriterade cykelvägnätet är främst till för att flytta stråket från gator och vägar till gc-vägar men ska också verka för att fler områden i Borlänge omfattas på ett bättre sätt.

1. Gc-vägarna över Islingbybron med anslutningarna närmast bron bör införlivas i det prioriterade cykelvägnätet.
2. Förflyttning av det prioriterade cykelvägnätet genom Hytting, innehållande Staffans väg, Hyttingsvägen och Gästgivargatan, till gc-vägen längs Tunavägen till Bro, som nu kommer att byggas. Den nya sträckningen blir Hyttingsvägen mot Tunavägen och sedan gc-vägen längs Tunavägen till Bro.
3. Förflyttning av det prioriterade cykelvägnätet från Korsgårdsvägen till sträckningen gc-väg längs Korsgårdsvägen, Laduvägen, Plöjarens väg. Denna sträckning förutsätter att gc-väg byggs från Tyllsnäsvägen till Färjegårdarna och ansluts mot Laduvägen.
4. Förflyttning av det prioriterade cykelvägnätet genom Tjärna, innehållande Harstigen, Lekattgatan och Minkstigen, till gc-vägen under Rv 70, Jaktstigen och gc-vägen som löper runt Tjärnaängskolan som ansluter till Tjärna allé.
5. Gc-stråket efter Allfarvägen. En ev. fortsättning på denna sträckning skulle vara från Stadshuset till Centrum förbi bl. a. Folkets- och Ungdomens hus.
6. Det prioriterade cykelvägnätet som löper genom Forssa i nord-sydlig riktning kan tas ut ur det prioriterade nätet då det löper nära annan del av nätet.
7. Förflyttning av prioriterat cykelvägnät från Gyllehemsvägen till den parallellt liggande Karlsgårdsgatan. Endast aktuellt om gc-väg byggs från Karlsgårdsg. till korsningen G. Tunav./Lustbergsv. och anslutande gc-väg från Gylle.
8. Sammanbindning av stråket genom Nygårdarna med stråket mot centrum förbi Kupolen med en länk över exempelvis Spanngatan.

Förändringar i prioriterat cykelvägnät

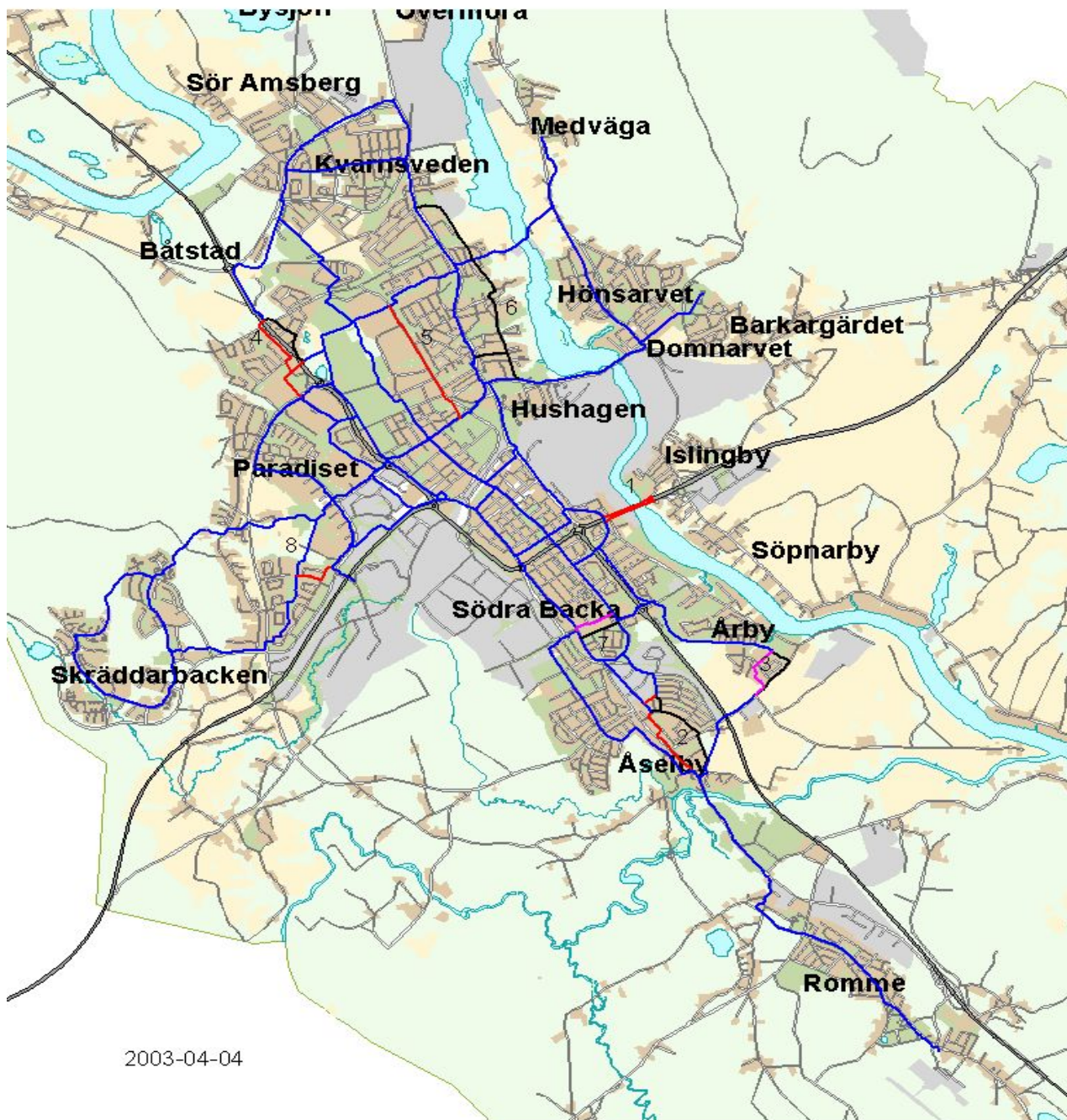


Bild 1: Förändringar i prioriterat cykelvägnät. **Blå färg** visar det prioriterade cykelvägnätet. **Röd färg** visar förslag till kompletterande och ersättande sträckor i vägnätet. **Rosafärgade** sträckor visar alternativa sträckningar på vägnätet om gc-väg byggs. **Svart färg** visar inaktuella sträckor om förslagen genomförs.

Märkning av stråk i det prioriterade cykelvägnätet

Ett system med färgade stråk skulle tydliggöra det prioriterade cykelvägnätets omfattning, var det löper samt fungera som en annonspelare till allmänheten, som tydligt skulle veta var snöröjningen är prioriterad. Stråken kunde inledningsvis märkas upp med färgad tejp till dess att stråken antagit fast form, se bild 2. Skyltar som visar centrum och/eller slutmål bör finnas på platser där de märkta stråken tar sin början, slutar eller korsar varandra för att styra cyklisterna åt rätt håll. I ett inledningsskede kunde ett stråk märkas upp för att utvärderas gällande märkning och vägvisning, erfarenheterna kunde sedan tas tillvara på de andra stråken.

Förslaget gäller totalt fem stråk, tre stråk i nord-sydlig riktning och två stråk i väst-östlig riktning, att arbeta vidare med. Stråken ses i bild 3 "Märkta Cykelleder" på sida 7 och föreslås få följande utseende:

Gröna stråket: Romme (Rommerondellen) – Buskåker – Bro – Hytting – Gylletäppan – Centrum – Hagalund – Bullermyren – Storsvängen – Tjärnaheden (Norra Griftegården).

Röda stråket: Bro – Färjegårdarna – Årby – Mjälga – SSAB Västra porten – Hushagen – Bergslagsbyn/Forssa – Lergärdet – Kvarnsveden (Pappersbruket).

Blå stråket: Bro – Åselby – Gylle – Gylletäppan/Södra Backa – Östermalm – Resecentrum – Hagalund (västra) – Tjärna Ängar – Tjärna – Mellsta – Morbygge – Kvarnsveden (Pappersbruket).

Orangea stråket: Skräddarbacken (Pligg Eriks-/Pligg Görans väg) – Mats Knuts Gårdarna – Nygårdarna – Jakobsgårdarna – Framtidsdalen – Hagalund – Hushagen/Forssa – Domnarvet – Bergeby (Borlänge sjukhus).

Gula stråket: Jakobsgårdarna (Jaxtorget) – Paradiset – Tjärna Ängar – Bullermyren – Bergslagsbyn – Forssa – Yttre Medväga.



Bild 2: Ett förslag till skylt för framtiden, med mer välmärkta färgade cykelstråk. Skylten skulle då få samma färg som färgen på stråket. Den aktuella skylten på bilden visar ett cykelstråk i Linköping.

Märkta Cykelleder

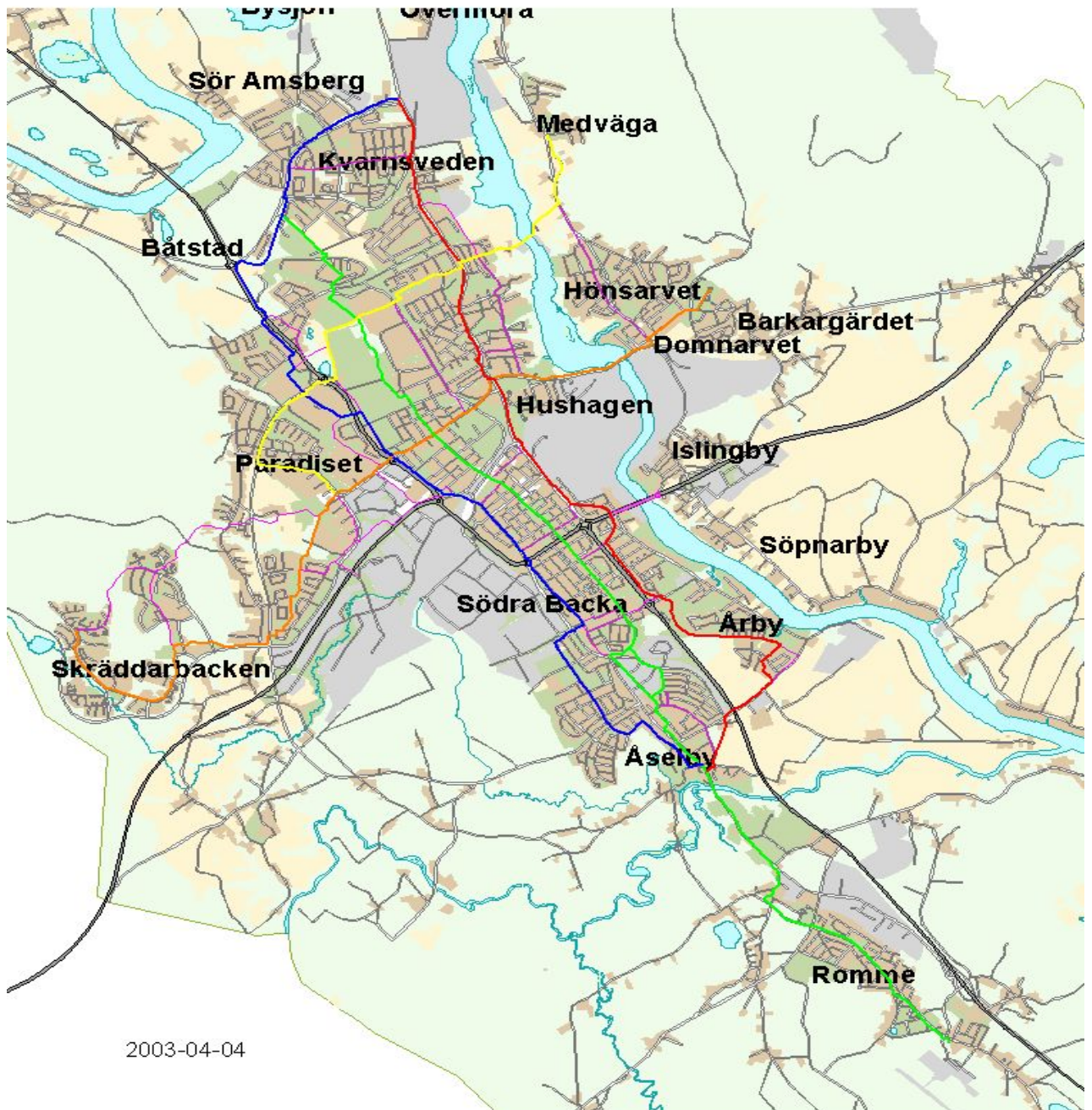


Bild 3: Arbetsförslag för märkning av cykelstråk inom det prioriterade cykelvägnätet i Borlänge. Margenta färg markerar sträckor inom det prioriterade cykelvägnätet som ligger utanför de märkta stråken.

Krav på skyltning i det prioriterade cykelvägnätet

På några platser i det prioriterade cykelvägnätet uppstår större problem med att kunna följa det. Problemen uppstår främst i bostadsområden där cykelvägnätet kan följa både gc-väg och gata samt att det svänger mycket över en kort sträcka. Lämplig skyltning kan vara Centrum och ändpunkten för stråket i den motsatta färdriktningen. Om märkta cykelleder kom till stånd skulle de troligen lösa problemet på de aktuella platserna. De aktuella områdena för skyltning är:

1. Tjärna, stråket Harstigen , Lekattgatan och Minkstigen. Läggs stråket om rör det istället stråket Tjärna allé, Jaktstigen och passagen under Rv 70.
2. Storsvängen, med gc-stråket genom området och tunneln under Mårdgatan
3. Buskåker, med stråket Buskåkersvägen, Dybecksvägen, gc-tunneln under järnvägen upp till Forsbackavägen. En skylt bör också stå vid korsningen Smedjebacksvägen/Rommevägen för att leda cyklisterna rätt så att de inte ger sig ut på den tätt trafikerade Smedjebacksvägen.
4. Hytting, med stråket Herrgårdsgatan, Hyttingsvägen, ner till Tunavägen, alternativt via Biskop Ottos väg. En förutsättning för vägsträckningen är den planerade gc-vägen från Bro till korsningen Tunavägen/Korsgårdsvägen och att det nuvarande prioriterade stråket på Hyttingsväg stryks.
5. Mats Knuts gårdarna för att ta sig till Skräddarbacken, med stråket gc-vägen längs Nygatan, Mats Knuts väg 101 – 116 till gc-väg upp till Skräddarbacken.
6. Norra Backa, vid gc-vägens början vid Bäckelund. Information om gc-väg mot Kupolen och centrum. Skulle kunna minska gc-trafiken på Rv 50 in och ut från centrum.
7. Nygårdarna, gc-vägen mot Skräddarbacken, Jakobsgårdarna och centrum.
8. Åselby längs Åselbygatan, Holmstengatan och Idrottsvägen.

Varningsskyltar för korsande gc-väg

På flera platser i Borlänges gc-vägnät förekommer korsningar mellan gc-vägar alldeles i anslutning till tunnlar vilket medför stor kollisionsrisk. Dessa platser kräver att man är observant, har låg hastighet och planerar sin färd. Det hela försvåras ofta av att cyklister får eller tar fart med sig för att komma upp för den uppförslänta som ansluter till gc-tunneln eller dålig beläggning. Några av dessa gc-korsningar är belägna vid:

- Framtidsrondellen
- Jaxrondellen
- Åkrerondellen
- Gc-tunnlar under Grådavägen
- Gc-tunneln ovan Nordanbäcksgatan

Gc-trafikanter förväntas förutse de flesta av de svårigheter eller faror som kan dyka upp under deras färd detta kan resultera att de ställs i svåra situationer.

Dra mittlinje i och kring gc-tunnlar

Mittlinjer har på prov dragits i ett mindre antal gc-tunnlar i Borlänge. Åtgärden har mottagits positivt av många personer. Den vita mittlinjen ger bättre uppfattning om tunnelns bredd och var man förväntas hålla sig. Mittlinjen skulle helst kombineras med heldragna vita linjer som börjar utanför tunnelöppningarna och som sedan följer tunnelväggarna och anger vägens yttersta kant. Speciellt gäller detta för gc-tunnlar där vägen svänger i anslutning till tunnelöppningarna.

Aktuella tunnlar för dragning av mittlinje

I tunnlar med *kursiv stil* är mittlinje redan dragen.

1. Gc-tunneln under Tjärnavägen ovanför Mellstarondellen
2. Gc-tunneln under Tjärnavägen ovanför korsningen Mårdgatan samt omgivande kurviga partier av gc-vägen bl. a. ut mot Mellstarondellen
3. Gc-tunneln under Tjärnavägen mellan Sportfälten och Tjärnaängskolan
4. Gc-tunneln under Tjärnavägen vid Tjärnarondellen
5. Gc-tunneln under Paradisvägen i Tjärna ängar
6. Gc-tunneln under Tjärnavägen mellan Tjärna Ängar och Maserhallen.
7. Gc-tunnlarna intill Framtidsrondellen under Tjärnavägen och Röda vägen
8. Gc-tunneln under Petter Blåders väg vid Jaxrondellen
9. Gc-tunneln under Tjärnavägen vid Backarondellen
10. *I den från punkt 9 intilliggande gc-korsningen mot Hagalund och Centrum. Här finns bl. a. en dold kurva för dem som kommer från Hagalund och är på väg ner mot gc-tunneln under Backarondellen*
11. *90 graderskurvan på gc-vägen efter Rv 50 drygt 100 m sydväst från södra Kupolenutfarten.*
12. Gc-tunneln under Rv 50 intill korsningen Ritargatan
13. Gc-tunneln under Paradisvägen mellan Nygatan och Karl Johans väg
14. Gc-tunneln under Rv 50 mellan Västanäng och Mats Knuts
15. Gc-tunneln under Kalles väg i Skräddarbacken
16. *Gc-tunneln under Jussi Björlings väg vid Banverkets huvudkontor*
17. *Gc-tunneln vid Resecentrum under Ovanbrogatan*
18. Gc-tunneln under Backaviadukten från Häradsvägen till Hantverkargatan
19. Gc-tunneln under Rv 50/70 vid Åkrerondellen
20. Gc-tunneln under Rv 50/70 mellan Stationsgatan och Sockenvägen
21. Gc-tunneln under Tunavägen mellan Källstigen och Hammargatan
22. Gc-tunneln parallellt löpande med Lustbergsvägen under Tunavägen.
(Beläggningen är dålig och bör förbättras innan mittlinje dras genom tunneln)
23. Gc-tunneln under Tunavägen vid korsningen Hugo Hedströms väg
24. Gc-tunneln under Ludvikavägen mellan Åselby och Gylle
25. *Gc-tunneln under järnvägen i Buskåker*
26. Gc-tunneln under Rv 70 mellan Årby och Åselby industriområde
27. Gc-tunneln under Rv 70 vid Gyllerondellen
28. Gc-vägen längs Kvarnsvedsvägen under järnvägsbron mellan Hushagsskolan och Centrum
29. *Gc-tunneln under Kvarnsvedsvägen mellan Erikslundsskolan och Domnarvsvallen*
30. Gc-tunneln under Stenhålgatan mellan Domnarvsvallen och Gammelgården
31. Gc-tunneln under Faluvägen mellan SSAB-området och gc-vägen längs Dalälven
32. Gc-tunneln under Kvarnsvedsvägen intill Forssaängskolan
33. Gc-tunneln under Allfarvägen mellan Bergslagsbyn och Bullermyren
34. Gc-tunneln under Kvarnsvedsvägen belägen mellan G. Fabriksgränd och Nordanbäcksgatan, samt omgivande gc-partier väster om tunneln
35. Gc-tunneln under Kvarnsvedsvägen vid Övermora
36. Gc-tunneln under Mårdgatan mellan Storsvängen och Bullermyren
37. Gc-tunneln under Mårdgatan mellan Lergärdet och Bergslagsbyn
38. Gc-tunneln under järnvägen vid Storsvängen
39. 90 graderskurvan på gc-vägen mellan järnvägsbron och Mellstarondellen
40. *Gc-vägen längs Mårdgatan under järnvägsbron*

Förbättra en passage och en korsning i prioriterat cykelvägnät

- Mellan Bygatan och Brunnsgatan, som båda ingår i det prioriterade cykelvägnätet, är det idag en trång och dålig passage. Vintertid plogas stora snövallar upp på platsen som blir svår att passera och det är svårt att tro att det är en del av det prioriterade cykelvägnätet. På platsen står betonggrisar för att förhindra fordonstrafik vilket är anledningen till att platsen är svår att snöröja.
- Gc-vägen längs Tunagräns och speciellt anslutningen till Sockenvägen känns som den slutar i tomma intet utan hänvisning om vart man ska ta sig vidare. Därtill skymts trafiken från höger på Sockenvägen av en häck. Vintertid har den dessutom till stora delar varit full med snö.

Årliga inventeringar av gc-vägnätet

Inventeringen på cykel av det prioriterade cykelvägnätet under sommaren 2002 visade på många platser att förbättra. Inventeringen av cykelvägnätet skulle kunna vara ett årligen återkommande inslag exempelvis för sommarpraktikanter. Inventeringen skulle kunna omfatta och alternera mellan olika områden. Gc-nätet inom ett område skulle förslagsvis bli inventerat och åtgärdat vart tredje år.

Kvalitets- och kvantitetsmålen för beläggningsunderhållet på GCM-vägar och när åtgärder bör vidtagas på dessa skulle kunna vara styrande vid inventeringen.

- Ojämnheter (sättningar, tjälskador etc.) 30-60 mm
- Potthål < 1 dm i diameter
- Sprickor < 10 mm
- Två nivåskillnader (skarvar, betäckningar etc.) 10-25 mm
- Reparation av ojämnheter, potthål etc. 1-5 dagar

Liknande kriterier skulle kunna ställas upp för växtligheten.

Utgrävning av kanterna längs gc-vägar ner mot tunnlar

Längs anlöpande väg mot gc-tunnlar är ofta vägen kant i kant med omgivande terräng ibland ligger även vägen lägre. Grus som används för halkbekämpning och som hamnar utanför vägbanan bygger ytterligare på den omgivande kanten. Det medför bl.a. att smältvatten, från undanplogad snö rinner ut över vägen och sedan fryser till under nätterna när det blir kallare vilket ger en hal väg bana. Kunde omgivande kanter grävas ut och mindre diken skapas skulle mindre smältvatten från snön rinna ut över vägen. Runt många brunnar vid tunnlar har dessutom smuts och grus samlats som täpper till brunnarna och försvårar för vattnet att rinna ned. Dessa brunnar bör grävas fram och rensas från smuts.

Information om fordons framförande, parkering mm på gc-väg

Under en inventeringsrunda stod en Borlänge Energi bil med lastbryggan nedfälld, ca 40 cm ovanför marken, intill en gc-tunnel, i en kurva och på en plats med tät trafik. Lastbryggan som stack ut i gc-vägen hade kunnat slå av ett ben eller krossa ett knä på en passerande cyklist men även gående kunde skadat sig. Enligt en sommarvikarie hade de inte fått information om lämpliga lägen för bryggan i olika situationer. Vid detta tillfälle sänktes lastbryggan ner till marken.

Rutiner måste skapas så att fordon och tillhörande utrustning hanteras på rätt sätt längs gc-vägarna. All personal som arbetar på och vid gc-vägarna måste sedan informeras om rutinerna.

Vägvisning förbi vägarbeten

Det behöver inrättas rutiner för att märka upp alternativväg då cykelvägen blockerats vid vägarbete. Cyklisterna ska erbjudas en uppmärkt, kort och säker alternativväg för att ledas förbi arbetsområdet och tillbaka in på cykelvägen, speciellt viktigt är detta på platser trafikerade av motorfordon.

Besökskartan Borlänge

Besökskartan i Borlänge ska också fungera som vägvisare på cykelvägarna. Upplagan 2003 innehåller felaktigheter och bör korrigeras på minst sju punkter i kartan, (punkt 1-5 saknar planfri korsning):

1. gc-väg under Rv 70 mellan Årby och Åselby/Gylle
2. gc-väg under Rv 70 vid Gyllerondellen
3. gc-väg under Rv 50, Islingbybron, längs Mjälgevägen
4. gc-väg under järnvägen längs Kvarnsvedsvägen vid Hushagsgymnasiet
5. gc-väg under Kvarnsvedsvägen vid Erikslundsgymnasiet
6. gc-vägen längs Olivstigen finns inte med
7. gc-väg framdragen till COOP Forum finns inte med

Kartan kan också förbättras genom att det läggs in tunna avståndscirklar från centrum, vilket snabbt skulle ge en uppfattning om avstånden i Borlänge. De färgade cykelstråken bör också markeras i rätt färg i kartan och därtill också en förklaring över vad det prioriterade cykelvägnätet innebär.

Snöröjning på gc-väg och prioriterat cykelvägnät

Idag finns inga riktigt bra mätinstrument som kan visa på hur väl driftarbetet fungerar och utförs varför det är svårt att se i vilken utsträckning som de satta målen och kraven uppfylls. Synpunkter har därför inhämtats från olika håll för att få reda på problem och idéer som kan leda till förbättringar för gc-trafiken.

Mål och krav

Stadsmiljöverksamheten som inkluderar vinterväghållningen styrs av ett med kommunen träffat avtal, som lägger fast övergripande verksamhetsmål. Stadsmiljö gör i sin tur en funktionsentreprenad gällande gatu- och väghållning mot Borlänge Energi Produktion, där upphandlingen styrs av de satta verksamhetsmålen. Produktion tillsätter egna resurser eller upphandlar tjänster för utförande.

De gällande kvalitets- och kvantitetsmålen samt standard- och funktionskraven för vinterväghållningen av gång- och cykelvägar.

- Snöröjningen ska påbörjas vid 4-6 cm snödjup
- Första snöröjningen ska vara klar mellan 4-8 timmar
- Kompl. snöröjn. av övergångsst, busshållpl. mm ska vara klar inom 0,5-1,5 dygn
- Snöbortforsling p.g.a. trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl sker normalt inte
- Åtgärdstiden för halkbekämpning är upp till 8 timmar
- Halkbekämpningen ska utföras sammanhängande
- Sandupptagningen ska vara klar senast den 1 juni

Några vägledande kriterier för vinterväghållningen som rör gc-vägarna:

- Minimera antalet trafikolyckor på grund av vinterväglaget.
- Ökningen av restid för trafikanterna hålls på en rimlig nivå jämfört med barmarksförhållanden.
- Utveckla teknik som ger så låga insatstider och tidig effekt som möjligt för såväl snöröjning som halkbekämpning. Tillgång till väl utvecklade väderinformationssystem är ett viktigt hjälpmedel.
- Prioritera högtrafikerade GCM-vägar. Punktvis halkbekämpning får tillämpas.

Uppmärkning av gator och vägar i det prioriterade cykelvägnätet

Hösten 2002 märktes gator och vägar tillhörande det prioriterade cykelvägnätet upp för att binda samman nätet av gc-vägar. Lyktstolparna längs de aktuella gatorna och vägarna märktes med en beständig röd tejp, liksom stolpar som anvisar anslutande gc-väg tillhörande prioriterat cykelvägnätet. Den röda märkningen skulle främst underlätta för cyklister men också för personal som sköter snöröjning och halkbekämpning. Märkningen var ett samarbete mellan Borlänge Energi och Stiftelsen Teknikdalens Mobility Management projekt.

Informationsspridning om det prioriterade cykelvägnätet

Information om det prioriterade cykelvägnätet och märkningen av de sammanbindande gatorna gick ut under december i Bo i Borlänge nummer 4 2002. Tidningen hade tema med inriktning på snöröjning. För cyklister visades en karta över det prioriterade cykelvägnätet, märkningen av gator och vägar i det prioriterade nätet togs upp och det förklarades att snöröjningen av denna typ var en försöksverksamhet. Här togs också upp en rad problem samt att vi gärna tog emot synpunkter för att förbättringar ska kunna genomföras.

Annonseringen av det prioriterade cykelvägnätet har haft dåligt genomslag och få känner till nätet. Kartan över det prioriterade cykelvägnätet borde också innehållit namn på gator och vägar i nätet för att tydligare klargöra vad som ingår, vilket är något som efterfrågats. Eftersom säsongen 2002/03 var ett försök gjordes inga ytterligare ansträngningar för att föra ut budskap om det prioriterade cykelvägnätet. Ska försöket fortsätta eller sättas i bruk fullt ut måste annonsering ske tydligare och i större omfattning för att nå ut till fler av Borlängeborna.

Synpunkter på vinterväghållningen, Borlänge Energi

Enligt Stig Henriksen, Borlänge Energi Produktion, har snöröjningen av det prioriterade cykelvägnätet inletts vid ett snödjup på ca 4 cm, även mindre snömängder än så har plogats bort efter avslutat snöfall. Snöröjningen fungerat bra med vissa avvikelser, exempelvis blev det problem vid det första snöfallet, som dock varade över ca 3 dygn. På det prioriterade cykelvägnätet ska de sammanbindande gatorna ha blivit snöröjda i samband med att den anslutande gc-vägen snöröjdes. De mindre maskiner som snöröjer gc-vägarna har dock inte bredden för att röja de bredaste gatorna, som Sockenvägen, varför större maskiner måste kallas in. Samordning av de olika fordonen har varit ett problem och hur väl samordningen har fungerat är oklart.

Gällande halkbekämpningen har uppskattningsvis ca 7000 ton sandningssand lagts ut på alla typer av vägar. Insatsen bedöms vara betydligt större än tidigare år, då mellan 4000-5000 ton sandningssand lagts ut. Halkbekämpningen på de

sammanbindande gatorna och vägarna i det prioriterade cykelvägnätet bedöms dock inte ha halkbekämpats i samma utsträckning som gc-vägarna inom det prioriterade cykelvägnätet. Stig Henriksen anser att det främst är inom halkbekämpningsområdet som man måste bli bättre och effektivare.

Enligt Bengt Snabb, Stadsmiljö, kan de snabba insatserna ha medfört mindre bildning av det tjocka lager av is och snö som brukar kunna bli liggande kvar under våarana. Förhållandena var genomgående goda för gc-trafikanter med några inslag av halkrisk. Det som inte har fungerat denna säsong är att uppsopningen av sandningssanden drog ut på tiden, vilket till stor del berott på en sen upphandling.

Synpunkter från Lars Lindefeldt, Linje & kabelplöjning

Att bli av med snön längs vissa sträckor samt vid mycket nederbörd är den största svårigheten för chaufförerna, varför det borde ges mer tid för att städa och bredda mellan snöfallen. Ett annat problem på samma tema är att det är svårt att göra rent från och finna plats att göra sig av med snön runt många busskurer, vilket även försvårar för bussresenärerna.

Nya gc-vägar som lagts intill gator och vägar är ett problem, när gc-vägen plogas först blir den sedan överplogad när gatan körs ren. Efterarbeten med begränsade insatser kunde därför sättas in för att städa aktuella platser från slask. Begränsade insatser skulle också kunna sättas in, för såväl snöröjning som halkbekämpning, vid t. ex. prioriterade gc-tunnlar och korsningar mm. Platserna skulle först dokumenteras och sättas in i olika åtgärdsprogram för respektive åtgärd. Arbetet kunde också anpassas så att en eller ett par maskiner skulle klara av arbetet.

Vid planering av nya områden bör det tas större hänsyn till driften för att underlätta arbetet. Många smala passager och vackra former och utsmyckningar medför långa insatstider för snöröjningen.

Synpunkter från synskadad, Susanne Borg, Vägverket

Goda förutsättningar för synskadade på gångstråken vintertid skapas genom att:

- stråken är raka med raka snövallar som kan användas som stöd vid förflyttning
- ytan på gångvägen är slät
- stråken hålls på samma plats under vintern som under sommaren
- öppningar i snövallar hålls på samma plats under hela vintern
- övergångsställena skottas så att kantstenarna framträder tydligt

På busshållplatserna bör det handskottas runt busskurer, stolpar och på den plats där man kliver av och på bussen. Busskurer och stolpar används som utgångspunkter av synskadade och miljöombytet vid på- och avstigningen underlättas betydligt om just den platsen är väl skottad och halkbekämpad. Speciellt problematiskt kan det vara för rullstolsburna att ta sig av och på bussen när det ligger snö kvar och försvårar för de tekniska hjälpmedel som idag finns för att hjälpa rullstolsburna.

Platser och områden i Borlänge där snöröjning, halkbekämpning och uppsopning av sandningssanden är bra är utanför Hemköp i Gylle och utanför Kupolen. I Härnösand läggs, enligt Susanne Borg, vid vinterväghållningen stor koncentration på gc-vägar och möjligheterna för äldre och handikappade att ta sig fram med busstrafiken på Mjuka Linjen.

Synpunkter från allmänheten

Synpunkterna från allmänheten har till stor del rört halka och halkbekämpning, speciellt om dagarna med mycket eller utdragna snöfall sätts åt sido. Snöröjningen upplevs som tillfredsställande och bra av de allra flesta medan halkbekämpningen verkar vara ett större problem. Framförallt är det äldre fotgängare som påtalar problem med att kunna ta sig fram. Till problemet hör också att snö blir upplogat på trottoarer som blockeras varför man som gångtrafikanter på vissa ställen måste ge sig ut i biltrafiken. Det gäller speciellt på de högtrafikerade gatorna.

En kvinna var mycket besviken på snöröjningen på gc-vägen över Islingbybron där snö lades upp från riksvägen och hon tyckte att bron skulle tillhöra det prioriterade cykelvägnätet. Enligt Stig Henriksen gick det täta turer för att hålla vägen ren från snö. Kvinnan var också missnöjd över att den avskärmning från motorvägen som utlovats inte kommit till stånd. Den skulle skydda både mot upplogad snö och från snö och is som kan flyga av passerande lastbilar. Avskärmningen byggs under sommaren 2003 i regi av Vägverket.

Förbättrad snöröjning runt farthinder, typ busskudde

En cyklande person, som vintertid halkat på en i sidled lutande yta på en busskudde belägen på Sockenvägen, anser att snöröjningen av dessa farthinder blir dåligt utförda p. g. a. deras utseende och då ökar riskerna för cyklister. Genom att skotta fram hindren på cykelstråken kan cyklister se de sidolutande ytorna och undvika att köra upp på dem, som kan vara mycket hala vintertid.

Fotgängare lockas ut i vägbanan

Cykelstråk som plogas väl lockar fotgängare ut i gatan bl. a. där det prioriterade cykelvägnätet löper över gator och vägar. För att undvika att få många gående ut på dessa gator och vägar måste intilliggande trottoarer också hållas rena från snö och halkbekämpas i ökad utsträckning. Enligt den uppskattning av halkskadade gc-trafikanter som gjordes vintern 01/02 i Borlänge var majoriteten fotgängare. Exempel på berörda gator är Stationsgatan, Sockenvägen, G. Tunavägen och Hagavägen, som också är stora stråk för fotgängare. Hagavägen har generellt varit i gott skick under den gångna vintern men på ett par platser har problem uppstått på grund av upplogad snö på trottoaren vid korsningarna, speciellt Rödavägen och Vasagatan. Sockenvägen, söder om centrum, är en direkt fortsättning på Stationsgatan och ett stort stråk för gående. Vintertid är förutsättningarna dåliga att ta sig fram på trottoaren längs denna väg vilket bild 4 visar.



Bild 4: Snö på trottoaren längs Sockenvägen tvingar ut gående i körbanan

En andra prioritering

En andra prioritering på gc-väg är att i viss mån låta snöröjningen förhålla sig till morgontrafiken. Arbetspendlare m. fl. ges en ren och lätt färdväg och kommer fram med torra kläder och skor, vilka är svåra att vara utan eller få torkade på arbetet.

Sandupptagning på gc-nätet

En stor orsak till cykelolyckor under våren, efter att snö och is har smält undan, är att cyklister halkar på det kvarliggande gruset, som använts för halkbekämpning. Enligt en undersökning, (Öberg, Berntman, m.fl, 1996) orsakar denna olyckstyp var femtonde cykelolycka under hela barmarkssäsongen. Det kan också antas att det är som allra flest under våren innan sandningssanden är uppsopat. Att olyckstypen är frekvent visar sig också i den pågående skaderegistreringen för fotgängare och cyklister. Nedförsbackar och kurvor är mer utsatta för denna olyckstyp. För att undvika en del av dessa olyckor ska gc-vägarna prioriteras och speciellt det prioriterade nätet. Upphandlingen av sandupptagningen borde kunna innehålla krav på att arbetet ska kunna starta med kort varsel och när vägbanorna är fria från is och snö och vara avslutade efter en viss tid.