

§ 224

Dnr KS 2021/00141-1.4.1

**Beslut - Återrapportering av uppdrag, identifiera platser i befintligt eller tillkommande gatunät där cykelgator skulle vara lämpliga, som en del i att utveckla cykelstaden Västerås.**

**Beslut**

Förslag till kommunfullmäktige:

Följande ändringar görs i ärendeunderlaget:

1. Stycke 1.2 skrivs om så att det blir tydligt att inga parkeringsplatser för bilar ska tas bort på Domkyrkoesplanaden.
2. Stycke 7 om Brahegatan och Knutsgatan skrivs om så att det blir tydligt att inga gator stängs av för biltrafik och att inga parkeringsplatser ska tas bort.
3. Rapporten läggs till handlingarna, med ovanstående revideringar, och uppdraget avslutas.

**Reservation**

Staffan Jansson (S), Carin Lidman (S), Ann-Louise Molin Östling (S), Jonas Cronert (S), Maria Kesselring (S) och Hawar Asaiesh (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

Vicki Skure Eriksson (C) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag enligt följande:

"Jag reserverar mig mot beslutet att ändra i tjänsteskrivelsen enligt liberalernas förslag.

Vi i Centerpartiet anser att vi måste öka takten att få fram en plan för snabbcykelstråk, underlätta för cykel som färdmedel i all kommun- och stadsplanering och få fram en kommunövergripande cykelstrategi. Fler och fler som bor i och utanför Västerås vill kunna använda cykeln som färdmedel, men inte med livet som insats. Därför är det viktigt att bygga cykelvägar även på landsbygden, något som vi som genuint landsbygdsparti driver sedan lång tid tillbaka."

**Särskilt yttrande**

Markus Lindgren (MP), Staffan Jansson (S), Carin Lidman (S), Ann-Louise Molin Östling (S), Jonas Cronert (S) och Maria Kesselring (S) inkommer med särskilt yttrande enligt följande:

"Socialdemokraterna och Miljöpartiet anser att det är viktigt att det finns goda möjligheter för alla västeråsare att ta sig fram enkelt och säkert med cykel året runt. Tekniska nämnden har genomfört ett uppdrag från kommunfullmäktige att identifiera platser i befintligt eller tillkommande gatunät där cykelgator skulle vara lämpliga, som en del i att utveckla cykelstaden Västerås. Det är bra, men vi vill att steget från idé till genomförande ska bli kortare. Vi måste helt enkelt öka takten."

Jesper Brandberg (L) inkommer med särskilt yttrande enligt följande:

"Liberalerna vill öka investeringarna i cykelinfrastrukturen och höja takten på satsningar som främjar ökat cyklande. Detta bör dock göras utan att försvåra för bilen. Det går att göra oerhört mycket för att förbättra attraktiviteten kring cyklande utan att för den delen försämra för bilen. Vi ställer oss därför inte bakom de insatser som föreslås som handlar om att stänga av gator för biltrafik och ta bort befintliga parkeringsplatser."

Samuel Stengård (KD) och Emil Thessén (-) inkommer med särskilt yttrande enligt följande:

"I vår gemensamma KD och M budget har vi avsatt mera resurser än majoritetens budget för att underhålla befintligt cykelvägsnät vilket är avgörande för att möjliggöra för cykelburen trafik i vår stad. Till det har vi lagt flera förslag omkring att tillskapa cykelstråk skilda från gångtrafikanter, vilket möjliggör en säkrare och snabbare cykeltrafik. Detta är något som idag saknas i stora delar av centrala Västerås och som är beklagligt. Där kan vi göra mer.

Vi vill även poängtera vikten, vilket framgår i berörd nämnds hantering av frågan, att kostnadsbilden över investeringar och även lämpligheten av implementering av cykelfartsgator behöver följas upp från fall till fall. Vi måste kunna hålla två tankar i gång parallellt och det innebär att vi inte kan eller ska bygga bort parkeringsytor för boende som redan idag har brist på parkeringar i centrala delar av staden och vi kan inte heller tillskapa cykelfartsvägar som riskera att, utan analys, bli risker för alla trafikanter med ändringar i färdmönster som vissa cykelfartsgator innebär när cyklister tillåts köra mot enkelriktat på gemensamma vägar. Vi ska stats och bygga ut cykelnätet i vår stad på rätt sätt med hänsynstagande till hela trafikbilden. Det är vad vi som Kristdemokrater kommer arbeta vidare med för att återupprätta cykelstaden Västerås."

### **Ärendebeskrivning**

Tekniska nämnden fick i årsplan 2021 uppdraget från kommunfullmäktige att identifiera platser i befintligt eller tillkommande gatunät där cykelfartsgator skulle vara lämpliga, som en del i att utveckla cykelstaden Västerås.

Uppdraget är genomfört och återrapporterades till tekniska nämnden 2021-10-21.

I den rapport som tagits fram presenteras de gator som har identifierats som lämpliga i ett första skede. Den framtagna rapporten utgör en grund för fortsatt arbete inom staden. I rapporten har det föreslagits sträckor i befintligt eller tillkommande gatunät där cykelfartsgator kan vara lämpliga. Detta med bakgrund i att regeringen under 2020 gjort det möjligt för kommuner att reglera gator som cykelfartsgator.

De gator som presenteras i rapporten behöver analyseras vidare innan det kan fastställas om de är helt lämpliga som cykelfartsgator. Arbetet med att identifiera och eventuellt implementera cykelfartsgator i Västerås kommer

att fortsätta även efter att rapporten presenterats, bland annat i kommande detaljplaner, planprogram och investeringsprojekt.

Stadsledningskontoret har till kommunstyrelsen lämnat följande förslag till beslut:

Förslag till kommunfullmäktige:

Rapporten läggs till handlingarna och uppdraget avslutas.

### **Yrkanden**

Jesper Brandberg (L) yrkar på följande ändringar i ärendeunderlaget:

1. Stycke 1.2 skrivs om så att det blir tydligt att inga parkeringsplatser för bilar ska tas bort på Domkyrkoesplanaden.
2. Stycke 7 om Brahegatan och Knutsgatan skrivs om så att det blir tydligt att inga gator stängs av för biltrafik och att inga parkeringsplatser ska tas bort.

Elisabeth Unell (M), Anna Hård af Segerstad (M), Samuel Stengård (KD) och Emil Thessén (-) yrkar bifall till Jesper Brandbergs (L) förslag.

Markus Lindgren (MP), Carin Lidman (S), Hawar Asaiesh (V) och Vicki Skure Eriksson (C) yrkar bifall till stadsledningskontorets förslag och avslag på Jesper Brandbergs (L) ändringsförslag.

### **Proposition**

Ordföranden finner att det finns två förslag till beslut, dels ändringsförslag från Jesper Brandberg (L), dels bifall till stadsledningskontorets förslag från Markus Lindgren (MP). Ordföranden föreslår en propositionsordning där de två förslagen ställs mot varandra. Kommunstyrelsen godkänner föreslagen propositionsordning varvid den genomförs. Ordföranden finner att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med Jesper Brandbergs (L) förslag.



Kommunstyrelsen  
Karin Widén  
Epost: karin.margareta.widen@vasteras.se

Kopia till  
Tekniska nämnden

Kommunstyrelsen

### **Tjänsteutlåtande - Uppdrag Årsplan 2021, identifiera platser i befintligt eller tillkommande gatunät där cykelgator skulle vara lämpliga, som en del i att utveckla cykelstaden Västerås.**

#### **Förslag till beslut**

Förslag till kommunfullmäktige:

Rapporten läggs till handlingarna och uppdraget avslutas.

#### **Ärendebeskrivning**

Tekniska nämnden fick i årsplan 2021 uppdraget från kommunfullmäktige att identifiera platser i befintligt eller tillkommande gatunät där cykelgator skulle vara lämpliga, som en del i att utveckla cykelstaden Västerås.

Uppdraget är genomfört och återrapporterades till tekniska nämnden 2021-10-21.

I den rapport som tagits fram presenteras de gator som har identifierats som lämpliga i ett första skede. Den framtagna rapporten utgör en grund för fortsatt arbete inom staden. I rapporten har det föreslagits sträckor i befintligt eller tillkommande gatunät där cykelfartsgator kan vara lämpliga. Detta med bakgrund i att regeringen under 2020 gjort det möjligt för kommuner att reglera gator som cykelfartsgator.

De gator som presenteras i rapporten behöver analyseras vidare innan det kan fastställas om de är helt lämpliga som cykelfartsgator. Arbetet med att identifiera och eventuellt implementera cykelfartsgator i Västerås kommer att fortsätta även efter att rapporten presenterats, bland annat i kommande detaljplaner, planprogram och investeringsprojekt.

Stadsledningskontoret har till kommunstyrelsen lämnat följande förslag till beslut:

Förslag till kommunfullmäktige:

Rapporten läggs till handlingarna och uppdraget avslutas.

#### **Juridisk bedömning**

Kommunstyrelsen är behörig att fatta beslutet i enlighet med kommunstyrelsens reglemente och kommunallagen.

#### **Ekonomisk bedömning**

Uppdraget har genomförts inom ram för tekniska nämnden. Kostnader för fortsatt utredning och genomförande tas genom ordinarie rutiner för respektive objekt.

### **Hållbar utveckling**

Framtida genomförande av cykelfartsgator prioriterar hållbara och yteffektiva transportslag.

Helene Öhrling  
Stadsdirektör

Christin Tjärnheden  
Direktör strategisk  
sammansättning

§ 201

Dnr TN 2021/00056-3.12.3

**Beslut - Återrapportering av uppdrag - Identifiera platser i befintligt eller tillkommande gatunät där cykelgator skulle vara lämpliga, som en del i att utveckla cykelstaden Västerås**

**Beslut**

1. Förvaltningens återrapportering av uppdraget godkänns och överlämnas till kommunstyrelsen.

**Reservation**

Stefan Lindh (M), Erik Degerstedt (M) och Akis Nicolaides (M) reserverar sig enligt följande:

Det finns en ökad trafiksäkerhetsrisk med ny typ av väg som västeråsarna inte känner till idag. Därför bör man vara försiktig med nya typer av trafikregler. Handlingen saknar information om dessa vägar är särskilt olycksdrabbade för cyklister samt ekonomiska kostnader för ombyggnationer för de specifika vägarna. Av den orsaken reserverar vi oss mot beslutet.

Kenneth Nilsson (SD) reserverar sig enligt följande:

I hantering av ärendet bör aktuell och framtida bedömd cykeltrafik finnas med.

**Särskilt yttrande**

Paula Ottoson (M) och Ari Lindberg (SD) lämnar särskilt yttrande i enlighet med Moderaternas reservation.

Samuel Stengård (KD) lämnar särskilt yttrande enligt följande:

Det finns en ökad trafiksäkerhetsrisk med ny typ av väg som västeråsarna inte känner till idag. Därför bör man vara försiktig med nya typer av trafikregler. Handlingen saknar information om dessa vägar är särskilt olycksdrabbade för cyklister samt ekonomiska kostnader för ombyggnationer för de specifika vägarna.

**Ärendebeskrivning**

Teknik- och fastighetsförvaltningen har, på uppdrag av tekniska nämnden via kommunstyrelsen, tittat på gator i befintligt eller tillkommande gatunät där cykelfartsgator kan vara lämpliga. Detta med bakgrund i att regeringen under 2020 gjort det möjligt för kommuner att reglera gator som cykelfartsgator. I medföljande rapport presenteras de gator som har identifierats som lämpliga i ett första skede. Dessa gator behöver analyseras vidare innan det kan fastställas om de är helt lämpliga som cykelfartsgator. Arbetet med att identifiera och eventuellt implementera cykelfartsgator i Västerås kommer att fortsätta även efter rapporten presenterats, bland annat i kommande detaljplaner, planprogram och investeringsprojekt.

Teknik- och fastighetsförvaltningen har i tjänstutlåtande, daterat den 4 oktober 2021, lämnat förslag till beslut:

1. Förvaltningens återrapportering av uppdraget godkänns och överlämnas till kommunstyrelsen.

#### **Yrkanden**

Stefan Lindh (M) yrkar i första hand att ärendet ska återremitteras och i andra hand på att handlingen ska kompletteras med olycksstatistik och ekonomiska konsekvenser.

Kenneth Nilsson yrkar bifall till Stefan Lindhs (M) yrkande.

Johannes Wretljung Persson (MP) yrkar att ärendet ska avgöras idag och bifall till teknik- och fastighetsförvaltningens förslag till beslut.

#### **Proposition**

Ordföranden frågar nämnden om ärendet ska återremitteras eller avgöras idag och finner att nämnden beslutar att ärendet ska avgöras idag.

Ordföranden ställer därefter förvaltningens förslag till beslut mot förvaltningens förslag till beslut med Stefan Lindhs (M) tilläggsyrkanden och finner att tekniska nämnden beslutar i enlighet med förvaltningens förslag till beslut.

#### **Kopia till**

kommunstyrelsen@vasteras.se

# Cykelfartsgator

Identifierade platser i Västerås där cykelfartsgata kan vara lämplig



**Innehållsförteckning**

1. Inledning .....	3
<b>1.1. Utformning.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2. Identifierade gator i Västerås .....</b>	<b>4</b>
2. Västra Utanbygatan .....	6
3. Utanbygatan.....	7
4. Gustavsborgsgatan.....	8
5. Tunbyvägen.....	9
6. Varmvalsvägen.....	10
7. Brahegatan och Knutsgatan.....	11

## 1. Inledning

Teknik- och fastighetsförvaltningen har, på uppdrag av tekniska nämnden via kommunstyrelsen, tittat på gator i befintligt eller tillkommande gatunät där cykelfartsgator kan vara lämpliga. Detta med bakgrund i att regeringen under 2020 gjort det möjligt för kommuner att reglera gator som cykelfartsgator. I denna rapport presenteras de gator som har identifierats som lämpliga i ett första skede. Dessa gator behöver analyseras vidare innan det kan fastställas om de är helt lämpliga som cykelfartsgator. Arbetet med att identifiera och eventuellt implementera cykelfartsgator i Västerås kommer att fortsätta även efter rapporten presenterats, bland annat i kommande detaljplaner, planprogram och investeringsprojekt.

En cykelfartsgata är en gata som tillåter blandtrafik men som sker på cyklisternas villkor. En cykelfartsgata upprättas på gator där både biltrafik och cykeltrafik ska kunna ta sig fram, men där yta inte finns för en separat cykelbana. Syftet är framförallt att främja cykling som transportsätt framför motorfordonstrafik. Finns yta för separat cykelbana är det ett bättre alternativ jämfört med cykelfartsgata, för såväl cyklister som andra fordon. Vägmärkena nedan visar *Vägmärke för cykelgata* och *Vägmärke för cykelfartsgata upphör*.



Vägmärke för cykelgata, E33.



Vägmärke för cykelgata upphör, E34.

Dessa kriterier gäller på cykelfartsgata enligt Transportstyrelsen:

- Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
- Den högsta tillåtna hastigheten märks ut med vägmärke.

2021-09-28

- Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
- En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
- En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.
- En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en cykelgata.

### 1.1. Utformning

En cykelfartsgata kan utformas på många olika sätt. Det finns exempel på enklare varianter där gatan i princip bara skyltas om till cykelfartsgata, medan det också finns exempel där stora investeringar görs och hela gatan byggs om. Vilken typ av utformning som är mest lämplig beror på ett flertal olika faktorer och skiljer sig därför från plats till plats. Ramboll har i rapporten *Cykelsatsning Västerås – framkomlighetsförbättrade åtgärder på kort sikt* tagit fram förslag på hur två gator i Västerås skulle kunna utformas som cykelfartsgator. Se Rambolls förslag på sidan 12. Ett exempel på utformning finns också över Varmvalsvägen, se sidan 10.

### 1.2. Identifierade gator i Västerås

Västerås har idag ett relativt välutvecklat och finmaskigt cykelvägnät. Till stora delar är cyklister hänvisade till separerade gång- och cykelbanor eller till gator där cykling sker i blandtrafik. För att länka ihop stadens cykelnät kan cykelfartsgator vara ett bra alternativ. Som nämnt på föregående sida är separat cykelbana alltid ett bättre alternativ till cykelfartsgata om utrymmet finns. Detta, tillsammans med övriga kriterier för cykelfartsgata, gör att antalet potentiellt lämpliga gator blir begränsat.

I ett första skede tittades det ur ett väldigt brett perspektiv på vilka gator som skulle kunna vara aktuella som cykelfartsgator. Följande gator identifierades i ett första skede: Domkyrkoesplanaden, Gustavsborgsgatan, Karlsgatan, Sigurdsgatan, Smedjegatan, Sturegatan, Tessingatan, Tunbyvägen, Utanbygatan, Vallgatan och Västra Utanbygatan. Alla gator granskades enskilt av en intern arbetsgrupp för att se om de uppfyllde de kriterier som krävs för att vara en cykelfartsgata. Några gator valdes ut som lämpliga att gå vidare med till nästa skede, medan vissa gator sållades bort. Följande gator ansågs inte vara aktuella som cykelfartsgator i nuläget:

2021-09-28

- Domkyrkoesplanaden – här bör en separerad gång- och cykelbana vara prioriterad framför cykelfartsgata. Yta finns för separat gc om en eller två rader med bilparkering tas bort.
- Karlsgatan – Enkelriktad med mycket fordonstrafik. För liter antal cyklister både i nuläget och potentiellt för att vara aktuell som cykelfartsgata.
- Sigurdsgatan – Inte aktuell i dagsläget. Mycket parkering och ganska få cyklister.
- Smedjegatan – Bedömningen är att denna gata är mer lämplig som gångfartsområde än cykelfartsgata. Cyklister kan fortsatt ta sig fram men mer på fotgängares villkor. Ett helhetsgrepp bör tas tillsammans med Sturegatan.
- Sturegatan – se Smedjegatan.
- Tessingatan – Väldigt mycket parkering längs gatan. Bättre att styra cyklisterna till Engelbrektsgatan eller Knutsgatan via Brahegatan.
- Vallgatan – Bör ses som en felande gång- och cykellänk. Utrymme bör finnas för separat gång- och cykelbana, vilket är ett bättre alternativ.

Västra Utanbygatan, Utanbygatan, Gustavsborgsgatan och Tunbyvägen är de gator som i nuläget bedöms ha potential som cykelfartsgata. Dessa gator presenteras närmare från sidan sex och framåt. Utöver dessa har även Brahegatan och Knutsgatan pekats ut som potentiella cykelfartsgator i ett tidigare skede. Även Varmvalsvägen har pekats ut som cykelfartsgata, i Detaljplan (dp 1879) för Verkstaden 12 m.fl., Kopparlunden.

## 2. Västra Utanbygatan



Västra Utanbygatan kan vara ett bra alternativ/komplement till de planerade cykelfartsgatorna på Brahegatan och Knuts gatan.

- Sträckan är cirka 310 meter
- Längs med gatan finns en del parkering där bilarna måste backa ut, vilket inte är lämpligt på en cykelfartsgata.
- Det saknas trafikmätningar på gatan idag, vilket gör att vi inte vet antalet cyklister eller andra typer av fordon.

### Vad talar för:

- Potentiellt högt cykelflöde
- Biltrafikflödet är (uppskattningsvis) lågt – gäller även tung trafik
- Ingen kollektivtrafik
- Separat cykelbana får inte plats
- Billig lösning som inte kräver så mycket ombyggnation

### Vad talar mot:

- En del parkering där bilarna behöver backa ut, vilket inte är lämpligt på en cykelfartsgata

### 3. Utanbygatan



Kan i framtiden leda till stor entré mot Kopparlunden

- Sträckan är cirka 400 meter
- Parkering där bilarna måste backa ut
- En del av gatan, närmast Kopparlunden, ligger på fastighetsmark
- Det saknas trafikmätningar på gatan idag, vilket gör att vi inte vet antalet cyklister eller andra typer av fordon.
- En del av gatan är enkelriktad – kräver att cyklister tillåts cykla mot enkelriktat

#### Vad talar för:

- Potentiellt högt cykelflöde – framförallt efter Kopparlundens utbyggnad
- Biltrafikflödet är (uppskattningsvis) lågt – gäller även tung trafik
- Ingen kollektivtrafik på sträckan
- Separat cykelbana får inte plats
- Billig lösning som inte kräver så mycket ombyggnation

#### Vad talar mot:

- En del parkering där bilarna behöver backa ut, vilket inte är lämpligt på en cykelfartsgata

## 4. Gustavsborgsgatan



Troligtvis mycket cyklister här då det är på högskoleområdet och leder direkt till högskolans entré.

- Sträckan är cirka 290 meter
- Ingår i UNI+, vilket är en fördjupning av översiktsplanen för området Arosvallen, Gåsmyrevreten och Blåsboplanerna.
- Stora parkeringsplatser ansluter mot gatan
- Det saknas trafikmätningar på gatan idag, vilket gör att vi inte vet antalet cyklister eller andra typer av fordon.

### Vad talar för:

- Stort cykelflöde till och från högskolan
- Biltrafikflödet är (uppskattningsvis) relativt lågt – gäller även tung trafik
- Ingen kollektivtrafik
- Saknar cykelbana idag trots att behov finns
- Billig lösning som inte kräver så mycket ombyggnation

### Vad talar mot:

- Ingår i Uni+. Osäkert vad som ska hända med gatan/området framöver
- Stora parkeringsplatser ansluter mot gatan



## 5. Tunbyvägen



På Tunbyvägen är det på vissa sträckor för trångt för att anlägga separat gång- och cykelväg. Möjlig sträcka Sångargatan – Iggebygatan, alternativt Ugglevägen – Iggebygatan.

- Sträckan är cirka 290 meter
- För smal för separat gång- och cykelväg.
- Ingår i Dp Iggebygårde som i dagsläget är vilande. I detaljplanearbetet har möjligheten att ordna separat gång- och cykelväg diskuterats. Detta kräver att fastighetsägaren säljer en bit mark till staden.
- 858 fotgängare och cyklister uppmätta per vardagsdygn i senaste trafikmätningen från 2020.
- Servicelinje 12 går på vägen idag, men kommer att försvinna framöver.

### Vad talar för:

- Ett stort antal cyklister
- Biltrafikflödet är relativt lågt – gäller även tung trafik
- Billig lösning som inte kräver så mycket ombyggnation

### Vad talar mot:

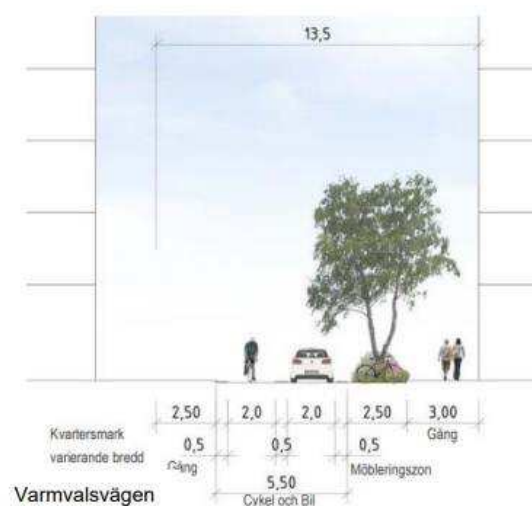
- 8 villor har utfart mot gatan – eventuella backrörelser



## 6. Varmvalsvägen



Varmvalsvägen planeras att utformas som en cykelfartsgata i den kommande utbyggnationen av Kopparlunden. En enkel trädrad varvas med möbleringszon samt dubbla gångbanor. Fordon får föras fram i låga hastigheter. Längs gatans norra sida är ett generöst område förgårdsmark som möjliggör stadsliv i soligt läge. Västra delen av gatan får en torglik utformning utan kantstensparkering. Här bredvid syns ett exempel på hus Varmvalsvägen skulle kunna utformas. Hur gatan utformas bestäms i ett senare skede.



## 7. Brahegatan och Knutsgatan

Efter ett beslut i kommunfullmäktige har Västerås stad, i samarbete med Ramboll, tagit fram en rapport för extra satsning på cykel *Cykelsatsning Västerås – framkomlighetsförbättrade åtgärder på kort sikt*. I rapporten har Ramboll pekat ut Brahegatan och Knutsgatan som framtida cykelfartsgator. Nedan går att läsa ett utdrag ur rapporten om Brahegatan och Knutsgatan.

### Utdrag ur rapporten

På kort sikt är det möjligt att med små medel uppnå en trygg och säker miljö på Brahegatan och Knutsgatan där cyklisternas framkomlighet prioriteras.

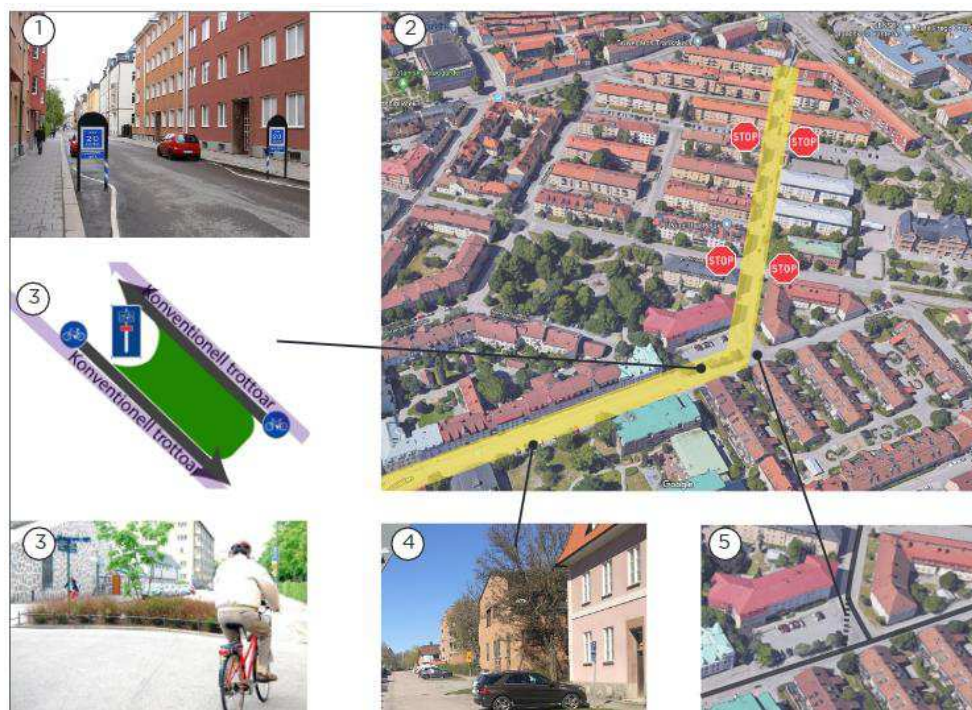
Följande regler bör tillämpas för att skapa en tydlig prioritet för cyklister

1. Max tillåtna hastighet på gatorna ska vara 30 km/tim, eventuellt kan rekommenderad 20 km/tim användas (ex Linköping).
2. Stopplikt införs från angränsande gator mot cykelfartsgatorna.
3. Genomfart för bilar hindras genom att någon form av möblering anläggs som möjliggör för cyklar, men inte bilar, att passera.
4. Parkering och angöring tillåts endast på anvisade platser. Den tvärställda parkeringen på Knutsgatan tas bort och ersätts med kantstensparkering för att hindra att bilister backar ut på gatan.
5. Brahegatans anslutning mot Knutsgatan rätas ut. Därutöver föreslås busslinje 12, som idag trafikerar delar av Knutsgatan och Brahegatan, ges en ny dragning, så att den inte längre trafikerar dessa gator.

På längre sikt kan gatorna ges en tydligare utformning som cykelfartsgator. Olika utformning kan användas för att visuellt begränsa bredden på gatan och säkerställa att cykeln får en tydlig plats i körbanan. Det finns olika varianter på utförandet, med målning, stenbeläggning eller annat underlag beroende på behov och den kringliggande miljön.

En viktig förutsättning för att cykelfartsgator ska fungera är förhållandet mellan motorfordon och cyklister. Gatorna bör inte trafikeras av fler än 3000 fordon per dygn och cykelflödet ska vara ungefär detsamma, men helst fler, än motorfordonen.

2021-09-28



En viktig förutsättning för att cykelfartsgator ska fungera är förhållandet mellan motorfordon och cyklister. Gatorna bör inte trafikeras av fler än 3000 fordon per dygn och cykelflödet ska vara ungefär detsamma, men helst fler, än motorfordonen.

Det saknas mätningar på motorfordonsflödet på Brahegatan och Knutsgatan men flödena antas vara låga då gatorna inte är attraktiva för genomfart, erbjuder begränsat med parkeringsmöjligheter och Brahegatan är en återvändsgata. Utifrån gatornas förutsättningar och uppmätt fordonsflöde på intilliggande Engelbrektskatan uppskattas flödet på Brahegatan mellan Norra Ringvägen och Engelbrektskatan till max 500 fordon/dygn och resterande delen av Brahegatan samt Knutsgatan till max 1000 fordon/dygn. (Motorfordonsflödet på Engelbrektskatan är 1079 fordon/vardagsdygn).

Cykelflödet på Brahegatans norra del är 721 cyklar/vardagsdygn (2019) och 504 cyklar/vardagsdygn på närliggande Engelbrektskatan. Om ca 70% av cyklisterna på Brahegatan och ca 80% av cyklisterna på Engelbrektskatan antas fortsätta mot Kopparbergsvägen via Brahegatan/Knutsgatan när dessa blir cykelgator, och cykelinfrastrukturen på Kopparbergsvägen förbättras, kan gatorna förväntas få ett cykelflöde på minst 500 (Brahegatan) och minst 900 (Knutsgatan) cyklister per vardagsdygn.

Med tanke på den befolkningstillväxt som förutspås i Västerås och de cykelinvesteringar som görs för att nå målet att öka resandet med cykel med 20

2021-09-28

% per invånare fram till 2026 (Trafikplan 2014), kommer troligtvis antalet cyklister öka betydligt på de båda gatorna. Samtidigt borde motorfordonstrafiken minska på Knutsgatan och Brahegatan med ca 20-30 % om föreslagna åtgärder genomförs. Förhållandet mellan motorfordon och cyklister skapar då goda förutsättningar att utforma gatorna som cykelfartsgator med hjälp av små medel.

På lågt trafikerade gator, med maximalt 500 motorfordon/dygn, och där cykeltrafik dominerar krävs ingen omfattande utformning för att en cykelfartsgata ska ha önskad funktion. Gatans bredd bör begränsas till ca 4,5 meter och 2+2 cyklister ska kunna mötas. Cykelns prioritet förtydligas genom skyltning.



Teknik- och fastighetsförvaltningen  
Fredrik Tengblad  
Epost: fredrik.tengblad@vasteras.se

Kopia till  
kommunstyrelsen@vasteras.se

Tekniska nämnden

### **Tjänsteutlåtande – Återrapportering av uppdrag - Identifiera platser i befintligt eller tillkommande gatunät där cykelgator skulle vara lämpliga, som en del i att utveckla cykelstaden Västerås**

#### **Förslag till beslut**

1. Förvaltningens återrapportering av uppdraget godkänns och överlämnas till kommunstyrelsen.

#### **Ärendebeskrivning**

Teknik- och fastighetsförvaltningen har, på uppdrag av tekniska nämnden via kommunstyrelsen, tittat på gator i befintligt eller tillkommande gatunät där cykelfartsgator kan vara lämpliga. Detta med bakgrund i att regeringen under 2020 gjort det möjligt för kommuner att reglera gator som cykelfartsgator. I medföljande rapport presenteras de gator som har identifierats som lämpliga i ett första skede. Dessa gator behöver analyseras vidare innan det kan fastställas om de är helt lämpliga som cykelfartsgator. Arbetet med att identifiera och eventuellt implementera cykelfartsgator i Västerås kommer att fortsätta även efter rapporten presenterats, bland annat i kommande detaljplaner, planprogram och investeringsprojekt.

#### **Beslutsmotivering**

En cykelfartsgata är en gata som tillåter blandtrafik men som sker på cyklisternas villkor. En cykelfartsgata upprättas på gator där både biltrafik och cykeltrafik ska kunna ta sig fram, men där yta inte finns för en separat cykelbana. Syftet är framförallt att främja cykling som transportsätt framför motorfordonstrafik. Finns yta för separat cykelbana är det ett bättre alternativ jämfört med cykelfartsgata, för såväl cyklister som andra fordon.

För att det ska vara lämpligt att införa en cykelfartsgata bör vissa kriterier vara uppfyllda enligt Transportstyrelsen. Nedan följer exempel på kriterier från Transportstyrelsen:

- Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
- Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
- En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
- En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.

Västerås har idag ett relativt välutvecklat och finmaskigt cykelvägnät. Till stora delar är cyklister hänvisade till separerade gång- och cykelbanor eller till gator där cykling sker i blandtrafik. För att länka ihop stadens cykelnät kan cykelfartsgator vara ett bra alternativ. Som tidigare nämnt är separat cykelbana alltid ett bättre alternativ till cykelfartsgata om utrymmet finns. Detta, tillsammans med övriga kriterier för cykelfartsgata, gör att antalet potentiellt lämpliga gator blir begränsat. I rapporten har sju gator pekats ut som potentiellt lämpliga. Dessa gator behöver studeras närmare om de ska regleras som cykelfartsgator, bland annat gällande utformning.

Hans Näslund  
Direktör

Linnea Viklund  
Enhetschef