

# Handlingsplan för ökad och säker gång- och cykeltrafik i Västerås 2015-2019

Antagen av tekniska nämnden 17 mars 2015



program

policy

handlingsplan

riktlinje



VÄSTERÅS STAD



## Innehåll

Inledning	5
Styrande dokument	9
Planeringsprinciper	11
Åtgärder för att nå målen!	15
Stadsplanering	15
Stadsmiljö	16
Trafiksäkerhet	17
Upplevd trygghet	18
Fysisk tillgänglighet	19
Koppling till kollektivtrafik	20
Gång- och cykelbanans utformning & sträckning	21
Drift och underhåll	22
Information	23
Nuläget i Västeråstrafiken	25

## Ordlista:

*Felande länkar:* Där cykelbana saknas för att knyta ihop två befintliga cykelbanor till en.

*Flödesmätning:* Mätning av passerade fotgängare och cyklister vid en mätpunkt.

*Fotgängare:* Alla som går.

*Grön våg:* Genom ett signalsystem ska cyklisterna få förtur vid trafikljus.

*Ispucklar:* Där markvärmd yta möter icke markvärmd yta kan upphöjningar av is uppstå.

*Knutpunkt:* Exempelvis centralstation, Stora torget och färjkajen

*Kontrastmarkering:* En kontrast mot omgivningen kan åstadkommas genom avvikande material och ljushet.

*Målpunkt:* Idrott/friluftsliv: Exempelvis Rocklunda, Björnön, Friluftsområden med bad, Båtplatser & Idrottsanläggningar

Kultur: Exempelvis Bibliotek, Museum, Teatern, CuLTUREN, Anundshög, Konserthuset & Växhuset

*Peaktider:* Rusningstid, vanligtvis när vi tar oss till och från skola och våra arbeten.

*Serviceort:* Skultuna, Tillberga, Tortuna, Dingtuna, Kvicksund, Barkarö, Orresta samt Irsta

*Snabbt cykelstråk:* Cykelbana av hög standard, fokus på framkomlighet

*STRADA:* Transportstyrelsens digitala webbaserade verktyg där polis och akutsjukvård rapporterar in olyckor.

*Taktil:* Ett ord för att beskriva överföring av information eller känsla vid beröring.

---

Illustratör till bilderna på sid: 1, 13, 15, 16, 18 och 19 är Leyla Attack.

Fotograf till bilden på sid: 8 är Annika Råholm, Tekniska kontoret

## Inledning

*Att gå och cykla har många fördelar, det ger en bättre hälsa, det tar inte lika mycket mark i anspråk som en bilväg, det är billigt och har en ytterst begränsad negativ miljöpåverkan. Många tycker att det är skönt och trevligt och ger en frihetskänsla, ett oberoende. Fördelarna för både individen och samhället är stora när fler väljer att gå eller cykla. Västerås är en kommun med en stolt cykeltradition och ambitionen för framtiden är att fortsätta förbättra och utveckla kommunen för fotgängare och cyklister. Men bra kan bli bättre, ett väl utbyggt cykelbanenät, hög prioritering under vintern och tydliga ställningstagande för cykeln som ett prioriterat trafikslag i stadens övergripande styrdokument är basen för det fortsatta förbättringsarbetet. Cykeln och fotgängaren ska ges så bra förutsättningar som möjligt i ett komplext trafiksystem där många trafikslag ska inrymmas och där samspel, trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet är viktiga förutsättningar för en ökad och säker gång- och cykeltrafik i Västerås.*

### Därför jobbar vi med cykling och gång!

Promenader och cykling är billiga, tidseffektiva sätt att försäkra sig om en friskare framtid. Att åka kollektivt är hälsofrämjande då resenären går till och från hållplatsen. Att gå och cykla är även en ekonomisk fråga. Genom att till exempel välja cykeln istället för bilen under ett år kan resenären göra besparingar på flera tusenlappar. Det blir även stora samhällsekonomiska vinster av att fler invånare väljer att gå eller cykla, i form av till exempel minskad sjukfrånvaro och minskade kostnader för välfärdssjukdomar.

I Sverige finns en tydlig trend att andelen barn som skjutsas till och från skolan av sina föräldrar ökar. Det ökande antalet bilar gör att fler föräldrar upplever skolvägen som trafikfarlig och vill därför köra sina barn till skolan, vilket i sin tur bidrar till fler bilar och en ytterligare förvärrad situation främst vid skolorna. Ett ändrat beteende bidrar till ökad trafiksäkerhet. Genom att gå eller cykla med sina barn till skolan minskar trafiken och barnen lär sig att gå eller cykla till skolan. Generellt sett så anses barn inte trafik mogna förrän vid 12 års ålder.

Barn, äldre och människor med funktionsnedsättningar ska ägnas särskild omtanke vid trafikplanering. Gåendes, cyklisters och kollektivresenärers anspråk på tillgänglighet ska vara särskilt prioriterade. Behoven skiljer sig dock inom och mellan dessa grupper. Åtgärder som underlättar för några kan komplicera tillvaron för andra, så det måste ske en avvägning så att så många som möjligt får åtgärder som blir bra.

Ju fler som går och cyklar, desto mindre buller i staden, lägre halter av marknära ozon, kväveoxider och partiklar. Cyklister och fotgängare som vistas och rör sig i en stad är en utsatt grupp eftersom trafikens luftföroreningar kan orsaka hälsoproblem såsom allergier och luftrörsbesvär. Dock visar forskning att de positiva hälsoeffekterna av att gå och cykla är mycket större än dessa negativa effekter.

Västerås Stad tog 2013 fram en handlingsplan för god luftkvalitet. Årliga mätningar görs i gaturumsmiljön för att få en bild över föroreningsituationen.

## Tillbakablick

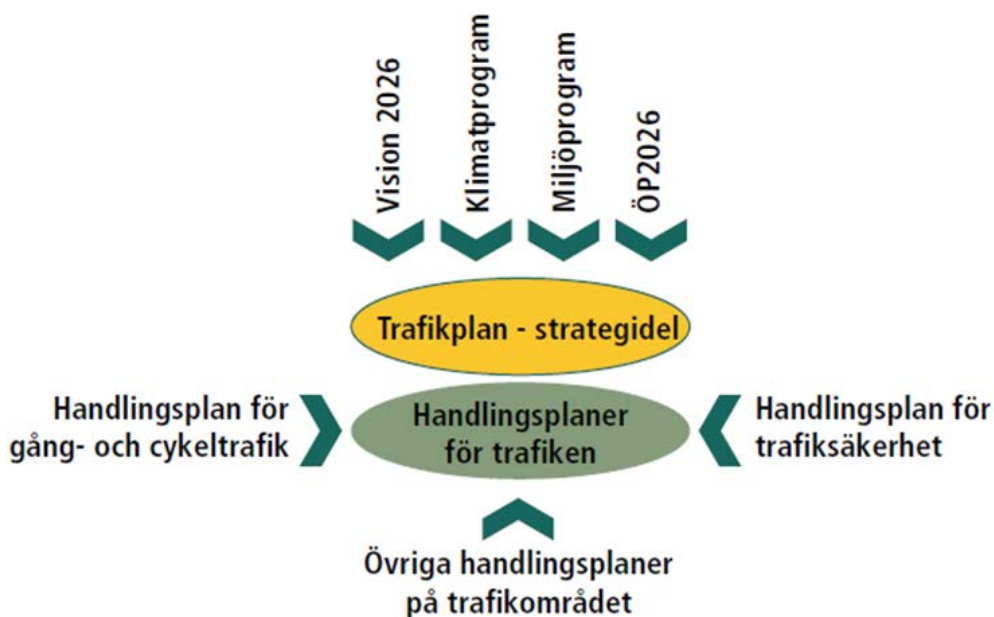
År 2009 antog tekniska nämnden en handlingsplan för att öka cyklandet i Västerås fram till år 2013. Syftet med handlingsplanen var att skapa förutsättningar för ett ökat cyklande genom bland annat förbättrade förutsättningar för cyklister, påverka de som cyklar sällan eller aldrig att börja cykla mer frekvent, visa på cykelns fördelar som transportmedel samt få fler att välja cykeln istället för bilen, speciellt på korta sträckor. Under dessa år har årliga åtgärdsplaner tagits fram där det beskrivs vilka åtgärder som kommer att göras under kommande år och vad som genomförts det gångna året. Handlingsplanen har bland annat åstadkommit att staden börjat arbetet med s.k. felande länkar, luftpumpar som monterats upp, interna tjänstecyklar och mycket annat.

2012 och 2013 blev Västerås, av cyklisterna själva, framröstad som Sveriges cykelvänligaste kommun i den årliga undersökningen som utförs i samverkan mellan cykelfrämjandet och försäkringsbolaget If. 2014 fick Västerås stad bronsplacering i cykelfrämjandets kommunvelometer – årets cykelstad.

## Vad är en handlingsplan?

En handlingsplan innehåller konkreta åtgärder för att nå den politiska viljeinriktningen i kommunen och fastställda mål på olika nivåer i organisationen.

Handlingsplanen är en del av styrprocessen i Västerås stad. Tillsammans med en mängd andra dokument bidrar planen till ett helhetstänk i samhällsplaneringen. Handlingsplanens innehåll baseras bland annat på Västerås översiktsplan och trafikplan.



## Syfte

- Att göra det enkelt att gå och cykla i Västerås och därmed möjliggöra en långsiktigt hållbar och attraktiv stad.
- Att belysa de åtgärder som ska genomföras för att möjliggöra en ökad och säker gång- och cykeltrafik i Västerås.
- Att skapa ett hjälpmedel och riktlinjer för planering och projektering vid planarbete, nybyggnation och ombyggnation.

## Mål

1. Totala antalet resor till fots i Västerås ska öka med 8 % till år 2017 och 10 % till år 2019\*.
2. Totala antalet resor med cykel i Västerås ska öka med 16 % till år 2017 och 21 % till år 2019\*.
3. Antalet dödade och allvarligt skadade fotgängare och cyklister i västeråstrafiken ska minska.
4. Andelen västeråsare som är nöjda med situationen för fotgängare ska vara minst 90 % 2019.
5. Andelen västeråsare som är nöjda med situationen för cyklister ska vara minst 90 % 2019.

\* Indatat till beräkningarna i trafikplanen (utifrån 2011 års siffror, se nedan) har använts till denna handlingsplan och det omfattar även den beräknade inflyttningen till Västerås.

2011 års siffror som är utgångsläget för de nya målen:

**Mål 1:** Totala antalet resor till fots: 68 361 st./dag

**Mål 2:** Totala antalet resor m cykel: 48 830 st./dag

**Mål 3:** 0 döda, 31 svårt skadade/år

**Mål 4:** 87 % anser sig mycket nöjda eller ganska nöjda (siffra fr. 2014)

**Mål 5:** 84,7 % anser sig mycket nöjda eller ganska nöjda

De åtgärder som beskrivs i handlingsplanen ska genomföras för att nå uppsatta mål. Hur målen ska mätas och följas upp redovisas under rubriken uppföljning.

## Avgränsning

Handlingsplanen avgränsas till att gälla Västerås stads ansvarsområde. Målen är satta utifrån den rådighet som kommunen har.

## Prioritering

Åtgärder i handlingsplanen kommer att prioriteras och utföras där åtgärderna bedöms komma till mest nytta för så många som möjligt, efter de förutsättningar som finns på platsen och efter rådande ekonomi.

- Åtgärder för gångtrafik kommer främst att prioriteras på gångstråk i centrum och vid större gångpendlarstråk.
- Cykeltrafikens åtgärder kommer främst att prioriteras på huvudcykelstråk i staden.

## Ansvar

Handlingsplanen har tagits fram i ett tvärsektorieellt arbete mellan stadens förvaltningar: tekniska kontoret, stadsbyggnadsförvaltningen, stadsledningskontoret, fastighetskontoret och kultur- idrott & fritidsförvaltningen. Ansvar för åtgärderna i handlingsplanen finns företrädesvis på Tekniska kontoret men även andra förvaltningar berörs av åtgärdsförslagen.

Styrdokument uppdateras kontinuerligt och vid hänvisning till andra dokument menas den senaste versionen.

## Uppföljning

Årligen kommer en plan, kopplad till budgetarbetet, att tas fram där det framgår vilka aktiviteter som kommer att genomföras under det kommande året. I den årliga aktivitetsplanen framgår vilka aktiviteter som svarar mot vilka mål och hur måloppfyllelsen mäts.

**Mål 1:** Totala antalet resor till fots i Västerås ska öka med 8 % till år 2017 och 10 % till år 2019\*.

**Mål 2:** Totala antalet resor med cykel i Västerås ska öka med 16 % till år 2017 och 21 % till år 2019\*.

**Mål 1 och 2 följs upp genom:** Daglig digital flödesmätning vid cykelstråk, Pilgatan  
Daglig digital flödesmätning vid gångstråk, Pilgatan

Mål 1 och 2 kommer även att kontrolleras genom en sammanhängande vecka/år genomförd radarmätning av cyklar på 15 utvalda platser och en resvaneundersökning (2016).

**Mål 3:** Antalet dödade och allvarligt skadade fotgängare och cyklister i västeråstrafiken ska minska.

**Följs upp genom:** Olycksdatabasen STRADA som är ett webbaserat verktyg från Transportstyrelsen.

**Mål 4:** Andelen västeråsare som är nöjda med situationen för fotgängare ska öka till 90 % 2019\*\*.

**Mål 5:** Andelen västeråsare som är nöjda med situationen för cyklister ska öka till 90 % 2019\*\*.

**Följs upp genom:** Genom en årlig invånarundersökning.

(\*utifrån 2011 års siffror, \*\*utifrån årlig medborgarundersökning i Västerås stad)



**Bild:** Skrapan  
& Konserthuset



## Styrande dokument

*Västerås stad ska i alla skeden av planeringen prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Prioriteringen är mycket tydlig i Västerås Översiktsplan 2026, i Trafikplanen och i Klimatprogrammet. Nedan följer några styrande dokument där Västerås stad har tagit ställning i gång- och cykelfrågor.*

### Strategisk plan för Västerås stad (2011)

I den strategiska planen för Västerås stad står det att Västerås ska vara en trygg och attraktiv stad att leva i. Västerås ska ligga i framkant när det gäller att ge möjlighet till hållbara val i vardagen. Det ska finnas en bra och tillgänglig kollektivtrafik och det ska vara enkelt att ta sig fram på cykel. En indikator på det är om cyklandet ökar i staden.

### Västerås översiktsplan 2026 med utblick mot 2050 (2012)

”Enkelt att gå och cykla” är en av tolv strategier för en hållbar utveckling i Västerås översiktsplan 2026. Det övergripande målet är att Västerås ska vara en attraktiv och ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar kommun där människor och människors behov står i centrum. Översiktsplanen redovisar strategier och riktlinjer för hur vi tillsammans ska arbeta för att nå målet om ett långsiktigt hållbart Västerås.

I Västerås översiktsplan 2026 finns riktlinjer för planeringen som ska vara ett stöd i arbetet med att forma Västerås med utgångspunkt i strategin ”Enkelt att gå och cykla”. Planeringen ska skapa goda förutsättningar för gående och cyklister genom att tillgodose behovet av trygga, gena, väl underhållna och vackra gång- och cykelstråk. En miljö som är trygg och säker under dygnets alla timmar ska eftersträvas för såväl cyklister som gående.

För att det ska vara lätt att cykla krävs ett sammanhängande cykelvägnät med god framkomlighet. Cykelnätet ska vara anpassat för dagliga arbets- och fritidsresor och det kompletteras av rekreativstråk, lummiga, omväxlande ostörda park- och naturmarksstråk för såväl gående som cyklister där upplevelsevärden prioriteras. Nattetid ska det vara möjligt att använda andra vägar.

Ny bebyggelse planeras med god anslutning till befintliga gång- och cykelstråk. Behovet av cykelparkering vid viktiga målpunkter prioriteras.

### Miljöprogram (2005)

Miljöprogrammet, som antogs 2005, baseras på de 16 nationella miljömålen. Framtidsbilden i miljöprogrammet anger att Västerås är långsiktigt ekologiskt hållbart. Miljöprogrammet innehåller ett flertal inriktningsmål varav ett anger att Västerås stad ska styra mot en miljöanpassad kollektivtrafik och verka för en ökad gång, cykel- och kollektivtrafik.

### Klimatprogram (2012)

Kommunens mål är att utsläppen av växthusgaser per invånare i Västerås ska minska med 60 procent fram till 2020 jämfört med år 1990. Det finns även en vision i klimatprogrammet: Att Västerås ska bidra till att tvågradersmålet uppfylls genom att utsläppen av växthusgaser från energi- och transportsektorn år 2050 ska understiga 0,8 ton per invånare. Detta innebär en minskning med nära 90 procent per invånare jämfört med år 1990. Till klimatprogrammet kopplas en handlingsplan där åtgärder kring gång och cykling ingår.

### Trafikplan strategidel (2014)

Trafikplanen innehåller tio strategier och strategi 6 i planen handlar om att det ska vara enkelt att gå och cykla. Här lyfter man fram cykelns många fördelar, flexibel, snabb, främjar en god hälsa och ger cyklisten chans till upplevelse av omgivningen. Genom en medveten planering och prioritering ska cykeln vara ett

självlklart val vid resor på sträckor upp till 5 km. Cykelmedveten planering innebär att cykeln är konkurrenskraftig jämfört med bilen, både avseende reslängd, restid och upplevd standard. Planeringen ska gynna gång- och cykeltrafik. Det innebär att planeringen ska utgå från den gående och cyklande människan, såväl när det gäller vägnätets utbredning som dess utformning.

Nollvisionen anger inriktningen på Västerås stads trafiksäkerhetsarbete, ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken.

### Folkhälsoprogram (2003)

Motion och fysisk aktivitet är viktiga grundpelare för fysisk och psykiskt välbefinnande. I folkhälsoprogrammet finns också skrivet att staden skall stödja cyklandet som ett transportsätt, motionsmöjlighet och rekreation. Programmet antar också en utmaning att göra Västerås till landets bästa cykelstad.

### Västerås stads parkeringsprogram (2015)

Parkeringsprogrammet är Västerås stads styrande dokument kring parkering för bilar och cyklar. Programmet visar stadens övergripande viljeriktning kring parkeringsfrågor. Programmet syftar till att stimulera en utveckling mot ökat byggande och ökat gång- cykel- och bussresande. Kopplat till programmet finns riktlinjer där parkeringstal för cykel presenteras för en mängd olika typer av bebyggelse.

### Handlingsplan för friluftsliv i Västerås kommun (2013)

I handlingsplanen för friluftsliv slås det fast att det är viktigt att på förhand veta hur man ska ta sig till och från ett område. Ett mål som är uppsatt i planen är att inventera befintliga områden ur tillgänglighetsaspekten. Informationen ska sedan finnas på stadens webbplats och i en mobil applikation.

### Handlingsplan för idrotten i Västerås år 2014-2022 (2013)

Ett mål i planen är att skapa goda förutsättningar för cyklande och resande med kollektivtrafik vid KIFN, Kultur- Idrott och Fritidsnämndens anläggningar. Hänsyn måste tas till på vilket sätt det är möjligt att ta sig till anläggningar och vilka krav som ställs vid ny- och ombyggnation.

### Program för personer med funktionsnedsättning (2013)

Att ha en tillgänglig fysisk miljö och göra samhället användbart för alla betyder att den byggda miljön ska vara fri från hinder. Tillgänglighet i fysisk miljö handlar om att se möjligheter. Befintliga hinder ska identifieras och byggas bort. Vid ny-, till-, och/eller ombyggnad av utomhusmiljön ska staden verka för att full tillgänglighetsfaktor/användbarhet uppnås och kommunikations och informationsflöden ska fungera för alla.

### Styrande dokument på regional nivå

#### Regional cykelstrategi

Västerås stad medverkar i framtagandet av en regional cykelstrategi som har tagits fram av Länsstyrelsen i Västmanland, Trafikverket och Lokala kollektivtrafikmyndigheten. Den ska vara ett underlag för framtida regional planering. Syftet är att skapa samsyn över behov och prioritering av åtgärder kopplat till cykelinfrastruktur i länet. Cykelstrategin bidrar till ett "hela- resanperspektiv" samt att cykling får ett ökat fokus i planeringen.



## Planeringsprinciper

Nedan följer ett antal principer som gäller i stadens planeringsarbete för bland annat gång- och cykeltrafik:

- Fyrstegsprincipen
- Prioritering mellan trafikslag
- Shared space
- Passager
- Hinder på gång- och cykelväg
- Utformning av Västerås gång- och cykelbanor
- Siktskymmande växtlighet
- Cykelparkering

### Fyrstegsprincipen

Planering i infrastruktursektorn har sedan lång tid haft fokus på nyinvesteringar. Fyrstegsprincipen har växt fram i en strävan efter att hitta billigare och bättre sätt att hantera problem än att bygga nya vägar. Tillämpningen av fyrstegsprincipen ger konsekvenser för den kommunala planeringsprocessen. Istället för att som i tidigare trafikplanering gå direkt på den intuitivt mest rationella lösningen (ny infrastruktur), så ska trafikförhållanden nu utredas utifrån fyrstegsprincipens fyra steg.

Transportsystemet ska utformas och utvecklas utifrån en helhetssyn där åtgärder väljs för att lösa problem eller brister på bästa sätt. Inför val av åtgärder som innebär förändring av transportsystemet används därför fyrstegsprincipen, vilket innebär att befintliga lösningar optimeras så långt det är möjligt innan ny infrastruktur byggs.

Det är viktigt att analyserna genomförs i ett tidigt skede i planeringen och innan åtgärderna har valts. Tänkbara åtgärder ska analyseras i följande fyra steg:

1. **Tänk om:** Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.
2. **Styr om:** Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon.
3. **Bygg om:** Begränsade ombyggnadsåtgärder.
4. **Bygg nytt:** Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

## Prioritering mellan trafikslagen

Trafik- och bebyggelseplaneringen ska prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafik framför bilismens behov. Prioriteringen slås fast i Översiktsplan 2026, i Trafikplan och i Klimatprogrammet. Prioriteringsordningen ska användas när det uppstår konflikter om hur gaturummet ska användas.



I vissa fall kan avsteg göras från prioriteringsordningen i bilden. Det gäller t ex i stråk och noder där cyklisters eller bussars framkomlighet är avgörande för färdslättens relativa attraktivitet gentemot övriga trafikslag. Utryckningstrafikens och godstrafikens behov prioriteras på de större trafiklederna, vilket leder till en indirekt prioritering även av den övriga biltrafiken. Behov av prioritering växer ju mer centralt läget är, där staden är tät är ytorna begränsade och behovet av prioritering större.

## Shared space

Shared space är ett trafikrum där olika typer av trafikanter delar på en gemensam yta, fokus flyttas bort från bilens framkomlighet till en större omtanke om stadslivet och den gåendes behov. Fotgängarnas och cyklisterens tempo sätter ramarna även för övriga trafikanters tempo.

Det är en utmaning att bygga shared space lösningar som erbjuder tillräckligt god tillgänglighet för människor med olika typer av funktionshinder.

## Passager

Studier visar att risken för oskyddade trafikanter att skadas är betydligt större på övergångsställen än om man passerar på annan plats. Riskerna kan minskas genom den fysiska utformningen av en passage. Det är viktigt att passagers utformning stöder bilisterna till rätt beteende.

Västerås stad har en handlingsplan för passager utmed flerfiligt huvudvägnät samt vid förskolor, skolor och äldreboende som ska byggas om. Staden är restriktiv med att anlägga nya övergångsställen. Grundprincipen är att ett övergångsställe utförs i syfte att öka gåendes framkomlighet samt byggs på ett sådant sätt så att motorfordonens hastighet är låg.

## Hinder på gång- och cykelvägnätet

På vissa gång- och cykelbanor finns problem med smittrafik (bilar som åker på gång- och cykelvägen för att gena). För att förhindra smittrafik så har hinder i form av grindar eller betongsuggor placerats ut. En grind eller betongsugga är en säkerhetsrisk med tanke på påkörningsrisken för cyklister. I mörker kan det vara svårt att se hindret fastän hindret är försett med reflexer. Hindren ger även svårigheter att ta sig fram på gång- och cykelvägen, särskilt för personer med funktionsnedsättning och för cyklar med karror eller liknande. Under vintertid tas mobila hinder bort för att få en mer effektiv snöröjning. Detta medför även en kostnad för frakt av hindren till och från platser.

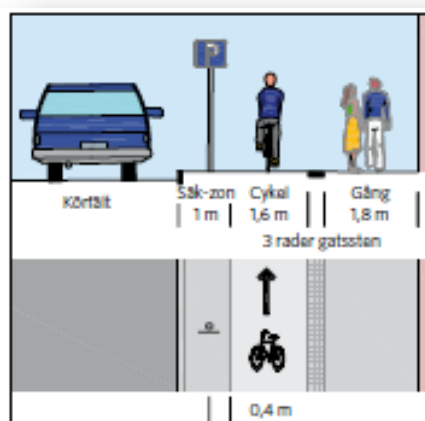
I Västerås stads handlingsplan för trafiksäkerhet slår staden fast att det råder restriktivitet med att placera ut hinder på gång- och cykelbanor. Undantag kan göras vid skolor, lekplatser och äldreboenden. Utplacering ska endast ske på platser som är olycksdrabbade eller där det av andra skäl bedöms att behovet är stort. Det måste finnas en viss storlek på risken eftersom det även är en risk att ha hinder på gång- och cykelbanor.

### Utformning av Västerås gång- och cykelbanor

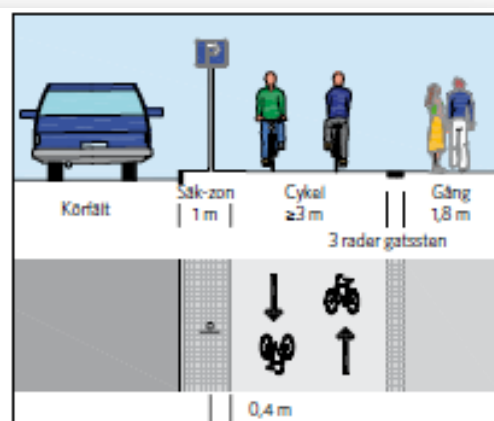
Lämplig bredd på gång- och cykelbanor är beroende av antalet fotgängare och cyklister samt vilken standard som ska uppnås. En avvägning bör göras vid varje enskilt fall om vilket breddmått som passar.

Alternativ 1 (förekommer inte i Västerås i dagsläget)	Separerad enkelriktad gång- och cykelbana	Gångbana 1,8 m i vardera riktningen	Cykelbana 1,6–2,0 m i vardera riktningen
Alternativ 2 (förekommer i Västerås)	Separerad dubbelriktad gång- och cykelbana	Gångbana 1,8 m	Cykelbana > 2,5 m
Alternativ 3 (förekommer i Västerås)	Oseparerad dubbelriktad gång- och cykelbana		Gång- och cykelbana 3-4 m

Alternativ 1:



Alternativ 2:



Västerås stad strävar efter att i så stor utsträckning som möjligt följa dessa riktlinjer enligt GCM (gång, cykel- och moped) handboken utgiven av Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket.

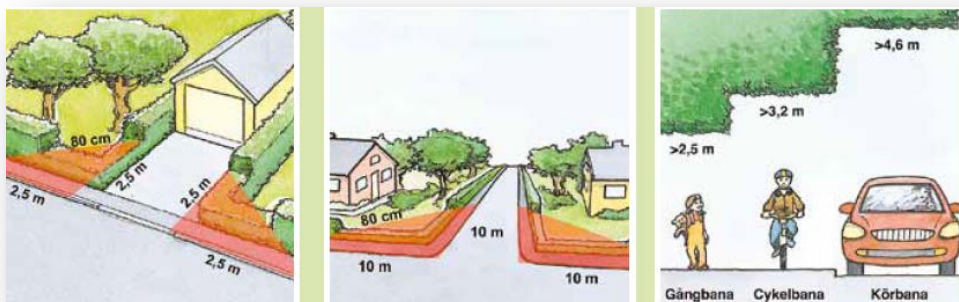
Ett snabbt cykelstråk ska:

- Ge en förbindelse som är så gen som möjligt.
- Vara trafiksäker.
- Snabb, smidig och bekväm att använda.

- Lätt att orientera sig på.
- Kännas trygg att använda dygnets alla timmar.
- Ge en positiv upplevelse att cykla på.

### Siktskymmande växtlighet

Varje år skadas människor i onödan för att sikten skymms. Framförallt är risken stor för små barn som inte syns bakom höga häckar och stora buskar.



Riktlinjer i Västerås stad säger att ägaren till en villa/radhus på en hörntomt, mot cykelbana eller med utfart mot en gata, ska tänka på sikttriangeln (tio meter åt varje håll, inom den sträckan ska växterna inte vara högre än 80 cm). Vid utfart mot en gata så gäller 2,5 meter åt varje håll, från infarten och lika långt in på tomten. Träd ska planteras minst 2 meter från tomtgränsen.

Övriga mått som gäller siktskymmande för gång- och cykeltrafik:

- Över gångbana ska den fria höjden vara 2,5 meter.
- Över cykelbana ska den fria höjden vara 3,2 meter.

### Cykelparkering

Attraktiva cykelparkeringar är en viktig förutsättning för att göra det enklare och mer attraktivt att cykla. Närhet till målpunkter, knutpunkter, stöldsäkerhet och väderskydd är viktiga faktorer som uppskattas av cyklisterna. Ytbehovet av en cykelparkering beror på vilken typ av cykelparkering som anordnas. För 20 cyklar krävs en yta på ca 35 kvm.

Utformning och lokalisering av cykelparkering vid bostäder och arbetsplatser styrs i Västerås stads parkeringsprogram och parkeringsriktlinjer. Det är fastighetsägaren som ansvarar för att anordna cykelparkering för boende, verksamma och besökare. Platserna ska finnas på kvartersmark inomhus och/eller utomhus.

Cykelparkeringarnas utformning ska uppfylla den standard som beskrivs i parkeringsriktlinjerna. Det innebär t ex att det ska finnas möjlighet att låsa fast cykelns ram, att det ska finnas gott om utrymme samt att tillgängligheten till cykelparkeringarna ska vara god. Antalet cykelparkeringar som ska anläggas styrs genom cykelparkeringstal för olika typer av bostäder och verksamheter. Kommunen ansvarar för att anlägga cykelparkeringar på kommunal mark vid t ex busshållplatser och vid besökspunkter.

## Åtgärder för att nå målen!

*Resandet i Västerås kommer att öka under de kommande femton åren på grund av att vi blir fler invånare i Västerås. 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 % fram till 2026, medan antalet bilresor per invånare minskar med 15 %. Det innebär att även då det tillkommer resor på grund av befolkningsökningen, kan mängden biltrafik hållas på dagens nivå.*

Handlingsplanen behandlar områdena:

Stadsplanering, stadsmiljö, trafiksäkerhet, upplevd trygghet, fysisk tillgänglighet, koppling till kollektivtrafiken, utformning av gång- och cykelvägen, drift och underhåll samt information.



**Bild:** Aseaströmmen & Stadshotellet

### Stadsplanering

Västerås stads översiktsplan anger att trafik- och bebyggelseplaneringen ska prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Strategin ”bygg staden inåt” ger förutsättningar för en tät stad där det är naturligt att gå och cykla.

De strategier och riktlinjer som uttrycks i Västerås översiktsplan 2026 ska vara vägledande för planering och byggande.

Åtgärder gemensamt för fotgängare & cyklister	Ansvarig förvaltning
Vid såväl planering av ny bebyggelse som förändringar inom befintliga bebyggelseområden ska tillgängligheten för gående och cyklister prioriteras framför bilar.	Fastighetskontoret Stadsbyggnadsförvaltningen Tekniska kontoret
Vid planläggning ska åtgärder som förbättrar gång- och cykelvägnätet	Stadsbyggnadsförvaltningen

och ökar sambanden mellan stadens olika delar möjliggörs.	Tekniska kontoret
<b>Åtgärder för fotgängare</b>	
Kartläggning av gångpendlarstråk ska genomföras.	Tekniska kontoret
<b>Åtgärder för cyklister</b>	
Nya platser på stadens mark ska listas för framtida attraktiva cykelparkeringar.	Tekniska kontoret
Fortsätta utbyggnad av cykelvägar mellan serviceorterna och staden (i samverkan med Trafikverket).	Tekniska kontoret
Vid planläggning ska ytor för cykelparkering möjliggöras.	Stadsbyggnadsförvaltningen Tekniska kontoret

### Stadsmiljö

Stadsmiljön i Västerås ska vara attraktiv och enkel att orientera sig i till fots och med cykel. Utformningen av gaturummet, av platser och stråk, är viktig för upplevelsen av stadsmiljön och skapar förutsättningar för livet i staden.

<b>Åtgärder gemensamt för fotgängare &amp; cyklister</b>	<b>Ansvarig förvaltning</b>
Nya gång- och cykelvägar ska planeras med god anslutning till befintligt gång- och cykelvägnät.	Stadsbyggnadsförvaltningen Tekniska kontoret
<b>Åtgärder för fotgängare</b>	
Öka antalet sittbänkar längs promenadstråk i staden.	Tekniska kontoret
<b>Åtgärder för cyklister</b>	
Det ska finnas cykelparkeringar i city och vid större målpunkter och knutpunkter med ramlåsning.	Kultur, Idrott- och Fritidsförvaltningen Tekniska kontoret
Vid inköp av cykelställ ska cykelställena ha cykelramslåsning.	Tekniska kontoret
Öka antalet cykelparkeringar med väderskydd och belysning i city.	Tekniska kontoret
Öka antalet parkeringsplatser i city för "specialcyklar" t.ex. cykel med kärra.	Tekniska kontoret



Cykelservice, såsom luftpump, ska finnas vid stora cykelstråk i hela Västerås.	Tekniska kontoret
--	-------------------



**Bild:** Djäkneberget & Västerås Domkyrka

### Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet handlar i första hand om att minimera riskerna för att dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Trafiksäkerhet påverkar vår upplevelse av trygghet och vår hälsa och är en förutsättning för att människor ska kunna ta del av samhället. *Nollvisionen* anger inriktningen på Västerås stads arbete med trafiksäkerhetsfrågor, ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Trafikmiljön för oskyddade trafikanter ska vara trygg och säker. Genom satsningar på trafiksäkerhet och trygghet i det lokala vägnätet främjas barns och äldres rörelsefrihet och oberoende.

Åtgärder gemensamt för fotgängare & cyklister	Ansvarig förvaltning
Arbetet med att hastighetsdämpa minst två gång- och cykelpassager per år fortsätter.	Tekniska kontoret
Utplacering av grindar på gång- och cykelbanor ska endast ske i undantagsfall på platser som är olycksdrabbade eller där behovet anses vara mycket stort. Grindar ska kunna passeras med cykelkärra.	Tekniska kontoret
Vid ny/ombyggnation överväga att lägga markvärme på gång- och cykelstråk i city.	Tekniska kontoret
Gång- och cykelstråk inventeras mot skolors läge för att åtgärda felande länkar.	Tekniska kontoret
Använda verktyget STRADA för att analysera bakgrunden till	Tekniska kontoret

olyckor och olycksplatser.	
<b>Åtgärder för fotgängare</b>	
Hastighetsdämpa de mest frekvent använda övergångsställena i korsningar på huvudvägnät, vid skolor, förskolor och äldreboende.	Tekniska kontoret
<b>Åtgärder för cyklister</b>	
Korsningspunkter med biltrafik längs pendlingsstråk identifieras.	Tekniska kontoret
Identifierade korsningspunkter i pendlarstråk hastighetsdämpas för bilar vid stora gång- och cykelpendlarstråk.	Tekniska kontoret

### Upplevd trygghet

Trygghet handlar i detta dokument främst om trafikantens upplevelse av risk. Upplevd otrygghet kan utgöra ett hinder för individen att ta del av det som samhället erbjuder. I Västerås ska på sikt ingen hindras från att genomföra önskade resor eller aktiviteter på grund av otrygghet. Gatumiljön ska upplevas trygg alla tider på dygnet.

<b>Åtgärder gemensamt för fotgängare &amp; cyklister</b>	<b>Ansvarig förvaltning</b>
Vegetation och belysning längs gång- och cykelbanor bör i så stor utsträckning som möjligt underhållas för att inte orsaka trygghets- och framkomlighetsproblem.	Tekniska kontoret
Gång- och cykeltunnlars tak ska målas i ljus färg.	Tekniska kontoret
Skylt med gatunamn på gång- och cykeltunnlar ska finnas för ökad trygghetskänsla och orienteringskänedom.	Tekniska kontoret
Fler och tydliga vägvisningsskyltar utmed gång- och cykelvägnätet, till stadsdelar och till större gemensamma målpunkter och knutpunkter.	Tekniska kontoret
Arbeta löpande med felande belysningslänkar	Tekniska kontoret
Se över möjligheten till alternativa vägar för att inte behöva gå/cykla genom vissa tunnlar/broar/parker	Tekniska kontoret

under kvällstid.	
Gång- och cykelstråk ska ha god belysning.	Tekniska kontoret
Dagbelysning eller alternativ belysning i fler gång- och cykeltunnlar.	Tekniska kontoret



Bild: Västerås Slott

### Fysisk tillgänglighet

Ungefär tio procent av Sveriges befolkning har någon form av funktionsnedsättning som kan innebära tillgänglighetsproblem i trafiksystemet. Med stigande ålder minskar funktionsförmågan i olika avseenden och äldre har därför i viss mån samma problem och behov som personer med funktionsnedsättning.

Åtgärder gemensamt för fotgängare & cyklister	Ansvarig förvaltning
Möjliggöra stråk med avfasade kanter.	Tekniska kontoret
Åtgärder för fotgängare	
Fortsätta arbeta med taktila stråk på de stora promenadstråken.	Tekniska kontoret
Fortsätta arbeta med sänkta kantstenar vid valda ställen kombinerat med 3 cm kantsten för synskadade.	Tekniska kontoret
Fortsätta arbeta med utformning av ledstänger och kontrastmarkeringar.	Tekniska kontoret
Nya sittbänkar utformas med armstöd och ryggstöd.	Tekniska kontoret
Förbättra ytor på gångbanor så de blir mer jämna.	Tekniska kontoret

<b>Åtgärder för cyklister</b>	
Parkeringsmöjligheter för trehjulingar och andra specialcyklar ses över för att förenkla för funktionsnedsatta och äldre att cykla.	Tekniska kontoret

### Koppling till kollektivtrafik

Det ska vara enkelt att ta sig till fots och med cykel till och från busshållplatser och tågstation i staden. Ytan ska vara lättillgänglig för att kliva på buss eller tåg och det ska finnas möjligheter att låsa fast sin cykel i cykelställ vid hållplatser.

<b>Åtgärder gemensamt för fotgängare &amp; cyklister</b>	<b>Ansvarig förvaltning</b>
Se över behov av fler sittplatser vid hållplatslägen.	Tekniska kontoret
Se över felande länkar i gång- och cykelvägnätet till/från hållplatslägen med tyngdpunkt på stadslinjerna.	Tekniska kontoret
Det ska vara god belysning vid hållplatslägen.	Tekniska kontoret
<b>Åtgärder för fotgängare</b>	
Säkra passager för gående till hållplatser i anslutning till stora leder.	Tekniska kontoret
<b>Åtgärder för cyklister</b>	
Det ska finnas lättillgänglig cykelparkering med ramlåsmöjlighet vid de flesta hållplatslägen.	Tekniska kontoret
I största mån försöka bygga cykelbana bakom hållplatslägen där yta och bra sikt finns.	Tekniska kontoret



**Bild:** Ottartornet  
(ASEA:s  
Sv. huvudkontor)

### Gång- och cykelbanans utformning & sträckning

Gatans utformning, mått i sektioner, markbeläggning, vegetation och möblering är av stor betydelse för hur staden upplevs. Upplevelsen av gatan varierar beroende på om man färdas till fots, med cykel eller med annat fordon.

Åtgärder gemensamt för fotgängare & cyklister	Ansvarig förvaltning
Vid utpekade korsningspunkter utefter gång- och cykelbanor, främst gällande pendlarstråken, ska korsande fordonstrafik ha väjningsplikt. Detta kan uppnås med gestaltning såsom upphöjda och genomgående gång- och cykelbanor.	Tekniska kontoret
Vid planering av nya gång- och cykelbanor i befintlig gatumiljö ska utrymmet för bilar behovsprövas och utredas till förmån för gång- och cykeltrafik.	Tekniska kontoret
Fler sträckor på gång- och cykelvägnätet där gång- och cykeltrafiken separeras från varandra. Prioriterade stråk: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sträckor i city</li> <li>▪ Pilgatan (Ö Ringvägen- Björnövägen)</li> <li>▪ Björnövägen (Pilgatan- Logementsgatan)</li> <li>▪ Kopparbergsvägen (Knutsgatan- Emausmotet)</li> <li>▪ Vasagatan (Solbergagatan- Rocklunda)</li> <li>▪ Kristiansborgsallén (Norra Ringvägen – Skallbergsmotet)</li> <li>▪ Sjöhagsvägen (Djuphamnsvägen- Hamngatan)</li> </ul>	Tekniska kontoret
Vid nybyggnation ska det, där det är möjligt, undvikas att placera brunnar på gång- och cykelbanor.	Tekniska kontoret

Arbeta med åtgärder som ökar tydligheten och medvetandet när det gäller separering mellan gående och cyklister.	Tekniska kontoret
Fortsatt inventering av felande länkar i gång- och cykelvägnätet.	Tekniska kontoret
Åtgärda felande länkar årligen.	Tekniska kontoret
<b>Åtgärder för fotgängare</b>	
Se över behov av fler gångfartsgator i city.	Tekniska kontoret
<b>Åtgärder för cyklister</b>	
Test av "snabbt cykelstråk" på del av pendlarsträcka.	Tekniska kontoret
Testa "grön våg" på del av pendlarsträcka.	Tekniska kontoret
Vid ny/ombyggnation bygga avfasade breda kanter mellan väg och cykelbana.	Tekniska kontoret

### Drift och underhåll

Det behövs kontinuerlig skötsel av gång- och cykelbanor för att gående och cyklister ska välja att i första hand resa till fots eller med cykel. Gång- och cykelytor behöver hålla god standard året runt och upplevas trygga. Drift- och underhållstandard är viktig för cyklisters och gåendes trafiksäkerhet.

<b>Åtgärder gemensamt för fotgängare &amp; cyklister</b>	<b>Ansvarig förvaltning</b>
Tillsyn och uppföljning vid alla tillfälliga omdragningar (Vägvisning) av gång- och cykeltrafik.	Tekniska kontoret
Inventering (minst var 10:e år) av beläggningsstatusen på samtliga gång- och cykelbanor i staden.	Tekniska kontoret
Överväga tidigarelägga sandupptagningen på huvudcykelstråk.	Tekniska kontoret
Vinterväghållning ska ha en god standard för framkomlighet för gående och cyklister.	Tekniska kontoret
I största mån förhindra "ispucklar" vid snöröjning intill markvärmda ytor.	Tekniska kontoret
Överväga sopsaltstråk vid nästa driftsupphandling.	Tekniska kontoret
Effektivare återställning av grävschakt på gång- och cykelbanor.	Tekniska kontoret
Årlig uppföljning av driftsåtgärder på gång- och cykelbanor.	Tekniska kontoret
Rensa bort övergivna och trasiga cyklar i cykelställ i centrum	Tekniska kontoret
<b>Åtgärder för fotgängare</b>	

Anpassa halkbekämpning på gångpendlarsträckor så långt som möjligt till "peaktider".	Tekniska kontoret
Se över tidsinställning på trafiksignaler vid vissa övergångsställen för att underlätta för de som behöver mer tid att ta sig över flerfiliga gator.	Tekniska kontoret
Driftinsatser på gångvägnätet utformas för att minimera fallolyckor.	Tekniska kontoret
<b>Åtgärd för cyklister</b>	
Möjlighet att tidigarelägga lövupptagningen på hösten vid behov.	Tekniska kontoret
Vintercykling uppmuntras genom att huvudcykelstråken hålls så långt som möjligt halkfria.	Tekniska kontoret

### Information

Information är en viktig del av arbetet med att få fler att gå och cykla i staden. Information ger fakta, trygghet och skapar säkerhet. När det gäller beteendepåverkande åtgärder så finns en separat handlingsplan framtagen för detta, Handlingsplan för transportrådgivning 2014-2018.

<b>Åtgärder gemensamt för fotgängare &amp; cyklister</b>	<b>Ansvarig förvaltning</b>
Sätta upp informationskarta vid stora knutpunkter.	Tekniska kontoret
Inventera och utöka vägvisningen på gång- och cykelstråk.	Tekniska kontoret
Öka samverkan mellan Västerås stad, RKTU, Trafikverket, SJ, Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Rederier för att underlätta medtagning av cyklar på olika färdmedel.	Tekniska kontoret
Det ska finnas lättillgänglig och tydlig information vid samtliga hållplatslägen.	Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Hitta effektiva kanaler för att informera fastighetsägare ang. deras ansvar för växtlighet, renhållning och snöröjning på gång- och cykelbanor, trottoarer och gångytor.	Tekniska kontoret
Tydlig, lättåtkomlig och aktuell information om gång- och cykelfrågor på stadens hemsida.	Tekniska kontoret
Medverka i olika gång- och cykelaktiviteter som bedöms ge effekt och dela ut aktuell information och reflexer.	Stadsbyggnadsförvaltningen Tekniska kontoret
Uppmärksamma media på satsningar på gång och cykel t.ex. nya	Tekniska kontoret

cykelparkeringar, infrastruktur m.m.	
Marknadsföra rekreationsstråk via stadens hemsida.	Tekniska kontoret
Informera/sprida kunskap om cykelhjälmsanvändning, vinterdäck och reflexer.	Tekniska kontoret
Ta fram folder ang. den perfekta cykelparkeringen	Tekniska kontoret



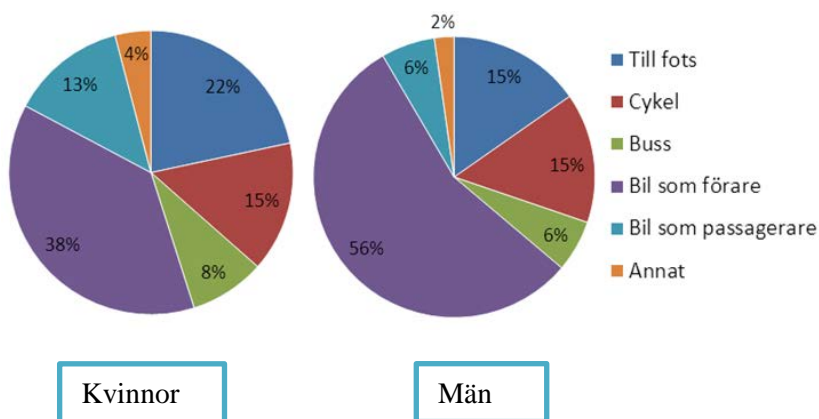
## Nuläget i Västeråstrafiken

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

Den typiska västeråscyklisten är i åldern 25-44 år. Hon/han har körkort och tillgång till bil, är högt utbildad och förvärvsarbetande. Den typiska västeråsbilisten är en man i åldern 18-85 år (ingen åldersgrupp sticker ut) som har gymnasieutbildning, förvärvsarbetar och bor i radhus eller villa. Han har tillgång till cykel men inget busskort.

Den typiska bussresenären är en kvinna, antingen under 25 år eller 65+. Hon har tillgång till cykel, men har varken körkort eller bil och hon bor i hyreslägenhet i västra delen av tätorten.

Bilen är det dominerande färdssättet i Västerås, både sett till antal resor och till sammanlagd reslängd. Kategorin "annat" omfattar främst tåg men även båt, taxi och moped. Cirkeldiagram nedan är gjorda efter stadens resvaneundersökningsresultat.



(resultat från resvaneundersökning 2011)

### Gång- och cykeltrafiken i Västerås

Mellan åren 2008 och 2013 har staden haft dagligen digital mätning av cykelflöden på ett ställe i staden, Pilgatan, som är det största stråket vad gäller både fotgängare och cyklister. Passerade cyklister under 2013 var ca 1 miljon. Under 2014 byttes räknaren ut och ersattes av en räknare som registrerar både fotgängare och cyklister. Statistiken visas på displayer på plats men även på stadens hemsida.

#### Gångtrafik

Fotgängare är vi alla i något skede av vår resa, "även den längsta resa börjar med ett enda steg".

Gångvägnätet i Västerås är väl utbyggt. Förutom de 38 milen gemensamma gång- och cykelbanor finns uppskattningsvis ca 30 mil gångvägar och trottoarer.

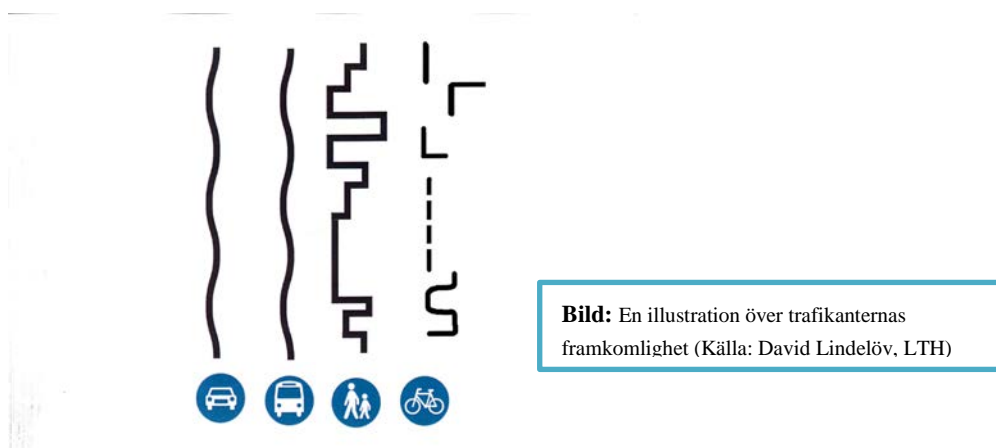
Skötseln av gångvägarna är fördelad på en mängd aktörer, förutom stat och kommun även fastighetsägare och samfälligheter. Det innebär att gångvägnätets standard varierar kraftigt i olika områden och över året.

Gående är en mångsidig trafikantgrupp och gåendes behov avgörs helt av varje människas fysiska och motoriska förutsättningar. Gånghastigheten och förmågan

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

### Så här reser Västeråsaren som fotgängare

Alla trafikanter är fotgängare i något skede av sin resa, bussresenären går till hållplatsen, bilisten går från parkeringen och cyklisten leder kanske cykeln över en väg. 22 % av kvinnornas och 15 % av männens resor görs helt och hållet till fots<sup>1</sup>. Av de kortaste resorna (under 2 km) görs nästan hälften till fots. En genomsnittlig resa till fots i Västerås är 1,6 km lång. Den upplevda tryggheten vid resor till fots är hög i de flesta grupper, men yngre kvinnor känner sig minst trygga. Standarden på stadens gångtytor har också en hög nöjdhet, här är det äldre kvinnor är minst nöjda.



### Cykeltrafik

Det finns ca 38 mil gång- och cykelväg i Västerås. Cykelvägnätet är planerat efter en "västeråsmodell" vilket i huvudsak innebär dubbelriktade gång- och cykelbanor utan separering. Stora delar av gång- och cykelvägnätet är helt separerat från motorfordonstrafik. Detta har lett till en god yttäckning och med över 200 planskilda passager (varav 150 exklusivt för gående och cyklister) erbjuder cykelvägnätet också hög säkerhet.

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

Möjligheterna att cykla till kommunens serviceorter varierar. Några orter har säkra och trygga cykelvägar medan andra orter saknar säkra och trygga

<sup>1</sup> Resvaneundersökningen gjordes i april-maj 2011

cykelförbindelser med Västerås. När det handlar om statliga vägar så är det Trafikverket som är väghållare vilket förutsätter en gemensam planering för gång- och cykelåtgärder längs vägarna där det finns ett kommunalt intresse.

### Så här reser Västeråsaren som cyklist

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

Västeråsarna är överlag nöjda med möjligheterna att cykla. Störst är nöjdheten med skötseln av cykelbanorna under barmarksperioden samt med tillgången till cykelbanor. Minst nöjda är västeråsarna med cykelbanornas skötsel under vintern. Män är genomgående nöjdare än kvinnor.



**Bild:** Det vinterprioriterade cykelvägnätet



VÄSTERÅS STAD

Västerås stad • 721 87 Västerås  
Telefon 021-39 00 00 • [www.vasteras.se](http://www.vasteras.se)