Hallstahammars kommun

Cykelplan 2014-2018



Cykelplanen är framtagen av tekniska förvaltningen under 2012-2013. Planen har varit ute på samråd till allmänheten, nämnder och övriga intressenter mellan april - juni 2013. Totalt inkom 16 yttranden. Planen har färdigställts efter samrådet. Cykelplanen antogs den 23 oktober 2013 av kommunfullmäktige.

ARBETSGRUPP
Jacob Lithammer
Ann-Britt Ehrling
Sofia Arvidson

STYRGRUPP
Gun Törnblad
Kjell Jacobsson
Christer Iwemyr
Jim Larsson

Foto: Jacob Lithammer och Sofia Arvidson
Kartor: Ann-Britt Ehrling och Jacob Lithammer

Varför en cykelplan?

När hållbara transportmedel kommer på tal är de flesta av oss eniga att cykeln är ett av det bästa alternativen idag. Att använda cykeln som transportmedel bidrar till en bättre miljö genom att inte släppa ut några avgaser och ge bättre hälsa för användaren genom att cyklisten är aktiv. Förutom att du får motion vid cykling så är det också ett snabbt färdmedel speciellt i tätortsmiljö. Vid fortsatta jämförelser med andra transportmedel är cykeln ett billigt och miljövänligt transportsätt som tar en liten plats i gaturummet jämfört med andra fordon. Detta gör cykeln till ett utmärkt alternativ för till exempel pendling till och från arbetet. Trots alla positiva aspekter av ett ökat cyklande är det många som använder bilen speciellt vid korta resor där cykeln borde gynnas. För att öka cykelns inflytande i kommunen och skapa goda förutsättningar för cyklister har denna cykelplan tagits fram. Cykelplanen tar upp allmänna faktorer för att planera för en bättre cykelmiljö samt åtgärder för att öka cykelanvändningen. Cykelplanen beskriver även kommunens cykelnät och ger förslag på åtgärder för ett attraktivt cykelnät. En cykelplan är ett viktigt underlag för kommunen och bör granskas med jämna mellanrum för att behållas som ett aktuellt planeringsdokument.

Fördelar med cykel

En ökad folkhälsa – bidrar till daglig motion, mindre risk att drabbas av sjukdomar, mindre sjukfrånvaro.

Minskade utsläpp – bättre luft, mindre trängsel och mindre buller.

Ett attraktivt stadsliv – cykeln tar betydligt mindre plats än bilen vilket bidrar till en större utveck ling av stadsrummet.



Mötesplats vid Hallstahammars centrum

Innehållsförteckning

Varför en cykelplan? 3

1. Inledning 5
1.1 Hur får vi fler att cykla? 5
1.2 Syfte och Mål 5
1.3 Avgränsning 6
1.4 Metod 7

2. Faktorer som påverkar cykelanvändningen 8
2.1 Genhet 8
2.2 Trygghet 8
2.3 Trafiksäkerhet 9
2.4 Väder 10
2.5 Orienterbarhet 10
2.6 Barriärer 11
2.7 Cykelparkering 11

3. Definitioner av gång- och cykelnätet 12
3.1 Gång- och cykelväg 12
3.2 Gångbana/trottoar 12
3.3 Cykelfält 13
3.4 Cykling i blandtrafik 13

4. Dagsläget 14
4.1 Belysning 17
4.2 Beläggning 17
4.3 Regionala cykelstråk 17

5. Förändringsförslag 20
5.1 Cykelvägar 23
5.2 Cykelpumpar 35
5.2 Cykelparkeringar 35

6. Åtgärdsplan 38
6.1 Nya gång- och cykelvägar 38
6.2 Belysning, beläggning och cykelparkering 39
6.3 Konfliktpunkter bil/GC 40

7. Källförteckning 41

1. Inledning

I översiktsplanen för Hallstahammars kommun är gång- och cykelvägarna (GC-vägar) en prioriterad fråga. Idag har kommunen cirka 4 mil kommunala gång- och cykelvägar. Cykelnätet är förhållandevis väl utbyggt, dock saknas det en del viktiga länkar för att öka säkerheten för cyklister. Bland annat saknas cykelvägar mellan flera av kommunens tätorter där hastigheterna är höga och risken för olyckor är stor. Den äldre cykelplanen från 1997 redovisar flera projekt där nya cykelvägar behövdes. Flera av dessa är nu genomförda och en ny cykelplan behövs för att göra en större och uppdaterad utvärdering av kommunens cykelnät.

Hallstahammars kommun har antagit en vision om ”det goda livet i storstadens närhet”. I visionen ingår bland annat ”den goda miljön” och ”det goda boendet” och dessa två uttalanden omfattar mycket av cykelplanens fokusområde. Att skapa en god miljö och boende för kommunens invånare. Kommunen ska ha cykelvägar som gör det möjligt för invånarna att ta sig fram inom hela kommunen. För att skapa ett hållbart samhälle behöver vi också utöka vår användning av hållbara transportmedel där cykeln är ett av de bästa färdmedlen.

1999 beslutade regeringen om mål för miljöns kvalitet för 16 områden, de så kallade miljökvalitetsmålen. Ett av dessa miljökvalitetsmål är god bebyggd miljö. Riksdagens definition av miljökvalitetmålet är:

”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”

Hallstahammars cykelplan är ett steg i riktningen mot en god bebyggd miljö där fokus ligger på hållbara transporter.

1.1 Hur får vi fler att cykla?

De flesta är idag överens om att cykeln borde användas mer som transportmedel istället för att använda bilen. Ändå används bilen i stor utsträckning vid en jämförelse mot cykelanvändandet. Hur får vi då fler att välja cykeln framför bilen? Ett steg är att upplysa allmänheten om cykelns fördelar för att öka användandet. Men för att öka cykelanvändandet behövs ett cykelnät som är attraktivt och tillgängligt.

Studier har visat att på resor upp till 5 kilometer kan den största förbättringen i cykelanvändandet göras. För Hallstahammars kommun skulle detta innebära att samtliga resor inom Hallstahammars tätort kan göras på cykeln. Resor upp till 5 kilometer inom tätorter går ofta lika snabbt som att åka bil då hastigheten oftast är låg och det krävs många stopp för bilen.

Genom att skapa ett attraktivt cykelnät och förespråka cykeln som färdmedel kan en ökning av cykelanvändandet ske. Det är ofta effektivt att starta cykeltävlingar eller likande inom kommunen eller på företag för att uppmuntra cykelanvändandet.

1.2 Syfte och Mål

Syftet med projektet är att ta fram en ny cykelplan för Hallstahammars kommun. En inventering ska göras för att utvärdera dagens cykelnät. Utifrån inventeringen kommer förslag på åtgärder och nya cykelvägar föreslås. Cykelplanen kommer även innehålla allmänna förutsättningar som påverkar cyklister och val av färdmedel. Cykelplanen är likaså ett steg i riktningen mot ett mer hållbart resande inom kommunen. Cykelplanen kommer att vara tvådelad med en informativ del och en vägledande del. Den informativa delen riktar sig till alla kommuninvånare för att skapa förutsättningar för ett ökat cyklande. Den vägledande delen visar på kommunens planeringsinriktning vad gäller uppförande av nya GC-vägar och parkeringar.

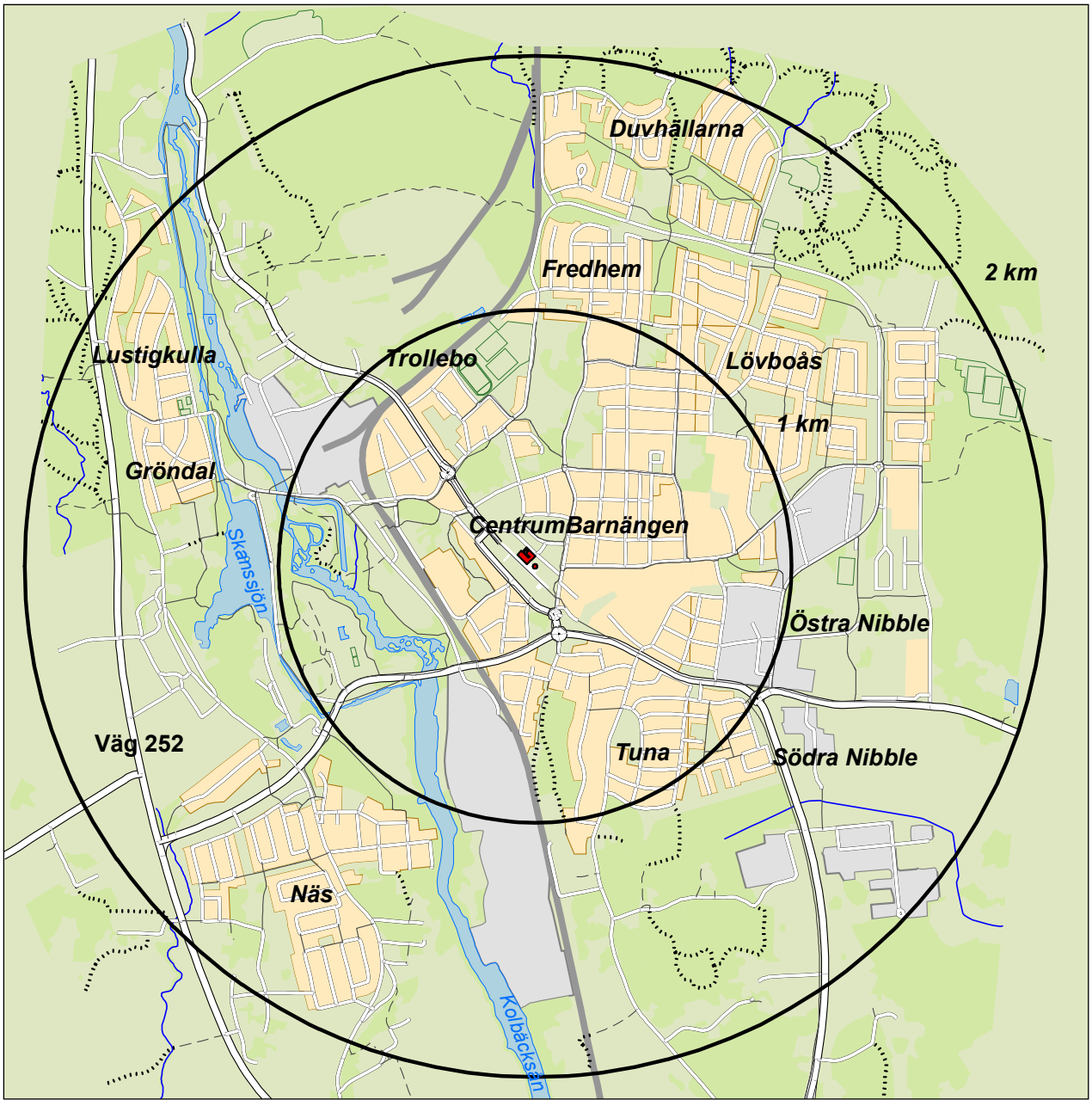
Tre övergripande mål har formulerats för cykelplanen.

- Att öka kommuninvånarnas cykelanvändning för att främja hälsan och ett hållbart resande.
- Att öka säkerheten för cyklister och fotgängare i kommunen.
- Att cykelplanen används som ett planeringsunderlag för framtida åtgärder på cykelnätet.

1.3 Avgränsning

Med bakgrund av cykelplanens syfte och målsättning betraktas cykeln först och främst ett färdmedel som ska konkurrera med bilen. Därmed ligger fokus mest på cykeln som ett medel för pendling och transport. Rekreationsstråken i kommunen beskrivs endast i korthet. En cykelplan medför också positiva aspekter för fotgängare då dessa ofta samsas om samma ytor. Ingen övrig fokus kommer att lägga på fotgängare.

Ett cykelnät kan delas in i huvudnät och lokalnät. Huvudnätet består av cykelvägar som binder ihop stadsdelar och kransorter med huvudorten. Lokalnätet är ofta till för kortare resor inom en stadsdel som till exempel knyter ihop bostäder med lokalt centrum och offentlig service. Då Hallstahammars tätorter är relativt begränsade i sin storlek kommer ingen indelning att göras utan alla gång- och cykelvägar omfattas av lokalnätet. Mindre beläggningsbrister i cykelvägarna har inte tagits med i cykelplanen.



Karta över Hallstahammars tätort med en kilometers avstånd mellan cirklarna.

1.4 Metod

Under sommaren 2012 inventerades Hallstahammars cykelnät. Varje cykelväg undersöktes med hänsyn på beläggning (asfalt eller grus) och belysning. Utöver detta värderades trafiksäkerhetssituationen och tryggheten. I det större perspektivet pekades även barriärer ut för att se vilka svårigheter dagens cyklister har att överkomma. Genheten i cykelnätet prövades för att avgöra om tillgängligheten och attraktiviteten var god.

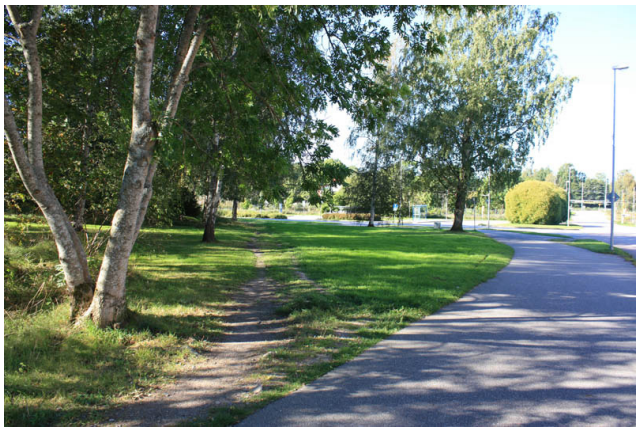
En separat inventering skedde för samtliga cykelparkeringar vid viktiga målpunkter i kommunen. Vid cykelparkeringarna undersöktes främst om tillgängligheten till målpunkten var god och om cykelställen var av sådan modell att cykelns ram gick att låsa fast. Belysning och väderskydd var två andra faktorer som undersöktes.

Konfliktpunkter mellan bil och fotgängare/cyklist har tididgare inventerats i rapporten Rätt fart i Hallstahammar och utifrån den har konfliktpunkter lagts till.

2. Faktorer som påverkar cykelanvändningen

2.1 Genhet

För att göra cykeln till ett attraktivt transportmedel behöver cykelnätet vara gent. Ett gent cykelnät innebär att cykelnätet bjuder på raka vägar utan större omvägar för att nå sitt mål. Gena förbindelser skapar ett attraktivt cykelnät där cykeln kan konkurrera med bilen som det primära transportmedlet. Det är även viktigt att cykelnätet erbjuder cykelvägar med så få stopp som möjligt. I och med detta åstadkoms en jämn hastighet i nätet vilket ökar attraktiviteten att använda cykeln. En genhetskvot visar cykelnätets längd mellan två punkter gentemot fågelvägens längd mellan samma två punkter. För att cykelnätet ska uppfattas som attraktivt bör en genhetskvot inte överstiga 1,5.



Där utrymme finns kommer genvägar att uppstå då cyklister och fotgängare söker den genaste vägen till sitt mål. Till skillnad från bilen avgränsas de inte till gaturummet.

Råd och riktlinjer

- *Skapa ett cykelnät med en genhetskvot under 1,5.*

2.2 Trygghet

Eftersom trygghet grundar sig på personers upplevelser och känslor är det svårt att mäta. Ofta skiljer man på verklig trygghet och upplevd trygghet. Verklig trygghet är faktiska risker som överfall och risker i trafiken medan upplevd trygghet handlar om människors upplevelse av att det finns en risk för att utsättas för skada eller brott. Generellt är det andra människor som upplever otrygghet i utemiljön än de som faktiskt utsätts för brottslighet.

Möjligheten att orientera sig är en förutsättning för att känna sig trygg. Där är belysning ett viktigt redskap att använda under dygnets mörka timmar. Dålig belysning kan vara avgörande för om en cykelbana används efter mörkrets inbrott, framförallt om den ligger ensligt till. Belysning kan även användas på ett medvetet sätt för att belysa vissa saker och dölja andra, till exempel genom att belysa viss vegetation eller en tunnel som kan upplevas som otrygg.

Växtlighet intill cykelbanor kan innebära skymd sikt och dold belysning, vilket kan bidra till upplevd otrygghet. Förbättrad trygghet kan skapas genom att buskage står på avstånd från cykelbanan så att cyklisten har möjlighet att överblicka omgivningen. Det bör även övervägas vilken typ av växtmaterial som används samt hur det underhålls. Placeras vegetation intill cykelbanan kan till exempel låga buskar och träd med hög stamhöjd väljas för att stärka överblickbarheten.

Närvaro av andra människor är ett annat viktigt redskap för att motverka brott och öka trygghetskänslan. Därför kan det vara bra att det finns olika typer av vägar, både de som leder snabbaste vägen genom en skogsdunge, med ett lågt genhetstal, men också alternativa vägar som är ordentligt belysta och omges av bebyggelse och närvaro av andra människor.

Slutna rum tenderar att vara det som flest människor förknippar med otrygghet. Anledningen är bland annat att känslan av att vara i kontroll samt att gömma sig eller fly undan är begränsade. Exempel på slutna rum är cykeltunnlar eller avsides cykelvägar.



Tunnel under Hans von Kantzows väg där buskarna tränger sig på med dålig insyn om vad som finns på andra sidan tunneln.

Råd och riktlinjer

- *Undvika slutna rum*
- *Använda belysning för att skapa trygghet*
- *Skapa stråk där närvaron av människor är stor*

2.3 Trafiksäkerhet

Cyklister är en oskyddad trafikantgrupp och löper hög risk att drabbas av skador i trafiken. Trafikskadestatistiken i Västmanland visar att majoriteten av de som skadas måttligt och allvarligt i trafiken är cyklister. Det beräknas även finnas ett stort mörkeltal när det gäller cykelolyckor som inte rapporteras in.

För att öka trafiksäkerheten kan man jobba med den fysiska utformningen för att skilja på fordonstrafik och oskyddade trafikanter. Olika faktorer avgör vilken lösning man väljer vid en specifik plats. Till exempel påverkar motorfordonens hastighet och flöde såväl som cykelbanans betydelse i cykelnätet och vilken typ av cyklister som är främsta brukarna. För gator med hastigheter på max 30 km/h fungerar det ofta med blandtrafik men för högre hastigheter kan istället en cykelfil eller separat cykelbana behövas. Gående och cyklister bör separeras från bilar vars hastighet är högre än 30km/h. Detta baseras på människans tålighet mot krockvåld där hastigheter över 30 km/h kraftig ökar risken att skadas svårt eller dö vid en kollision.

I anslutningar till skolor och sportanläggningar där många barn förväntas röra sig är det viktigt med separering av cykel- och fordonstrafik. Även korsningar med fordonstrafik är betydelsefulla punkter att anpassa för att öka säkerheten. På sträckor där det förekommer mycket gång- och cykeltrafik kan man behöva skilja på gång- och cykelbanorna för att öka säkerheten och framkomligheten. Förekomsten av parkerade bilar intill cykelbanan är en annan faktor som påverkar säkerheten för cyklister.

Råd och riktlinjer

- *Skapa hastighetssäkrade korsningar vid hastigheter över 30km/h*
- *Skapa separerade gång och cykelvägar från bilvägar vid hastigheter över 30km/h*



Upphöjt, avsmalnat och väl skyltat övergångställe på Parkgatan ger förutsättningar för en låg hastighet.

2.4 Väder

Cykeln är ett instabilt och känsligt fordon vilket gör att faktorer som snö, halka, löst grus, ojämnt och trasigt underlag påverkar trafiksäkerheten i hög grad. En stor del av alla cykelolyckor är singelolyckor. Dessa inträffar ofta till följd av halka vilket visar att underhållet av cykelbanor behöver vara god speciellt under vintersäsongen. Underhåll av cykelbanor är en viktig del av trafiksäkerheten och många singelolyckor sker på grund av bristande underhåll. I många fall där snöröjningen är undermålig ger sig cyklisterna ut på bilvägen vilket kan skapar irritation och en större risk för olyckor. Aktuell karta över prioriterade cykelvägar vid snöröjning finns att se på kommunens hemsida www.hallstahammar.se.

Råd och riktlinjer

- *Ha en god snöröjning för att bl.a. förhindra isbeläggningar på cykelvägar.*
- *Prioritera snöröjning av utvalda cykelvägar för att bibehålla en god tillgänglighet under vintern.*

2.5 Orienterbarhet

Ett cykelnät med god orienterbarhet har en lättförståelig och självförklarande struktur som förenklar användningen och ökar upplevelsen av trygghet. Tydlig och logisk vägvisning är ett bra sätt att underlätta orienterbarheten. Ett annat sätt är att ha landmärken och varierade miljöer med till exempel varierad vegetation eller bebyggelse att förhålla sig till. Framförallt friliggande cykelbanor kan vara svåra att orientera sig efter men en varierad sträcka som delas upp i etapper kan både öka upplevelsevärdet och göra att sträckan upplevs som kortare. Detta kan förhöjas genom exempelvis en variation av öppet-slutet, sol-skugga, alléer, vegetation med årstidsvariationer etc. Visuella stödpunkter bör även användas vid riktningsförändringar. Medveten gestaltning med sammanhållen färgsättning och genomgående markutrustning ger cykelbanan en egen identitet som också kan bidra till ökad orienterbarhet.

Vägvisning bör finnas kontinuerligt i hela cykelvägnätet på samma sätt som för biltrafiken. Målpunkter, namngivna områden/platser och avståndet till dem bör finnas angivet. Skyltarna bör ha ett tydligt och sammanhängande formspråk så att det är lätt att utläsa informationen och särskilja vilka skyltar som gäller för cyklister. Det är viktigt att vägvisare finns vid varje punkt där osäkerhet om vägval kan uppstå. En cykelkarta är också ett hjälpmedel för cyklister. Cykelkartan kan både vara analog och digital vilket tilltalar olika grupper i samhället.

Råd och riktlinjer

- *Ha en god kontinuerlig vägvisning vid knutpunkter i cykelnätet.*



En av få cykelskyltningar mot geografiskt område i Hallstahammar.

2.6 Barriärer

Cyklister är ofta vana att cykla den snabbaste vägen till sitt mål och ofta är det inte mycket som hindrar detta. En barriäreffekt uppstår när ett hinder korsar cyklistens väg som endast kan korsas på bestämda platser. Barriärer för cyklister är oftast tungt trafikerade vägar, vatten och järnvägar. Dessa orsakar både direkta och indirekta konsekvenser för cyklister. Direkta effekter är oftast att väntetider uppstår t.ex. vid rödljus eller att man upplever en skaderisk vid t.ex. korsning av tungt trafikerade vägar. Indirekta effekter kan till stor del bestå av att man väljer bort cykeln som färdmedel då detta upplevs som ansträngande. Även barn påverkas då de ofta väljer alternativa vägar för att undvika trafikerade gator. Barriärer kan också skapas för att få cyklister att välja en viss väg som t.ex. anses trafiksäkrare.

Råd och riktlinjer

- *Skapa goda förbindelser vid barriärer för att minska barriäreffekten.*



Järnvägen genom Hallstahammar utgör en stor barriär både för cyklister och bilister.

2.7 Cykelparkering

På samma sätt som bilister vill parkera nära sin målpunkt vill cyklister göra samma sak. Väl placerade, utformade och underhållna cykelparkeringar är viktigt för att göra cykeln till ett attraktivt transportmedel. Det är viktigt att cykelparkeringen ligger nära den aktuella målpunkten för att få en god tillgänglighet. Cykelparkeringar där cykelns ram går att låsa fast är att föredra då dessa minskar stöldrisken. Cykelparkeringar bör vara väl belysta då detta skapar en tryggare miljö. Väderskydd bör finnas vid viktiga målpunkter där cykelparkering ofta sker en längre tid t.ex. vid järnvägsstationer och centrala busstationer.

Råd och riktlinjer

- *Arbeta med belysning.*
- *Använd cykelställ där cykelramen går att låsa fast.*
- *Planera för väderskydd vid stora målpunkter.*
- *Cykelparkeringen ska placeras nära målpunktens entré.*

3. Definitioner av gång- och cykelnätet

3.1 Gång- och cykelväg

Den vanligaste formen av cykelled inom Hallstahammars kommun är kombinerade gång- och cykelvägar så kallade GC-vägar. De är markerade med en gemensam skylt. Gång- och cykelvägar kan antingen ligga direkt intill en bilväg eller vara friliggande utanför gatunätet. Generellt gäller att gång- och cykelvägar är dubbelriktade. Minsta bredd på en dubbelriktad gång- och cykelväg bör vara 3 meter där fotgängare och cyklister inte är separerade från varandra. Där antalet cyklister och fotgängare är väldigt litet kan den minskas till 2,25-2,5 m. Mopeder klass 2 får köra på cykelbanor men mopeder klass 1 är inte tillåtna. Därmed är det alltså även tillåtet för mopeder klass 2 att köra på gemensamma gång- och cykelvägar. Mopedtrafik kan dock vara svårt att kombinera med fotgängare, därför kan det i sådana situationer vara bra med en linje som separerar fotgängare och cyklister/mopedister.



GC-väg med korrekt skyltning.

3.2 Gångbana/trottoar

På gångbanor och trottoarer som inte är skyltade som gång- och cykelväg gäller att endast fotgängare har tillträde. Trottoarer finns oftast i äldre småhusområden.



Skyltning för gångbana.

3.3 Cykelfält

På gator med tillräcklig plats och lågt reglerad hastighet kan man välja att ha ett cykelfält. Hastigheten hos biltrafiken bör max vara 40-50 km/h för att detta skall vara ett fungerande alternativ. Cykelfilen är en markering med cykelfältslinje och cykelsymbol som påbjuder att cyklister har en egen fil på vägen. Här är det tillåtet för cyklister och mopedister klass 2 att köra, fotgängare skall inte röra sig här utan bör använda sig av trottoar eller gångväg. Man kan med fördel välja att markera hela fältet i en avvikande färg, framförallt i korsningar, för att tydliggöra att detta är cyklisternas område. Det är även viktigt att de markeras med cykelsymbol vid början och slut samt med jämna mellanrum för att påminna och uppmärksamma bilisterna. En cykelfil är inte lika säker som en cykelbana men fördelen är att detta är ett relativt enkelt och billigt sätt att ge cyklister öronmärkt plats i trafiken. Det är dock en lösning som främst bör användas där vuxna cyklar, till exempel för arbetsresor, endast om det är mycket lugn trafik bör denna lösning användas av barn.

Cykelfält är oftast enkelriktade och bör anläggas på båda sidor av vägen för att förhindra att de används som dubbelriktade. På gator utan kantstensparkering bör bredden på cykelfält vara 1,5 m. Är de 1,2 m eller smalare upplevs dem som obehagliga och säkerhetsrisker uppstår. Det är också viktigt att inte göra dem för breda, max 1,8 m, eftersom de då kan uppfattas som ett eget körfält eller parkeringsyta av bilisterna.



Cykelfält i Örebro.

3.4 Cykling i blandtrafik

På gator där hastigheten inte överstiger 30km/h och separat gång- och cykelväg inte finns är cyklisterna hänvisade att färdas på gatan. Detta betyder att cyklister inte har ett särskilt utrymme utan ska samsas med biltrafiken. Cykling i blandtrafik bör endast ske där hastigheten inte överskrider 30km/h då risken att skadas allvarligt vid en kollision med bil kraftigt ökar vid högre hastigheter. Cykling i blandtrafik tillåter ofta högre hastigheter av cyklisterna vilket tilltalar cyklister som värdesätter framkomlighet.



Cyklist på gata för blandtrafik.

4. Dagsläget

Det kommunala gång- och cykelnätet är bra utbyggt med en logisk struktur som följer tätorternas behov. Det huvusakliga problemet är att kopplingen mellan tätorterna är mycket bristfällig. För att öka trafiksäkerheten och attraktiviteten behöver detta åtgärdas. Det finns även en del kompletteringar som bör göras inom tätorterna för att knyta ihop stråken.

Cykelparkeringar vid de kommunala målpunkterna är i stort god vad gäller närhet. Däremot uppfyller ingen cykelparkering behovet av att ramen går att låsa fast. Detta är en åtgärd som är önskvärd då det försvårar cykelstölder.



Cykelparkeringen vid Lindboskolan har brister både estetiskt och funktionellt.

Tester har visat att genheten i cykelnätet inom Hallstahammars tätort är god. Detta betyder att kopplingarna mellan cykelvägar är bra och det finns flera alternativ att ta sig fram. De stora barriärerna som järnvägen och Kolbäcksån kan korsas på flera ställen inom tätortena.

Livsrum

2012 gjordes ett förslag av Trivector Traffic AB till nya hastigheter för Hallstahammars tätorter kallad ”Rätt fart i Hallstahammar”. Rapporten baserades på handboken ”Rätt fart i staden som är utgiven av Sveriges kommuner och landsting tillsammans med Trafikverket. I rapporten analyseras bland annat livsrummen i kommunen. Livsrummen används för att avgöra en prioritering mellan olika trafikantintressen och samspelet mellan trafikfunktion och stadens bebyggelse. I Hallstahammars tätorter finns följande livsrum enligt Rätt fart i Hallstahammar.

Mjuktrafikrum

Rum som omfattar större delen av stadens gaturum. Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs- och tvärriktning. I rummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspela. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion.

Integrerat transportrum

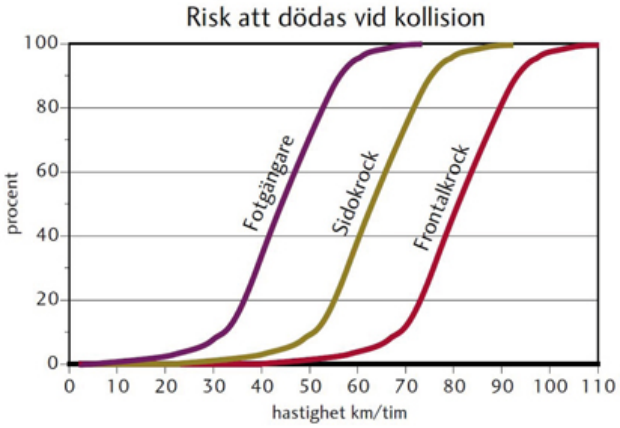
Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa det. Det finns också ringa anspråk på vistelse i rummet. Väggarna vänder sig mot rummet men har ringa anspråk på det. Korsningsanspråket uppkommer i anslutningar till korsningar mellan de integrerade transportrummen eller andra livsrum. I rummet har oskyddade trafikanter ett anspråk på trygghet i form av andra trafikanters närvaro men utan att samspela med dem. Gaturummet har som regel en transportfunktion.

Transportrum

Rum för enbart motortrafik, där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Väggarna vänder inte sina anspråk mot rummet. Transportrummen omgärdas av barriärer, synliga eller osynliga. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift.

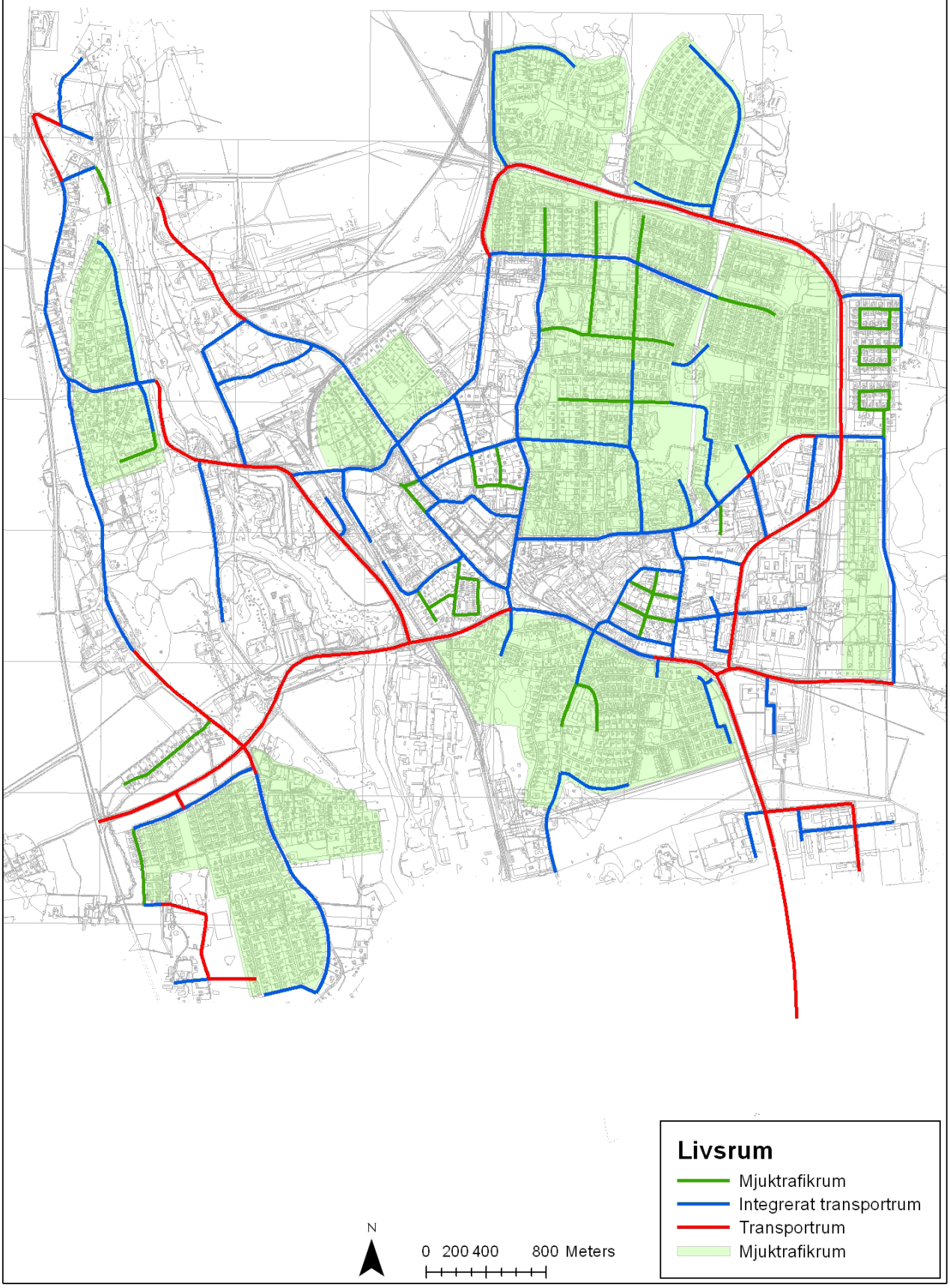
Konfliktpunkter

Vid planering av trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter har den så kallade krockvåldskurvan varit en norm att följa. Den visar att oskyddade trafikanter löper 10 % risk att dödas vid kollision med en bil i 30 km/h. därefter ökar kurvan exponentiellt i förhållande till hastigheten och vid 50 km/h löper man 80 % risk att dödas. Utifrån detta bör en ambition vara att alla punkter där oskyddade trafikanter och bilar möts, hastighetssäkras till max 30 km/h.

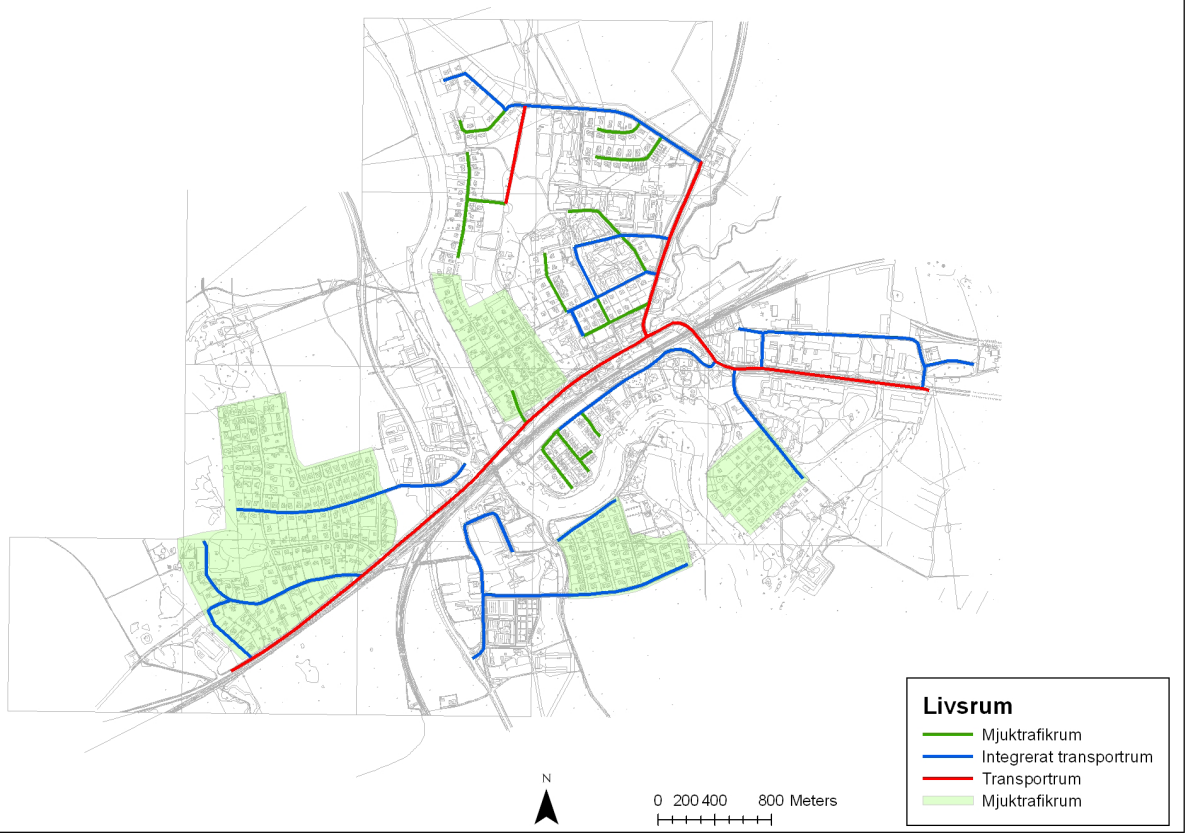


Krockvåldskurvan visar risken att dödas vid påkörning för olika trafikanter. (Källa: Rätt fart i staden, 2008)

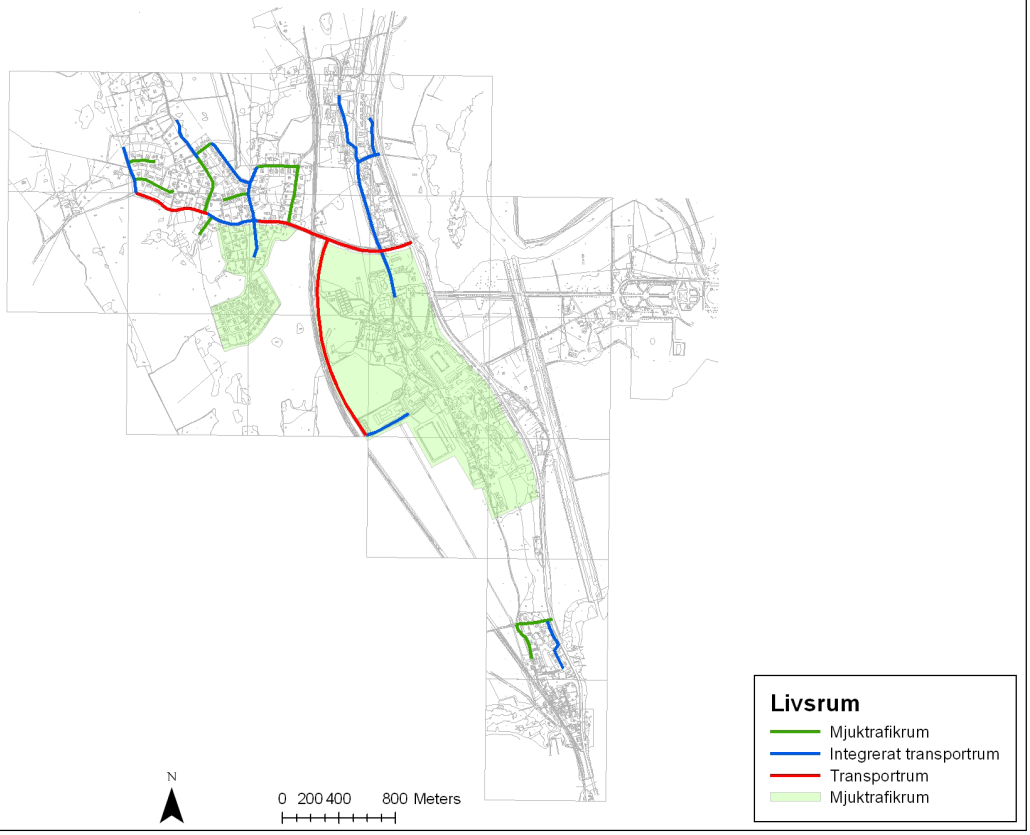
Hallstahammar



Kolbäck



Strömsholm, Herrskogen och Borgåsund



4.1 Belysning

Kommunens cykelvägar har en god standard vad gäller belysning. Det är endast två sträckor i kommunen som inte är belysta.

Då inventeringen skedde på dagtid har belysningens effekt inte kunnat ses. Detta gör att flera platser där belysning finns, ändå kan vara dåligt upplysta. Vidare belysningstudier bör göras på befintliga cykelvägar.

Sträckor som saknar belysning

- *Cykelväg mellan Sörkvarnsvägen och Dalbyvägen*
- *Cykelväg längs Brånstaleden från korsning till Asfaltvägen fram till Eriksberg*

4.2 Beläggning

Hallstahammars kommun har generellt en god standard vad gäller asfalterade cykelvägar. Endast ett fåtal vägar är grusade. Dessa sträckor bör asfalteras för att skapa ett säkert och bekvämt cykelnät.

Sträckor som inte är asfalterade

- *Triangelkorsningen utanför Trollebo Ishall*
- *Cykelväg mellan Sörkvarnsvägen och Bäckgatan*
- *Cykelväg mellan Sörkvarnsvägen och Dalbyvägen*
- *Cykelväg mellan Agnesdalsgatan och Usterstavägen*
- *Cykelväg mellan Karl-Erik Sjögrens väg och Bergslagsvägen*
- *Cykelväg mellan Vallmogatan och Hagvägen i Kolbäck*

4.3 Regionala cykelstråk

Två regionala stråk sträcker sig genom Hallstahammars kommun.

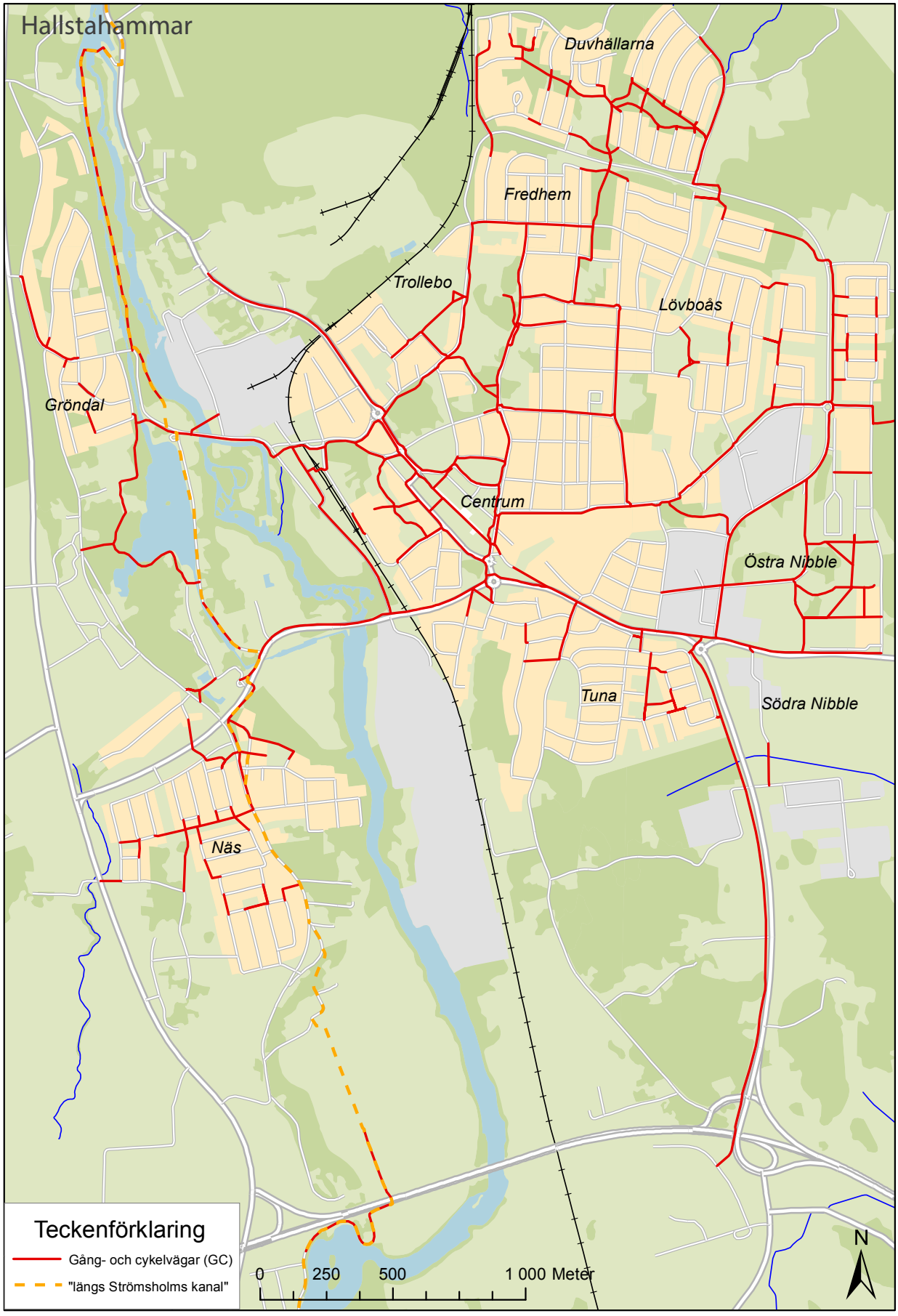
Från Smedjebacken till Strömsholm med en sträcka av ca 120 kilometer går det regionala stråket ”Längs Strömsholms kanal”. I Hallstahammars kommun sträcker dem sig från Olbergavägen i norr till Borgåsund (väg 252) i Söder.

Det andra stråket är Mälardalsleden som är 444km och sträcker sig runt Mälaren. Inom Hallstahammars kommun sträcker sig Mälardalsleden på väg 525 (kommungräns Västerås -Strömsholm) och väg 518 (Strömsholm - kommungräns: Köping).

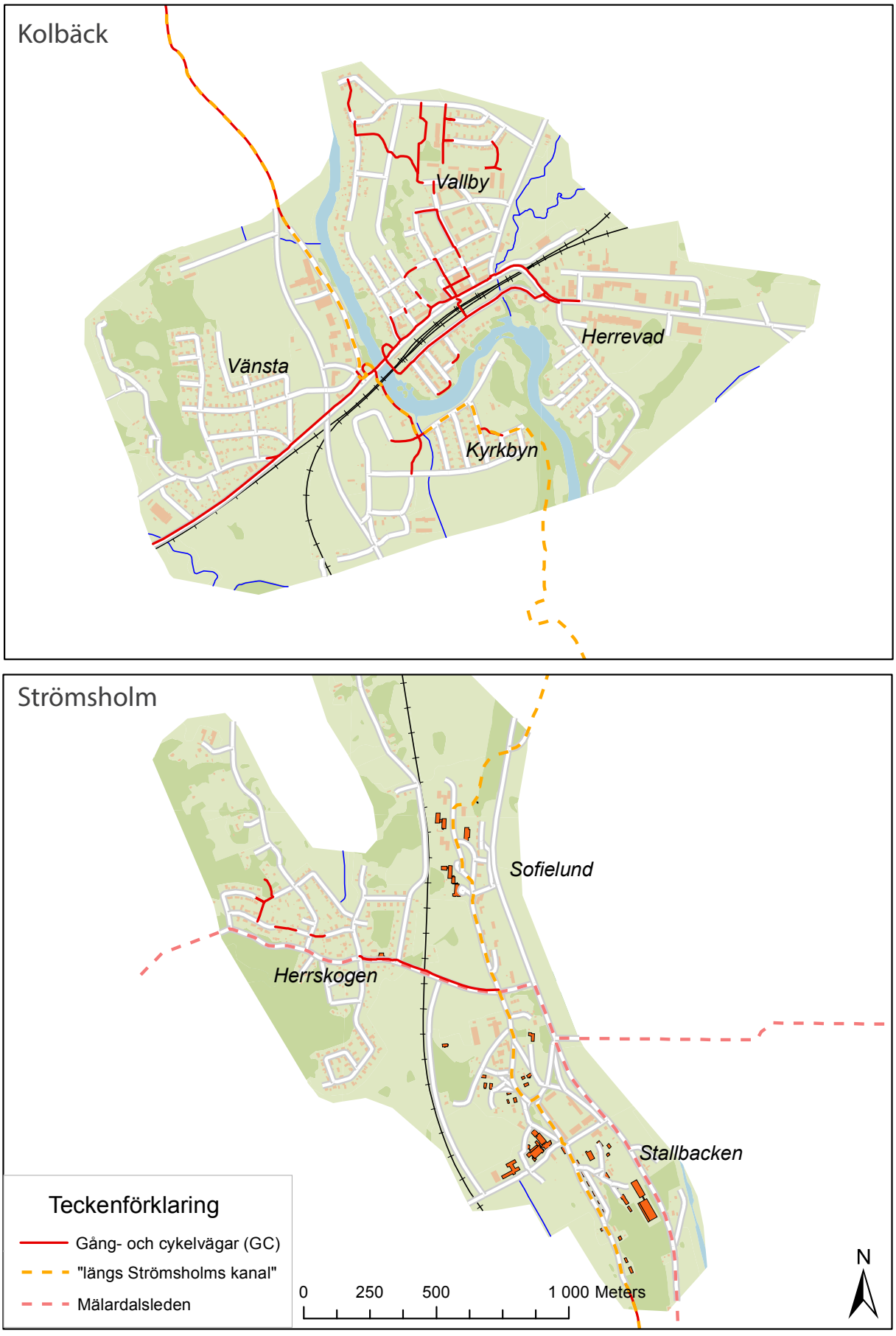
Båda dessa sträckor har flertalet oplatser där cykelstandarden inte kan anses vara god och därför ska sträckorna inte ses som ett alternativ till pendling mellan tätorterna.



Skylt för den regionala cykelleden ”längs Strömsholms kanal”.



Nulägeskarta över gång- och cykelvägar i Hallstahammars tätort samt den regionala cykelleden ”längs Strömsholms kanal”.



Nulägeskarta över gång- och cykelvägar i Kolbäck och Strömsholms tätorter samt de regionala cykellederna "längs Strömsholms kanal" och Mälardalsleden.

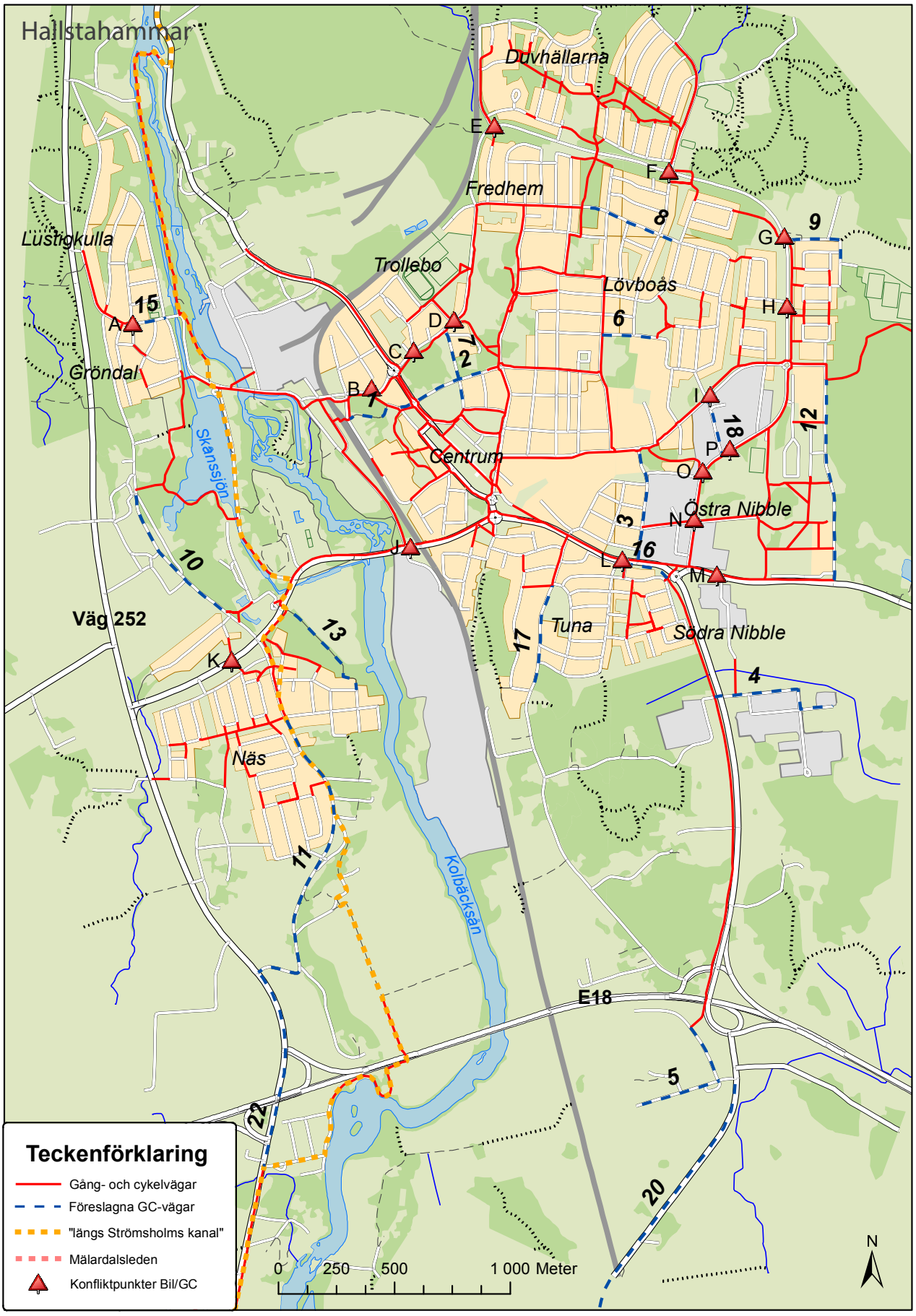
5. Förändringsförslag

Följande förslag har sammanställts med hänsyn till ett gent, trafiksäkert och attraktivt cykelnät. Förslagen har tagits fram med inventeringen som underlag. Totalt har 21 förslag tagits fram för nya GC-vägar och fyra förändringsförslag för cykelparkeringar. Konfliktpunkterna har sammanställts från tidigare inventering utförd av Trivector. Totalt har 19 konfliktpunkter mellan bil och fotgängare/cyklist upptäckts som bör åtgärdas för att åstadkomma en trafiksäkrare miljö.

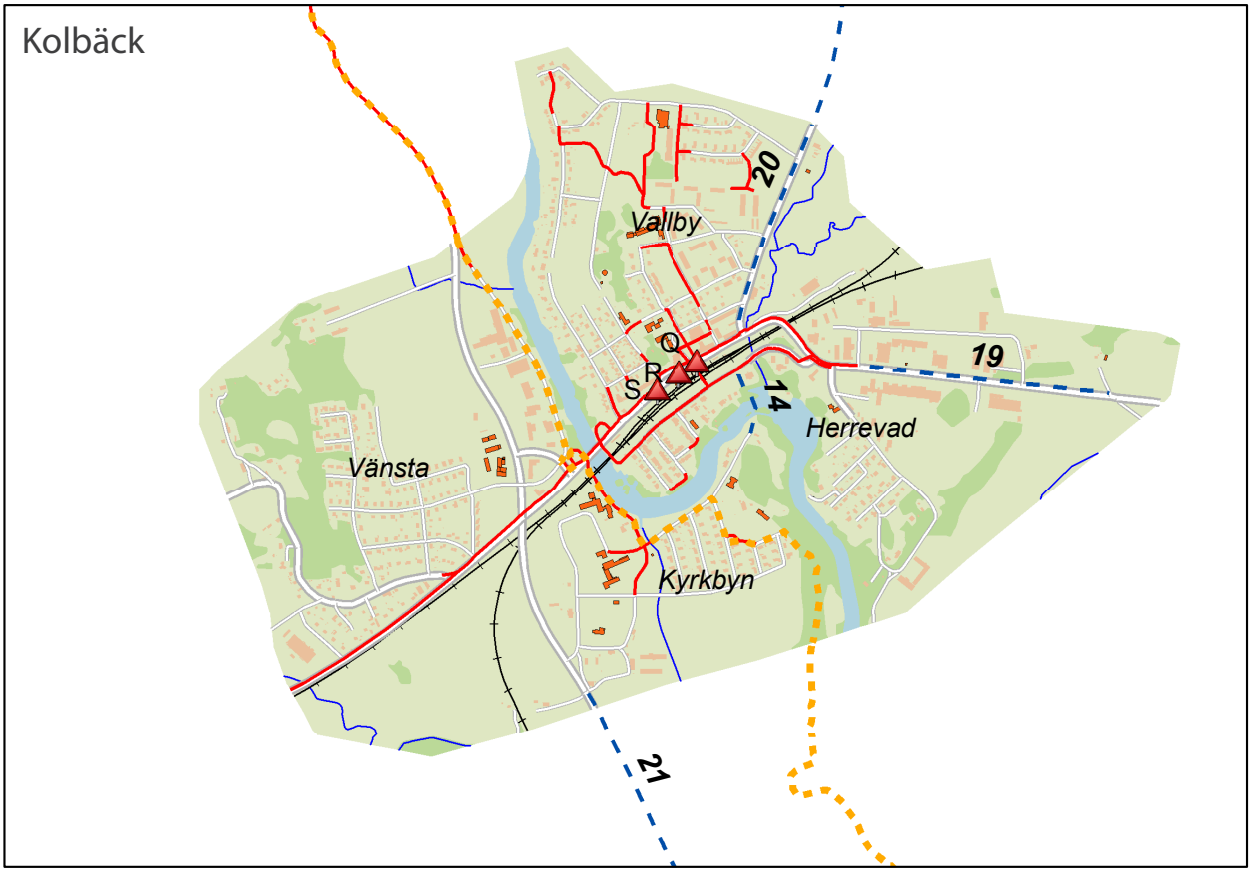
De nya förslagen är endast redovisade på en översiktlig nivå i kartorna och varje förslag måste studeras närmare vid projektering.

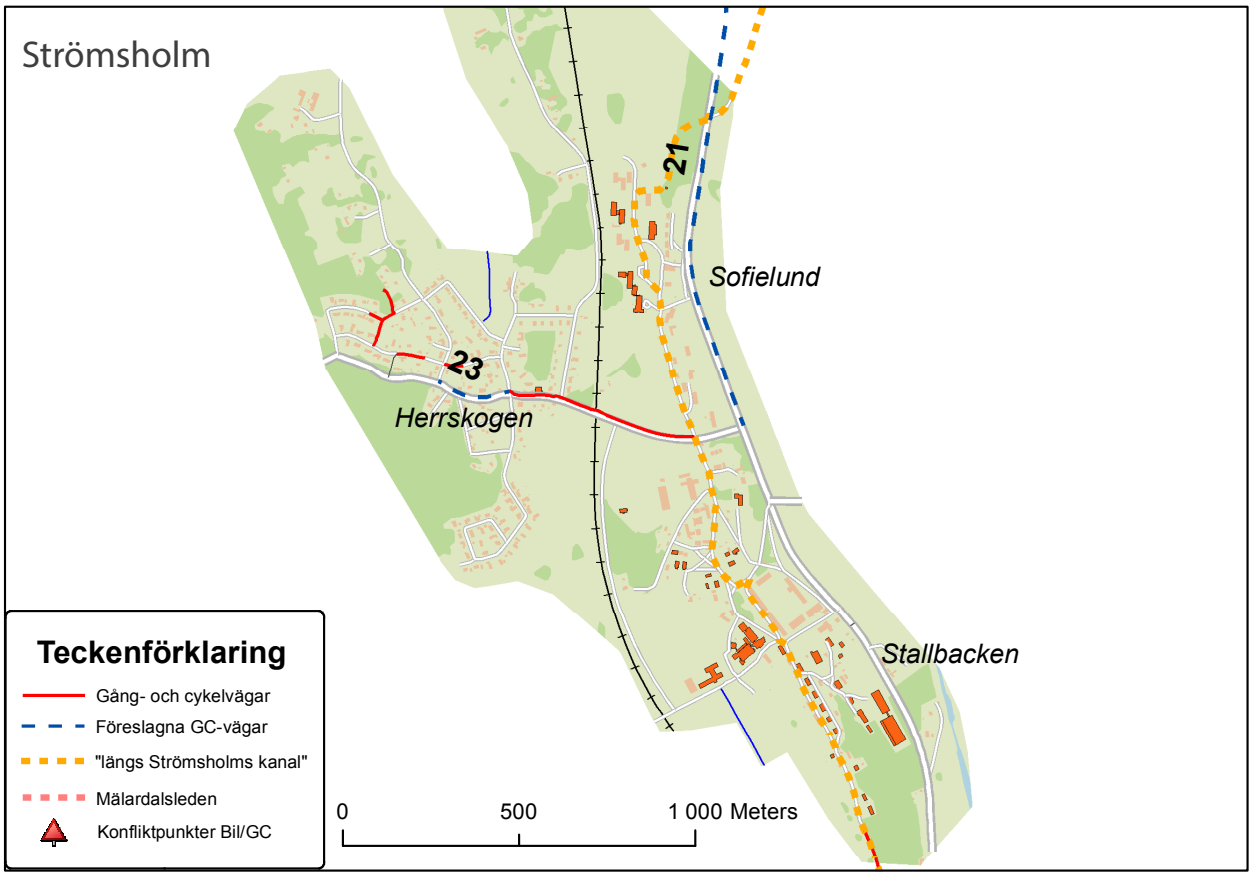
De konfliktpunkter som redovisas är där hastighetsgränsen är över 30 km/h enligt förslag från rapporten: Rätt fart i Hallstahammar. Exempel på hastighetssäkrade åtgärder är avsmalningar, upphöjda gc-vägar som korsar bilvägen eller signalreglerade korsningar.

Konfliktpunkterna redovisas i kartorna på sidan 21 och 22. Åtgärdsplanen i kapitel 6 redovisar en detaljerad lista över konfliktpunkterna.



Karta med förändringsförslag och konfliktpunkter över Hallstahammars tätort. Siffrorna länkar till text och detaljerad karta i nästa avsnitt. Konflikpunkternas bokstäver är kopplade till åtgärsplanen på sidan 39.





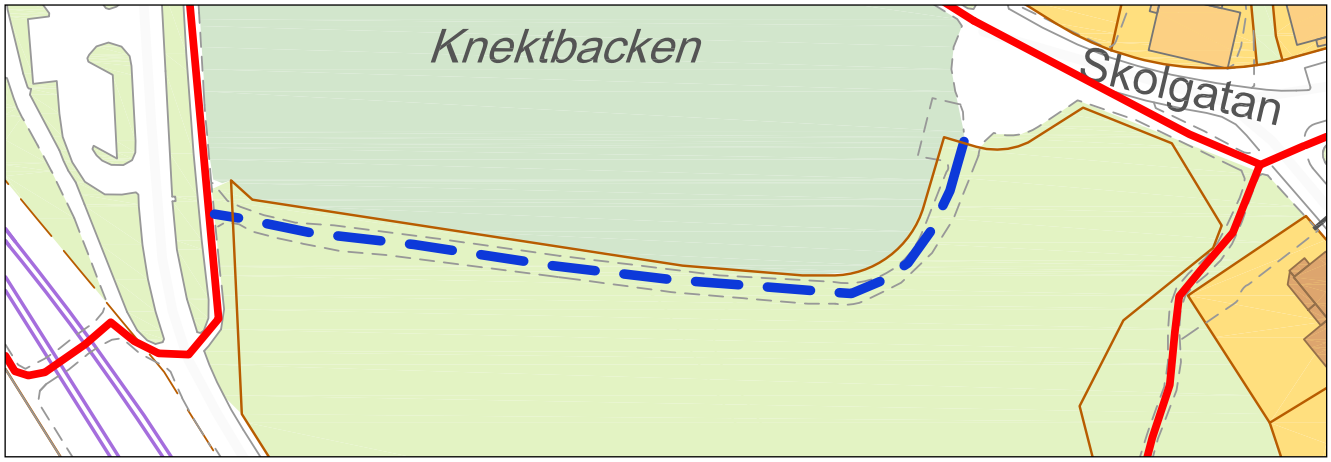
Karta med förändringsförslag över Kolbäck och Störmsholms tätorter. Siffrorna länkar till text och detaljerad karta i nästa avsnitt.

5.1 Cykelvägar

Knektbacken (1)

Gångstigen över Knektbacken kopplar idag ihop centrum med järnvägsstationen i Hallstahammar. Kopplingen är otydlig och behöver förbättras. Beläggningen är grus och belysning finns inte. Denna stig bör göras om till en GC-väg med god belysning och asfaltsbeläggning.

Förslag: Skapa en GC-väg av gångstigen över Knektbacken. Belysning och asfaltering måste tillkomma.

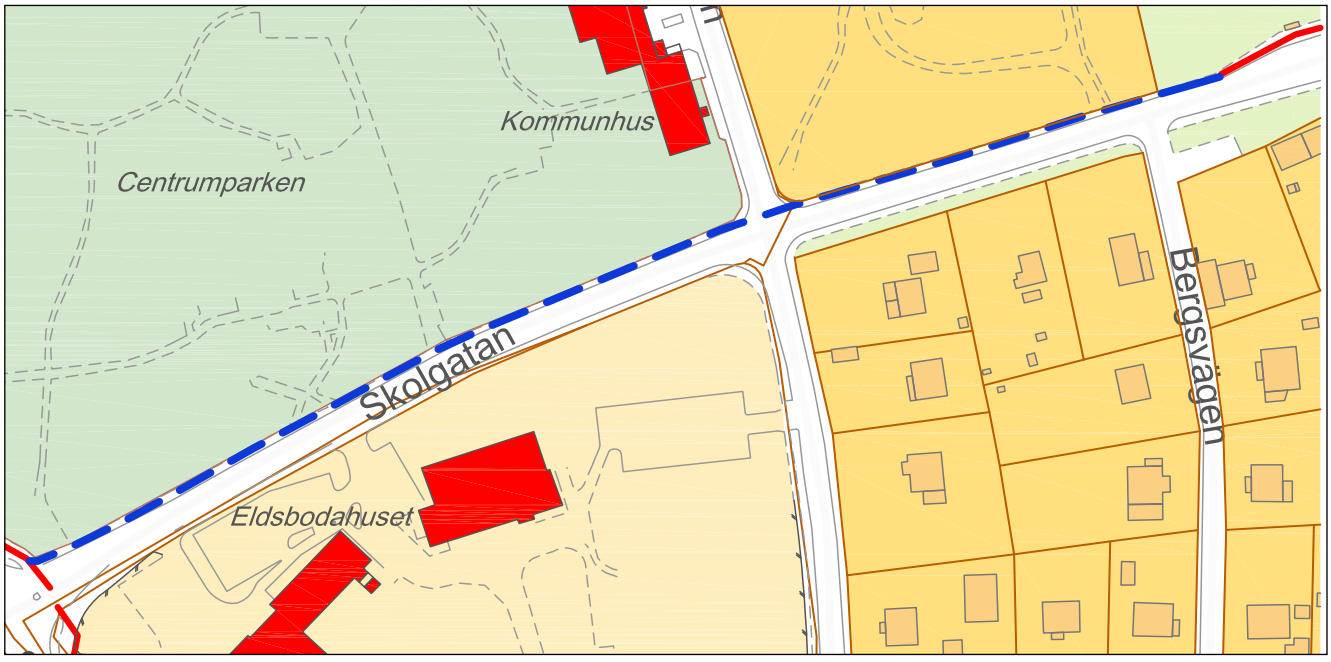


Knektbacken

Skolgatan (2)

Skolgatan sträcker sig från Parkgatan fram till Knektbacken. Detta gör att denna sträckning är en central del för att koppla ihop järnvägsstationen till de östra bostadsområdena. En separerad GC-väg tydliggör stråket till och från järnvägsstationen samtidigt som trafiksituationen förbättras då cyklister inte behöver befinna sig på vägbanan.

Förslag: Ny GC-väg på den norra sidan av Skolgatan för att koppla an till den befintliga GC-vägen vid busshållsplatsen. Ytrymme kan tas från gatan samt befintlig trottoar.

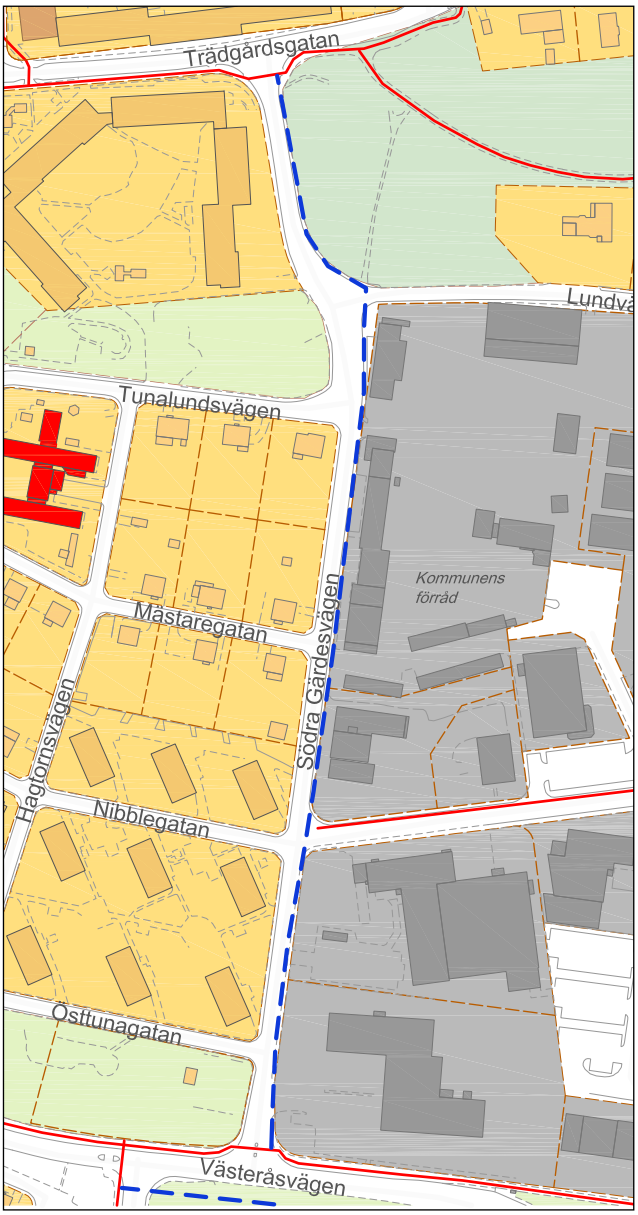


Skolgatan

Södra Gärdesvägen (3)

Södra Gärdesvägen kopplar ihop Västeråsvägen med Trädgårdsgatan. En GC-väg behövs då hastigheten i dagsläget är 50 km/h och cyklisterna är hänvisade till blandtrafik. Vägen gränsar också till ett industriområde samt ett bostadsområde med en förskola vilket kräver en god trafiksituation för cyklister och fotgängare.

Förslag: Ny separerad GC-väg på Södra Gärdesvägen mellan Trädgårdsgatan och Västeråsvägen. Utrymme tas från gaturummet på Södra Gärdesvägen.

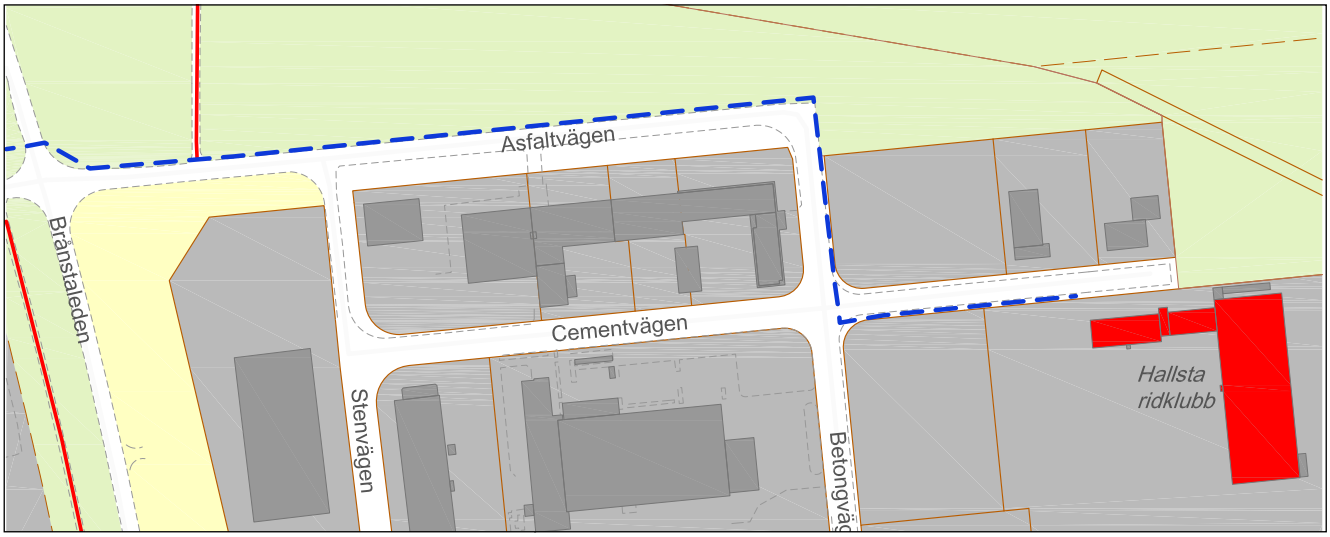


Södra Gärdesvägen

Asfaltvägen - Cementvägen (4)

Till ridskolan på Södra Nibble leder i dagsläget ingen GC-väg. Detta betyder att barn och ungdomar samsas med den övriga trafiken inom industriområdet. En ny detaljplan för Södra Nibble är under upprättande och denna medger mark för GC-väg. För att skapa en GC-övergång vid Bränstaleden behöver korsningen trafiksäkras. En rondell är att föredra då detta underlättar utfart från Asfaltvägen samt sänker hastigheten för bilisterna.

Förslag: En ny GC-väg från den befintliga GC-vägen på Södra Nibble fram till ridskolans byggnad. Yta för den nya GC-vägen kan tas från odlingsmarken och industrigatan.

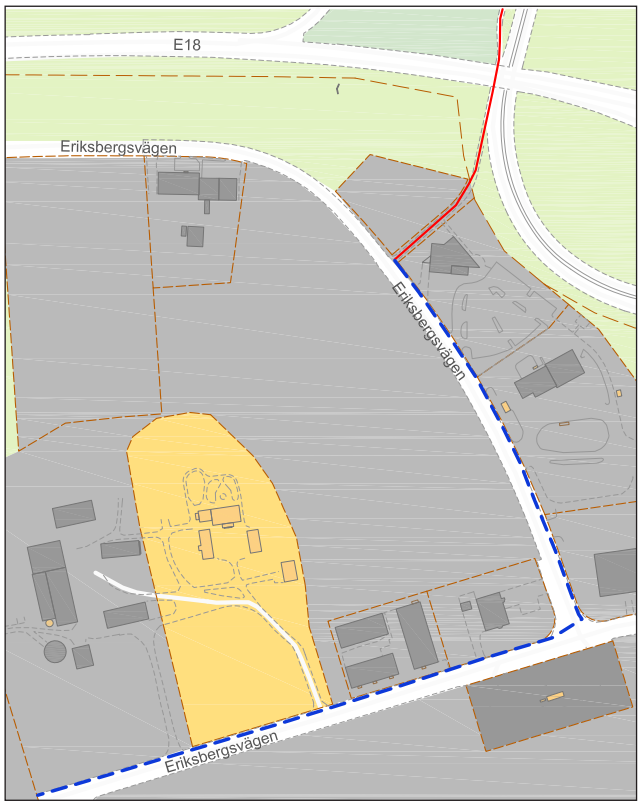


Asfaltvägen - Cementvägen

Eriksbergsvägen (5)

Många cyklister pendlar mellan Kolbäck och Hallstahammar och här behövs det ett sammanlänkat cykelnät. Eriksbergsvägen är en bred industrigata där plats för att anlägga ett cykelfält eller en separerad cykelväg finns. I dagsläget är inte mängden trafik på vägen hög men för att länka ihop cykelnätet mellan tätorterna bör denna del förbättras.

Förslag: Ett cykelfält längst den östra sidan av Eriksbergsvägen för att skapa utrymme öronmärkt för cyklister. Utrymme kan tas från den befintliga industrigatan.

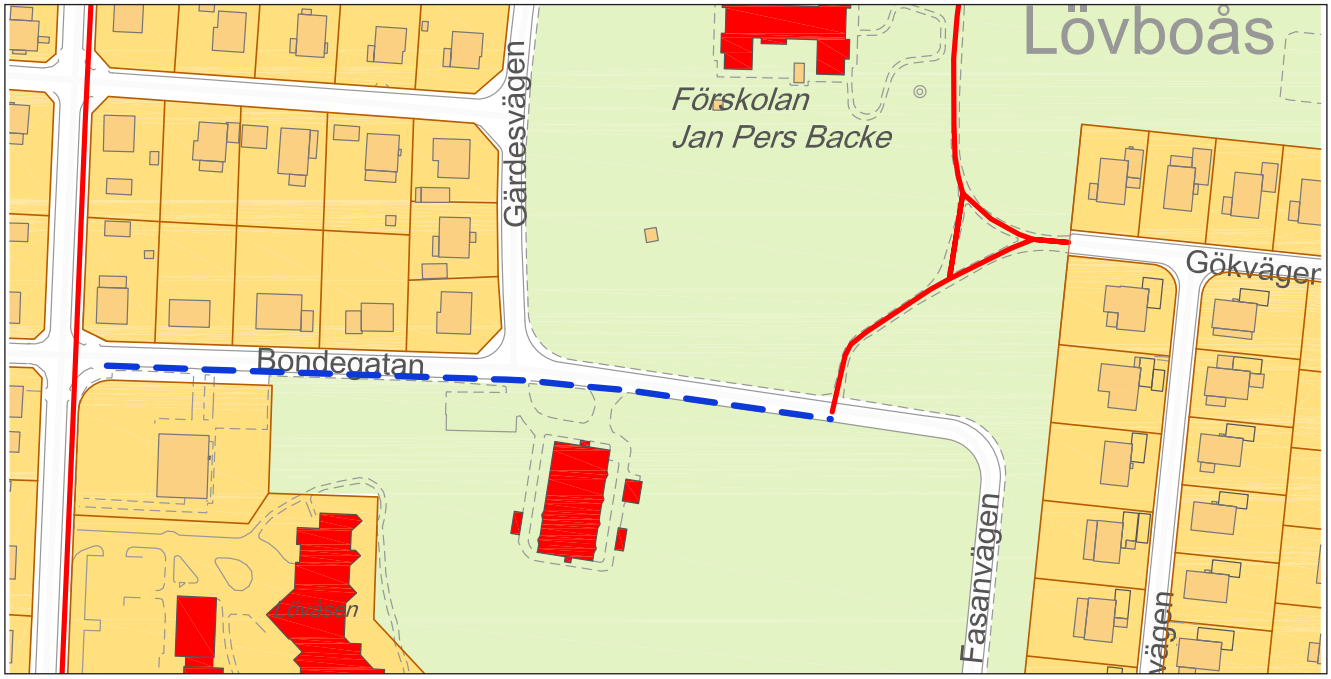


Eriksbergsvägen

Bondegatan (6)

Västtunagatan är en viktig del av cykelnätet då den har många anslutande vägar. För att tydliggöra ett cykelstråk från Lövboås till centrum behöver en GC-väg uppföras på del av Bondegatan.

Förslag: Ny GC-väg på den södra sidan av Bondegatan. Utrymme kan tas från vägkanten.

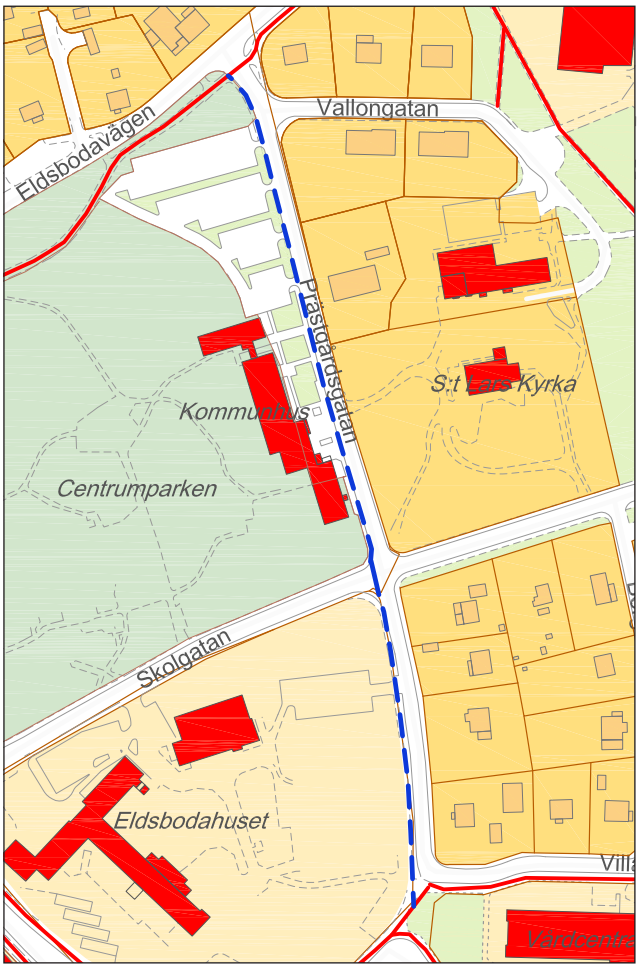


Bondegatan

Prästgårdsgatan (7)

Prästgårdsgatan sträcker sig från centrum upp till Eldsbodavägen. Gatan kopplar ihop centrum med Trollebo idrottsplats, kommunhuset och Lindboskolan. En ny GC-väg bör uppföras längst Prästgårdsgatan för att öka tillgängligheten mellan målpunkterna samt att förbättra trafiksituationen. En övergång behöver då etableras över Skolgatan, vilket medför en ökad uppmärksamhet av bilister.

Förslag: Ny GC-väg på Prästgårdsgatan mellan Villagatan och Eldsbodavägen. Utrymme kan tas från Eldsbodatomten och gatan. Befintliga trottoarer tas bort för att skapa ett större utrymme.

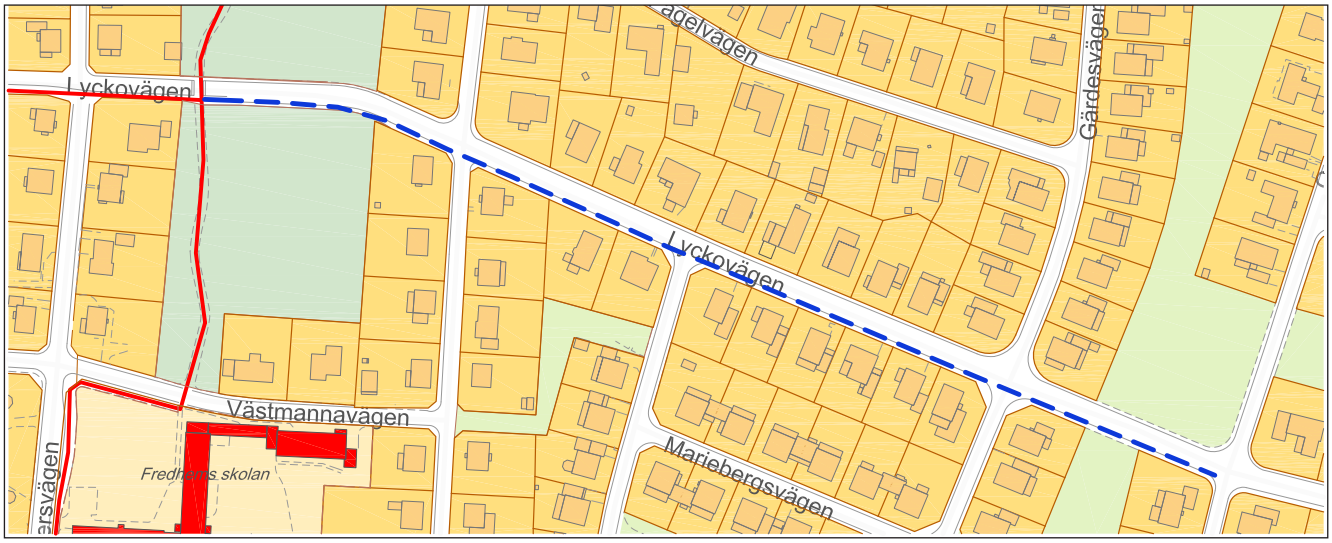


Prästgårdsgatan

Lyckovägen (8)

Längs Lyckovägen finns möjlighet att etablera en fortsatt GC-väg för att knyta samman cykelnätet. Detta då det redan finns en GC-väg på del av Lyckovägen samt att vägen är bred vilket gör att en avsmalning kan minska hastigheterna.

Förslag: Ny GC-väg på den södra sidan av Lyckovägen fram till korsningen Orrvägen/Lärkvägen. Utrymme kan tas från Lyckovägen.

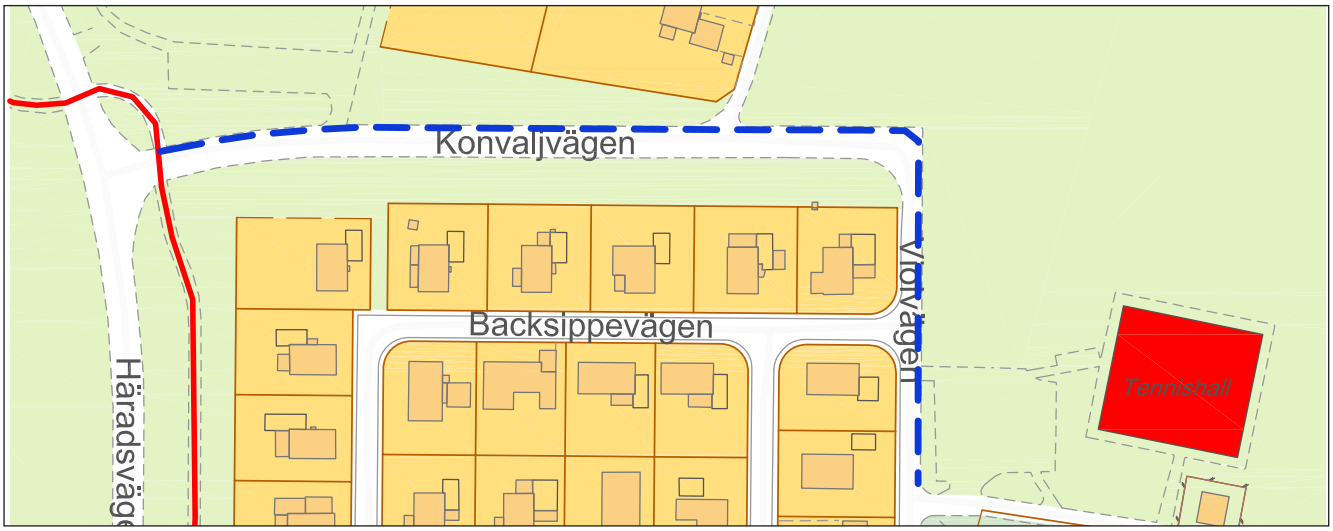


Lyckovägen

Konvaljevägen (9)

Befintlig cykelväg ansluter till Konvaljevägen vid Häradsvägen. För att trafiksäkra vägen fram till Tennishallen samt Fotbollsplanerna kan en ny cykelväg etableras längs Konvaljevägen. Konvaljevägen är även en bred väg vilket gör att det finns tillräckligt med plats för en ny GC-väg.

Förslag: Nytt cykelfält längs Konvaljevägen och Violvägen fram till sporthallen. Utrymme kan tas från den befintliga gatan.

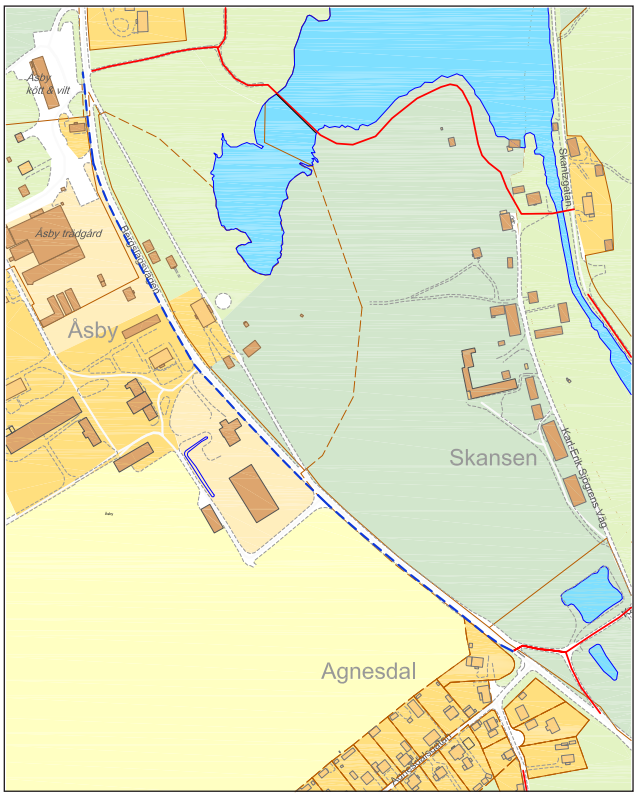


Konvaljevägen

Bergslagsvägen (10)

Åsby är en stor målpunkt i Hallstahammar för turister vilket innebär att många tar sig dit med bil. Detta i samband med att hastighetsgränsen är 50km/h på Bergslagsvägen gör vägen till trafikfarlig för cyklister. En separat GC-väg möjliggör en bättre och säkrare väg till Åsby vilket kan medföra en ökad cykeltrafik och minskad biltrafik främst från kommuninvånarna.

Förslag: Ny GC-väg från utfarten vid Agnesdalsgatan fram till Åsby Lantbruksförvaltning. Utrymme kan tas från gaturummet.

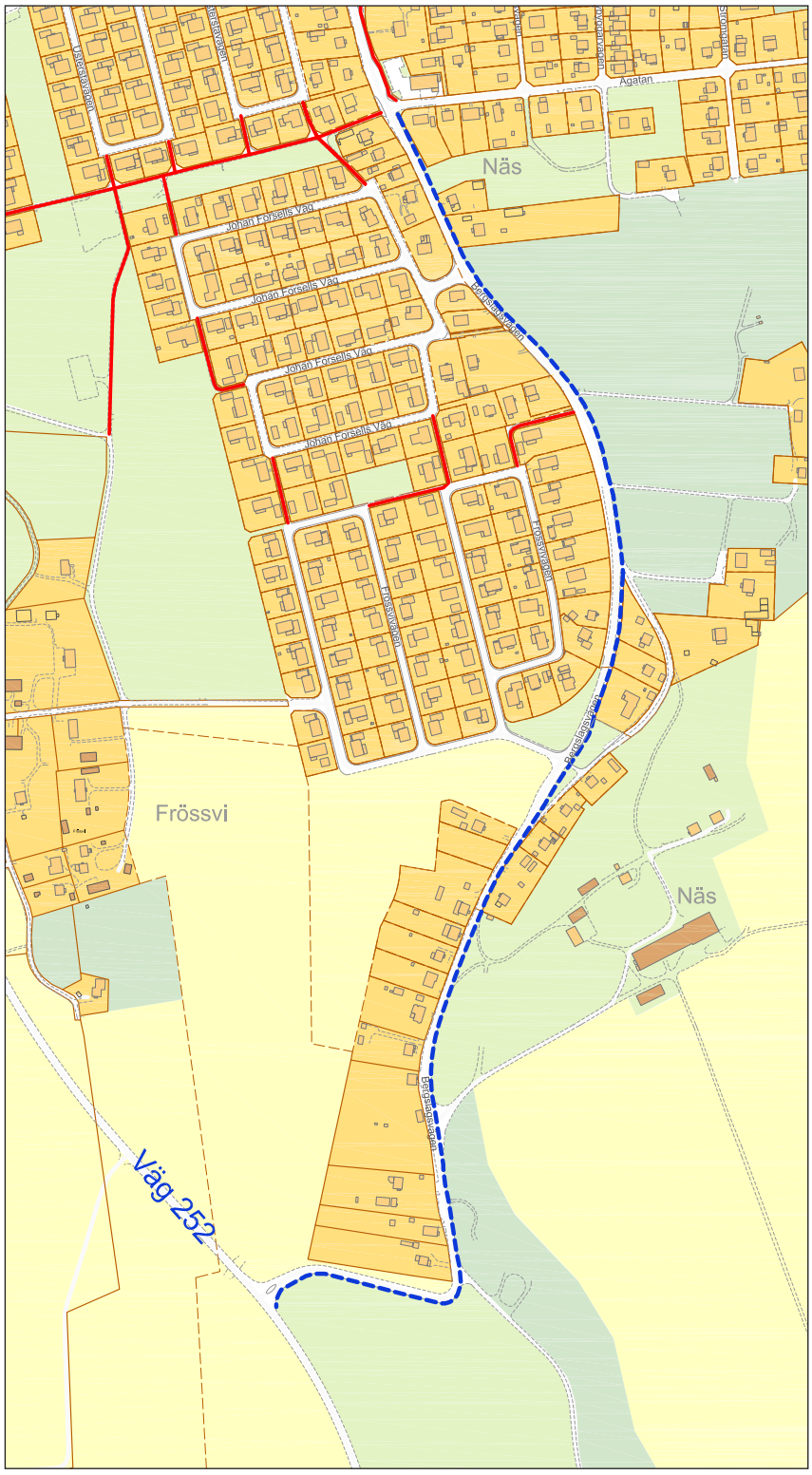


Bergslagsvägen

Bergslagsvägen (Näs) (11)

Bergslagsvägen på Näs har en separat GC-väg fram till Ågatan. Därefter är det en genomfartsgata som ansluter till väg 252. Den regionala cykelleden ”längs Strömsholms kanal” fortsätter även då cykelvägen upphört i cirka 500 meter. På sträckan fram till väg 252 bör en separat GC-väg uppföras för att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten. En GC-väg skulle även gynna de boende längs Bergslagsvägen. Denna GC-väg kan kopplas ihop med den föreslagna GC-vägen från Näs och bilda en trygg och trafiksäker GC-väg till Näs.

Förslag: Ny GC-väg längs Bergslagsvägen.

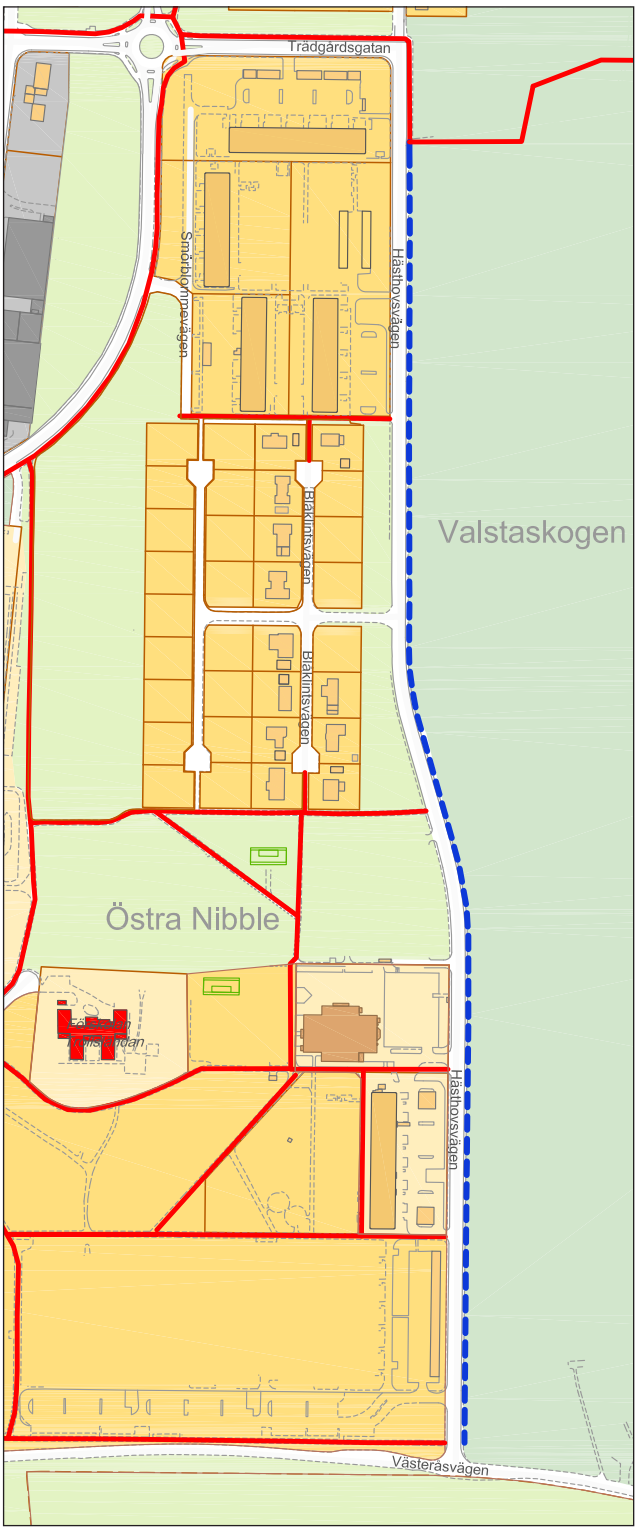


Bergslagsvägen (Näs)

Hästhovsvägen (12)

Hästhovsvägen på Östra Nibble är en rak och bred väg. Detta bidrar till att hastigheterna är höga vilket skapar en trafikfarlig situation för fotgängare och cyklister. I området pågår en exploatering till småhusområde. Trafiken förväntas öka på Hästhovsvägen och en separering av trafikslagen är att rekommendera. På Hästhovsvägen kan ett cykelfält alternativt en separerad GC-väg anläggas.

Förslag: Nytt cykelfält alternativt GC-väg på Hästhovsvägens östra sida. Utrymme kan tas från Hästhovsvägen.

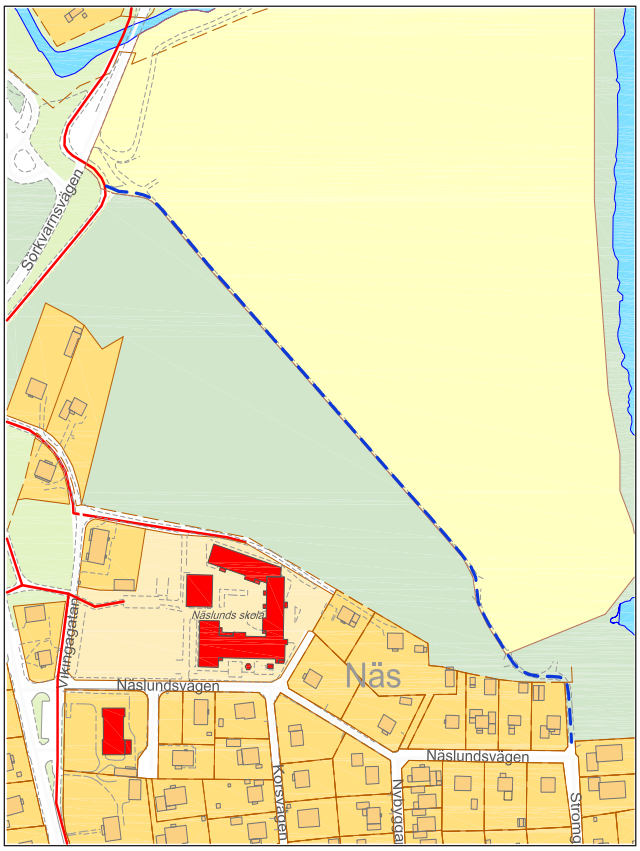


Hästhovsvägen

”Kärleksstigen” (13)

Den så kallade kärleksstigen är idag en stig som sträcker sig från tunneln under Sörkvarnsvägen fram till Strömgatan på Näs. Stigen används av både cyklister och fotgängare. För att skapa en bra GC-väg behöver stigen få ny beläggning i form av grus eller asfalt samt belysning längs hela sträckan.

Förslag: Asfaltsbeläggning samt belysning på ”Kärlkesstigen” vid Näs.

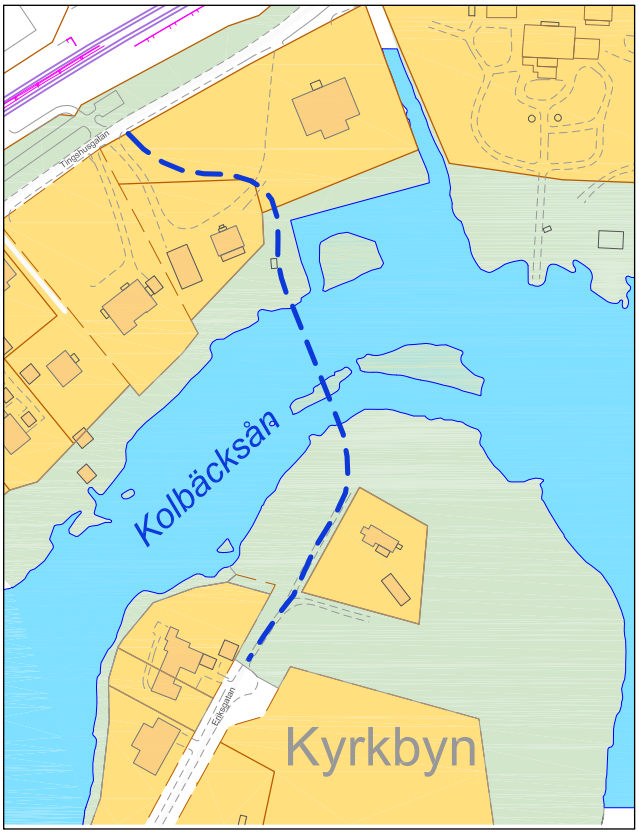


”Kärleksstigen”

Tingshusbron (14)

En ny GC-bro föreslås mellan Kyrkbyn och Kolbäcks centrum över Kolbäcksån. Tidigare planer har funnits på detta och bron finns inlagd i den aktuella detaljplanen. Då Kolbäcksån och järnvägen sträcker sig genom Kolbäck finns två stora barriärer att korsa. Detta bidrar till ett gång- och cykelnät som förlorar genheten och attraktiviteten. En ny bro bidrar till ett bättre gång- och cykelnät speciellt då en viktig målpunkt som Tunboskolan finns belägen vid södra Kolbäck.

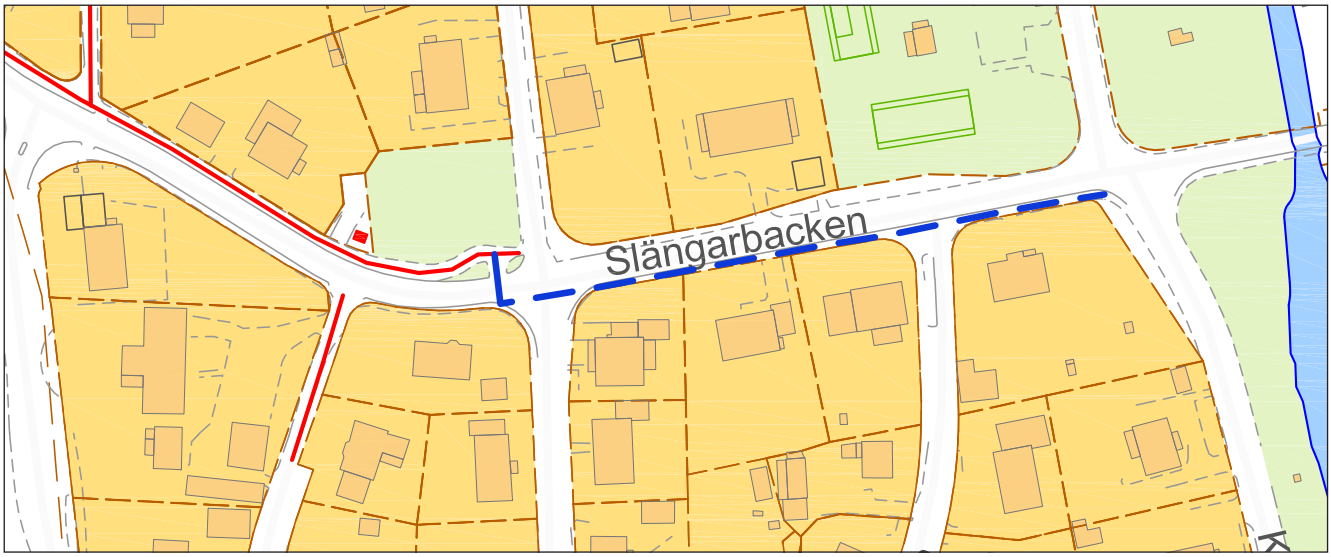
Förslag: Ny GC-bro över Kolbäcksån mellan Tingshusgatan och Eriksgatan.



Slängarbacken (15)

Området Gröndal består till största delen av friliggande småhus. Slängarbacken sträcker sig mellan Bergslagsvägen och Hans von Kantzows väg och där behövs en ny GC-väg för att koppla ihop Gröndal med centrum på ett tydligt och trafiksäkert sätt. Yta för GC-vägen kan tas från den södra sidan av Slängarbacken. Ett övergångsställe behöver anordnas vid korsningen av Bergslagsvägen och Sveavägen.

Förslag: Ny GC-väg på den södra sidan av Slängarbacken.

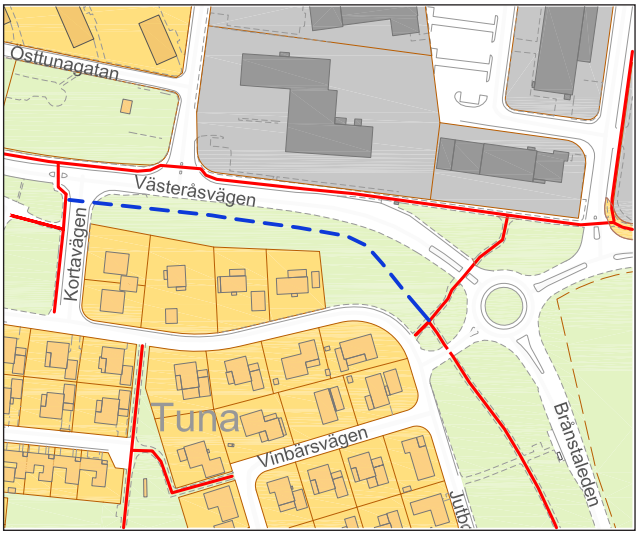


Slängarbacken

Västeråsvägen, Hallstahammar (16)

På Grönytan vid Västeråsvägen mellan Korta vägen och Brånstaleden kan en GC-väg byggas. Detta är endast en kort sträcka men den underlättar för cyklister som ska mot Hallstahammars norra och västra delar.

Förslag: Ny GC-väg längs del av Västeråsvägen.

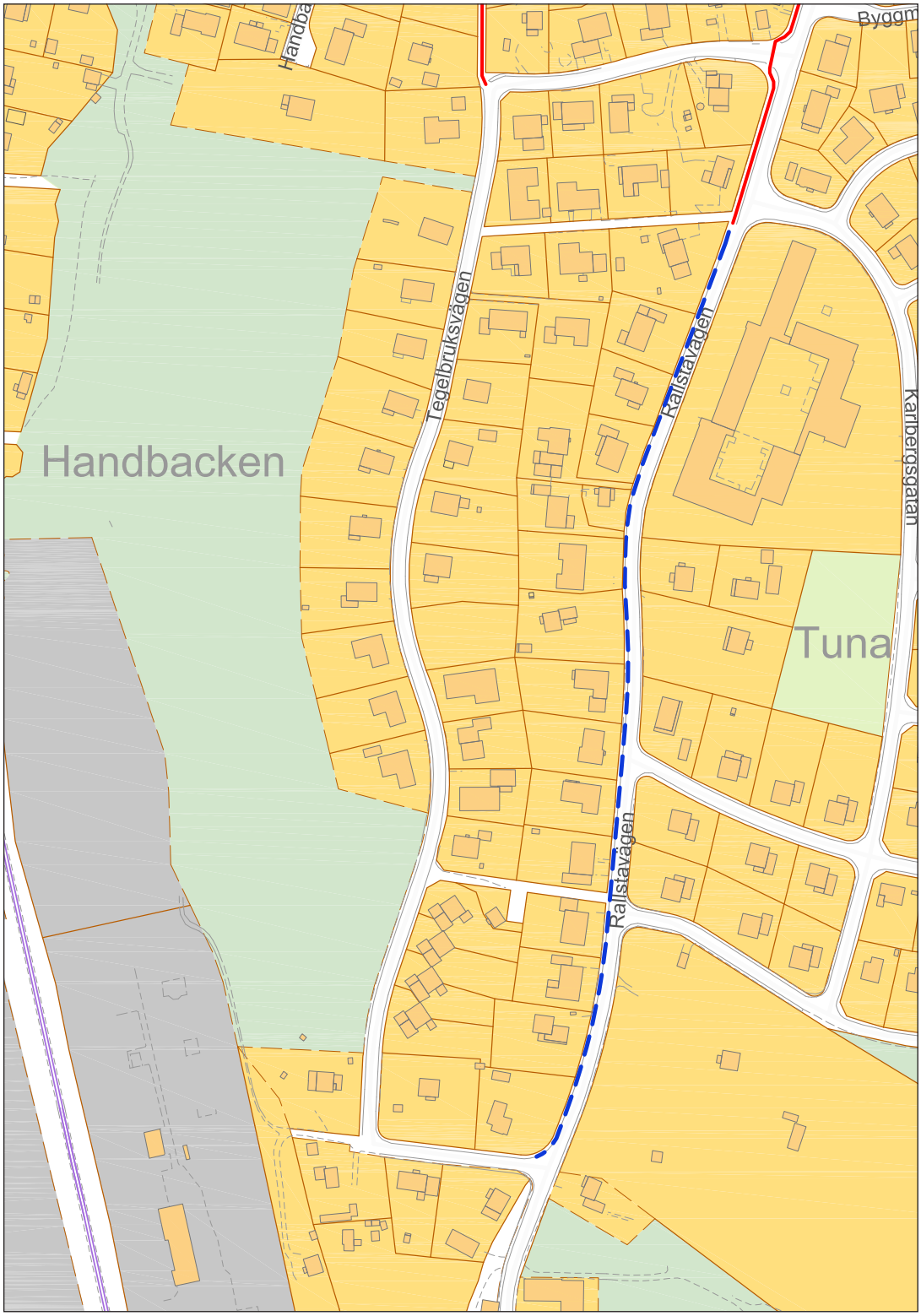


Västeråsvägen

Rallstavägen (17)

Rallstavägen vid Tuna är en matarled för området. För att skapa en tryggare cykelmiljö bör en GC-väg uppföras på Rallstavägen mellan befintlig GC-väg till infarten vid Tegelbruksvägen.

Förslag: Ny GC-väg längs del av Rallstavägen.

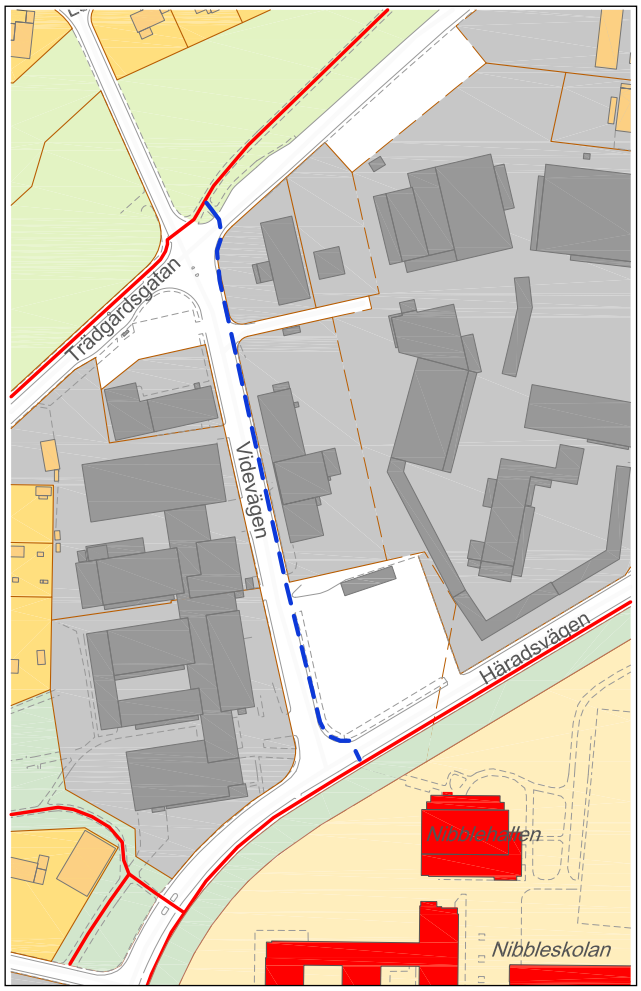


Rallstavägen

Videvägen (18)

Videvägen är en bred industrigata som kopplar ihop Lövboås med Nibbelskolan. För att säkerställa att skoleleverna har en trafiksäker väg till skolan behöver en GC-väg anläggas längs Videvägen.

Förslag: Ny GC-väg längs Videvägens östra sida. Yta tas från Videvägen.

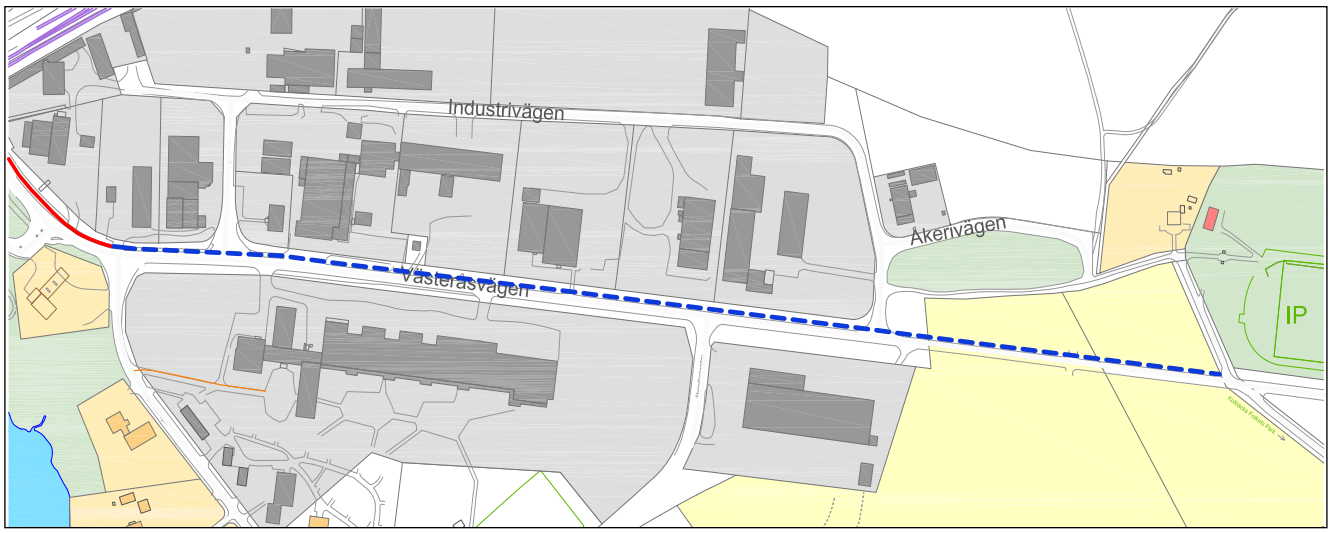


Statliga vägar

Västeråsvägen, Kolbäck (19)

I utkanten av Kolbäcks tätort ligger Folkets park och en fotbollsplan. för att trafiksäkra tillgången till anläggningarn bör en GC-väg anläggas.

Förslag: Ny GC-väg längs Västeråsvägens norra sida.



Väg 619 (20)

En av de farligaste trafiksituationerna idag finns på väg 619 mellan Hallstahammar och Kolbäck. Detta är den snabbaste sträckan att cykla mellan tätorterna men en separerad cykelväg finns inte. Hastighetsgränsen är 80 km/h på väg 619 och det finns begränsat med utrymme för cyklisterna på väggrenen. Denna sträcka är i stort behov av en separerad GC-väg. Då väg 619 är i statlig ägo är det Trafikverket som planerar och bygger.

Förslag: Ny GC-väg längs väg 610 mellan befintligt GC-väg på Eriksberg och Kolbäck.

Rv 252 Kolbäck – Strömsholm (21)

I dagsläget sträcker sig den regionala cykelleden ”längs Strömsholms kanal” från Hallstahammar till Strömsholm. Men denna cykelled förknippas mest med rekreationscykling och beläggningen på cykelleden varierar kraftigt från asfalt till små grusstigar med branta backar. Cykelnätet mellan Kolbäck och Strömsholm behöver kopplas ihop för att skapa ett trafiksäkert alternativ till bilen och för att stödja det hållbara resandet. En förstudie har tagits fram av Trafikverket.

Förslag: Ny GC-väg mellan Kolbäck och Strömsholm längs väg 252.

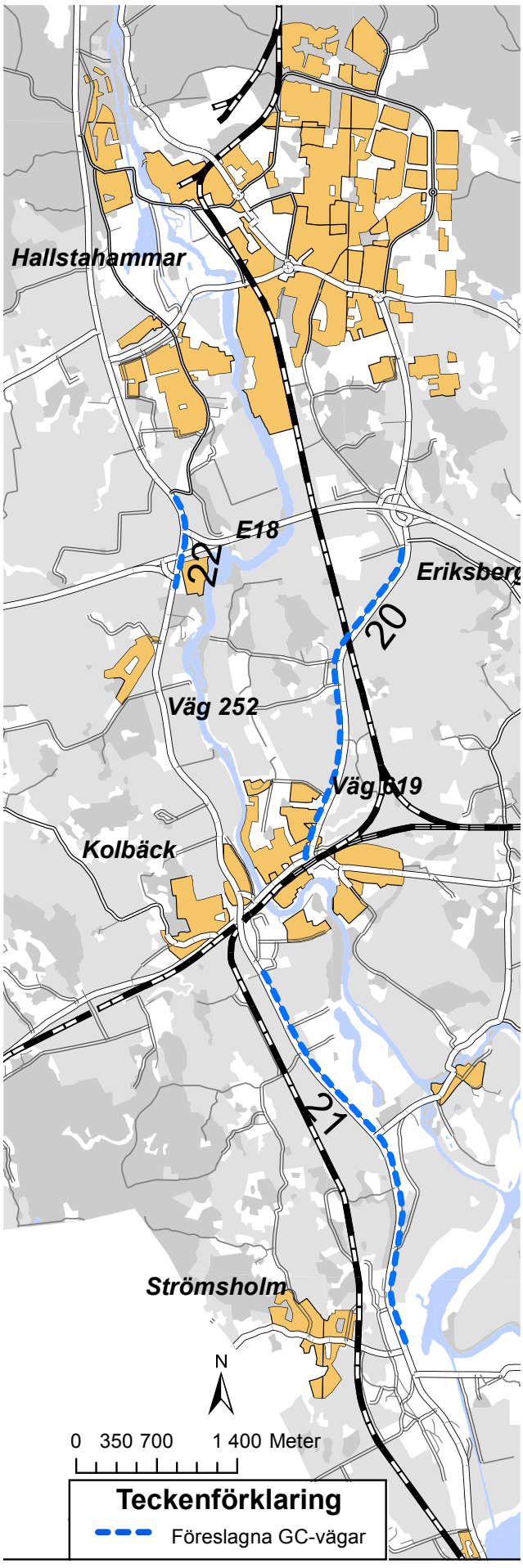
Rv 252 Lyckhem – Hallstahammar (22)

Idag finns en GC-väg mellan Sörstafors och Kolbäck. Däremot finns det ingen GC-väg i direkt anslutning mellan Sörstafors och Hallstahammar. För att få en god anslutning mellan tätorterna bör en GC-väg uppföras från infarten (väg 252) till Sörstafors fram till Bergslagsvägen. Detta betyder att en överfart för cyklister och fotgängare behövs över E18.

Förslag: Ny GC-väg mellan Sörsta och Bergslagsvägen längs med väg 252. Ny GC-bro över E18.

Herrskogsvägen (23)

En ny sträcka är planerad vid Herrskogen. Trafikverket har gjort en förstudie på sträckan.



5.2 Cykelpumpar

Cykelpumpar ökar servicen för cyklister och följande platser har bedömts lämpliga att placera cykelpumpar.
Torget Borgåsund
Skantzöbadet, Hallstahammar
Linneatorget, Kolbäck
Knytpunkten, Strömsholm

5.3 Cykelparkeringar

Generellt

Hallstahammars kommun har mycket goda parkeringsmöjligheter vid majoriteten av målpunkterna. Däremot går det inte att låsa fast cykelramen i något cykelställ som finns inom kommunen. Detta är en stor brist som behöver åtgärdas för att minska risken för cykelstölder. Ett antal cykelställ står också för långt ifrån ingången till målpunkten. Detta resulterar i att cykelställen inte används och cyklar parkeras på andra oönskade platser. På samma sätt som bilister vill ha nära till sin målpunkt från parkeringen vill cyklister ha det. För att gynna cyklister bör cykelparkeringen vara närmre målpunkten än bilparkeringen.

Belysning är ett annat problem som bör åtgärdas vid flera platser. En plats som inte är belyst upplevs som otrygg och parkeringen används därmed mer sällan. Vid nyanläggning av cykelparkering i kommunen bör parkeringen vara upplyst och cykelställen ska vara av den sort där cykelramen ska kunna låsas fast.

Hallstahammars järnvägsstation

Järnvägsstationen i Hallstahammar har stora problem med cykelparkeringen. Det finns ett parkeringsställ på varje sida om järnvägen. Den västra sidan har ett standard betongställ där det inte går att låsa fast cykeln. På den östra sidan finns ett cykelställ med tak vilket är positivt. Däremot har parkeringsstället förstörts vilket gör det svårt att nyttja. Parkeringen står också för långt ifrån järnvägsperrongen vilket medför att cyklar står parkerade på andra oönskade platser närmre perrongen. På grund av mycket buskage och frånvaro av bostadsbebyggelse är platsen mycket undangömd vilket skapar en osäkerhet kring parkeringen.

Förslag: En ny cykelparkering närmre perrongen där cykelramen kan låsas fast samt att parkeringen är väderskyddad. Den nya cykelparkeringen ska inte gömmas av buskar eller träd utan lyftas fram på en öppen plats.



Järnvägsövergång i Hallstahammar

Hallstahammars centrum

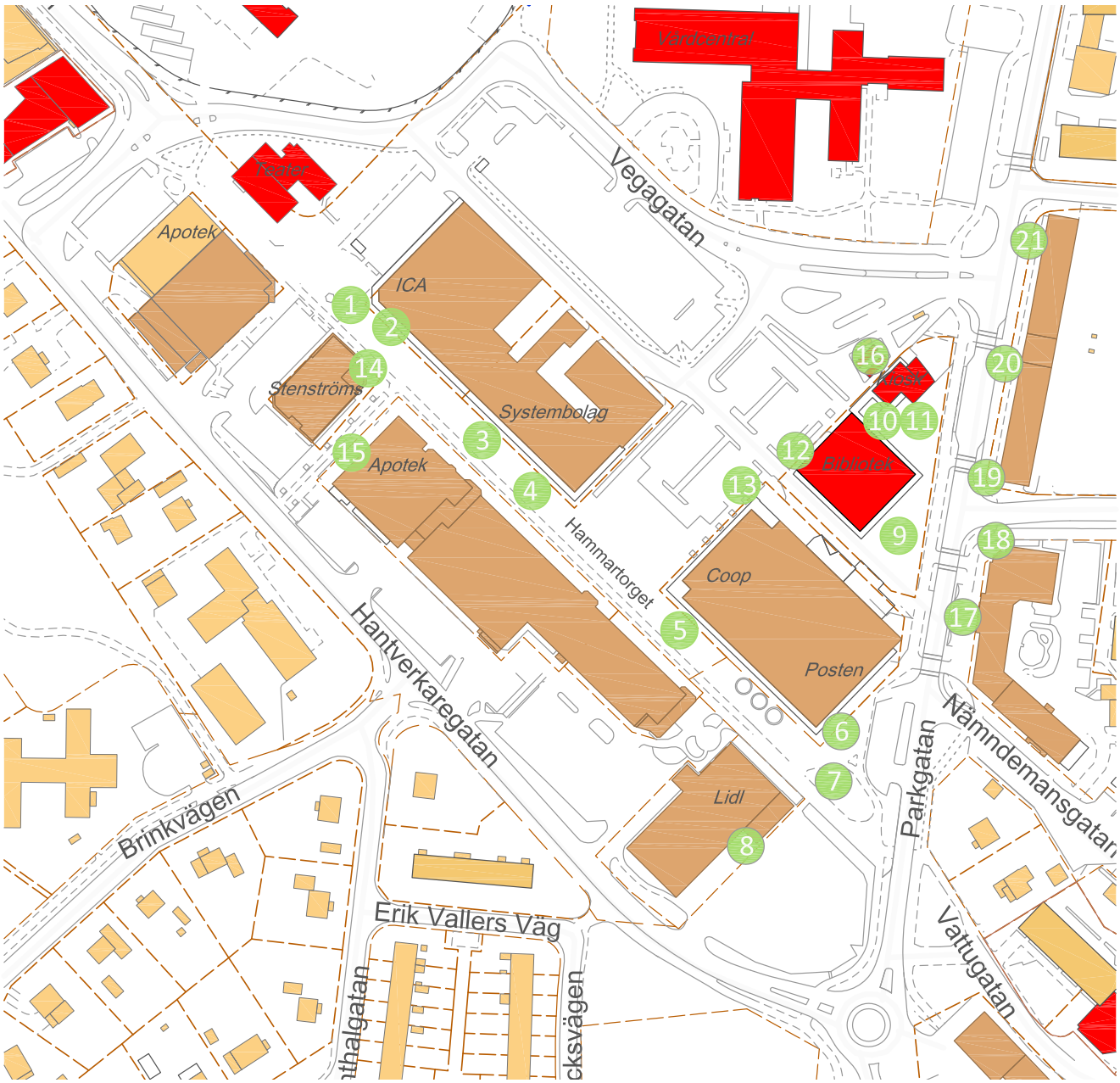
Hallstahammars centrum är naturligt en av de stora mötesplatserna i Hallstahammar med ett utbud av bland annat mataffärer, café och detaljhandel. Läget gör att de flesta invånarna i Hallstahammars tätort har mindre än 2 km till centrum. Detta gör att det finns goda möjigheter för invånarna att använda sig av cykeln till centrum. Parkeringsplatserna är utspridda väl och närheten till affärerna är avgörande för att påverka var cyklister ska parkera sina cyklar.

En ny cykelparkering har tillkommit bredvid busstationen med väderskydd. Trots detta finns det inte tillräckligt med parkeringar nära busstationen och många parkerar sina cyklar längs husfasader. Från hösten 2013 kommer antalet bussavgångar till och från Hallstahammar kraftigt att öka. Detta genererar även ett ökat behov att säkert parkera cykeln.

Förslag: Utöka den nya cykelparkeringen med liknande parkeringar i ett läge nära busstationen. Tonvikt bör läggas på att cykelramen går att låsa fast.



Ny cykelparkering i centrum



Nr.	Plats	Antal parkerings-platser
1	ICA	32
2	ICA´s fasad	18
3	Systembolaget	16
4	Nordea	16
5	Coop	16
6	Posten	20
7	Lidl	8
8	Lidl´s fasad	10
9	Sportringen	22
10	Bibliotektet	8
11	Terminalkiosken	16
12	Swedbank	5
13	Coop entré	8
14	Stenströms	4
15	Pizzeria Maistro	8
16	Busstation	48
17	Arbetsförmedlingen	24
18	Arbetsförmedlingen	16
19	Floristen	4
20	Hallsta Hårcenter	4
21	Hallstahem	4

Totalt 307 parkeringsplatser.

Skantzöbadet

Skantzöbadet är ett populärt turistimål på sommaren. Många barn och ungdomar cyklar hit för att leka och bada. Idag finns över 200 cykelparkeringar vid badet. Problemet är att dessa är belägna längre bort än flera av bilparkeringarna. Detta medför att de inte används, utan att folk parkerar sina cyklar närmare ingången.

Förslag: Placera nya cykelställ längs den vita muren vid minigolfbanorna. Önskvärt är att cykelramen går att låsa fast i cykelställen.



Parkerade cyklar vid Skantzöbadet

Biografen

Biografen i Hallstahammar är en målpunkt där många cyklar parkeras under utvalda tider. Utmed den sydöstra väggen finns utrymme för flertalet cykelställ.

Förslag: En cykelparkering med god belysning samt cykelställ där cykelramen är låsbar.



Oordnad cykelparkering vid biografen i Hallsthammar

Centrumparken

Centrumparken vid Hallstahammars centrum är en skogspark med öppna gräsytor i söder. Genom parken finns flertalet gångstråk som används. för rekrationjsändamål. i anslutning till den södra entrén finns en yta som har använts för cykelparkering men som idag är borttaget. Parken är ett viktigt inslag i Hallstahammars centrum och cykelparkeringar bör finnas i anslutning till denna. Cykelparkeringens aktualitet bör passa samman med parkens övriga utveckling.

Förslag: En ny cykelparkering vid den södra infarten till centrumparken.



Yta avsedd för cykelparkering.

6. Åtgärdsplan

6.1 Åtgärdsplan nya gång- och cykelvägar

Åtgärd	Prioritet	Längd	Kommentar
1.Knektbacken	Hög	200 m	Viktigt stråk att förstärka för att knyta ihop järnvägs-station med övriga Hallstahammar.
2. Skolgatan	Hög	350 m	Bygger vidare på Knektbacken och kopplar ihop stora delar av Hallstahammar med järnvägsstationen.
3. Södra Gärdesvägen	Hög	500 m	Knyter ihop två viktga gator tillsammans med industri och bostadsområden.
4. Asfaltvägen - Cementvägen	Hög	500 m	För att säkerställa en trafiksäker väg till och från ridsko-lan i Hallstahammar behövs denna GC-väg.
5. Eriksbergsvägen	Låg	250 + 350 m	Ingen akut åtgärd behövs men när tätorterna kopplas ihop behövs denna korta sträcka förstärkas för att knyta an GC-nätet.
6. Bondegatan	Medel	240 m	Tydliggör ett cykelstråk från Lövboås till centrum.
7. Prästgårdsgatan	Hög	340 m	Prästgårdsgatan är en viktig länk mellan centrum och Trollebo idrottsområde. Många skolungdomar rör sig längs detta stråk och en GC-väg behövs.
8. Lyckovägen	Medel	450 m	Bred gata där en separat GC-väg bör uppföras.
9. Konvaljevägen	Medel	320 m	Trafiksäkrar vägen till sporthallen.
10. Bergslagsvägen (Norra)	Medel	850 m	GC-väg längs Bergslagsvägen för att skapa en trygg väg för besökare till Åsby.
11. Bergslagsvägen (Södra)	Medel	1350 m	En viktig länk för att knyta ihop Lyckhem med Hallsta-hammar. denna del är beroende av att stråket mellan Lyckhem och Bergslagsvägen förverkligas.
12. Hästhovsvägen	Låg	930 m	Bred gata som behöver förändras för att få ner hastig-heten. Kan bli aktuell om fler bostäder tillkommer vid Östra nibble.
13. "Kärleksstigen"	Låg	500 m	Används som en genväg till Näs.
14. Tingshusbron	Låg	190 m varav 50 m bro	En viktig länk för södra Kolbäck. Kan aktualiseras av nybyggnation vid kyrkbyn.
15. Slängarbacken	Medel	150 m	Förbättrar trafiksituationen vid en idag använd väg för cyklister.
16. Västeråsvägen, Hallstahammar	Låg	200 m	Liten länk som förenklar för fotgängare och cyklister vid Västeråsvägen.
17. Rallstavägen	Låg	460 m	Skapar en förbättrad trafikmiljö för boende vid Tuna.
18. Videvägen	Medel	250 m	Viktig länk för skolungdomar.
19. Västeråsvägen, Kolbäck	Medel	790 m	Trafiksäkrar tillgången till folkets park och fot-bollsplanen.
20. Väg 252 Kolbäck-Strömsholm	Hög	3700 m	Viktigt länk för att knyta ihop tätorterna.
21. Väg 619 Eriksberg-Kolbäck	Hög	2900 m	Viktigt länk för att knyta ihop tätorterna.
22. Väg 252 Lyckhem-Hallstahammar	Hög	860 m	Viktigt länk för att knyta ihop tätorterna.
23. Herrskogsvägen	Låg	200 m	Förstudie gjord av trafikverket.

6.2 Åtgärdsplan belysning, beläggning och cykelparkering

Åtgärd	Plats	Prioritet	Kommentar
Ny cykelparkering	Hallstahammars järnvägsstation	Hög	Stor målpunkt i kommunen. Viktig för infrastrukturen.
Ny cykelparkering	Hallstahammars busstation	Medel	Stor målpunkt. Viktig för infrastrukturen.
Ny cykelparkering	Skantzöbadet	Låg	Förbättrar läget från nuvarande cykel-parkeringar.
Ny cykelparkering	Biografen	Låg	Yta finns tillgänglig för cykelparkering.
Ny belysning	Sörkvarnsvägen- Dalbyvägen	Medel	
Ny belysning	Brånstaleden fram till Eriksberg.	Hög	
Ny beläggning (asfalt)	Triangelkorsningen vid Trollebo ishall.	Medel	
Ny beläggning (asfalt)	Cykelväg mellan Sörkvarnsvägen och Bäckgatan.	Medel	
Ny beläggning (asfalt)	Cykelväg mellan Sörkvarnsvägen och Dalbyvägen.	Medel	
Ny beläggning (asfalt)	Cykelväg mellan Agnesdalsgatan och Usterstavägen.	Hög	
Ny beläggning (asfalt)	Cykelväg mellan Karl-Erik Sjögrens väg och Bergslagsvägen.	Medel	
Ny beläggning (asfalt)	Cykelväg mellan Vallmogatan och Hagvägen.	Hög	
Ny cykelparkering	Södra entrén av centrumparken.	Låg	Centralt grönområde som beroende på framtida utveckling behöver ha tillgång till cykelparkeringar.

6.3 Åtgärdsplan konfliktpunkter bil/GC

Numrering	Gata	Ny hastighet (km/h)	Prioritet	Kommentar
A	Hans von Kantzows väg	40	Medel	
B	Nygatan	40	Medel	
C	Eldsbodavägen	40	Medel	
D	Eldsbodavägen	40	Medel	
E	Häradsvägen	60	Hög	Hög hastighet.
F	Häradsvägen	60	Hög	Hög hastighet.
G	Häradsvägen	60	Hög	Hög hastighet.
H	Häradsvägen	60	Hög	Hög hastighet.
I	Trädgårdsgatan	40	Hög	Används av skolungdomar.
J	Sörkvarnsvägen	40	Hög	Övergång till Sandvik.
K	Sörkvarnsvägen	40	Medel	
L	Västeråsvägen	40	Hög	Dåligt belyst.
M	Västeråsvägen	60	Hög	Hög hastighet.
N	Häradsvägen	30/40	Låg	
O	Häradsvägen	30/40	Låg	
P	Häradsvägen	30/40	Låg	
Q	Stationsgatan	40	Medel	Trafikverket har vägrätt på kommunal mark.
R	Stationsgatan	40	Medel	Trafikverket har vägrätt på kommunal mark.
S	Stationsgatan	40	Medel	Trafikverket har vägrätt på kommunal mark.

7. Källförteckning

Brottsförebyggande rådet (2012). *NTU 2011 - Om utsatthet, trygghet och förtroende*. Västerås: Edita Norstedts

Hallstahammars kommun. (2011) Rätt fart i Hallstahammar

SKL, Trafikverket (2010). *GCM-HANDBOK - utformning, drift och underhåll med gång- cykel- och mopedtrafik i fokus*. Solna: Åtta45

Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket, Boverket. (2007). *Trafik för en attraktiv stad (Utgåva 2)* . Edita

Sveriges kommuner och landsting, Vägverket. (2008). *Rätt fart i staden - Hastighetsnivåer i en attraktiv stad.* Sundbyberg: Alfa Print

Vägverket. (2009). *Jämställd samhällsplanering - förslag på metod*. Vägverket

Vägverket. (2009) *FÖRSTUDIE Gång- och cykelväg Strömsholm - Kolbäck*.



Hallstahammars kommun
Prästgårdsgatan 1
734 80 Hallstahammar
Tfn 0220- 240 00
www.hallstahammar.se