

Samrådsredogörelse

Remissinstanser

Trafikplan 2026

Slutversion 140324



Samrådsredogörelse för remissinstanser - Trafikplan 2026

Denna samrådsredogörelse innehåller en sammanfattning av de synpunkter som kommit in från remissinstanser under trafikplanens remissperiod, 18 november 2013 till och med 31 januari 2014.

Remissförfarandet

Kommunstyrelsen fattade beslut om att sända ut trafikplanen på en bred remiss. Den remisslista som projektgruppen presenterade inför beslutet kompletterades då med ytterligare instanser, t ex politiska partier och naturskyddsföreningen. Missivbrevet med den kompletta remisslistan redovisas i bilaga 1. Under remisstiden inkom dessutom några förfrågningar från organisationer som inte finns med på remisslistan, bl a Västerås pastorat, Sveriges MotorCyklister och några större bostadsrättsföreningar.

Utskicket av remissen inleddes den 18 november och var klart den 28 november. Pappersutskicket bestod av ett missivbrev och en eller flera tryckta trafikplaner. Många remissinstanser föredrar att få remisser via e-post, då skickades planen i pdf-format tillsammans med missivbrevet.

Informationsmaterial

Totalt har 320 exemplar av remissversionen av planen tryckts upp, och vid remisstidens slut fanns ett tjugotal exemplar kvar.

Trafikplanen har under remisstiden funnits publicerad på stadens webbsida vasteras.se. Rubriken låg på webbens förstasida under några veckor i början av remisstiden, därefter har rubriken funnits under sektionen Bo&Bygga. En sökning på orden Trafikplan eller Trafikplanen har lett besökare rätt.

Bearbetning efter remissen

En hel del av remissynpunkterna föranleder förändringar i trafikplanedokumentet. Under varje avsnitt i samrådsredogörelsen redovisas vilka förändringar som görs i planen. Dessutom görs en del redaktionella ändringar.

Allmänna kommentarer till remissynpunkterna

I detta avsnitt behandlas synpunkter som rör principiella frågor och synpunkter som lyfts fram av flera remissinstanser. I kommentarerna beskrivs vilka ändringar som gjorts med anledning av synpunkterna. Utöver detta kommenteras enskilda synpunkter i den detaljerade sammanställningen av samtliga yttranden, som finns från sid 11 och framåt.

Målnivåerna

Önskemålet om en omformulering av målnivåerna har kommit från flera av nämnderna i staden. Det handlar om att omformulera det övergripande målet för trafiken så att ambitionsnivån bibehålls oavsett befolkningsökningen i Västerås fram till 2026. Nämnderna förslår följande nya målformulering:

”Det övergripande målet för trafiken i Västerås avser färdmedelsfördelningen. Målet är att andelen kollektivtrafikresor ökar med 70 % och andelen cykelresor ökar med 20 % medan andelen bilresor minskar med 15 %. Andelen gångtrafik bedöms få en blygsam ökning. Detta innebär att även då det tillkommer resor på grund av befolkningsökning enligt ÖP 2026 kommer inte antalet bilresor att öka mellan 2011 och 2026.”

Kristdemokraterna är skeptiska till målnivåerna. Särskilt målet om en fördubbling av resandet med busstrafiken ser Kristdemokraterna som svårt att ta på allvar. Folkpartiet ser det som naivt att tro att en 50 %-ig befolkningsökning inte kommer att innebära fler bilar och en ökad bilism. Västerås Trafiksäkerhetsförening ifrågasätter om det är realistiskt att öka kollektivtrafikåkandet och cyklandet så mycket som målet anger.

Målet om en 15%-ig minskning av antalet bilresor per person är anpassat till en befolkningsökning enligt den planeringsinriktning som slagits fast i ÖP 2026. De övriga färdsåttens andelar kommer att bero på den faktiska befolkningsökningen. En känslighetsanalys har utförts på målet, för att se vad som händer om målet för biltrafiken ska stå fast även vid en mindre befolkningsökning.

Vi antar att befolkningsökningen bara skulle bli hälften så stor som i planeringsinriktningen. Det skulle innebära 8,5 % fler västeråsare fram till 2026 jämfört med 17 % i den ursprungliga kalkylen. Med bibehållet mål om 15 % minskning av biltrafiken per person, blir effekten att kollektivtrafiken per person behöver öka med 60 % och cykeltrafiken per person med 30 %. Totalt sett behöver kollektivtrafikens volym öka med 70 % och cykeltrafikens volym med 40 %. Ambitionsnivån för målet blir alltså lägre ju mindre befolkningsökning som Västerås får.

*Den av nämnderna föreslagna omformuleringen av målnivåerna talar om **andelen** kollektivtrafikresor och cykelresor. Målen som föreslagits i trafikplanen avser **antalet** resor per person i absoluta tal.*

Målet föreslås därför istället omformuleras till "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."

Den föreslagna förändringen innebär alltså inte en skärpning av målet, utan ett förtydligande kring hur målet ska tillämpas om befolkningsökningen inte blir så stor som vi idag tror.

Huruvida målet om en 15%-ig minskning av biltrafiken fram till 2026 är realistiskt beror helt på de åtgärder som sätts in för att förverkliga det. Dagens styrmedel på nationell och internationell nivå är inte tillräckliga. Ansvaret ligger alltså på kommunen själv att skapa styrmedel som gör det lätt att välja hållbara färdått och lätt att leva utan bil. Trafikplanens tio strategier styr i den riktningen. Om strategierna tillämpas fullt ut är det realistiskt att målen kan nås. Om många steg tas i motsatt riktning blir det betydligt svårare.

Särskilt mål för godstransporter

Flera av stadens nämnder har lämnat in förslag på att komplettera trafikplanen med ett mål för vägburna godstransporter. ”Tunga transporter bullrar och släpper ut föroreningar i luften samt bidrar till trängsel och köer. Därför behöver det också finnas med mål om detta i planen.”

Moderaterna pekar i sitt yttrande också på behovet av mål och framtidsbeskrivning för godstrafiken. Folkpartiet ser behov av att utveckla omlastningsmöjligheterna vid hamnen från båt till väg eller järnväg.

Parallellt med Trafikplan 2026 pågår inom Västerås stad ett arbete med ”Program för trafikslagsövergripande godsinfrastruktur”, PTIG. I programmet finns fyra mål för godsinfrastrukturen. Programmet tar inte upp den inomkommunala infrastrukturen utan ser godsfrågan ur ett regionalt perspektiv. Under processen med framtagande av remissversion av programmet har ett behov om att särskilt studera inomkommunala transporter framkommit. I programmet framgår att en sådan utredning bör göras, men separerat från PTIG.

Inget av målen i förslaget till PTIG beskriver utvecklingen av mängden godstransporter på väg utan beskriver långsiktig hållbarhet genom intermodalitet. Godstransporter på väg är en förutsättning för att knyta samman transporter via sjöfart, järnväg och flyg i en trafikslagsövergripande infrastruktur. Det är problematiskt att sätta mål angående mängder gods på väg, bland annat på grund av att kommunen har liten rådighet över den tunga trafiken till/från/genom Västerås. Bristen på rådighet gör att det inte går att föreslå så många strategier för att ett sådant mål ska kunna nås. Den strategi som finns med i remissversionen av PTIG lyder ” Trafiksäkra vägar i anslutning till Västerås som säkerställer möjligheterna till intermodalitet och därmed förenklar kombinationen av vägtransporter och järnväg/ flygfrakt/ sjöfart”.

Att sätta ett mål om att godstransporterna till/från/genom Västerås via vägtrafik ska minska lokalt i Västerås, skulle gå emot målen i PTIG som utgår från att Västerås tänker globalt och agerar lokalt. Målen i PTIG pekar mot en ökning av Mälarsjöfarten samt mot att Västerås är regionens självklara godsnav som genom att kunna erbjuda en långsiktigt hållbar knutpunkt för trafikslagsövergripande godsinfrastruktur. Regionalt och nationellt bidrar det till avlastning av landinfrastrukturen, men lokalt i Västerås kommer godstransporterna till och från hamnen att öka.

Många av de åtgärder som föreslås i trafikplanen kan i sig leda till minskat buller och minskade luftföroreningar från den tunga trafiken. Anpassning av gatusektioner till en ökad stadsmässighet och tydlig prioritet för oskyddade trafikanter vid passager leder till en dämpad trafikrytm. Det kan i sin tur leda till att godstrafiken i ännu högre grad än idag väljer de vägar som är anpassade för att ta emot tunga fordon.

Bilens roll i framtidens trafik

Centerpartiet framhåller bilens roll för boende på landsbygden och för människor med funktionshinder. Folkpartiet pekar särskilt på behovet av tillgänglighet med bil för rörelsehindrade i city.

Kristdemokraterna framhåller friheten som bilen erbjuder. Bilen är ett trafikslag att räkna med. Problemen ligger i utsläppen och de ytor som bilen upptar. Med förnybara drivmedel och gemensamma lösningar som bilpooler och hyrsystem kan bilen ha en given plats i framtidens innerstad.

Representanterna för handel och fastighetsägare i city och på Erikslund ser att tillgänglighet är viktigt för handeln. Många kunder är idag bilburna och handelns representanter menar att detta kommer att vara fallet även i framtiden. Bilen kommer även framöver att vara det viktigaste transportmedlet. Vi måste tillåta att antalet fordon ökar och planera för det. Vidare menar man i remissvaret att inköpsresor ofta kombineras med andra aktiviteter, och att det då kan vara svårt att välja andra färdmedel än bil.

Bilen har tveklöst en viktig roll i många sammanhang. 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 eller skrymmande varor, spelar bilen också en viktig roll. Bilen uppfattas också som en frihetssymbol som ger förare och passagerare komfort vid både korta och långa resor.
Detta resonemang läggs in i trafikplanen.

Målen som föreslås i trafikplanen innebär faktiskt att en majoritet av resorna i Västerås kommer att göras med bil även år 2026. Arbetet med att prioritera gång, cykling och kollektivtrafik görs just för att vi även i framtiden ska kunna ta bilen när den behövs. Eftersom vi varken har 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.

Teknikutvecklingen

Centerpartiet tror att vi kommer att ha många fler lösningar i framtiden än idag. Planen bör ha ett större visionärt innehåll.

Folkpartiet ser att staden behöver främja elbilar/elhybrider och andra tysta och koldioxidfria fordon. Detta kan göras genom att laddplatser anläggs vid alla större parkeringar.

Det är inte bilen det är fel på utan drivmedlet, skriver Moderaterna. Elbilar och elbussar kommer troligen att vara det mest miljövänliga under planperioden.

Mimer ser att utvecklingen av ny teknik, t ex självkörande fordon, kan få påverkan på trafiksystemet på sikt, varför planens innehåll kontinuerligt behöver ses över.

Som beskrivs i trafikplanens avsnitt "Nya tekniska lösningar" finns en stor potential att minska klimatpåverkan från bilen genom snålare motorer och alternativa bränslen. Det vi ser i verkligheten är att införandet av den nya tekniken inte går tillräckligt snabbt. Trafikverket konstaterar i sin rapport "Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit", (2012) att gapet mellan målsättningen och den nuvarande utvecklingen är alltför stort för att täckas enbart med tekniska åtgärder. Detta resonemang stöds av EU:s vitbok samt International Energy Agency (IEA) och Europeiska

miljöbyrå (EEA). Naturvårdsverket visar i "Tvågradersmålet i sikte" (2007) att även om all tänkbar ny teknik och alla tillgängliga förnybara bränslen skulle användas, når vi ändå bara drygt halvvägs till klimatmålet 2050. Naturvårdsverket visar också att volymen tillgängliga biodrivmedel (inhemsk och import) inte kommer att vara tillräcklig för att försörja transportsektorn. Den odlingsbara marken kommer i första hand att behöva användas till livsmedelsproduktion.

Det är troligt att elbilar/hybrider och elbussar kommer att vara det mest miljövänliga under planperioden. Problemet med resonemanget är att utbytestakten i fordonsflottan är låg. Det finns nästan 65 000 personbilar registrerade i Västerås. Under 2013 nyregistrerades ca 5000 bilar (under 2012 var det 4750 bilar). Den absoluta merparten av bilarna drivs av fossila bränslen. I Västerås nyregistrerades totalt 14 elbilar/laddhybrider under 2013. Samtidigt nyregistrerades över 3000 dieselbilar och över 1700 bensinbilar. De styrmedel som påverkar fordonsflottan är inte tillräckliga för att åstadkomma en märkbar förändring.

Med ett enkelt räkneexempel undersöks potentialen för genomslag av el och biodrivmedel i fordonsflottan. Om vi antar att fordonsinnehavet per 1000 invånare är konstant fram till 2026, kommer vi då att ha ca 73 000 personbilar i trafik. Vi antar att utbytestakten även framgent kommer att vara 5000 fordon per år. Vi antar också att elfordon och biodrivmedel skulle få ett ordentligt genomslag. Från och med år 2015 antas (utan grund i styrmedel eller forskning) att en fjärdedel av alla nyregistrerade bilar drivs på el/hybrid och en fjärdedel drivs med biodrivmedel (etanol/gas/nya varianter). I detta mycket tekniko-optimistiska scenario skulle vi fortfarande år 2026 ha över 40 000 fossilbränsleddrivna personbilar i trafik i Västerås. Det innebär att även i ett optimistiskt scenario drivs en majoritet av personbilarna år 2026 med fossila bränslen. Detta scenario visar att teknikutvecklingen är viktig, men inte tillräcklig för att möta framtidens klimatutmaning.

I kommentarerna till "Bilens roll i framtidens trafik" ovan beskrivs hur bilen ger tillgång till samhällsservice för många grupper av människor. Fördelarna med bilen måste dock balanseras mot de negativa effekter som bilismen har på samhälle och miljö. Det är en stor utmaning att anpassa fordonsflottan till kraven på minskade växthusgasutsläpp. Dessutom ger bilen upphov till buller, försämrad luftkvalitet och minskad vardagsmotion för invånarna. Bilens anspråk på framkomlighet skapar barriäreffekter för andra trafikslag. Bilen tar också stor plats i staden. 28 fotgängare, 11 bussresenärer eller drygt 2 cyklister ryms på samma yta som en bilist på en stadsgata (enligt statens offentliga utredningar 2001:106).

De små smidiga stadsfordon som omnämns i några av remissvaren kan vara en bra kompromiss mellan bekvämligheten i egen bil och hänsyn till de negativa effekterna. Den låga utbytestakten i personbilsflottan innebär att införandet av sådana fordon går långsamt. Andelen tunga/starka fordon ökar för varje år, nästan en fjärdedel av de fordon som säljs idag klassificeras som tunga/starka jämfört med 2009 när endast 5 % av de nyregistrerade bilarna var tunga/starka.

Införandet av självkörande bilar (och andra stora systemskiften som påverkar trafiken) kommer att leda till att trafikplanens innehåll behöver revideras, precis som Mimer föreslår. Idag finns inte tillräckligt med kunskap om konsekvenserna av sådan utveckling, för att kunna inarbeta detta i trafikplanen.

Färdsättens inbördes konkurrenskraft

Naturskyddsföreningen ser att en framtida fördubblad volym i resor med kollektivtrafik förutsätter mer plats i gatuutrymmet. Samma resonemang gäller för ytorna för gång- och cykeltrafik.

Naturskyddsföreningen ser att de enfiliga cirkulationsplatserna skapar bilköer i rusningstid. För att trafiken ska flyta skulle dessa cirkulationsplatser behöva byggas om och bli dubbelfiliga. Det miljövänligaste alternativet, ser Naturskyddsföreningen, är att trafiken flyter fram så smidigt som möjligt istället för att stå på tomgång i kö.

Moderaterna menar att framkomligheten på våra trafikleder, som t ex cityringen, inte får hindras av kantstenshallplatser med rak inkörning. Trafikslagen kan utvecklas var för sig, utan att det sker på bekostnad av något trafikslag. Signalprioritering kan t ex anpassas efter vilken trafikant som har sträckan som huvudled. Viktiga leder som ringlederna, Råbyleden och den kommande Västerleden ska inte avsmalnas ytterligare eller hastighetssäkras av okynne. Signalprioritering för trafikanter på lederna kan vara på plats.

Ökade volymer av kollektivtrafikresenärer och cyklister kommer att kräva större ytor. I strategi 7 framgår behovet av separata kollektivtrafikkörfält vilket är ett sätt att öka framkomligheten för kollektivtrafiken. I strategi 6 beskrivs hur separering av gående från cyklister kan öka kapaciteten på viktiga cykelstråk. Detta kommer också att kräva utökade ytor.

Det är inte möjligt att bygga ett bilvägnät som erbjuder obegränsad framkomlighet för bilar under dygnets alla timmar. I en stad konkurrerar många grupper om utrymmet. Som bilist får man räkna med att det ibland uppstår köer. Skillnaden mellan utsläppen från en bil i kö eller utan kö är liten i jämförelse med att en del av bilresorna istället görs med kollektivtrafik eller cykel. Därför är det viktigt att de alternativa färdätten är tillräckligt attraktiva, så att kapaciteten på bilvägarna kan nyttjas av dem som verkligen behöver köra bil.

*Prioriteringsordningen gång-cykel-kollektivtrafik-bil som presenteras i trafikplanen, föreslås vara huvudregeln 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 färdättens relativa attraktivitet gentemot bilen. Utryckningstrafikens och godstrafikens behov prioriteras på de större trafiklederna, vilket leder till en indirekt prioritering även av den övriga biltrafiken. **Trafikplanen kompletteras med detta resonemang.***

Trafiken är en komplex apparat och många intressen ska samsas. Det är svårt att hitta platser i Västerås där en sorts trafikanter har sträckan som huvudled och där trafiken kan utvecklas oberoende av de andra trafikslagen. Inte ens på E18 genom Västerås är det helt uppenbart att motorfordonstrafiken har företräde och kan utvecklas för sig.

Kapaciteten på E18 avgörs nämligen till stor del vid trafikmoten, där ju många färdstätt ska samsas. När moten blir överbelastade fortplantar sig köerna lätt ut på E18, vilket innebär att framkomligheten för motorfordonstrafiken påverkas.

Ett annat exempel är Cityringen, en sträcka som är viktig för motorfordonstrafiken. En viktig funktion för cityringen är att den avlastar city från motorfordonstrafik. Längs cityringen går också en mängd bussar i linjetrafik som har sina anspråk på tillgänglighet och komfort för resenärerna. Många fotgängare och cyklister färdas längs med cityringen, och har också behov av att korsa den. I varje korsningspunkt finns en potentiell konfliktsituation, där uppstår behovet av en tydlig prioritering mellan färdstätt. Att anpassa t ex signalprioritering efter vilket färdstätt som har en viss sträcka som "huvudled" är svårt i praktiken, det är mer regel än undantag i Västerås att olika "huvudleder" korsar varandra, t ex att ett huvudcykelstråk eller ett huvudstråk för gående korsar en stomlinje för buss som samtidigt är en viktig matargata för biltrafiken.

Hastighets säkring av passager sker inte av okynne i Västerås. Där hastighets säkrande åtgärder (busskuddar, avsmalningar etc) byggs sker det på grund av ett stort flöde av oskyddade trafikanter som behöver en säker plats att korsa en trafikerad gata i anslutning till viktiga målpunkter.

Parkering

Representanter för handel och fastighetsägare i city samt Erikslunds köpcenter har lämnat in ett gemensamt remissvar. Parkeringsavgifter är en fråga som engagerar kunderna, och i remissvaret uttrycks farhågor att vad som uppfattas som höga parkeringsavgifter kan avskräcka kunder från att besöka city. Handeln ser här en möjlighet att arbeta med rabatterbjudanden på parkering. Beläggingsundersökningar som handeln själva har gjort visar på en högre beläggning än de undersökningar som staden har gjort och som presenteras i trafikplanen. Att minska antalet parkeringsplatser och höja avgifterna skulle kraftigt försämra citys konkurrenskraft. Kunder till handeln och andra besöksnäringar kommer även framöver att ha behov av att enkelt hitta parkeringsplats. Därför måste strategin "Bygg staden inåt" tillämpas så att besökare till city, oavsett färdmedel, känner sig välkomna. Parkeringsplatser kan integreras i byggnader som byggs, och samnyttjandet kan öka.

Folkpartiet ser att inpendlare söker sig längre ut i staden för att hitta gratis parkeringsplatser, medan avgiftsbelagda parkeringsplatser i city står tomma. Parkeringsplatser ska planeras för högt nyttjande och fungerande flöden, ett sätt att uppnå detta är enligt Folkpartiet att arbeta med snedställda parkeringsplatser på gatumark i staden samt på parkeringsytor på till exempel Erikslund och Hälla.

Moderaterna menar att framtidens bilar kommer att vara mindre. De kommer att ta mindre plats både på vägen och på parkeringen. Trafikplanen borde dessutom ta upp möjligheten till parkering under jord samt snyggt gestaltade parkeringshus.

Naturskyddsföreningen vill se en ändrad parkeringspolitik. I remissvaret föreslås t ex avgiftsbelagd parkering vid externa köpcentrum, avgifter för arbetsplatsparkering och en differentierad parkeringsnorm.

Västerås stads cykelråd ser att ordet "parkering" används när det egentligen är "bilparkering" som avses. Detta behöver förtydligas.

YIMBY efterlyser en plan för hur parkeringsnormer kan sänkas eller till och med avskaffas. Mimer poängterar behovet av en översyn av parkeringstalen i centrala lägen.

*Ambitionen med trafikplanen är att visa på en balanserad tillgänglighet till city för alla trafikslag. Strategi nr 3, City - mötesplats för alla, redovisar hur den balanserade tillgängligheten ska uppnås. Att fortsätta utveckla parkeringsledningssystemet och att utnyttja de bilparkeringsplatser som redan finns på ett effektivt sätt, bedöms vara nycklar för att även fortsättningsvis kunna erbjuda en god biltillgänglighet till Västerås city. **Formuleringen "färre parkeringsplatser för bil i city" på sidan 7 i trafikplanen föreslås utgå**, frågan hänskjuts till pågående arbete med parkeringsprogram och parkeringsriktlinjer.*

Det finns, precis som Folkpartiet skriver, inpendlare som väljer att parkera sin bil längre ut från city för att få stå gratis. Den citybesökare som väljer att betala för sin parkering får förmånen att stå närmare sin målpunkt, medan den som vill stå gratis hela arbetsdagen får promenera en bit. Detta är helt i enlighet med gällande policy för parkering i city, som antogs i tekniska nämnden 2008. De grupper som ska vara prioriterade i city är angöringstrafik, rörelsehindrade och besökare till butiker och service, medan arbetsplatsparkering är den grupp som är lägst prioriterad.

Utformningen av parkeringsplatser (tvärställda, snedställda eller längsgående) anpassas till de tillgängliga ytorna. Snedställda rutor kräver en bred gatusektion, och det finns inte så många sådana gator i city. På de gator i centrala Västerås där det finns plats för snedställda parkeringsplatser har sådana också anlagts, jfr Källgatan. Hur parkeringsytor vid Hälla och Erikslund planeras för optimalt flöde är en fråga för fastighetsägarna där.

Parkeringsplatser i Västerås utformas för att passa för de allra flesta fordon. Det är viktigt ur tillgänglighetssynpunkt att de flesta parkeringsplatser kan användas av alla bilister, därför är det svårt att i någon större skala anpassa rutornas storlek efter framtida mindre fordon. Det kan däremot vara möjligt att tillskapa nya parkeringsrutor för små stadsfordon på platser där en normalstor personbil inte ryms idag.

Arbetet pågår med ett parkeringsprogram och nya parkeringsriktlinjer för Västerås. Uppdraget gavs i KS i april 2013. Parkeringsprogrammet ska utgöra stadens styrande dokument kring parkering, och visa på viljeinriktningar och mål för parkeringsplaneringen. I parkeringsprogrammet kommer frågor om samnyttjande, gemensamma parkeringsanläggningar och underjordisk parkering att tas upp. Parkeringsavgifter på fastigheter som ägs av andra aktörer (exempelvis vid arbetsplatser och externa köpcentrum) är en fråga där kommunen saknar rådighet. Vad kommunen kan göra är att informera om parkering som ett effektivt styrmedel för mer hållbara transporter. Detta tas upp i parkeringsprogrammet.

Syftet med de nya parkeringsriktlinjerna är att anpassa parkeringstalen till hur Västerås växer samt att möjliggöra för flexibel parkeringsnorm. Det innebär att kraven på

parkering kan sänkas i centrala lägen med goda möjligheter till kollektivtrafik, gång och cykling. Aktiva åtgärder från fastighetsägare, t ex att garantera tillgång till bilpool, kan ytterligare sänka parkeringstalen och möjliggöra kostnadseffektivt bostadsbyggande.

Trafikplanen ses över med avseende på orden "parkering"/"bilparkering".

Kollektivtrafik

Folkpartiet har synpunkter inför utvärderingen, bl a på linjesträckning och turtäthet.

Kristdemokraterna pekar på busschaufförernas värdskap och möjligheterna att ta med barnvagn och cykel på bussen. Även stadens Cykelråd anser att det är viktigt att kunna ta med cykel på tåg och buss.

Naturskyddsföreningen vill se en vision för kollektivtrafiken för åren efter 2026, fram emot 2050. Vad händer i kollektivtrafiken när Västerås närmar sig 200 000 invånare?

Vid större stadsutvecklingsprojekt som stationsområdet och utbyggnaden av Öster Mälarstrand ser YIMBY att det behövs särskilda kollektivtrafikutredningar utifrån trafikplanens strategier. YIMBY saknar också en plan för att implementera BRT, Bus rapid transit, ett system av bussar som har en hög framkomlighet i staden. Bussar i ett BRT-nät har i princip en servicenivå som motsvarar spårväg.

En utvärdering av den nya kollektivtrafiken kommer att ske under hösten 2014. Eventuella justeringar i trafikutbud och linjesträckningar beror på politiska beslut utifrån utfallet i denna utvärdering. Möjligheten att ta med cykeln på buss har tidigare studerats av VL. Av trafiksäkerhets- och arbetsmiljöskäl var beslutet då att inte tillåta cyklar på buss, utan istället arbeta med goda möjligheter till att parkera och låsa fast cykeln vid större hållplatser. I och med den framtida utvecklingen inom kollektivtrafiken kan möjligheten ses över.

Det finns möjlighet att successivt utöka kollektivtrafikutbudet på stadslinjer, servicelinjer och förortslinjer i takt med att passagerarantalet ökar. Behovet av att prioritera kollektivtrafiken genom fysiska åtgärder som föreslås i strategi 7 bedöms öka framöver. Någon vision inför 2050 har inte tagits fram, men i översiktsplanens utblick mot 2050 talas bl a om fortsatt utveckling av kollektivtrafiken, minskat bilresande och spårbunden trafik mellan Centrum och lasarettet.

"Tänk spårväg – kör buss" har varit ett genomgående tema vid utformningen av den nya kollektivtrafiken i Västerås. Något regelrätt BRT-nät finns inte planerat, det är stadsbusslinjerna som är "ryggraden" i planeringen, och de ska ges så god framkomlighet som möjligt. Kollektivtrafiken ingår som en självklar del i planeringen när staden utvecklas.

Resecentrum

Moderaterna och Folkpartiet har synpunkter på resecentrum och dess utformning. Landstinget ser att Västerås som regionstad tar emot många inpendlare och besökare för vilka gång eller cykel inte är lika självklara alternativ. Utformningen av nya resecentrum behöver anpassas till dess funktion som bytespunkt mellan olika kollektiva färd sätt. Cykelrådet lyfter fram behovet av säkra cykelparkeringar vid stationen.

Synpunkterna vidarebefordras till det pågående arbetet med detaljplan för resecentrum.

Separering av gående från cyklister

Naturskyddsföreningen ser att ett cykelvägnät, till stor del skilt från gångvägnätet, är viktigt för att öka arbetspendlingen med cykel och därigenom främja folkhälsan.

Synskadades Riksförbund ser ett stort behov av att arbeta med separering av gående från cyklister på sådana GC-vägar där det idag är blandtrafik.

I strategi 6, Enkelt att gå och cykla, finns en punkt som beskriver precis detta. Separering är viktig speciellt där det är mycket gång- och cykeltrafik och där cyklisterna håller höga hastigheter. Det är ett långsiktigt arbete att separera gående från cyklister, då planeringsfilosofin i Västerås hittills varit att gående och cyklister oftast bör kunna samsas om utrymmet. Därför finns många huvudstråk där gående och cyklister idag har en gemensam bana.

Cykling på landsbygden

Centerpartiet och Kristdemokraterna pekar båda på behovet av att kunna cykla säkert och bekvämt till och från landsbygden. Cykelrådet anser att det är viktigt att det alltid går att cykla parallellt med mötesfria 2+1-vägar. Västerås Trafiksäkerhetsförening ser att flera objekt saknas i planeringen för gång- och cykelvägar till serviceorter.

I trafikplanen ingår de typer av insatser som kommunen har rådighet över. Cykelvägar längs det nationella vägnätet och mellan kommuner är en fråga för Trafikverket.

Strategi 1 föreslås därför kompletteras med en punkt om hur kommunen kan samverka med Trafikverket för att främja cykelvägar längs det nationella vägnätet.
Vid de vägbyggen som initieras inom Västerås kommun idag, görs alltid en bedömning om det behövs en separat gång- och cykelväg. Jfr nya vägen till Gäddeholm, där GC-väg byggdes parallellt.

Utbyggnaden av cykelvägar till serviceorter sker i samarbete med Trafikverket, som är väghållare för de nationella vägarna. För stadens del finns en prioriteringsordning som beslutas i Tekniska nämnden. I beslutad lista ligger cykelvägar till Örtagården, Tortuna och Tidö Lindö överst. Det finns objekt som inte kommit med på prioriteringslistan men som fortfarande är angelägna, dock på längre sikt. Tekniska nämnden reviderar prioriteringslistan löpande, och nya felande länkar på landsbygden kan då läggas in. Prioriteringsordningen kan också komma att ändras i och med den nya regionala cykelstrategin som är under framtagande.

Barns skolvägar

Barn- och ungdomsnämnden ser ett behov av att ta särskild hänsyn till hastigheten vid skolor och förskolor, samt att inventera trafiksäkerheten vid av- och påstigning. Folkpartiet anser att trafikundervisning i skolorna är viktigt. Arbeta även med säkra avlämningsplatser för barn som skjutsas i bil till skolan. Genom skyltning och information kan skolan uppmärksamma föräldrar på frågan om trafiksäkerhet.

Miljö- och konsumentnämnden väcker idén om att utreda fria bussresor till skolan för skolelever, oavsett vilken skola man valt. Detta skulle kunna minska skjutsandet.

Trafiksäkerheten vid en skola är en fråga som berör flera aktörer, dels väghållaren, dels fastighetsägaren och dels skolan som bedriver verksamheten och som har kontakten med föräldrarna. Det finns inom Västerås stad en särskild handlingsplan för passager i anslutning till skolor, förskolor och äldreboenden. Hastigheten vid skolor anpassas till förutsättningarna genom skyltning och i vissa fall hastighetsdämpande åtgärder. Erfarenheterna från trafiksäkerhetsarbete i anslutning till skolor talar för att kontinuerlig dialog med skjutsande föräldrar ger god effekt, särskilt om informationen kompletteras med fysiska åtgärder som gör det tydligt var säker av- och påstigning kan ske. Finansieringen för denna typ av projekt måste vägas mot andra angelägna frågor i den årliga budgetprocessen.

Trafikundervisningen i skolan regleras i läroplanen och hanteras inte i trafikplanen. Angående trafikundervisning i skolan så finns det inget stöd i forskning att undervisning utifrån kunskaper, regelinläring eller förändrat beteenden minskar mängden olyckor med barn i väg- och spårtrafik. Däremot finns det ett starkt samband mellan trafikmiljöåtgärder och skadereduktion.

Trafikundervisningen i skolan kulminerade under 1960-1970-talen. Under början av 70-talet omkom ca 180 barn per år i trafikolyckor i Sverige. Idag ligger vi på knappa 20 per år. Det har handlat om två tidsepoker, 1920 – 1980 då inriktningen var att barnen skulle anpassas till trafiksystemet och från 1980 och framåt då inriktningen är att trafiksystemet även måste anpassas till barn. Efter genomgång av nära 14 000 olika studier om trafikträning fann forskarna att nästan samtliga studier hade en mycket låg metodologisk kvalitet. Genomgången visar att trafikträning kan öka barns kunskaper om hur man korsar en väg. Trafikträning kan också förändra barns beteende vid korsande av väg, men man fann inga bevis för att trafikträningen hade någon skadepreventiv effekt. (Duperrex O, Roberts I, Bunn F. 2006).

Frågan om fria bussresor för skolelever är komplicerad. Busskort erbjuds idag till elever som har lång skolväg till sin anvisade skola. Busskort kan också ges till elever som valt en annan skola på längre avstånd, förutsatt att det inte innebär merkostnad eller merarbete för kommunen. Det innebär i praktiken att om eleven hade varit berättigad till busskort för resor till sin anvisade skola, kan eleven också få busskort vid val av annan skola. Fria bussresor kan minska skjutsning till skola och aktiviteter. Skolelevers gång och cykling till skolan kan dock minska eftersom även elever med kort skolväg kan åka gratis buss. Vidare kan en stor tillströmning av skolelever göra att kapaciteten i busstrafiken under rusningstid inte räcker till. Att erbjuda alla elever fria bussresor skulle innebära en stor kostnad för kommunen. Denna satsning måste vägas mot andra angelägna satsningar.

Detaljerad sammanställning av inkomna remissynpunkter

I detta avsnitt presenteras ett urval av enskilda synpunkter från de inkomna remissvaren. Remissvaren visas i sin helhet i bilaga 2. Kommentarer finns för de synpunkter där det bedöms behövas. Remissinstanserna presenteras i följande ordning: Nämnder och styrelser, Myndigheter, kommunala bolag och övrigt näringsliv, Politiska partier och därefter Intresseorganisationer.

Barn- och ungdomsnämnden

Barn- och ungdomsnämnden uttrycker ett önskemål om en omformulering av målnivåerna. Nämnden ser också ett behov av ett särskilt mål för godstrafik på väg.

När nya skolor etableras är det viktigt att de ligger nära kollektivtrafiken. Gång- och cykelavstånd till skolan också viktigt, liksom att minimera risken för olyckor för barn och unga i trafiken. Nämnden ser vidare ett behov av att ta särskild hänsyn till hastigheten vid skolor och förskolor, samt att inventera trafiksäkerheten vid av- och påstigning.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentar till omformulering av målnivåerna och mål för godstrafiken. Även trafiksäkerheten vid skolor behandlas i de allmänna kommentarerna.

Byggnadsnämnden

Nämnden har inga synpunkter

Fastighetsnämnden

I strategin "Bygg staden inåt" anges att Överblivna och dåligt utnyttjade gaturum och parkeringsytor används för att öka kvalitén i stadsmiljön. Punkten bör kompletteras med att dessa ytor ska användas för bebyggelse. Det behövs en utredning av var dessa ytor finns, vilket bör framgå i "Så går vi vidare". I studien måste beaktas att de ytor som idag betraktas som överytor kan behöva nyttjas för trafik i en framtida tätare stad.

Texten i strategin förtydligas. Vidare arbete med stadsdelsanalyser/områdesstudier ska innehålla studier av kompletterande bebyggelse, där koppling görs till konsekvenser för trafiken.

Individ- och familjenämnden

Individ- och familjenämnden uttrycker ett önskemål om en omformulering av målnivåerna. Nämnden ser också ett behov av ett särskilt mål för godstrafik på väg.

Nämnden påpekar vikten av att undvika skapandet av trafikplatser med miljöer som innebär risk för sociala problem. Nämnden framhåller också avgiftsnivåns betydelse för att få genomslag för strategierna "Kollektivtrafiken som ryggrad" och "Tillgänglighet på lika villkor".

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentar till omformulering av målnivåerna och mål för godstrafiken. Vikten av att skapa trygga miljöer framhålls i strategi 9, Trygghet och trafiksäkerhet. Avgiftsnivån i kollektivtrafiken är ett politiskt beslut separat från trafikplanen. Att sänka avgiftsnivån för bussresor är en kostsam åtgärd som måste vägas mot andra angelägna satsningar.

Kultur-, idrotts- och fritidsförvaltningen

Det är viktigt med goda transportmöjligheter till de verksamheter som nämnden ansvarar för, särskilt för barn, äldre och människor med funktionsnedsättning. Kollektivtrafiken med tillhörande gångförbindelser lyfts också fram som viktigt.

Kulturmiljö och transportstruktur kan kombineras på ett ömsesidigt respektfullt sätt.

Synpunkterna går helt i linje med innehållet i trafikplanen, framför allt strategierna 4, "Kulturarv och utveckling i samklang" samt 8, "Tillgänglighet på lika villkor"

Miljö- och konsumentnämnden

Miljö- och konsumentnämnden uttrycker ett önskemål om en omformulering av målnivåerna. Nämnden ser också ett behov av ett särskilt mål för godstrafik på väg.

Nämnden påpekar att de nationella miljömålen idag är 16 till antalet. Beskrivningen av "de ökande trenderna i levnadsvanor" bör förtydligas. I trafikplanen står att "Resandet är inget ändamål i sig...", vilket nämnden invänder mot. Många människor går och cyklar för aktivitetens egen skull.

Nämnden efterfrågar en sammanställning av resandet ur ett historiskt perspektiv. Nämnden väcker också idén om att utreda fria bussresor till skolan för skolelever, oavsett vilken skola man valt. Detta skulle kunna minska skjutsandet. Punkterna "så går vi vidare" under varje strategi behöver fyllas med mer innehåll, så det blir tydligt var det vidare arbetet ska ske och vem som har ansvar för detta.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentar till omformulering av målnivåerna och mål för godstrafiken.

Informationen om miljömålen rättas. Skrivningen om de ökande trenderna i levnadsvanor förtydligas. Formuleringen "Resandet är inget ändamål i sig" föreslås mjukas upp. Punkterna under "Så går vi vidare" är inte avsedda att ge en fullständig bild av det fortsatta arbetet, utan enbart att visa på exempel utifrån projekt som redan finns inplanerade. Ansvarsfrågan hanteras inom ramen för genomförandet av ÖP 2026.

*Det är svårt att beskriva resandet ur ett historiskt perspektiv eftersom regelrätta resvaneundersökningar inte gjorts så många gånger i Västerås. Däremot finns Trafikplan 1960 att hämta uppgifter från. **En ruta med information från den planen läggs in i anslutning till avsnittet om resvanor.***

Nämnden för funktionshinder

Nämnden har inga synpunkter

Skultuna kommunalnämnd

Nämnden har inga synpunkter

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden uttrycker ett önskemål om en omformulering av målnivåerna. Nämnden ser också ett behov av ett särskilt mål för godstrafik på väg.

Det är viktigt att tänka på att det behövs resurser för framtida drift och skötsel av de offentliga miljöerna. Strategin om city bör ändras så att inte bara tung trafik utan även andra leveransfordon i första hand hänvisas till varutunneln. Strategin om livskraftig landsbygd bör kompletteras med möjligheten att kombinera cykel med kollektivtrafik. Kapitlet om avgränsningar behöver ses över, planen tar till exempel upp båttrafik som inte är en landbaserad transport. I avsnittet om målkonflikter bör ett resonemang om klimatkonsekvensbeskrivningar föras in.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentar till omformulering av målnivåerna och mål för godstrafiken.

Synpunkterna i andra stycket inarbetas i planen.

Tekniska produktionsstyrelsen

Styrelsen har inga synpunkter

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden uttrycker ett önskemål om en omformulering av målnivåerna. Nämnden ser också ett behov av ett särskilt mål för godstrafik på väg.

När nya skolor etableras är det viktigt att de ligger nära kollektivtrafiknätet. Gång- och cykelavstånd till skolan också viktigt.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentar till omformulering av målnivåerna och mål för godstrafiken.

Äldrenämnden

Nämnden har inga synpunkter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har inga synpunkter på innehållet i planen, men vill informera om att arbete pågår med en gemensam regional cykelstrategi. I arbetet deltar förutom Länsstyrelsen även kommuner, Trafikverket och Kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikverket

Trafikverket inget stort att erinra mot trafikplanen. I strategin "Kollektivtrafiken som ryggrad" bör finnas en punkt om att alla busshållplatser ska förses med cykelställ.

Ambitionsnivån för cykelställ i anslutning till busshållplatser slås fast i strategi 6, "Enkelt att gå och cykla". Cykelparkeringar prioriteras vid högtrafikerade hållplatser och hållplatser där boende har långa gångavstånd.

Landstinget Västmanland

Landstinget Västmanlands svar innehåller synpunkter från regionala kollektivtrafikmyndigheten. Landstinget pekar på att investeringsplaner för ny kollektivtrafik- och cykelinfrastruktur behöver tas fram tidigt. Utformningen av gång- och cykelanslutningar till hållplatser hålls av Landstinget fram som en viktig tillgänglighetsåtgärd. I city ska det vara enkelt att hitta information om kollektivtrafikens linjer och turer. Det ska vara tryggt och säkert att vänta vid busshållplatserna.

Bussarnas körtider genom Västerås har blivit allt längre. De trafiklugnande åtgärder som byggts för att dämpa hastigheten hos bilar, påverkar även bussarnas framkomlighet. För kollektivtrafikens framkomlighet är separata busskörfält en nödvändig åtgärd. Resenärerna tjänar restid samtidigt som bussen får en tydlig konkurrensfördel framför bilen. Även framkomligheten vid trafikmot såsom Skallbergsmotet är viktig för bussarnas framkomlighet.

Landstinget ser att Västerås som regionstad tar emot många inpendlare och besökare för vilka gång eller cykel inte är lika självklara alternativ. Utformningen av nya resecentrum behöver anpassas till dess funktion som bytespunkt mellan olika kollektiva färd sätt. På landsbygden ser Landstinget ett behov av att arbeta med större hållplatser med pendelparkering i anslutning till viktiga målpunkter. Vid dessa hållplatser ska det finnas väderskydd med infravärme och gång- och cykelanslutningar.

Landstinget pekar också på den samhällsekonomiska nyttan av kollektivtrafiken. Den totala samhällsekonomiska vinsten med busstrafik i Västmanland beräknas till knappt 60 miljoner kronor på ett år jämfört med om motsvarande resor gjorts med personbil. Miljöaspekten är viktig. Trafikplanen anger inte i vilken takt utfasning av dieseldrivna bussar ska ske. Landstinget vill slutligen uppmärksamma att det är möjligt för kommunen som arbetsgivare att skattevägen subventionera medarbetarnas inköp av busskort.

*Många av landstingets synpunkter tillgodoses i planen, framför allt i strategi 7, "Kollektivtrafiken som ryggrad". **Trafikplanen kompletteras med information om den samhällsekonomiska nyttan med busstrafiken.** Synpunkten om resecentrum kommenteras under "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna".*

Bostads AB Mimer

Mimer poängterar behovet av en översyn av parkeringstalen i centrala lägen. Mimer ser också att utvecklingen av ny teknik, t ex självkörande fordon, kan få påverkan på trafiksystemet på sikt, varför planens innehåll kontinuerligt behöver ses över.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna".

VafabMiljö

VafabMiljö noterar att planen inte omnämner avfallstransporter. Behovet av trafiksäkra och ändamålsenliga transportvägar för avfall kan stå i konflikt med strategierna "Bygg staden inåt" och dess krav på yteffektivitet vid nybyggnad av infrastruktur.

Strategi 2, "Bygg staden inåt", kompletteras med en skrivning om avfallstransporter och annan nyttotrafik i anslutning till bostäder och verksamheter.

Västerås Citysamverkan, Västerås Cityförening, Föreningen Fastighetsägarna i Västerås City, Västerås Handel samt Erikslunds köpcenter ekonomiska förening

I det gemensamma remissvaret lyfter representanterna för handel och fastighetsägare bland annat synpunkter kring parkeringsfrågor och kundernas behov av bil för att uträtta inköpsärenden.

I trafikplanen talas om Västeråsarnas resvanor, men för handeln är utifrån kommande besökare lika viktiga. Man önskar att planen kompletteras med information om dessa.

Representanterna för handel och fastighetsägare lyfter också kollektivtrafikens betydelse. Resor utan byten lockar fler att åka kollektivt. Bland annat föreslås shoppingbiljetter med tre timmars övergång på helger.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentarer om parkering och behovet av bil för särskilda ärenden.

Trafikplanen kompletteras med information om resvanor för besökare utifrån de konsumentundersökningar som Västerås shopping utfört 2010 och 2012.

Redan idag finns tre timmars övergång som standard för de bussresenärer som köper tioresorskort. Det ger shoppare möjligheten att åka tur och retur till City eller Erikslund till samma kostnad som en enkelbiljett (idag 21 kronor för en vuxen med 10-resorskort, och 10,50 kr för barn). Tioresorskort är den största produkten i biljettsortimentet och

möjligheten till övergång är väl känd hos resenärerna. Många som köper tiokortet gör det just med motivet att man hinner uträtta sina ärenden och åka hem på samma biljett. Informationen om denna möjlighet ges som en del av den ordinarie informationen om kollektivtrafiken. Handelns aktörer har all möjlighet att i sin marknadsföring lyfta fram fördelarna med tiorskortet.

SJ AB

SJ AB anser att planen bör kompletteras med en egen del om spårbunden persontrafik till och från Västerås. Staden kan, med hjälp av järnvägen, utvecklas som nav i regionen. Planen kan förstärka fokus på intermodala transporter till och från Västerås. SJ önskar också en visualisering av resandet i olika väderstreck. Sammantaget ser SJ att det är viktigt att kommunerna i regionen tydligt visar att det regionala resandet prioriteras även lokalt.

Nulägesbeskrivningen om kollektivtrafik kompletteras med mer information om den spårbundna trafiken som berör Västerås. I strategi 1, "Attraktiv regionstad" förtydligas behovet av intermodalitet, alltså att infrastruktur och service utformas så att det blir enkelt att byta färdstätt.

En visualisering av resandet i olika väderstreck finns i olika regionala handlingar, som det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Västerås pastorat

Västerås pastorat framhåller vikten av tillgänglighet till landsbygden och det kulturarv som kyrkorna utgör. God kollektivtrafik är viktig, liksom säkra cykelstråk både i centrum och på landsbygden. Strategin "Kulturarv och utveckling i samklang" är viktig, vid omdisponering av gatuutrymmen måste hänsyn tas till gamla kyrkor och risken för sprickbildning vid hög trafikintensitet. Även buller är en viktig aspekt.

Synpunkterna tillgodoses i trafikplanen. Buller är en viktig aspekt som hanteras i det åtgärdsprogram mot omgivningsbuller som antagits i kommunfullmäktige i februari 2014.

Centerpartiet

Centerpartiet vill att landsbygdsperspektivet framgår tydligare i planens inledning. Exempelvis saknas skrivningar om att boende i tätorten Västerås ska kunna motionscykla säkert och lätt ut på landsbygden. Även avgränsningen vid kommungränsen behöver ses över. Tydliga skrivningar om samordningen med kollektivtrafiken i angränsande län är nödvändiga. Särskilt för kommunens sydöstra delar behöver kollektivtrafiksamarbetet med UL stärkas.

Centerpartiet ser vidare att planen saknar tilltro till teknisk utveckling. Laddningsstationer behövs vid cykelbanor för "nödladdning" av elcyklar, elmopeder och mobiltelefoner, liksom laddningsmöjligheter för tung trafik när den tekniken slår igenom. Centerpartiet tror att vi kommer att ha många fler lösningar i framtiden än idag. Planen bör ha ett större visionärt innehåll.

Överlag tycker Centerpartiet att planen andas en motvilja mot bilismen. Satsningar på kollektivtrafik och cykel är viktiga, men bilen är för många människor avgörande för att få ihop vardagen. Strategin "Kollektivtrafiken som ryggrad" kan inte tillåtas styra bebyggelseplaneringen, människor ska ha

möjlighet att bo och leva i hela kommunen, inte bara där det råkar gå en buss. Centerpartiet pekar på bilens roll för bland andra landsbygdsboende och människor med funktionshinder.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentarer om behovet av bil för vissa grupper av människor, om behovet av cykelvägar på landsbygden samt om teknisk utveckling.

Inledningen kompletteras med en skrivning om hur trafikplanens innehåll berör hela kommunen. Behovet av regional samverkan kring kollektivtrafik i angränsande län läggs in som en punkt under strategi 1, "Attraktiv regionstad".

Folkpartiet

I sitt remissvar ser Folkpartiet att bilismen är vägen till rörelsefrihet, rationella transporter och ett hjälpmedel i vardagen för många. Fler parkeringsplatser i city, fler externa handelscentra och en klok användning av befintliga trafikleder bedömer man ge ännu bättre trafikplanering än vad planen föreslår. Den grundplanering som Västerås har haft sedan 1960-talet är visionär och bör behållas. De större trafiklederna som E18, Salavägen och ringlederna ska även i framtiden ha kapacitet att ta emot stora trafikflöden, något som Folkpartiet anser krävs när staden växer. Folkpartiet ser det som naivt att tro att en 50 %-ig befolkningsökning inte kommer att innebära fler bilar och en ökad bilism.

Trafikundervisning i skolorna är viktigt. Arbeta även med säkra avlämningsplatser för barn som skjutsas i bil till skolan. Uppmärksamma föräldrar genom information.

Det är viktigt att värna den frihet som eget fordon ger. Det är svårt att transportera saker med kollektivtrafik. Många fritidsaktiviteter kräver också tillgång till eget fordon. Det finns platser där kollektivtrafiken inte är utbyggd. Folkpartiet ser också ett behov av att värna tillgängligheten med bil för de rörelsehindrade som har ärende i city.

Folkpartiet ser att inpendlare söker sig längre ut i staden för att hitta gratis parkeringsplatser, medan avgiftsbelagda parkeringsplatser i city står tomma. Parkeringsplatser ska planeras för högt nyttjande, ett sätt att uppnå detta är enligt Folkpartiet att arbeta med snedställda parkeringsplatser på gatumark i staden samt på parkeringsytor på till exempel Erikslund och Hälla.

Folkpartiet ser att staden behöver främja elbilar/elhybrider och andra tysta och koldioxidfria fordon. Detta kan göras genom att laddplatser anläggs vid alla större parkeringar.

Folkpartiet ser också ett behov av att förbättra situationen för tågpendlare, särskilt som mängden pendlare ökar och persontrafiken på järnväg riskerar att slå i kapacitetstaket inom några år. Folkpartiet ser också behov av att utveckla omlastningsmöjligheterna vid hamnen från båt till väg eller järnväg.

Folkpartiet har synpunkter inför utvärderingen av den nya kollektivtrafiken, bl a på linjesträckning och turtäthet.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentarer om behovet av bil för vissa grupper av människor och för vissa typer av ärenden. Även synpunkterna kring parkering, teknisk utveckling, barns skolvägar, kollektivtrafiken och målnivån behandlas i de allmänna kommentarerna.

Möjligheterna till omlastning mellan sjöfart, järnväg och väg hanteras i det program för trafikslagsövergripande godsinfrastruktur som tas fram parallellt med trafikplanen.

Kristdemokraterna

Kristdemokraterna är skeptiska till målnivåerna. I remissvaret framhålls friheten som bilen erbjuder. Bilen är ett trafikslag att räkna med. Problemen ligger i utsläppen och de ytor som bilen upptar. Med förnybara drivmedel och gemensamma lösningar som bilpooler och hyrsystem kan bilen ha en given plats i framtidens innerstad.

Kristdemokraterna pekar på busschaufförernas värdskap och möjligheterna att ta med barnvagn och cykel på bussen. Man pekar också på behovet av att kunna cykla säkert och bekvämt till och från landsbygden.

Kristdemokraterna vill framhäva att det finns fler transportslag än de som nämns i trafikplanen, till exempel zoom (fyrehjuliga elfordon lämpliga för människor med funktionsnedsättning), liggcyklar och velomobiler. Dessa fordon förtjänar ett eget avsnitt i planen. Staden bör även hålla sig à jour med utvecklingen när det gäller till exempel parkering av dessa nya typer av fordon.

Förbindelserna mellan Öster Mälarstrand, Kokpunkten och Centralstationen skulle kunna lösas med ett alternativt transportslag som spårtaxi. Kristdemokraterna föreslår vidare inrättandet av särskilda cykeltvättplatser med vattenrening som en åtgärd för att främja cyklisterna.

Kristdemokraterna anser att användandet av ordet "hen" i avsnittet om den typiska västeråscyklisten är märkligt.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentarer om teknisk utveckling, om bilens roll i framtiden, om kollektivtrafiken samt om målnivåerna.

*Det finns väldigt många olika sätt att ta sig fram i västeråstrafiken och utveckling sker hela tiden. **Nulägesbeskrivningen föreslås kompletteras med en kort beskrivning av utbudet.** I det pågående arbetet med parkeringsprogram och parkeringsriktlinjer kommer behovet av anpassade parkeringsplatser att studeras närmare. **Strategi 6, "Enkelt att gå och cykla" kompletteras med en punkt kring nya typer av cyklar och att infrastrukturen ska anpassas även för dessa. Idén om spårtaxi är visionär. Dock är ingen utredning om spårtaxi aktuell för närvarande.***

*Förslaget om inrättande av cykeltvättplatser hanteras i arbetet med en handlingsplan för ökad och säker gång- och cykeltrafik. **Punkten om cykelservice under strategi 6 anpassas för att täcka in fler typer av service än de som nämns idag.***

Att den typiska västeråscyklisten i planen benämns hen beror på att det är jämn fördelning mellan könen bland våra cyklisterna. Cykling är alltså det mest jämställda färdssättet, och det går inte att säga att den typiska cyklisten är en han eller hon.

Moderaterna

Moderaterna vill att trafikplanen arbetas om med utgångspunkt i att staden växer och alla typer av kommunikationer ska finnas. Trafikslagen kan utvecklas var för sig, utan att det sker på bekostnad av något trafikslag. Signalprioritering kan till exempel anpassas efter vilken trafikant som har sträckan som huvudled. Viktiga leder som ringlederna, Råbyleden och den kommande Västerleden ska inte

avsmalnas ytterligare eller hastighetssäkras av okynne. Signalprioritering för trafikanter på lederna kan vara på sin plats.

Moderaterna pekar i sitt yttrande på behovet av mål och framtidsbeskrivning för godstrafiken. Vidare lyfter moderaterna att nya resecentrum behöver vara funktionellt och att det ska finnas gott om cykel- och bilparkeringar i anslutning till stationen.

Det är inte bilen det är fel på utan drivmedlet, skriver Moderaterna. Elbilar och elbussar kommer troligen att vara det mest miljövänliga under planperioden. Moderaterna menar att framtidens bilar kommer att vara mindre. De kommer att ta mindre plats både på vägen och på parkeringen. Trafikplanen borde dessutom ta upp möjligheten till parkering under jord samt snyggt gestaltade parkeringshus.

Moderaterna instämmer i att staden behöver planera för en kraftig ökning av antalet invånare. Ambitionen gör det svårt att se att vägar ska kunna göras om till gator, som föreslås i strategi 2, Bygg staden inåt. Vidare får framkomligheten på våra trafikleder, som t ex cityringen, inte hindras av kantstenshallplatser med rak inkörning.

Moderaterna har också önskemål på att några särskilda formuleringar i planen, samt en serie bilder, ska tas bort.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentarer om teknisk utveckling, om parkering, om färd sättens inbördes konkurrenskraft samt om behovet av ett mål för godstrafiken.

*Bildserien på sidan 20 visar ytanspråken för de tre olika färd sätten personbil, kollektivtrafik och cykel. Bilderna bedöms innehålla relevant information i diskussionen om hur ytorna i en framtida tätare stad ska disponeras. **Bildtexten kompletteras** med uppgifter om ytanspråken i kvadratmeter per färd sätt för att förtydliga syftet med bildserien.*

Punkten på sidan 25 som moderaterna anser bör utgå, ändras till: "Gåendes, cyklisters och kollektivtrafikresenärers anspråk på tillgänglighet prioriteras."

*Forskningsreferensen på sid 33 bedöms innehålla relevant information kring möjligheterna till ett mer hållbart resande till extern handel och behålls därför. **Texten kompletteras** med att uppgiften 12 % avser fyra köpcentrum i bilorienterade lägen i Skåne.*

Mälardalens studentkår

Studentkåren vill se rabatterade priser på kollektivtrafik för studenter, som inte är en kapitalstark grupp. Med SL som förebild föreslås en 30 %-ig rabatt för studenter.

Parkeringsfrågan kopplat till ett ökat bostadsbyggande är viktig för Mälardalens studentkår. Kåren ser att bostadsbyggande hindras av höga krav på parkeringsplatser.

Mälardalens studentkår ser också passagerarbåttrafiken på Mälaren som en viktig del av kollektivtrafiken. En enhetlig ingång till all kollektivtrafik (både på land och på vatten) skulle stärka såväl stadens varumärke som användandet av kollektivtrafiken.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentarer om parkering.

Kollektivtrafiktaxorna i Västerås beslutas av Kommunfullmäktige. Senaste taxejusteringen gjordes 2013. Taxorna baseras på de tre åldersgrupperna skolungdom upp till och med 19 år, vuxna mellan 20-64 år och senior, 65 år och äldre. I taxestrukturen finns idag inga specialbiljetter för grupper av vuxna med lägre inkomst, som studenter, sjukpensionärer eller arbetssökande. Det är i samband med framtida taxeförändringar som frågan om studentrabatt kan aktualiseras.

Utvecklingen av kollektivtrafiken på Mälaren finns med i strategi 7, "Kollektivtrafiken som ryggrad".

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen saknar en strategi för skydd och utveckling av de gröna stråken.

Naturskyddsföreningen ser att en framtida fördubblad volym i resor med kollektivtrafik förutsätter mer plats i gatutrymmet. Samma resonemang gäller för ytorna för gång- och cykeltrafik.

Naturskyddsföreningen vill se en vision för kollektivtrafiken för åren efter 2026, fram emot 2050. Vad händer i kollektivtrafiken när Västerås närmar sig 200 000 invånare? Naturskyddsföreningen ser att ett cykelvägnät, till stor del skilt från gångvägnätet, är viktigt för att öka arbetspendlingen med cykel och därigenom främja folkhälsan.

Naturskyddsföreningen vill se en ändrad parkeringspolitik. I remissvaret föreslås t ex avgiftsbelagd parkering vid externa köpcentrum, avgifter för arbetsplatsparkering och en differentierad parkeringsnorm.

Naturskyddsföreningen ser att de enfiliga cirkulationsplatserna skapar bilköer i rusningstid. För att trafiken ska flyta skulle dessa cirkulationsplatser behöva byggas om och bli dubbelfiliga. Det miljövänligaste alternativet, ser Naturskyddsföreningen, är att trafiken flyter fram så smidigt som möjligt istället för att stå på tomgång i kö.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentarer kring parkering, kollektivtrafik och separering av gående från cyklister. Även synpunkten om flyt i cirkulationer behandlas i de allmänna kommentarerna, under rubriken "färdsättens inbördes konkurrenskraft".

Strategi 4, "Kulturarv och utveckling i samklang" behandlar skydd av de gröna stråken. Bland annat finns en punkt kring att placering av gaturum ska ske så att grönstråken behålls intakta. Arbetet pågår dessutom med en ny grönstrukturplan för Västerås.

NTF

NTF Västmanland lyfter äldreperspektivet. Passager för gående med hastighetssäkrande åtgärder är inte bara viktigt vid skolor utan även på stråk som många äldre nyttjar. För äldre har också vinterväghållningens kvalitet stor betydelse, många äldre skadas allvarligt i halkolyckor.

Under rubriken "Mål på nationell nivå" saknas målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålet 2020. Här ser NTF att alla kommuner har ett stort ansvar att se till att de nationella målen nås.

Strategi 9, "Trygghet och trafiksäkerhet", kompletteras med en punkt kring betydelsen av god drift för att undvika fallolyckor bland äldre.

Under rubriken "Mål på nationell nivå" läggs ett stycke om Nollvisionen och målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020 in.

Sveriges MotorCyklister

SMC uppmärksammar att trafikplanen inte innehåller någonting om motorcykeln som färdstätt. SMC uppmanar Västerås stad att införliva tvåhjuliga motorfordon i planering, utformning, drift och underhåll av vägar.

För motorcyklister och mopedister, som är oskyddade trafikanter, är trafiksäkerhetsfrågan särskilt viktig. SMC bidrar i sin skrivelse med ett flertal förslag på hur trafikmiljön kan göras säkrare för motorcykel- och mopedförare.

Nulägesanalysen kompletteras med information om motorcykel och moped.

Förslagen till anpassning av trafikmiljön är i allmänhet på en mer detaljerad nivå än trafikplanen i övrigt. Strategierna kompletteras med några punkter om trafiksäkerhet utifrån förslagen från SMC. Arbetet med utformning, materialval och skyltning sker i den ordinarie planprocessen.

Synskadades Riksförbund, SRF

Synskadades Riksförbund ser ett stort behov av att arbeta med separering av gående från cyklister på sådana GC-vägar där det idag är blandtrafik.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentar på synpunkten.

Västerås stads cykelråd

Cykelrådet har lämnat ett stort antal detaljsynpunkter på strategierna 1-9.

Västerås stads cykelråd ser att ordet "parkering" används när det egentligen är "bilparkering" som avses. Detta behöver förtydligas. Cykelrådet lyfter fram behovet av säkra cykelparkeringar vid stationen. Vidare anser Cykelrådet att det är viktigt att kunna ta med cykel på tåg och buss. Cykelrådet anser också att det är viktigt att det alltid går att cykla parallellt med mötesfria 2+1-vägar.

Cyklister, fotgängare och kollektivtrafik ska kunna få sina egna ytor i Citys gaturum så att de kan känna sig trygga där. Synpunkten gäller främst Stora gatan och Vasagatan.

Att staden ska medverka till ökad kunskap om trafikregler bör gälla för alla trafikanter, inte bara för gående och cyklister, anser cykelrådet.

Flera av detaljsynpunkterna kring strategierna kan tillmötesgå. Alla synpunkter vidarebefordras till pågående arbete med handlingsplan för ökad och säker gång- och cykeltrafik.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentar kring parkering, stationen, kollektivtrafik samt möjligheter att cykla på landsbygd.

Det är många trafikanter som har anspråk på Stora gatan och Vasagatan. Gatornas framtida funktion studeras inom ramen för den utredning av Centrum som beskrivs under "Så går vi vidare".

Punkten om kunskap om trafikregler utvidgas till att gälla alla trafikantgrupper.

Västerås Trafiksäkerhetsförening

Västerås Trafiksäkerhetsförening ifrågasätter om det är realistiskt att öka kollektivtrafikåkandet och cyklandet så mycket som målet anger.

Västerås Trafiksäkerhetsförening ser att flera objekt saknas i planeringen för gång- och cykelvägar till serviceorter.

Västerås Trafiksäkerhetsförening anser att kommunen bör tänka om när det gäller övergångsställen och cykelöverfarter. De övergångsställen som tagits bort bör återställas och nya övergångsställen tillskapas. De platser som är tänkta som cykelöverfarter bör också märkas ut enligt Vägmärkesförordningen.

Västerås Trafiksäkerhetsförening efterlyser också en starkare koppling till Nollvisionen. Arbetet med att skapa riskmedvetenhet för alla trafikanter behöver förstärkas.

För att bygga staden inåt ser VTF att det behövs många flera parkeringar än vad som finns idag. En idé är att bygga större parkeringar utanför city med gratis bussning in till city.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentar kring målnivåer, gång- och cykelvägar till serviceorter samt parkering.

Ambitionen i trafikplanen är att prioritera sådana trafiksäkerhetsåtgärder som ger en faktisk förbättring av trafiksäkerheten. I strategi 9, "Trygghet och trafiksäkerhet", prioriteras därför gång- och cykelpassager med hastighetssäkrande åtgärder. Uppmålning och skyltning av övergångsställen som saknar hastighetssäkring bidrar inte till en ökad trafiksäkerhet och därför vill Västerås stad vara restriktiva med tillskapandet av nya sådana.

Nollvisionen läggs in som nationellt mål under "Styrande dokument" i det inledande blocket. Se vidare kommentaren till yttrandet från NTF.

YIMBY Västerås (Yes in my back yard)

Strategin "Bygg staden inåt" identifieras som en nyckel för att motverka att trafiken växer i takt med staden. YIMBY föreslår att förtätning ska ske inom en radie på 4 km från centrum. YIMBY efterlyser en plan för hur parkeringsnormer kan sänkas eller till och med avskaffas.

Vid större stadsutvecklingsprojekt som stationsområdet och utbyggnaden av Öster Mälarstrand ser YIMBY att det behövs särskilda kollektivtrafikutredningar utifrån trafikplanens strategier. I trafikplanen saknas också en plan för att implementera BRT, Bus rapid transit, ett system av bussar som har en hög framkomlighet i staden. Bussar i ett BRT-nät har i princip en servicenivå som motsvarar spårväg.

Se "Allmänna kommentarer till remissynpunkterna" för kommentar kring parkering och kollektivtrafik.

Planeringen för hur Västerås ska förtätas finns fastslagen i översiktsplanen ÖP 2026 som antogs 2012. Strategin "Bygg staden inåt" i översiktsplanen visar på hur Västerås kan växa genom komplettering inom den redan byggda staden.



2013-11-18

Dnr:
2013/777-KS

Remiss av Trafikplan 2026 – strategidel

Trafikplan 2026 - strategidel är en del av planeringsprocessen i Västerås stad. Innehållet baseras på Västerås översiktsplan 2026, stadens klimatprogram och många andra styrande dokument. Ambitionen är att trafikplanen ska konkretisera idéerna och möjliggöra måluppfyllelse i dessa styrande dokument. Planen har tagits fram i ett brett samarbete mellan stadens nämnder och förvaltningar. Kommunstyrelsen beslutade den 6 november att sända ut trafikplanen på en bred remiss. Remissinstanser framgår av bilaga.

Vad innehåller trafikplanen?

Trafikplanen omfattar nulägesanalys, strategier och mål för trafiken fram till år 2026. Planen syftar till att öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, med cykel och till fots, samt att stärka Västerås som en attraktiv ort för nyetablering, in- och utpendling.

Synpunkter på trafikplanen?

Remisstiden pågår fram till den 31 januari 2014. Eventuella synpunkter lämnas skriftligen senast den 31 januari via e-post till kommunstyrelsen@vasteras.se eller via vanlig post till Västerås stad, Kommunstyrelsen, 721 87 Västerås.

Allmänheten ges möjlighet att ta del av planen och lämna synpunkter via webben: www.vasteras.se.

Vad händer sedan?

Remissen är en del i arbetet med att ta fram trafikplanen. Alla synpunkter som kommer in under remisstiden kommer att sammanställas och bemötas i en samrådsredogörelse. Trafikplanen revideras därefter med utgångspunkt i de inkomna synpunkterna. Beslutet att anta planen tas sedan av kommunfullmäktige.

Kontakt

Om du har frågor kring planens innehåll eller önskar en fördjupad presentation av trafikplanen, kontakta:

Linnea Viklund, utvecklingsstrateg, tel 021-39 26 10, linnea.viklund@vasteras.se

Håkan Svärd, samhällsbyggnadsstrateg, tel 021-39 15 80, hakan.svard@vasteras.se

Remisslista Trafikplan 2026 – strategidel

ABB AB
Bostads AB Mimer
Centrumledare Erikslund
Centrumledare Hälla
Handelskammaren Mälardalen
ICA Sverige AB
Länsstyrelsen
Mälardalens Brand- och räddningsförbund
Mälardalens Högskola, sociala utskottet/studentkåren
Mälarhamnar AB
Naturskyddsföreningen
NTF
Polismyndigheten i Västmanlands län
PRO Viksäng
PRO Västmanlands Distrikt
Rederi Mälarstaden
Regionala kollektivtrafikmyndigheten
SJ AB
SKPF Svenska Kommunal Pensionärernas Förbund
SPF Rudbeckius
Taxinäringen (Taxi Västerås, TaxiKurir, TaxiExact, TaxiStar)
Trafikverket
Vafab Miljö
VKL, Västmanlands kommuner och landsting
Västerås Citysamverkan AB
Västerås Flygplats AB
Västerås handikappföreningars samarbetsråd VHS
Västerås stads barnombudsman
Västerås stads cykelråd
Västerås Trafiksäkerhetsförening VTF
Västmanlands läns landsting
Nämnder och styrelser
Barn- och utbildningsförvaltningen
Fastighetskontoret
Kultur-, idrott- och fritidsförvaltningen
Lantmäteriförvaltningen
Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen
ProAros vård och omsorg
ProAros lärande och utbildning
Skultuna kommunalstjänst
Sociala nämndernas förvaltning
Stadsbyggnadskontoret
Tekniska nämndens stab
Teknik- och idrottsförvaltningen
Samtliga politiska partier i kommunfullmäktige

Bilaga 2: Inkomna remissvar från samtliga remissinstanser

I den digitala versionen finns inkomna remissvar i ett separat pdf-dokument.