

# Remissversion Regional gång- och cykelstrategi för Västmanlands län



Omslagsfoto

framsida: Buss – bild från Västmanlands lokaltrafik

Staty av man på cykel - Foto Kim Lill

Gående flicka - Fria bilder från Pixabay, ingen attribution krävd <https://pixabay.com>

Cykelparkering - Foto Ryan McGuire, Fria bilder <http://www.gratisography.com/>

Airboard - Foto Ryan McGuire, Fria bilder <http://www.gratisography.com/>

Baksida: Gående barn – Foto Katharina Svensson Vikström

Övriga foton och illustrationer

Sida 3. Skylt – Transportstyrelsen, [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Sida 2, 8, 9, 10 - Fria bilder från Pixabay, ingen attribution krävd <https://pixabay.com>

Produktion: Centrum för regional utveckling

Beslutad av regionstyrelsen: 2017-XX-XX

## Innehållsförteckning

1	Gång och cykelstrategi för Västmanlands län .....	1
2	Vision och mål .....	2
3	Strategin växer fram och förutsättningar .....	3
4	Handlingsplan .....	3
4.1	Påverkansåtgärder .....	4
4.2	Ekonomiskt åtagande .....	4
4.3	Arbetsätt .....	4
4.4	Beslut .....	4
5	Nulägesbedömning av det hållbara resandet i länet .....	5
6	Infrastrukturens utformning och tillgänglighet .....	7
6.1	Infrastrukturens funktion .....	7
6.2	Tillgänglig och säker .....	7
6.3	Säkerställd funktionalitet och tillgänglighet vid omledning .....	8
7	Miljö och hälsa .....	8
8	Prioriteringsgrunder .....	10
9	Förutsättningar för genomförande .....	11
9.1	Krav vid genomförande .....	11
9.2	Samråd och barns möjlighet till att kunna påverka .....	11
10	Indikatorer .....	12
11	Uppföljning av mål och dess indikatorer .....	12
11.1	Uppföljning av mål .....	12
11.2	Uppföljning av indikatorer .....	12
12	Källförteckning .....	13

# 1 Gång och cykelstrategi för Västmanlands län

Den regionala gång- och cykelstrategin för Västmanlands län ska ge förutsättningar för en väl utvecklad gång- och cykelinfrastruktur som tar tillvara på potential och möjligheter både för transport och rekreation. Att gå och cykla ska vara ett naturligt sätt att ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter samt möjliggöra rekreation och främja turism för så väl invånare som besökare. Strategin ska även bidra till att ge förutsättningar för ett hållbart resande med kollektivtrafik där god tillgänglighet till hållplatser och säker förvaring av cyklar är viktiga förutsättningar.

Strategin har tagit sin utgångspunkt i flera politiska mål, så som *Globala mål för hållbar utveckling* i Agenda 2030<sup>1</sup>, De transportpolitiska målen<sup>2</sup> och miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö*. Målen och dess preciseringar utgör inriktningen för det gemensamma arbetet, ansvaret och åtagande med gång- och cykelinfrastruktur i länet. Strategin går i linje med den nationella cykelstrategins insatsområden och dess ambition att skapa *ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*.

Genom att främja miljöer som prioriterar cyklisterna och gående får vi flera positiva effekter: minskning av biltrafik, förbättrad folkhälsa, avlastning av väginfrastrukturen, miljöer som är mer barnvänliga, mindre bullriga och renare. Att gå och cykla ska vara det självklara transportsättet för kortare resor som kompletteras av kollektivtrafik.

<b>Övergripande transportpolitiskt mål</b>	
<i>Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.</i>	
<b>Funktionsmål</b> Tillgänglighet	<b>Hänsynsmål</b> Säkerhet, miljö och hälsa
<i>Transportsystemets utformning, funktion och tillämpning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.</i>	<i>Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.</i>

Tabell: Regeringens transportpolitiska mål

<sup>1</sup> Antogs av FN:s generalförsamling i september 2015.

<sup>2</sup> Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för innevånare och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa.

## 2 Vision och mål

**Visionen** är att alla ska ha möjlighet att på ett enkelt och tryggt sätt, genomföra alla resor genom att gå, cykla och/eller använda kollektiva transportmedel. Gång- och cykelinfrastrukturen ska möjliggöra ett enklare liv för alla, på lika villkor, i Västmanland.



### Visionen en del av nollvisionen

En förutsättning för att nå visionen är att alla resor ska kunna genomföras på ett tryggt sätt. Ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar, och dem som använder vägtransportsystemet. Därför behövs både fysiska åtgärder i infrastrukturen samt beteendepåverkan för att det delade ansvaret ska uppfyllas.

Riksdagen beslutade 1997 om nollvisionen som ligger till grund för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige. Nollvisionen innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Trafiksäkerhetsarbetet ska utgå från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.



Genom olika insatser arbeta med ständig förbättring av förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik och på det sättet öka andelen hållbara huvudresor<sup>3</sup>.

**Mål** som strategin syftar till att nå är:

- 1 procentenhets ökning per år för hållbara huvudresor till arbete, tjänsteresor och studier.
- 3 procentenheters ökning av den totala andelen hållbara huvudresor.

En förutsättning för att nå målet och närma oss visionen är en god samverkan. Samspel mellan offentliga aktörer är lika viktig som delaktigheten från invånaren kring behov av funktionalitet, tillgänglighet och säkerhet, då behoven kan skilja sig beroende på olika individers olika förutsättningar. Förståelsen för kvinnor och mäns olika behov av funktion är viktigt för att alla på lika villkor ska kunna ta del av transportsystemets möjligheter i sin vardag. Detta ska även återspeglas i uppföljningen, där redovisningen ska vara könsuppdelad.

<sup>3</sup> Huvudresa är en resa som har en eller flera målpunkter. Huvudresan kan innehålla flera delresor med olika transportsätt. Mätningarna som görs i den nationella resvaneundersökningen registrerar delresor men det är den längsta sträckan som definieras som huvudresa i mätningarna.

### 3 Strategin växer fram och förutsättningar

Den regionala gång-och cykelstrategin har tagits fram gemensamt av Region Västmanland, Länsstyrelsen i Västmanlands län och Trafikverket Region Öst, i tät dialog med länets kommuner.

Strategin har tre identifierade områden som särskilt viktiga:

- Hela-resan-perspektiv
- Arbetspendling
- Barns säkra skolvägar

De tre områdena hör tätt samman och brister i någon del kan innebära att gång, cykel och kollektivtrafik väljs bort. Strategin bygger på ett *hela-resan-perspektiv* som innebär att alla de ingående reselementen och dess skärningspunkter fungerar i vardagen, från start- till målpunkt.

Vardagen präglas till stor del av behoven av resor till och från arbete och skola, vilket den nationella resvaneundersökningen visar.<sup>4</sup> *Hela-resan-perspektiv* är en av förutsättningarna för att arbetspendling med gång, cykel och kollektivtrafik ska vara ett attraktivt och valbart alternativ.

Förändrad arbetspendling leder till en direkt positiv följd genom barnens resmönster också förändras. Barnens resor är starkt kopplade till föräldrarnas resvanor då de ofta blir lämnade på vägen till arbetet. Förutsättningar för att på ett säkert sätt kunna ta sig till förskola och skola, både i sällskap med en förälder men även ensam, är en viktig del av hela resanperspektivet. Om resvanor till och från arbete och skola förändras så kan det antas att övriga resor också påverkas positivt.

Kvinnor och män visar upp skillnader i resande till och från arbetet. Män reser oftare direkt mellan hemmet och arbetsplatsen och använder i högre utsträckning bil. Kvinnor gör oftare resor med flera mål, till exempel hem-förskola-arbete-butik-förskola-hem och använder så i högre utsträckning kollektivtrafik, samt går och cyklar, än vad män gör.

Individens behov kan variera, men det ska vara möjligt att styra över sin vardag. En utbyggnad av gång- och cykelvägnätet som underlättar "hela resan perspektivet" ger en enklare vardag och skapar förutsättningar för att alla på lika villkor ska kunna nyttja transportsystemet bättre utifrån sina behov.

### 4 Handlingsplan

Till denna strategi finns en handlingsplan som planeras utifrån strategins prioriteringsgrunder och mål. Handlingsplanen ska behandla gång och cykling som helhet och bestå av åtgärder som leder till en säker och sammanhängande gång- och cykelinfrastruktur, verka för en ökad användning av dessa, samt stärka kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet. Handlingsplanen ska förverkliga strategins syfte och säkerställa **individens möjligheter att använda gång- och cykelinfrastrukturen på lika villkor** oavsett vilken aktör som är väghållare. Samverkan och samsyn kring vad tillgänglighet är och var förstärkningar behöver göras är avgörande för att nå målsättningen.

---

<sup>4</sup> Insatsområde i nationella cykelstrategin – Öka fokus på grupper av cyklister

#### 4.1 Påverkansåtgärder

Förutom den fysiska infrastrukturen och trafikeringsupplägg, är beteendepåverkan en viktig del för att uppnå full effekt och nyttjandegrad av infrastruktursatsningar. Genom ett gemensamt ansvar och åtagande mellan länets olika aktörer kan fysiska åtgärder i infrastrukturen kompletteras med informationsinsatser och arbete med beteendeförändring riktat till olika målgrupper.

#### 4.2 Ekonomiskt åtagande

Handlingsplanen utformas tillsammans med länets aktörer med en tydlig fördelning av det ekonomiska ansvaret för beslutade åtgärder och aktiviteter. I den regionala transportinfrastrukturplanen regleras ekonomiska förutsättningar för produktion längs statligt vägnät samt för statlig medfinansiering längs kommunalt vägnät. Möjlighet att finansiera insatser till förmån för beteendeförändring via den regionala transportinfrastrukturplanen är idag begränsade. Till dess att erforderliga beslut fattas av regeringen, kan denna typ av åtgärder endast genomföras i samband med en fysisk åtgärd. Detta innebär ett större ansvar från länets aktörer till dess att förändring av regelverk sker.

#### 4.3 Arbetssätt

Handlingsplanen är ett levande dokument med en löpande verksamhetsplanering om 4 år och en översiktlig planering för en löpande 12 årsperiod. Då infrastrukturen är en av förutsättningarna för ett jämställt samhälle behöver detta perspektiv vara med från början i all infrastrukturplanering. Underlag för det arbetet är den samlade konsekvensbedömningen som finns i den regionala transportinfrastrukturplanen 2018-2029. Ett sammanställt underlag över brister och behov ska arbetas fram av länets aktörer gemensamt. Lösningar på dessa brister och behov ska arbetas med utifrån fyrstegsprincipen. Genomförande av åtgärder ska samordnas för att minska störningar för invånare och näringsliv samt för att uppnå önskade effekter och kostnadseffektivitet.

#### 4.4 Beslut

Beslut för genomförande fattas årligen under första kvartalet av Regionstyrelsen som har föregåtts av en rekommendation av den Strategiska Regionala Beredningen. Inför beslut om genomförande ska finansieringen vara säkerställd i enlighet med fördelningsprincipen i den regionala transportinfrastrukturplanen.

## 5 Nulägesbedömning av det hållbara resandet i länet

Nulägesbedömning av hur stor andel av huvudresorna som görs med gång och cykel görs utifrån två undersökningar, *Läget i länet 2015*<sup>5</sup> samt från den nationella resvaneundersökningen<sup>6</sup>. Då frågorna inte är heltäckande i *Läget i länet 2015* så görs antagandet att fördelningen av den totala andelen huvudresor är den samma för länet som för riket<sup>7</sup> som helhet.

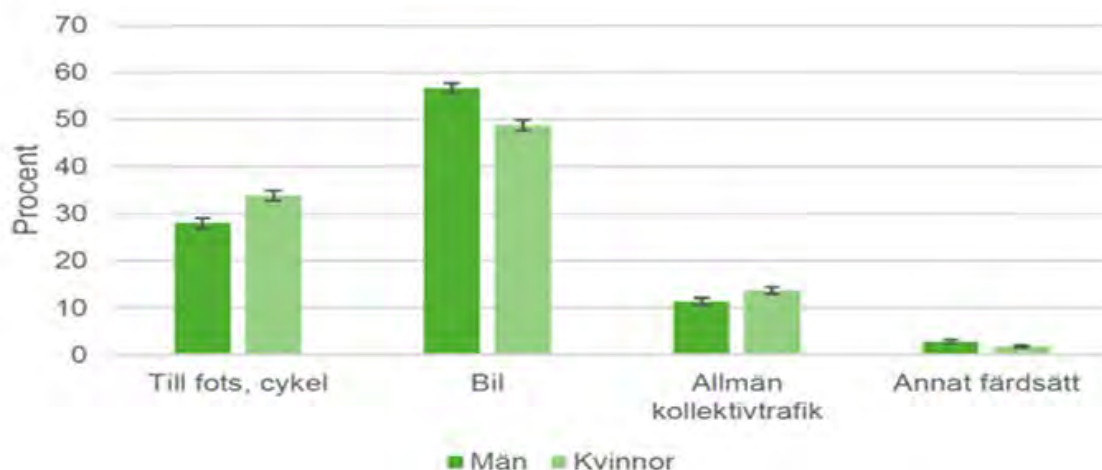


Diagram 1: Visar fördelningen mellan transportmedel för alla huvudresor i riket.<sup>8</sup>

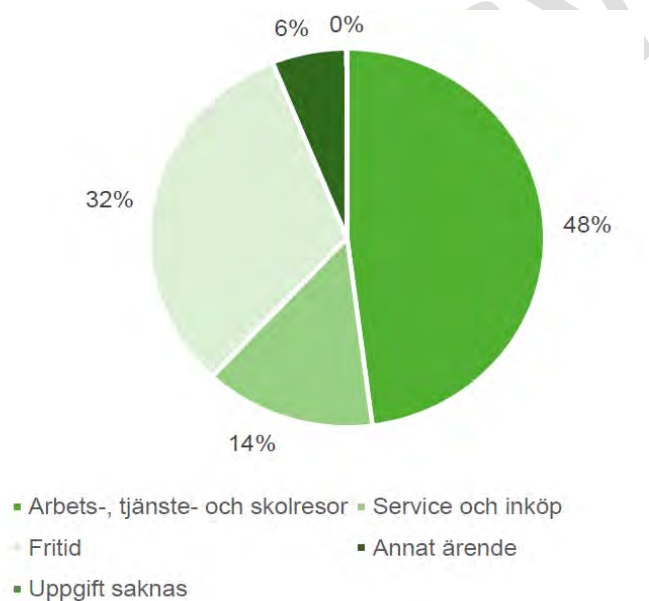


Diagram 2: Visar fördelningen av genomförda huvudresors syfte.<sup>9</sup>

Med det antagandet så innebär det att drygt hälften av alla huvudresor är arbetsresor, skolresor samt resor i tjänsten eller i studiesyfte. Då resor till och från arbete och studier kan antas vara frekvent återkommande innebär det en stor potential för beteendeförändring.

<sup>5</sup> Svaren bygger på en enkät som skickades till 6000 invånare i Västmanland varav 2999 svarande ingår i analysen.

<sup>6</sup> RVU Sverige 2011-2014 Den nationella resvaneundersökningen.

<sup>7</sup> Nationella siffror används till dess att regionala siffror tas fram i och med resvaneundersökning i länet genomförs.

<sup>8</sup> RVU Sverige 2011-2014 Den nationella resvaneundersökningen.

<sup>9</sup> Ibid.



*Läget i länet 2015?* visar att nästan 60 procent använder sig av bil, MC eller moped för resor till arbete och studier i Västmanland. Att göra särskilda satsningar inom dessa områden bedöms ge en positiv utveckling för allt hållbart resande i länet.

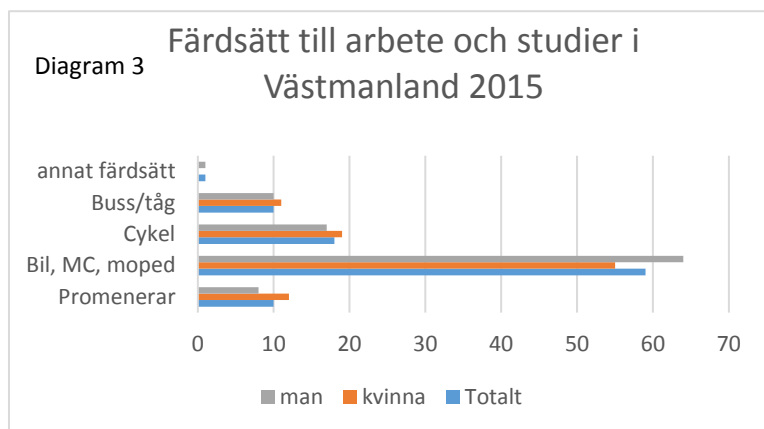


Diagram 3: Visar den procentuella fördelningen av färdssätt till arbete och studier i Västmanland fördelat på kvinnor och män<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Attitydundersökningen *Läget i länet 2015?*

## 6 Infrastrukturens utformning och tillgänglighet

För att uppnå en ökad säker gång- och cykeltrafik krävs det att gång och cykel är en naturlig del av samhällsplaneringen, både på regional och kommunal nivå<sup>11</sup>. För att effektivisera och uppnå samordningsvinster<sup>12</sup> ställs det även krav på en samordnad planering med övriga trafikslag och samhällsfunktioner, där mål och förutsättningarna är tydligt definierade. Infrastrukturen behöver även kontinuerligt anpassas efter förändrade förutsättningar med ny teknik, nytt tjänsteutbud och nya lösningar för ett hållbart resande på så väl korta som längre avstånd både inom och mellan tätorter. Infrastruktursystem för alla oskyddade trafikanter ska kännetecknas som *funktionell, framkomlig, tillgänglig* och *säker*.

### 6.1 Infrastrukturens funktion

För att infrastrukturen ska fylla tänkt funktion och vara framkomlig behöver olika gruppers behov beaktas. Vid byggnation av ny gång- och cykelinfrastruktur är utformning enligt VGU<sup>13</sup> lägsta standard, men behov av viss funktion kan innebära att utformningen förändras. Kopplingarna mellan gång- och cykelinfrastruktur och kollektivtrafik är avgörande för tillgängligheten till hållplatslägen och bytespunkter.

Cykelinfrastrukturens utformning ska följa den funktion som cykelstråket ska ha och ska anpassas i möjligaste mån till alla typer av cykelfordon med olika behov för framkomlighet. Särskild hänsyn ska tas till utrymme för längd och bredd samt för anpassning för högre hastigheter där sådana behov finns.

Gånginfrastrukturen ska anpassas så att den är framkomlig för alla, utan begränsande barriärer, där särskild hänsyn tas till funktionshindrade.

### 6.2 Tillgänglig och säker

Både upplevelsen av säkerhet och den reella säkerheten är viktiga aspekter för att infrastrukturen ska vara tillgänglig för alla. Den upplevda säkerheten består av känslan av trygghet vid användande av infrastrukturen. Tydliga exempel på trygghetsfrämjande åtgärder är en tillförlitlig skyltning med avståndsmarkeringar för att lätt hitta utpekade stråk och destinationer, belysning samt välskött och bra planerad växtlighet. Målsättningen är att gång- och cykelinfrastrukturen ska vara skyltad och där behov finns ska belysning finnas för att uppnå trygghet och säkerhet.

De oskyddade trafikanternas reella säkerhet består av att gång- och cykelinfrastrukturen ska vara en del i ett sammanhängande nät utan felande länkar, bristande utformning eller med eftersatt drift och underhåll. Rätt utformning kan exempelvis innebära separering mellan gång- och cykeltrafik, separering från motortrafik, säkra passager till viktiga målpunkter samt att hänsyn tas till framtida behov. Det ställer även krav på att vid förändringar av befintlig vägstandard (exempelvis ombyggnation till mötesfri väg) så ska de oskyddade trafikanternas intressen beaktas med tydliga alternativa vägar. För kollektivtrafiken består säkerheten i säkra passager till hållplatslägen och utformning av hållplatslägen med väntytor och säkra cykelparkeringar.

<sup>11</sup> Insatsområde i den nationella cykelstrategin *Lyft cykelns roll i samhällsplaneringen*

<sup>12</sup> Exempel på samordningsvinster: kanalisering för fiberdragning, anläggning gång- och cykelvägar i samband med fjärrvärmeutbyggnad.

<sup>13</sup> VGU är regler för vägar och gatans utformning, vilket är obligatoriskt att följa Trafikverket och ett frivilligt rådgivande dokument för kommuner.

En gemensam syn på vikten av en hög standard för drift och underhåll är en förutsättning för ett sömlös infrastruktur. Olika väghållarskap ska inte skapa barriärer. Merparten av alla cykelolyckor är singelolyckor, där nästan hälften kan relateras till bristande drift och underhåll. Studier visar att snöröjning, upptagning av sand på våren<sup>14</sup> och borttagning av löv på hösten minskar risken för cykelolyckor avsevärt. I trafikmiljön så svarar gångtrafikanter för en tredjedel av alla som skadas, och därmed den trafikantgrupp som är mest utsatt för skador. Majoriteten av dessa utgörs av fallskador, där ingen annan part har varit inblandad och många ger bestående men i form av någon grad av invaliditet.<sup>15</sup>



### 6.3 Säkerställd funktionalitet och tillgänglighet vid omledning

Infrastrukturen är ett system som i perioder berörs av omledningar. Det kan behövas vid åtgärder i infrastrukturen eller i det omgivande samhället, exempelvis vid underhåll och byggnation av fastigheter. Det krävs en korrekt och tydlig hänvisning vid omledning där hänsyn är tagen till den funktion och tillgänglighet som det avstängda gång- och cykelstråket har för att gång- och cykel ska vara ett tillförlitligt transportsätt.

Förutsättningarna för cykeln som transportmedel ökar i takt med teknisk utveckling och ökad flexibilitet. I takt med den tekniska utvecklingen blir cykelpendling allt mer attraktivt på längre avstånd. Detta ställer krav på längre funktionella och sammanhängande cykelstråk, separering från motortrafik samt mellan gång- och cykel samt säker låsparkering för cyklar på allmän plats.

## 7 Miljö och hälsa

Aktiva transporter som gång och cykling innebär både fördelar för hälsan och harmonierar med de centrala dimensionerna av en hållbar samhällsutveckling.<sup>16</sup> Då vardagen blir allt mer stillasittande ökar behovet av annan fysisk aktivitet för att upprätthålla god hälsa. De aktiva transporterna blir allt mer avgörande, vilka behöver främjas och uppmuntras. De direkta hälsovinster från cykling är många, forskare har räknat ut att risken för att drabbas av hjärtinfarkt kan halveras om du cykelpendlar fem kilometer regelbundet i stället för att ta bilen.<sup>17</sup> Ett attraktivt hållbart resande är en del i omställningen till ett hållbart fossilfritt samhälle och en förbättrad folkhälsa.

För att locka fler att cykla eller gå behöver miljöerna som används för gång och cykling utformas så att de inte bara upplevs trygga utan de ska även vara stimulerande och uppmuntra till aktiva transporter. Cykeln måste uppfattas som ett bra val av färdmedel i relation till andra alternativ. Utländska studier visar att kraven på färdvägsmiljöer är klart högre hos potentiella cyklister jämfört med existerande cyklister. Infrastrukturen för cykling i utländska städer som står för en stor andel av transporter per cykel, såsom Köpenhamn, ger också stöd för att vi i Sverige bör skapa väsentligt bättre färdvägsmiljöer för cykling om de påtagligt ska stimulera fler människor till att cykla.<sup>18</sup> För att öka cykeln som transportslag krävs det även att bryta invanda mönster och beteenden.

### Beteendeförändring

<sup>14</sup> Monica Berntman, Fotgängares olyckor och skador i trafikmiljö med fokus på fallolyckor

<sup>15</sup> Trafikverket, Fallolyckor bland gångtrafikanter – en slutrapport.

<sup>16</sup> UN World Commission on Environment and Development 1987

<sup>17</sup> Svensk cykling, Cykelsmart

<sup>18</sup> Trafikverket, Om färdvägsmiljöers betydelse för gång, cykling, hälsa och välbefinnande

Enligt Trafikverkets beräkningar är hälften av alla bilresor i tätorterna kortare än 5 km, en distans som företrädesvis bör ske utan bil. Vid förändrade resvanor ger detta vinster för både hälsa och miljö<sup>19</sup>. I planeringen av nya och befintliga områden är det därför viktigt att underlätta för gång- och cykling.

Beteendeförändring krävs inte bara för att ändra resvanor, det behövs även kring uppfattningen om sin egen säkerhet i trafiken som oskyddad trafikant. Trots att det finns en bred medvetenhet om riskerna med att inte använda cykelhjälm, är det få som gör det (se tabell 7.1).

Lagen<sup>20</sup> om att barn under 15 år ska bära cykelhjälm har en dålig efterlevnad, på omkring 50 procent. Här behöver insatser göras för att få vuxna att använda cykelhjälm, både för att undvika allvarliga skador när olyckan väl är framme, men även för att vi där sätter exemplet för barnen när de växer upp. Enligt NTF så kommer vi inte att kunna möta uppsatta trafiksäkerhetsmål för 2020 om inte användandet av hjälm går upp.



Förutom användningen av hjälm så behöver reflexer och cykellyse vara en självklarhet för oskyddade trafikanter. Cykellysen är även en viktig komponent för att öka säkerheten där det saknas annan belysning, inte bara för att lysa upp vägbanan men även för att öka sin synlighet.

	Vuxna					Barn upp till 15 år				
	2012	2013	2014	2015	2016	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Sverige</b>	<b>40%</b>	<b>42%</b>	<b>41%</b>	<b>42%</b>	<b>44%</b>	<b>53%</b>	<b>57%</b>	<b>54%</b>	<b>58%</b>	<b>58%</b>
<b>Västmanland</b>	<b>22%</b>	<b>19%</b>	<b>22%</b>	<b>23%</b>	<b>26%</b>	<b>31%</b>	<b>50%</b>	<b>33%</b>	<b>38%</b>	<b>43%</b>
Arboga	10%	19%	20%	20%	15%	13%	58%	41%	37%	26%
Fagersta	24%	15%	23%	25%	24%	32%	25%	31%	37%	35%
Hallstahammar	14%	35%	10%	14%	20%	27%	58%	13%	16%	29%
Kungsör	23%	24%	21%	28%	26%	37%	31%	37%	53%	41%
Köping	10%	17%	15%	16%	21%	9%	32%	25%	34%	38%
Norberg	67%	43%	46%	26%	32%	72%	55%	55%	48%	63%
Sala	4%	6%	14%	26%	19%	8%	17%	37%	56%	71%
Skinnskatteberg	28%	33%	31%	33%	26%	31%	55%	44%	43%	52%
Surahammar	28%	51%	17%	32%	29%	33%	54%	24%	41%	44%
Västerås	26%	29%	27%	27%	36%	62%	60%	43%	41%	86%

Tabell 7.1: Hjälmanvändningen nationellt och för länet.  
Källa NTF. Rapport Cykel- och mopedhjälm användning 2016.

<sup>19</sup> Under de första tre kilometrarna av en resa är bilens utsläpp av avgaser 50 till 60 gånger högre per kilometer.

<sup>20</sup> Vägtrafikförordningen (SFS 1998:1276) Lagen trädde i kraft 1 januari 2005

## 8 Prioriteringsgrunder

Grund för prioriteringar ska göras utifrån en bedömning av uppfyllande av funktion, effekter och bidrag till måloppfyllelse i förhållande till kostnad. De tre identifierade områdena är strategins huvudsakliga utgångspunkt för prioritering. Utöver nämnda områden är även rekreation, turism och fritid viktiga komponenter för gång- och cykelinfrastrukturen, både ur hälsoperspektiv men även för den regionala utvecklingen. Dessa ska beaktas vid prioritering av åtgärder, då det kan innebära positiva effekter även inom dessa områden.

### Prioriteringsgrunderna utgörs av:

- Användningsområden  
*Hur gång- och cykelbanan ska användas, vinter- respektive sommartid.*
- Användningspotential  
*Hur stor potential det finns för att nyttja gång och cykelinfrastrukturen. Exempelvis antal bostäder, arbetsplatser och skolor som nås, rekreationsområden, turism, fritidsaktiviteter, etc.*
- Jämställdhet och barns fria rörlighet  
*Vilken påverkan har gång- och cykelbanan för den fria rörligheten för kvinnor, män och barn?*
- Felande länkar i befintligt infrastruktursystem  
*Förutsättning för en sammanhållen gång- och cykelinfrastruktur.*
- Anslutning till bytespunkter mellan trafikslag  
*Gång- och cykelbanor som ansluter till hållplatslägen och bytespunkter med säkra cykelparkeringar.*
- Länkar mellan bostad, skola, arbetsplatser  
*Skapa rätt förutsättningar för att kunna gå och cykla till arbete och skola från bostaden.*
- Länkar till besöksintensiva platser  
*Exempelvis turistattraktioner.*

*Hela-resan-perspektiv*

*Arbetspendling*

*Barns säkra skolvägar*

## 9 Förutsättningar för genomförande

Strategin innebär ett gemensamt åtagande både kring prioritering och finansiering, vilket är en förutsättning för genomförande. Hela-resan-perspektivet ligger till grund för utvärdering av brister i länets gång- och cykelvägnät. För att en cykelbana ska byggas med regionala medel krävs det att det finns, alternativt planeras att uppföras, anslutande cykelbanor längs kommunalt eller statligt vägnät, samt att förutsättningar finns eller skapas inom åtgärden för byte av transportmedel (tex cykelparkeringar vid busshållplatser och stationer).

### 9.1 Krav vid genomförande

Strategin syftar till att skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande, men även att skapa förutsättningar för ett minskat behov av resor. Hänsyn ska tas till individens förutsättning som främjar ett jämställt transportsystem och vid planering av fysisk infrastruktur ska samplanering ske med övriga samhällsfunktioner för att uppnå så stor regional nytta som möjligt samt att ge förutsättningar för framtida behov.

Vid produktion ska det tas hänsyn till nuvarande eller framtida behov av bredbandsutbyggnad. Finns inget behov vid produktionskedje, så ska kanalisation utföras för att möjliggöra för framtida behov av bredbandsutbyggnad.

På de platser som belysning inte anses vara prioriterat i samband med produktion ska kanalisation göras för att ge förutsättningar för uppförande av belysning i framtiden.

I samband med att gång och – cykelinfrastruktur anläggs ska kollektivtrafikens hållplatslägen ses över och hållplatser ska förbättras för en god trafiksäkerhet och tillgänglighet. Här ska även hänsyn tas till besökarens perspektiv, det vill säga de resenärer som inte reser regelbundet. För dessa resenärer kan namn på hållplatsläget utifrån besöksmål samt att placeringen av hållplatsläget kan vara avgörande för valet av transport.

### 9.2 Samråd och barns möjlighet till att kunna påverka

Samråd vid planering av åtgärder är en viktig del av processen för att nå fram till så bra lösningar som möjligt för identifierade brister i infrastrukturen. Det finns väl etablerade arbetssätt kring hur samråd ska genomföras, där de vuxnas perspektiv är väl representerade. Men barnens röst blir sällan hörd, utan deras perspektiv förs fram av vuxna i deras omgivning. Enligt barnkonvention artikel 12, har Varje barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Barnets åsikt ska beaktas i förhållande till barnets ålder och mognad. I genomförandet av denna strategi ska arbetssätt formars i länet för att realisera detta.

## 10 Indikatorer

För att uppnå ett ökat hållbart resande så krävs det insatser i infrastruktur och påverkansarbete. Indikatorerna ska visa att de insatser som görs inom strategins områden leder i riktning mot strategins mål och mot den övergripande visionen. Indikatorerna avgränsas till att enbart mäta åtgärder på kommunal eller statlig infrastruktur som kan kopplas till regional transportinfrastrukturplan för att möjliggöra en tydlig uppföljning.

**Indikator 1:** Antal byggda gång- och cykelbanor samt åtgärdade felande länkar i infrastrukturen.

**Indikator 2:** Antal hållplatslägen och kopplingar till hållplatslägen som har åtgärdats för förbättrad tillgänglighet och/eller säkerhet.

**Indikator 3:** Antal förskolor och skolor där åtgärder har genomförts för förbättrad tillgänglighet och säkerhet, tillsammans med en bedömning om säkerhet och tillgänglighet efter genomförd åtgärd.

**Indikator 4:** Påverkansarbete som har genomförts i samband med produktion och färdigställande av fysiska åtgärder. Målgrupperna för påverkansarbetet ska beskrivas utifrån kön och ålder.

**Indikator 5:** Påverkansarbete som har genomförts för beteendeförändring kring användning av hjälm.

**Indikator 6** Antal genomförda åtgärder där barnperspektiv har belysts genom samråd med barn. Krav är att processen ska vara väl dokumenterad samt att det följer de riktlinjer som arbetas fram i kommande processmodell för länet.

## 11 Uppföljning av mål och dess indikatorer

Uppföljningen av mål och indikatorer ska ske kontinuerligt i form av olika mätningar. För uppsatta mål sker mätningar med ett längre intervall då dessa mätningar är mer omfattande och mäter det långsiktiga resultatet av indikatorerna. Uppföljningen av målen ska ske genom resvaneundersökningar vilka ska genomföras vart 4-5 år för att se trenderna i länet. Dessa mätningar ska vara uppdelade på män och kvinnor. Utifrån resultaten för respektive grupp kan det i handlingsplanen göras särskilda satsningar för jämställdhet och hållbara transporter. Indikatorerna visar det kontinuerliga arbetet som genomförs för att nå målet. Årlig uppföljning av indikatorerna i kapitel 10 ska ske under första kvartalet varje år för att säkerställa en kontinuerlig förbättring av det hållbara resandets förutsättningar.

### 11.1 Uppföljning av mål

För målet om 1 procentenhets ökning av andelen huvudresor för arbete, tjänsteresor och studier är utgångspunkten uppgiften från *Läget i länet 2015*?

För ökning av totala andelen huvudresor med 3 procentenheter görs en skattning med den nationella resvaneundersökningen som bas till dess att kontinuerliga mätningar för länet har genomförts.

Uppföljningen för målen ska vara uppdelad på kvinnor och män. Genom att se strukturen blir det ett underlag till beslut av fortsatta insatser för jämställdhet i transportsystemet.

### 11.2 Uppföljning av indikatorer

Indikator 1-3 är vilka insatser som har gjorts i den fysiska infrastrukturen för att skapa förutsättningar för det hållbara resandet för män, kvinnor och barn. Indikator 4 och 5 belyser det påverkansarbete som görs för att förändra individens beteende och val av transportsätt. För indikator 4 innebär det påverkansåtgärder för att främja individens val av transporter där. Strategin strävan av en ökning av hållbara transporter innefattar både mäns- kvinnors- och barns resor. För att uppnå detta kan olika

insatser behövas för att nå respektive målgrupp. Indikator 5 mäts genom NTFs undersökning om hjälmanvändning som genomförs årligen.

## 12 Källförteckning

**Lunds Universitet, Monica Berntman, Fotgängares olyckor och skador i trafikmiljö med fokus på fallolyckor**, ISSN 1653-1930

**Länsstyrelsen och Landstinget Västmanland: Läget i länet 2015? Rapport 2015:17**

**NTF: Rapport Cykel- och mopedhjälmsanvändning 2016**

**Regeringskansliet, Näringsdepartementet: En nationell cykelstrategi för ökad och söker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet.** artikelnummer N2017.19

**Svensk cykling**, *Cykelsmart*, 2012, ISBN 978-91-633-8614-5

**Trafikanalys**, *RVU Sverige 2011-2014, Den nationella resvaneundersökningen.*

Publikationsnummer Statistik 2015:10

**Trafikverket** *Fallolyckor bland gångtrafikanter – en slutrapport.* TRV2013/71828

**Trafikverket: Om färdvägsmiljöers betydelse för gång, cykling, hälsa och välbefinnande**

Publikationsnummer: 2012:157

**Trafikverket: krav för vägar och gators utformning, version 2.**

Publikationsnummer: 2015:086

**UN** *UN World Commission on Environment and Development 1987*

<http://www.un.org/documents/ga/res/42/ares42-187.htm>





I samarbete med



Länsstyrelsen  
Västmanlands län

Västmanlands läns kommuner