

Handläggare
Anderson Tomas
Forss Oscar (SBF)

Datum
2017-08-25

Diarienummer
KSN-2017-2605

Kommunstyrelsen

Yttrande över remiss om regional cykelstrategi för Uppsala län

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Region Uppsala enligt ärendets **bilaga 1**.

Ärendet

Region Uppsala har remitterat ett förslag till regional cykelstrategi till Uppsala kommun för yttrande senast den 15 september. Region Uppsala har medgivit förlängd remisstid till 20 september.

Remissversionen av den regionala cykelstrategin återges i **bilaga 2**.

Beredning

Ärendet har beretts i samarbete mellan kommunledningskontoret och stadsbyggnadsförvaltningen.

Föredragning

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län syftar till att främja cyklingen i länet och har tre mål inför 2030: att fördubbla andelen kombinationsresor cykel-kollektivtrafik, öka cykeltrafikens färdmedelsandel med tio procentenheter samt att antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ska halveras. Till målen respektive mål finns strategier med tillhörande insatsområden som bedöms som särskilt viktiga för att nå målen.

Cykelstrategin tar utgångspunkt i de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen som pekar ut betydelsen av långsiktigt hållbara transportlösningar. Genom att skapa förutsättningar för en ökad och säker cykling kan trafikens negativa påverkan på miljön minska samtidigt som folkhälsan förbättras. Tre mål i den regionsala utvecklingsstrategin för Uppsala län vägleder cykelstrategin.

Strategin ska vara vägledande och utgöra underlag för den framtida regionala infrastrukturplaneringen. Cykelstrategin ska ge inriktningen för vilka åtgärder som bör finansieras via länstransportplanen och ska säkerställa att effektiva investeringar i cykelinfrastruktur genomförs.

Eftersom behoven av gång- och cykelvägar sannolikt är större än de medel som avsätts i länstransportplanen kommer prioritering av gång- och cykelvägsobjekt att behöva göras. Det kommer att ske efter genomförda åtgärdsvalsstudier följa ett antal prioriteringsprinciper som redovisas i förslaget.

I förslaget till yttrande ser Uppsala kommun positivt på att Region Uppsala tar fram en cykelstrategi som kan bidra till att stärka cyklingen som transportslag regionalt och utveckla samarbetet mellan berörda parter. Region Uppsala ambitiösa mål i strategin och föreslagna insatser kring trafiksäkerhet ligger i linje med Uppsala kommuns arbete på cykelområdet. Insatsområdena är relevanta men kan utvecklas med hänsyn till exempelvis innovationsfrågor och insatser för att påverka attityder kring förflyttning och resande.

Ekonomiska konsekvenser
Inte aktuellt i ärendet.

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christoffer Nilsson
Chef kommunledningskontoret

Handläggare
Forss Oscar (SBF)

Datum
2017-09-07

Diarienummer
KSN-2017-2605

Region Uppsala
region.uppsala@regionuppsala.se

Ert dnr: RUN2017-0027

Yttrande över remiss om regional cykelstrategi för Uppsala län

Uppsala kommun ser mycket positivt på att Region Uppsala tar fram en cykelstrategi som kan bidra till att stärka cyklingen som transportslag regionalt, stärka det regionala cykelarbetet samt bidra till ökad och säker cykling. Uppsala kommun ser stor potential i att ett samlat regionalt grepp tas gällande cykelfrågorna och ett utvecklat samarbete initieras mellan region, kommun och andra aktörer gällande cykelfrågor.

Region Uppsala framför bland annat att strategin har som syfte att säkerställa att effektiva investeringar genomförs, att samverkan och samordning underlättas samt att en utökad vägledning och stöd ges till länets kommuner i cykelplaneringen. Syftet med strategin är ambitiöst och Uppsala kommun bedömer att strategin är relevant för hela Uppsala län.

Mål

Strategin presenterar en ambitiös målstruktur med mål, strategier för att nå målen samt insatsområden med indikatorer som kommer att följas upp genom ett cykelbokslut. Uppsala kommun anser att strukturen fångar många strategiskt viktiga områden för att främja cykling som trafikslag. Det vore önskvärt att cykelbokslutets funktion som mätverktyg förtydligas och att strategin gav närmare detaljer kring hur uppföljningen ska redovisas.

Uppsala kommun ser positivt på att Region Uppsala ställer upp ambitiösa mål när det gäller färdmedelsandelar för cykel. Det ligger i linje med Uppsala kommuns arbete på cykelområdet. En ökning av cyklandet i Uppsala är centralt för att målen ska nås. Nivåerna i målen kan behöva differentieras i regionens tätorter med hänsyn till de olika kommunernas förutsättningar. För att nå målsättningen kommer det krävas ett målmedvetet arbete från regionen, exempelvis när det gäller statliga medel till investeringar i cykelinfrastruktur.

Insatsområden

De insatsområden som Region Uppsala presenterar i cykelstrategin är relevanta. Det är dock viktigt att de innehåller tydliga ställningstaganden för att signalera ambitionsnivå och riktning

för att kunna ge vägledning för det fortsatta arbetet. Uppsala kommun vill framhålla insatsområdet för trafiksäkerhet, särskilt ”åtgärda trafik- och säkerhetsproblem – öka trafiksäkerheten”. Att verka för säker cykling är det övergripande målet för cykelarbetet i Uppsala kommun. I det förslag till länstransportplan som är ute på remiss parallellt med denna remiss förslår Region Uppsala medel till trafiksäkerhetsåtgärder. Cykelstrategin kan ge vägledning i hur dessa medel ska fördelas, det vill säga prioriterade projekt för att uppnå det ambitiösa trafiksäkerhetsmål som presenteras i strategin. Insatsområdet avseende trafiksäkerhet skulle även kunna kopplas mer till det nationella arbetet gällande trafiksäkerhet, exempelvis Nollvisionen.

Uppsala kommun ser behov av att särskilt lyfta fram utveckling och innovation som ett verktyg för att skapa bättre förutsättningar för cykling genom exempelvis pilot- och innovationsprojekt. Detta skulle kunna utgöra ett eget insatsområde. Potentiella innovations- och utvecklingsprojekt kan exempelvis beröra hur elcyklar och mindre elfordon kan främjas ur ett regionalt cykelperspektiv.

Uppsala kommun saknar ett specifikt insatsområde angående Mobility management. Inte minst mot bakgrunden av att Region Uppsala i förslaget till regionala länstransportplanen, avsätter medel för steg 1- och 2-åtgärder (MM-åtgärder ingår i steg 1-2 av Trafikverkets fyrstegsprincip). Exempelvis regionala beteendepåverkanskampanjer avseende cykeltrafik kan bidra till måluppfyllelsen gällande att öka andelen cykeltrafik.

Uppsala kommun anser att ”hela resan”-perspektivet är framträdande i den regionala cykelstrategin och ser positivt på att exempelvis säkra cykelparkeringar vid prioriterade bytespunkter framhävs som ett viktigt insatsområde. Uppsala kommun ser säkra och kapacitetsstarka cykelparkeringar som ett viktigt arbetsområde, särskilt med anledning av att exempelvis elcyklar och lastcyklar blir allt vanligare, cykeltyper som oftast är dyrare än vanligare cyklar och som kräver mer kvalitativa cykelparkeringsanläggningar.

Regionala cykelstråk

Uppsala kommun ser ett generellt behov i att i cykelstrategin framhäva ett helhetsperspektiv avseende regionala cykelstråk. Exempelvis skulle Region Uppsala kunna prioritera genhet i cykelvägnätet och involvera relevanta aktörer (Trafikverket, markägare m.fl.) i diskussioner gällande att framtida gång- och cykelvägar kanske inte nödvändigtvis måste följa de statliga vägarnas sträckningar. På så sätt skulle regionala cykelvägnät potentiellt kunna bli genare och även få större rekreativvärden. Det skulle kunna ha en positiv påverkan på turism- och rekreationscykling, samtidigt som stråken har en funktion för vardagsresor. Detta är även en fråga om resurser då Uppsala kommun inte har samma förutsättningar som staten att genomföra den omfattande planeringsprocess som det innebär att planera för cykelvägar på landsbygden. Uppsala kommun ser här en risk med att prioriterade regionala cykelobjekt inte genomförs.

Uppsala kommun ser potential i att framhäva olika kransorters potential till att öka färdmedelsandelarna för cykeltrafik. Exempelvis skulle fördjupade analyser av kransorternas möjligheter för att öka andelen cykeltrafik kunna tas fram.

Informationsinsatser

Uppsala kommun att det finns potential i att framhäva fler informationsinsatser i cykelstrategin, exempelvis att informera om genomförda åtgärder som cykelvägar och cykelparkeringar. Även andra informationskampanjer kan genomföras, exempelvis kampanjer kring elcyklar och kombinationsresor med vikbara cyklar. Detta skulle potentiellt skapa mer medvetenhet i länet gällande cykeln som transportmedel och ytterligare bidra till att öka cykeltrafiken.

Prioriteringskriterier

Uppsala kommun anser att de flesta prioriteringskriterierna är relevanta. Ett kriterium för trafiksäkerhet bör övervägas, exempelvis gällande hur vissa stråk bör prioriteras utifrån trafiksäkerhetsperspektiv. Om det finns en rangordning mellan kriterierna bör kriteriet angående bytespunkter ges en större betydelse.

Uppsala kommun har inget att anmärka gällande de prioriterade stråken och bytespunkterna.

Kommunstyrelsen

Marlene Burwick
Ordförande

Ingela Persson
Sekreterare

Enheten för hållbar utveckling
Cecilia Carlqvist
E-post: cecilia.carlqvist@region uppsala.se

REMISSVERSION



Regional cykelstrategi för Uppsala län



Regionkontoret

Storgatan 27 | Box 602 | 751 25 Uppsala | tfn vx 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024

www.region uppsala.se

Innehållsförteckning

Förord	3
1. Bakgrund	4
2. Syfte och avgränsning	5
3. Fördelar med ökat cyklande	6
4. Förutsättningar i Uppsala län.....	7
5. Cykelstrategins koppling till regional utvecklingsstrategi för Uppsala län.....	9
6. Framtidsbild.....	10
7. Målstruktur	11
7.1. Mål	12
7.2. Strategier	13
7.3. Insatsområden, indikatorer och aktörer.....	13
8. Genomförande	19
9. Prioriteringsprinciper.....	21
9.1. Prioriteringsprinciperna för att rangordna objekt utmed statligt- och kommunalt vägnät.....	22
9.2. Prioriteringsprinciperna för gång- och cykelvägar inom statliga vägnätet som medfinansieras av kommuner.....	22
10. Uppföljning.....	24
11. Källförteckning	25

Förord

Cykeln är ett fantastiskt transportmedel som på ett smidigt sätt kan lösa en stor del av vårt vardagliga transportbehov – utan att orsaka buller, luftföroreningar och klimatpåverkan. Cykeln ger frihet. Frihet att själv bestämma var och när en resa ska göras, att stanna på vägen eller komma fort fram. Cykeln är också yteffektiv vilket ger minskad trängsel i gaturummet, till gagn för oss alla.

Även om Uppsala stad har en mycket positiv utveckling då det gäller cykling så är andelen cyklister i Uppsala län relativt låg, cirka 13 procent. I landet som helhet har cyklingen minskat. Samtidigt är ungefär hälften av alla bilresor i Sverige kortare än fem kilometer. Det finns alltså en tydlig potential att öka cyklingen, något som skulle innebära mindre buller och mindre utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser. En ökad cykling innebär även ökad fysisk aktivitet, vilket kraftigt minskar riskerna för många sjukdomar som t.ex. hjärt-kärlsjukdomar, typ 2-diabetes, cancer och psykisk ohälsa.

Vi behöver stärka cykelns roll i samhällsplaneringen. Faktorer som snabbhet, bekvämlighet, och trygghet spelar stor roll för vilket färdmedel som väljs. Även om cykeln är som mest konkurrenskraftig i tätorterna är den även en självklar komponent för längre resor där cykel kombineras med kollektivtrafik. Detta förutsätter goda anslutande gång- och cykelvägar och säkra parkeringsmöjligheter för cykel vid viktiga målpunkter som stationer, resecentra och arbetsplatser. Ny teknik med allt effektivare elcyklar ökar dessutom cyklingens räckvidd för allt fler och på sikt finns därför goda möjligheter för att skapa ett sammanhängande regionalt cykelvägnät.

För att nå nollvisionen måste cyklistens förutsättningar förbättras. Cyklister är till exempel den grupp som utgör störst andel av de allvarligt skadade trafikanterna. Den största andelen cykelolyckor är singelolyckor där vägrelaterade risker, som dåligt underhåll och olämplig vägutformning, ofta är en bidragande orsak. Genom en aktiv cykelpolitik kan vi bidra till att dessa risker undanröjs.

Regional cykelstrategi för Uppsala län syftar till att främja cyklingen i länet och har tre mål inför 2030: att fördubbla andelen kombinationsresor cykel-kollektivtrafik, öka cykeltrafikens färdmedelsandel med tio procentenheter samt att antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ska halveras. För att åstadkomma en förankrad och väl genomarbetad regional cykelstrategi har en serie workshops genomförts där aktörer, kommuner, intressenter bjöds in för att diskutera, förankra och arbeta fram den regionala cykelstrategins roll, mål, fokus och innehåll. Nu tar vi nästa steg – att genom samverkan med alla aktörer gå från ord till handling och utveckla cykelinfrastrukturen så att cykeln blir det självklara valet för en stor del av vårt transportbehov!

Jenny Lundström

Ordförande

Regionala utvecklingsnämnden

1. Bakgrund

Cykeln spelar en viktig roll i skapandet av ett hållbart transportsystem. Det är ett fordon som varken bidrar till ökade utsläpp eller buller. Cykling är till stora delar en lokal och regional företeelse men den utgör ofta en viktig del i hela resekedjan, antingen som början och/eller slut på en längre resa. Därför är det av stor vikt att det är lätt, säkert och tryggt att cykla till kollektivtrafiken, detta gör också att fler får bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken och på sätt kan det möjliggöra att det kollektiva resandet ökar.

När många länsinvånare väljer att cykla istället för att köra bil är det bra för folkhälsan. Det avlastar väginfrastrukturen, frigör mark i tätorter och förbättrar framkomligheten både för kollektivtrafiken på väg och för kvarvarande bilister. När det är lätt och tryggt att cykla till kollektivtrafiken gör det också att det kollektiva resandet ökar och att kollektivtrafiken når ut till fler.

Cykeln innebär också en stor frihet. Cykel som transportmedel är tillgänglig för i stort sett alla oavsett ålder, inkomst, bakgrund, utbildning eller kön. De platser som formas för att prioritera cyklister och gående blir ofta barnvänligare, mindre bullriga och renare.

Utvecklingen av nya typer av cyklar i form av bland annat lastcyklar och elcyklar kommer till viss del att förändra hur cykelresor görs i framtiden. Resorna kommer att kunna bli längre och med cykel kommer en rad olika transportuppgifter att kunna utföras. För att möta de framtida behoven kommer troligen högre krav på en funktionellt utformad och väl utbyggd cykelinfrastruktur att ställas. För att få fler att välja cykeln som transportmedel krävs att gamla föreställningar utmanas och att nya idéer prövas. En ökad cykelandel kommer exempelvis innebära en större efterfrågan på service, nya lösningar i cykelinfrastrukturen och andra kringtjänster kopplat till cykel. Detta kommer tydliggöra behovet av att bland annat stödja näringslivet för att utveckla nya tjänster, nya produkter och innovationer för cykeltrafiken. Region Uppsala är positiva att medverka till få fram nya innovationer inom mobilitetsfrågor. I den regionala utvecklingsstrategin finns skrivningar som styrker att regionen ska stärka förutsättningarna för innovationer.

I den *Regionala cykelstrategi för Uppsala län* synliggörs vilka strategiska satsningar och insatser som krävs för att stärka Uppsala län som en cykelregion, främja cykelkulturen och bli en plats där cykeln är det naturliga färdmedlet för kortare och medellånga resor och kombinationer med cykel-kollektivtrafik samt bil-cykel. Cykelstrategin kopplar an till uttalade målsättningar som finns i den regionala utvecklingsstrategin för Uppsala län som syftar till förbättrade möjligheter att välja kollektivtrafik, gång och cykel samt att transportsystemet ska bidra till bättre folkhälsa och klimat.

2. Syfte och avgränsning

Den regionala cykelstrategin ska vara vägledande och utgöra underlag för den framtida regionala infrastrukturplaneringen. Strategin ligger till grund för ett framtida cykelavsnitt i länstransportplanen. Den ska också säkerställa att effektiva investeringar i cykelinfrastruktur genomförs.

Strategin är en av grunderna för samverkan och samordning inom den regionala infrastrukturplaneringen. Den regionala cykelstrategin fokuserar på vardagsresor, men möjliggör även rekreations- och turismcykling som är av betydelse för besöksnäringen. Strategin ska vara till vägledning och stöd för länets kommuner och deras cykelplanering. Strategin är även underlag till Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket region öst för deras planering.

Cykelstrategin gäller för gång- och cykelväg längs med det regionala statliga vägnätet, dvs. statliga gång- och cykelvägar i Uppsala län. När det gäller gång- och cykelvägar längs det kommunala vägnätet kan kommunerna söka statlig medfinansiering via länstransportplanen.

3. Fördelar med ökat cyklande

Medborgare i Uppsala län har mycket att vinna på att investera i insatser för en ökad och säker cykling.

Bättre folkhälsa

Ökad färdmedelsandel för cykel leder till en förbättrad folkhälsa. De positiva effekterna består av förbättrad fysisk och psykisk hälsa, vilket är positiva samhällsvinster. Fysisk aktivitet är en av de största friskfaktorerna och ett effektivt sätt att kraftigt minska risken för en rad folksjukdomar. Att genom samhälls- och infrastrukturplanering i större utsträckning främja aktiv transport, såsom gång och cykling, innebär förbättrad folkhälsa. De negativa effekterna består av en ökad risk för cykelolyckor och ökad exponering för luftföroreningar.

Attraktivare miljöer

De områden som formas för att prioritera cyklister och gående blir ofta tillgängligare, mindre bullriga och får en bättre luftkvalitet. Cykeln tar betydligt mindre plats än en bil i städerna/tätorerna. Det blir platser där såväl det lokala näringslivets förutsättningar att växa stärks men även främjas folkhälsan och det frigörs ytor för attraktiva utemiljöer som medborgare kan använda för rekreation, spontanidrott, spontanmöten och lekplatser. Ett Uppsala län som i större utsträckning planeras för att främja cykel som färd sätt blir på så vis ett län där närheten till service kan öka och där fler goda livsmiljöer växer fram.

Cykling för rekreation och turism - näringslivsutveckling

Satsning på cykelturism möjliggör utveckling av det lokala näringslivet i form av att nya och gamla leder sammanflätas till en fungerande infrastruktur där nya upplevelsetjänster och service kan etableras. Den största ekonomiska effekten på intäktssidan som cykelturism medför är besökarens köp på resan för exempelvis boende, mat, cykelhyra och inträde till sevärdheter. Cykelturism, såväl fritids- och motionscykling, gynnas av längre distanser men alla behöver kortare etapper för att vara intressanta för flera målgrupper. En cykeldestination kännetecknas av längre distans med dagsetapper på 30-50 kilometer vars sträckor bjuder på varierade upplevelser och utbud. Prioriteringen bör främst bestå i att höja standard och förbättra trafiksäkerhet där det finns brister samt att bygga ihop befintliga och nya leder i turismcykelstråken. Det är viktigt att utgå från anslutningar till kollektivtrafiken när vi arbetar med att förbättra möjligheten för att öka rekreation- och turismcyklingen. Samverkan är viktig mellan kommunernas näringslivsföreträdare, intresseorganisationer och besöksnäringens aktörer för att optimera cykelturismens potential som en näringslivs- och tillväxtfråga.

Skapa nya förutsättningar för utveckling och innovationer

För att få fler att cykla krävs öppenhet för att ompröva gamla tankesätt och våga tänka nytt. Det krävs att man sätter sig in i målgruppens vardag för att verkligen förstå utmaningarna som hindrar utvecklingen. En cykelbar infrastruktur är en grundförutsättning men det är så mycket mer som ska fungera för att underlätta cyklistens vardag oavsett om syftet är arbets- och studiependling eller för rekreation och turism.

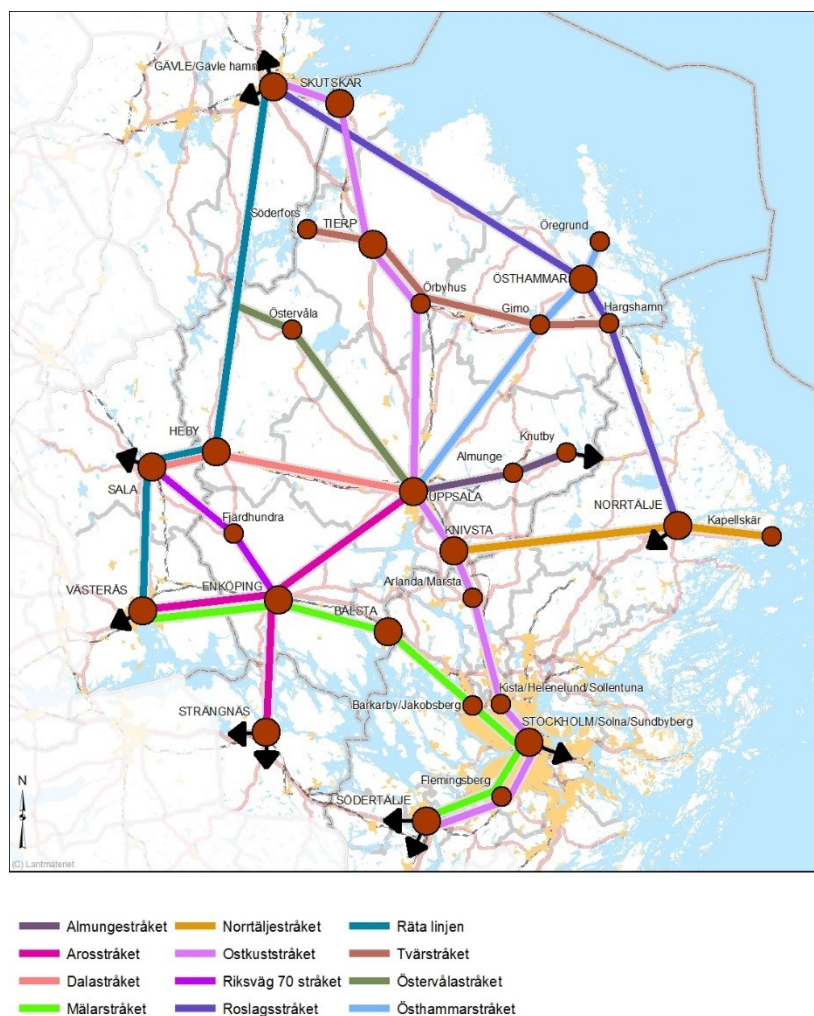
Strategin uppmuntrar alla att tänka till och tänka nytt kring dessa frågor. Speciellt uppmannas offentliga aktörer så som Region Uppsala att föregå med gott exempel. Ett exempel kan vara att implementera ett lånecykelsystem vid prioriterade bytespunkter som kopplar an till modern informationsteknologi för att lokalisera, boka och betala för

cykeln för att skapa gynnsamma förutsättningar för ett ökat cyklande i Uppsala län. Vid innovations- och utvecklingsprojekt är det viktigt att bygga in uppföljnings- och förbättringsmetoder som tar hänsyn till cyklistens förutsättningar eftersom detta leder till ständiga utvecklingsprocesser och nya innovationer inom området.

4. Förutsättningar i Uppsala län

Uppsala län består av en stor och ett antal mindre kommunhuvudorterna: Uppsala stad och Enköping, Bålsta, Knivsta, Heby, Tierp, Östhammar och Skutskär. Avstånden mellan orterna är oftast så långa att potentialen för vardagsresor på cykel mellan dem i nuläget är begränsad. Den pågående teknikutvecklingen med bl.a. en ökad användning av elcyklar ökar dock vardagscyklingens räckvidd och på sikt finns en möjlighet att skapa ett sammanhängande regionalt cykelvägnät.

Länet har en stor befolkning på en relativt liten koncentrerad yta och i hög grad är orterna lokaliserade längs stråken och södra del av länet. Uppsala län har också en bra grundstruktur för kollektivtrafik. Kartan nedan visar de befintliga stråken i Uppsala län.



Figur 1: Stråk i Uppsala län

Spridningen av befolkning till ett större antal orter gör att större delen av befolkningen har endera nära till en tågstation, busshållplats eller till sin slutmålspunkt som till exempel sin arbetsplats eller skola.

Hösten 2012 genomfördes en inventering av behovet av cykelvägar¹. Utgångspunkten var att binda ihop så gott som samtliga länets tätorter. I dialog med kommunerna valdes ytterligare några sträckor ut. Sammanlagt 106 sträckor med en total längd om knappt 900 kilometer inventerades. Syftet med behovsinventeringen var att utifrån olika faktorer sammanställa ett prioriteringsunderlag för tänkbara cykelvägar i hela länet utmed det statliga vägnätet. Med hjälp av prioriteringsunderlaget kunde objektens nytta jämföras med andra inom både den egna kommunen och mellan olika kommuner. Inventeringen utgjorde ett underlag inför länstransportplan för 2014–2025. Kartan nedan visar de befintliga och planerade gång- och cykelvägar i Uppsala län.



Figur 2: Befintliga och planerade gång- och cykelvägar längs statliga vägar i Uppsala län.

De befintliga gång- och cykelvägarna som kartan visar är gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet och informationen är hämtad från Nationella vägdata-basen (NVDB). De planerade gång- och cykelvägarna är beslutade av Region Uppsala att genomföras via länstransportplanen. Det pågår även ett arbete med att ta fram flera planerade gång- och cykelvägar i länet.

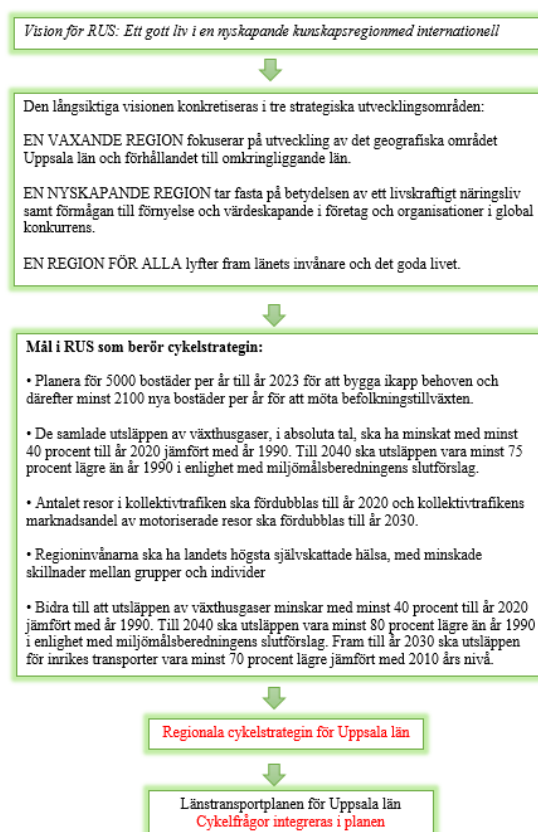
¹ [Länstransportplanen för Uppsala län 2014-2025, del 2](#)

Ansatsen med denna cykelstrategi är att först ta fram mål och strategier för var regionala gång- och cykelvägar ska anläggas. Nästa steg blir utifrån åtgärdsvalsstudier och prioriteringsprinciper att anlägga gång- och cykelvägar.

5. Cykelstrategins koppling till regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

Den regionala cykelstrategin tar sin utgångspunkt i de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen som tydligt pekar ut betydelsen av långsiktigt hållbara transportlösningar. Genom att skapa förutsättningar för en ökad och säker cykling kan trafikens negativa påverkan på miljön minska samtidigt som folkhälsan förbättras.

Målsättningar i den regionala utvecklingsstrategin för Uppsala län (RUS)² är att förbättra möjligheterna att välja kollektivtrafik, gång och cykel samt att transportsystemet ska bidra till bättre folkhälsa och minskad klimatpåverkan. Det finns tre mål i RUS som vägleder cykelstrategin och de presenteras i figuren nedan. Ett av insatsområdena i RUS är att främja resor på cykel genom att erbjuda en utbyggd infrastruktur för cykel. För att nå dit ska cykelvägarna vara säkra och koppla samman tätorter med omlandet. Hela-resan-perspektivet är centralt och därför är det viktigt att skapa goda förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.



Figur 3: Cykelstrategi ur ett regionalt utvecklingsperspektiv

² [Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län, 2017-04-10](#)

6. Framtidsbild

Framtidsbilden nedan är inriktning på arbetet med cykelfrågor och den är av en övergripande karaktär. Bilden ska beskriva hur cykelregionen Uppsala län ska utvecklas och upplevas fram till 2030. Framtidsbilden handlar om vad som ska uppnås, inte hur.

I Uppsala län är cykeln ett effektivt och mycket konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Vi har möjlighet att cykla året runt och under hela dygnet. Vi cyklar för att det är snabbt, säkert, enkelt och ekonomiskt. Det bidrar till vårt eget välbefinnande och till en bättre miljö för alla, oberoende av ålder

Cykeln är ett naturligt val för de flesta av våra korta och medellånga resor till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Vi använder gärna cykeln för inköp och många av oss cyklar även för rekreation och motion.

När vi väljer cykeln kommer vi alltid nära vårt mål och det är lätt att parkera på ett ordnat, tryggt och säkert sätt. Cykeln är alltid lätt att kombinera med andra färdssätt, som gång, kollektivtrafik och bil.

Det är inte bara antalet cyklister som ökar utan även typer av cykelfordon. Det möjliggör nya transport- och levnadsvillkor och ökar kraven som ställs på cykelinfrastrukturen. Vi planerar så att infrastrukturen är anpassad för olika cykeltyper vad gäller framförallt bredd på cykelvägfält och cykelparkeringens utformning.

För att fler ska välja att cykla behöver cykelns attraktivitet öka. Hur en person väljer att resa beror först och främst på individuella val och förutsättningar. Därefter har upplevelsen av den byggda miljön och den sociala miljön stor betydelse. Är upplevelsen att omgivningarna är cykelvänliga och att det finns en cykelkultur på orten eller i umgängeskretsen är sannolikheten stor att en person också cyklar.

7. Målstruktur

Målstrukturen för cykelstrategin är uppdelade i fyra olika nivåer; mål, strategier, insatsområde och indikatorer³.



Figur 4: Processbild över mål, strategier och insatsområde

³ Bilaga 1 – Processbild över mål, strategier och insatsområden

7.1. Mål

Cykeltrafiken behöver få en tydligare status och roll som eget färdmedel i planeringen och vid utformningen av det framtida transportsystemet. De flesta av våra resor är korta vardagsresor och där har cykeln många gånger en god potential att ersätta bilen – om förutsättningarna finns. Genom att göra det enklare, effektivare och säkrare att cykla samt att i ökad utsträckning se cykeln som komplement till kollektivtrafiken kan också arbetspendling möjliggöras över större avstånd. Cykelstrategin tar sin utgångspunkt i såväl nationella som regionala mål rörande transporter, miljö och folkhälsa år 2030.

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län har tre mål.

1. År 2030 ska andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik fördubblas jämfört med 2016
2. År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel öka med tio procentenheter jämfört med 2016
3. År 2030 ska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister halveras jämfört med 2017⁴

Det första målet utgår från hela-resan-perspektivet eftersom det är centralt och därför är det viktigt att skapa goda förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Andelen kombinationsresor är 19 procent år 2016 och den andelen ska fördubblas till 2030. Målet kommer att mätas och följas upp via Kollektivtrafiksbarometern⁵. Inom detta mål är det viktigt att insatserna ligger i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet⁶.

Det andra målet är öka cykeltrafikens färdmedelsandel med tio procentenheter jämfört med 2016. Färdmedelsandelen ska öka från 13 procent år 2016 till 23 procent år 2030. Målet kommer att mätas och följas upp via Kollektivtrafiksbarometern.

Det tredje målet är att halvera antalet omkomna och allvarligt cyklister i länet fram till 2030. Målet är att halvera antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister från 8 år 2016 till 4 år 2030. Målet kommer att mätas och följas upp via Strada⁷. Region Uppsala långsiktiga mål är att nå nollvisionen⁸.

⁴ Orsaken till att målen har olika basår är att Akademiska sjukhuset anslöts till Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) januari 2016. Viss eftersläpning förekommer i inrapporteringen, framförallt från sjukvården (t ex. ska journalanteckningar upprättas innan de rapporteras i Strada). Strada är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet.

⁵ <http://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/>, 2017-04-10

⁶ [Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län](#), 2017-04-07

⁷ <http://www.transportstyrelsen.se/strada>, 2017-03-30

⁸ [Nollvisionen](#) är visionen om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det är både ett etiskt förhållningssätt och en strategi för att forma den säkra vägtrafiken där ingen dödas eller skadas allvarligt. 2017-05-02

7.2. Strategier

Strategierna utgör viktiga vägval och prioriteringar som tillsammans ger bra förutsättningar för att uppnå målen och framtidsbilden.

Utgångspunkt för att nå framtidsbilden och målen är följande tre strategier:

1. Bytet mellan olika transportmedel i resan mellan start och mål upplevs snabb och effektiv ur ett hela-resan-perspektiv
2. Underlätta kommunal, mellankommunal och regional infrastrukturplanering
3. Bättre, mer och säkrare cykelinfrastruktur

7.3. Insatsområden, indikatorer och aktörer

Strategierna ligger i sin tur till grund för elva insatsområden som bedöms som särskilt viktiga för att nå målen. Arbetet med insatsområdena kommer att genomföras av olika aktörer inom länet och de berörda aktörerna beskrivs under varje insatsområde. Varje insatsområde har en eller flera indikatorer som kommer att följas upp årligen genom ett cykelbokslut. Region Uppsala kommer att ansvara för det årliga cykelbokslutet som kommer att ske i samarbete med Trafikverket, kommuner och berörda aktörer.

A. Förbättra cykelparkeringar kring prioriterade bytespunkter

För att öka attraktiviteten för cykling bör cykelparkeringarna placeras i så nära anslutning som möjligt till den buss eller det tåg som resan ska kombineras med. Det är även betydelsefullt hur cykelparkeringarna är utformade. Därför ska det finnas säkra, funktionella och attraktiva cykelparkeringar vid kollektivtrafikens prioriterade bytespunkter. Behovet av parkering varierar beroende på resenär, cykeltyp och hur lång tid cykeln ska stå parkerad. Oavsett bytespunkt behöver cykelparkeringarna vara rätt dimensionerade, ha en god underhållsstandard och vara trygga. Såväl sällancyklister som vanecyklister uttrycker en påtaglig oro för att cykeln ska bli stulen eller vandaliserad. Säkra cykelparkeringar är därmed en avgörande faktor för att det ska upplevas attraktivt och tryggt att cykla. Vid cykelvårdstationer finns det möjlighet ta hand om sin cykel. Det finns möjlighet att spola av cykeln med vatten, blåsa rent med tryckluft, mecka och pumpa däcken. Det finns även ett behov av att placera ut publika pumpar där medborgare kan pumpa till exempel cyklar, barnvagnar, rullatorer och rullstolar. Inom detta insatsområde är det viktigt att insatserna ligger i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet⁹.

Indikator

- Beläggningsinventering av cykelparkering.
- Antal cykelparkeringar
- Antal cykelparkeringar med tak
- Antal cykelparkeringar med låsmöjligheter
- Antal cykelparkeringar med låsmöjligheter för lastcyklar
- Antal cykelparkeringar med belysning
- Antal cykelgarage
- Antal publika pumpar
- Antal cykelvårdstationer

⁹ [Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län, 2017-04-07](#)

Aktörer

Region Uppsala, kommuner, markägare/fastighetsägare och Trafikverket region öst

B. Utöka kollektivtrafikens upptagningsområde genom satsningar på cykelinfrastruktur

Om målet att öka cyklandet i Uppsala län ska kunna realiserats är det viktigt att underlätta och stimulera kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Att underlätta kombinationsresor stärker och ökar attraktiviteten av såväl kollektivtrafiken som cykel. Enligt den nationella cykelstrategin finns det ett upptagningsområde för en bytespunkt inom två till tre kilometers cykelresa¹⁰. Region Uppsala vill öka benägenheten att kombinera cykel och kollektivtrafik därför behöver hela resan vara snabb, bekväm, smidig och trygg så att det är attraktivt att ta sig till och från bytespunkten. Det handlar också om att öka tillgängligheten och förbättra kopplingarna med cykel till kollektivtrafikens bytespunkter. När åtgärder genomförs vid hållplatser ska tillgängligheten för cyklister ses över så att det finns goda gång- och cykelförbindelser till och förbi hållplatserna. Det ska finnas goda möjligheter att parkera sin cykel vid hållplatser.

Indikator

- Antal km gång- och cykelväg som ansluter till kollektivtrafiken
- Antal nya cykellänkar till bytespunkter

Aktörer

Region Uppsala, kommuner, markägare/fastighetsägare och Trafikverket region öst.

C. Verka för att framtida tågupphandling möjliggör att fler cyklar kan tas med ombord på tågen

I och med att det på marknaden finns tåg som kan erbjuda fler cykelplatser utan att inkräkta på antalet tillgängliga sittplatser jämfört med nuvarande tåg är detta ett område som bör studeras vidare. Inte minst sedan S-tågen i Köpenhamn visar att det går att öka kollektivtrafikresandet genom en utformning av tåg som möjliggör cyklar ombord och att resenärerna tillåts att ta med cykeln gratis på tåget.

De nuvarande tågens kapacitet för cyklar gör det också svårt att vara säker på att det finns en möjlighet att få plats med cykeln. När nya tåg upphandlas av Region Uppsala bör det finnas en möjlighet att inreda dem på ett sådant sätt att fler cyklar får plats ombord.

Inom detta insatsområde är det viktigt att insatserna ligger i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet¹¹.

Indikator

- Bevaka hur frågan hanteras i strategier och handlingsplaner.

Aktör

Region Uppsala

¹⁰ [Nationella cykelstrategin](#), 2017-05-02

¹¹ [Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län](#), 2017-04-07

D. Förbättra möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafik

Om målet att öka cyklandet i länet ska kunna realiseras är det av stor vikt att underlätta och stimulera kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Kombinationen kollektivtrafik och cykel medför att länets besöksmål tillgängliggörs på ett nytt sätt vilket ger medför att besöksmål till exempel kan behöva över sina tjänster till cyklister.

En faktor som är avgörande för framgångsrika kombinationsresor är att i större utsträckning verka för och underlätta att ta med cykel i kollektivtrafiken. Att cykeln inte fritt får tas med på kollektivtrafiken har flera orsaker. Bland annat gör utformningen av tågen och vissa stationer samt den platsbrist som uppkommer, att det är svårt att erbjuda mer plats åt cykeln med nuvarande förutsättningar. Vad gäller regionbusstrafiken så behöver busschauffören gå av för att försäkra sig om att de cyklar som hängs fast utanpå bussen sitter säkert. Det tar extra tid och gör det svårare att hålla tiden.

En liten ihopfälld cykel får tas med på all kollektivtrafik i Uppsala län utan extra kostnad.

Inom detta insatsområde är det viktigt att insatserna ligger i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet¹².

Indikator

- Antalet sålda cykelbiljetter i kollektivtrafiken

Aktör

Region Uppsala

E. Stärk trafikslaget cykelns roll i samhällsplaneringen

Om cykeln ska bli det självklara valet för resor under en mil i Uppsala län behöver cyklandet öka i alla länets tätorter. Faktorer som snabbhet, bekvämlighet, smidighet och trygghet spelar stor roll för vilket färdmedel som väljs. Samhällsplanering behöver därför göra cykeln till det snabbaste, smidigaste och bekvämaste färdmedlet i och kring tätorten om fler ska välja cykeln. Trafikmiljön för cyklister behöver förbättras. Förutom att trafiksäkerheten behöver förbättras så behöver också trafikmiljön upplevas som tryggare av de som nyttjar den.

Indikator

- Antaget styrdokument där trafikslaget cykel finns med i planeringen.

Aktörer

Region Uppsala, kommuner, Länsstyrelsen Uppsala län, Trafikverket region öst, företagsföreningar och företag.

¹² [Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län](#), 2017-04-07

F. Säkerställ god tillgänglighet till data om det prioriterade huvudnätet för pendling med cykel

Kännedomen om cykeltrafiken är generellt sett låg i jämförelse med motoriserade fordon. Inrapporteringen av cykelvägar i Nationella vägdatan (NVDB)¹³ är inte fullständig och inrapporteringen om var det är lämpligt att cykla i blandtrafik med motorfordon bristfällig. Inte heller är cykelvägarnas standard alltid är känd.

Bristfälliga data gör att det är svårt att erbjuda bra cykelkartor i reseplanerare, vilket i sin tur riskerar att försämra upplevelsen av att cykla i Uppsala län. Utan bra data är det svårt att veta exakt var insatser bör göras för att förbättra trafikmiljön för cyklister och vilka platser som har lägre prioritet avseende förbättrad trafikmiljö. Viktigt är därför att säkerställa tillgång till kvalitetssäkrad data om cykelinfrastrukturen.

Indikator:

- Tillgång till kvalitetssäkrad data

Aktörer

Region Uppsala och Trafikverket region öst

G. Investera i regionala cykelvägar

Störst potential för att öka cyklingen finns i och omkring kommunhuvudorterna i regionen eftersom flest människor bor och är verksamma där. De regionala cykelvägarna löper vanligtvis utefter det statliga vägnätet. En viktig del för att de regionala cykelvägarna ska fungera effektivt är att de kommunala cykelvägarna ansluter på ett bra sätt och tvärtom. De kommunala cykelstrategierna och cykelplanerna är ett viktigt underlag för prioritering och genomförandet av åtgärder inom länstransportplanen. Det är viktigt att Region Uppsala tar till sig den lokala kompetens och information från kommunerna vid genomförandet av cykelstrategin. På sikt kommer investeringar i cykelvägar genomföras mellan orter i de prioriterade stråken för att stärka arbets- och studiependling.

Indikator

- Antal km planerad utbyggnad gång- och cykelvägar
- Antal km nybyggnation gång- och cykelvägar

Aktörer

Region Uppsala, berörda kommuner och Trafikverket region öst

¹³ <http://www.nvdb.se/>, 2017-05-02

H. Tydliggör transportslaget cykeln i länstransportplanen för ökad jämlikhet mellan transportslag

Cykelsatsningar ger positiva miljö- och hälsoeffekter och trots de positiva effekter som följer av förbättrade möjligheter att cykla är det en relativt liten del av finansieringen av ny infrastruktur som traditionellt sett gått till cykling. Cykeln har i många fall hanterats lite vid sidan av och inte alltid setts som ett eget transportslag likvärdigt bedömt som de andra.

Indikator

- Fördelning av ekonomiska medel i länsplanen mellan trafikslag.
- Informationsinsatser i samband med ny gång- och cykelväg.

Aktörer

Region Uppsala, kommuner och Trafikverket region öst.

I. Stärka cykling för rekreation och turism

Inledningsvis kommer fokus i utvecklingen av det regionala cykelvägnätet vara att investera i anslutning till tätorter där potentialen för ökad cykling för arbetspendling är störst. På vissa platser kan det dock finnas ett behov av att åtgärda så kallade ”felande länkar” för att binda samman tätorter med besöks- och rekreativsmål. Det gäller korta sträckor, upp till ett par kilometer, där ny cykelväg avsevärt kan förbättra de fysiska förutsättningarna för många cyklister. Eventuellt kan kommunal medfinansiering vara aktuellt för gång- och cykelvägar som främst har ett rekreativ- och turismssyfte. Förbättrade möjligheter att ta med cykel på kollektivtrafiken bidrar också till att öka tillgängligheten till länets besöksmål.

Indikator

- Antalet åtgärder som stärker viktiga målpunkter för näringen

Aktörer

Turistorganisationer, intresseorganisationer, privata näringslivet, Turist- och näringslivsenheter, destinationsbolag och Visit Uppland.

J. Åtgärda trafik- och säkerhetsproblem – öka trafiksäkerheten

Nollvisionen om antalet dödade och svårt skadade cyklister är utgångspunkten för strategin. För att minska antalet cykelolyckor men även för att minska oron att råka ut för en olycka krävs insatser för att förbättra säkerheten för cyklister. Det handlar om att åtgärda trafikfarliga miljöer och att skapa funktionell och säker cykelinfrastruktur. Den enskilt största orsaken till allvarliga singelolyckor bland cyklister är dålig drift och dåligt underhåll av cykelvägarna.

Indikator

- Antalet åtgärder som ökar trafiksäkerheten

Aktörer

Region Uppsala, kommuner och Trafikverket region öst.

K. Informationsinsatser för ökad hjälmanvändning

Kopplingen mellan vårdbehandlade cyklister och bristande användning av hjälm är tydlig. Därför vill Region Uppsala arbeta med olika insatser för ökad användning av cykelhjälm. Hjälmanvändning har en potential att minska antalet omkomna cyklister med 25 procent och att minska antalet allvarligt skadade cyklister med tio procent¹⁴. Graden av användning av cykelhjälm skiljer sig mellan kommunerna i länet.

Indikator

- Målgruppsanpassade informationsinsatser.

Aktörer

Kommuner, Trafikverket region öst och Region Uppsala.

Region Uppsala vill öka den frivilliga användningen av cykelhjälm. Forskning visar att det har störst möjlighet att nå framgång inom följande målgrupper¹⁵: pendlarcyklister, föräldrar, äldre, barn och tjänstecyklister, det vill säga medarbetare i kommuner, landsting/region och företag.

¹⁴ <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/vart-trafiksakerhetsarbete/skyltfonden/projekt/slutforda-projekt/ovrigt/ovrigt/okad-cykelhjalmsanvandning--cyklisters-drivkrafter-och-statens-styrmedel/> 2017-02-15

¹⁵ <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/vart-trafiksakerhetsarbete/skyltfonden/projekt/slutforda-projekt/ovrigt/ovrigt/okad-cykelhjalmsanvandning--cyklisters-drivkrafter-och-statens-styrmedel/> 2017-02-15

8. Genomförande

Beroende på syfte med genomförandet av cykelobjektet bör de berörda parterna tydliggöra ansvarsfördelningen sig mellan sig. Det är även viktigt att samverkansformer mellan Trafikverket, Region Uppsala, kommun, markägare/fastighetsägare och organisationer tydliggörs vid genomförande, drift och underhåll.

Hur blir en cykelväg till, och vem har ansvar för vad?

I Uppsala län finns många mil av vägar avsedda för trafikanter av alla slag.

Det finns tre olika typer av väglklasser: statliga vägar som Trafikverket ansvarar för, kommunala vägar som respektive kommun ansvarar för, samt enskilda vägar som har en eller flera privata ägare.

Statliga vägar

Trafikverket förvaltar det statliga vägnätet, de delas upp i två kategorier; dels vägar som är av nationellt intresse, i Uppsala län utgörs de av E4, E18, väg 56 och väg 70 och dels det övriga regionala vägnätet. Planeringen om vad som ska byggas på nationell nivå ansvarar Trafikverket för i en nationell infrastrukturplan, medan Region Uppsala har ansvar för prioritering av åtgärder på övriga statliga vägar i Uppsala län. Trafikverket har ansvaret att genomföra båda planerna vilket innebär en tät dialog med Region Uppsala för planering av genomförandet gällande framförallt länstransportplanen.

Varje mandatperiod tilldelar regeringen via den nationella planen Region Uppsala en viss summa pengar att investera i transportinfrastruktur på de statliga vägar som omfattas av länstransportplanen. Dessa pengar fördelas av regionfullmäktige genom länstransportplanen till olika åtgärder som är politiskt prioriterade i vårt län. Varje år antas en verksamhetsplan som pekar ut vad som ska genomföras eller påbörjas under kommande år. Det blir en slags uppdragslista till Trafikverket som efter beslut av politikerna genomför verksamhetsplanen.

Kommunala vägar

I varje kommun finns vissa vägar som ägs och underhålls av kommunen. Utmed dessa vägar är det kommunen som ansvarar för investering och projektering av cykelvägar. Kommunen kan i vissa fall söka stöd från Region Uppsala för att finansiera en viss sträcka. Detta kallas för statlig medfinansiering och ges under speciella förhållanden.

Enskilda vägar

Det kommer att finns möjlighet att söka statligt stöd för investering av cykelåtgärder längs enskilda vägar i Uppsala län.

Region Uppsala arbete

Region Uppsala ansvarar för att ta fram en länstransportplan. I länstransportplanen fördelas medel från staten till olika områden, bland dem cykelinfrastruktur.

Att arbeta med infrastruktur är ett sätt att främja ökad cykling. Det måste även framgå i den regionala och kommunala samhällsplaneringen att cykeln har en given roll i det hållbara samhället.

När en kommun söker statlig medfinansiering för en gång- och cykelväg utmed det kommunala vägnätet är det viktigt att även få en redogörelse för hur kommunen ska arbeta för att öka andelen cyklisterna på den tilltänkta sträckan. Att enbart bygga infrastruktur utan att aktivt arbeta för ökad användning av både ny och befintlig infrastruktur ger små eller inga samhällsvinster. Det är av stor vikt att säkerställa kommunens åtaganden när det gäller framtida underhållet av gång- och cykelvägar som har finansierats av statlig medfinansiering.

Trafikverkets arbete

Det är Trafikverkets ansvar att verkställa och genomföra de projekt som Region Uppsalas fleråriga verksamhetsplan pekar ut. Trafikverket sköter därmed frågor som samråd, markförhandlingar, projektering och anläggning av infrastrukturen utmed det statliga vägnätet enligt gällande riktlinjer och lagstiftning på området.

Kommunernas delaktighet

För att lyckas med cykelstrategin är viktigt att länets kommuner får möjlighet inkomma med inspel i arbetet med den årliga verksamhetsplanen för lästransportplanen. Tanken är att kommunerna ska inkomma med förslag på cykelobjekt/cykelåtgärder längs statliga väg som bedöms ha en kostnad under 25 miljoner kronor till verksamhetsplan varje år.

Kommunerna kan söka statligt medfinansiering för vissa cykelinfrastruktur- och kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet från länstransportplanens pott för Trafiksäkerhet och miljö samt potten för kollektivtrafikåtgärd. Potternas storlek bestäms av Region Uppsala och vad som medger medfinansiering bestäms av Trafikverket efter riktlinjerna i handbok¹⁶ för statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar.

Regeringen har beslutade att cykeln ska kunna vara en del av det så kallade stadsmiljöavtalen som främjar hållbara stadsmiljöer¹⁷. Kommuner och regioner får på så vis möjlighet att söka statliga medel för satsningar på cykelinfrastruktur.

Cykelutvecklingsplattform – ett nätverk för cykelaktörer

Region Uppsala kommer att samla kommunerna i länet och Trafikverket till en cykelutvecklingsplattform för att tillsammans i Uppsala län sprida och vidareutveckla de insatser och den kunskap som krävs för att lyckas med att få flera att cykla samt att utveckla arbetet med varje insatsområde.

¹⁶ https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/18542/Ineko.Product.RelatedFiles/2016_169_hantering_av_statlig_medfinansiering_till_regionala_kollektivtrafikanlaggningar.pdf, 2017-04-10

¹⁷ <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Finansieringsmetoder/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/> 2017-05-02

9. Prioriteringsprinciper

Att på kort sikt bygga cykelväg längs de sträckor som har definierats att ingå i det regionala cykelvägnätet är inte möjligt på grund av de ekonomiska ramarna som finns i den regionala länstransportplanen. Av den anledningen måste prioriteringar göras. Prioriteringsprinciperna har tagits fram baserat på de förutsättningar och potentialer som i dagsläget finns i Uppsala län. Förutsättningar och potentialen för ökad cykling är där många bor, arbetar eller där flera andra målpunkter finns. Flest resor görs för att nå arbete, skola, inköp, men även resor till fritidsaktiviteter utgör en betydande andel. Satsningar som främjar en ökad och säker cykling för vardagsresor i anslutning till tätorter, i eller mellan närliggande tätorter för att nå arbete, skola eller allmän service prioriteras. I kombination med kollektivtrafiken kan cyklingen bli en del av en längre vardagsresa och förbättrade tillgänglighet för cykel till busshållplatser och kollektivtrafiknoder prioriteras.

Insatser för förbättringar av rekreations- och turismcykling har en lägre prioritet än de för vardagsresor. Bland cykelturistlederna är de sträckor där både turism och vardagscykling gynnas prioriterade. Turistcykellederna skapar förutsättningar för cykelturism, men infrastrukturperspektivet är bara en liten del i ett större besöksnäringssperspektiv. På längre distanser finns potential för fritids- och motionscykling samt cykelturism. Prioriteringen bör främst bestå i att höja standard och förbättra trafiksäkerhet där det finns brister samt att bygga ut felande länkar i stråken. Samverkan är viktig mellan kommunernas näringslivsföreträdare, turistorganisationer och besöksnäring för att se cykelturism som en näringslivsfråga. Det finns även möjlighet att söka medel för cykelleder för turism via landsbygdsprogrammet.

Den regionala cykelstrategi för Uppsala län kommer att beslutas av Region Uppsala under hösten 2017. Den ger inriktningen för vilka åtgärder som bör finansieras via länstransportplanen. Ett regionalt cykelvägnät omfattas dels av länkar som binder ihop viktiga start- och målpunkter via kollektivtrafiknätet, dels också fysiska gång- och cykellänkar som binder ihop tätorter i vissa fall.

De åtgärder som är en del av det regionala cykelvägnätet finansieras till 100 procent av länsplanen. Det kan även gälla åtgärder längs enskilt vägnät. Därutöver finns behov av gång- och cykelvägar längs statlig väg som är av mer lokal funktion. Förslaget innebär att länstransportplanen finansierar dessa med 40 procent och aktuell kommun med 60 procent. Avvägningen av procentsatsen består av att å ena sidan utgöra ett incitament till byggande av gång- och cykelvägar, och å andra sidan inte ta fokus och medel från länstransportplanens uppgift att bygga ut ett regionalt cykelvägnät som kan bidra till länsplanens övergripande målsättning om ökade andelar hållbara resor, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång.

9.1. Prioriteringsprinciperna för att rangordna objekt utmed statligt vägnät

Eftersom behoven av gång- och cykelvägar sannolikt är större än de medel som avsätts i länstransportplanen kommer prioritering av gång- och cykelvägsobjekt att behöva göras. Det kommer att ske efter genomförda åtgärdsvalsstudier och följer de principer som redovisas i nedan.

I första hand är cykelåtgärder med fokus på vardagsresor prioriterat:

- Öka tillgängligheten för arbets- och studiependling med cykel
- Koppla cykelnätet till kollektivtrafikens prioriterade bytespunkter
- Öka säker tillgänglighet till skola med cykel
- Öka förutsättningarna för att nå allmän service/fritidsaktiviteter med cykel
- Förbättra cykelparkeringar vid prioriterade bytespunkter
- Konkurrenskraft mot bilen (restidskvot, cykelandel)

I andra hand stöds cykelåtgärder för rekreation och turism:

- Utveckla cykelinfrastrukturen för rekreation och turism med koppling till stråken¹⁸ i Uppsala län
- Felande länkar där potentialen för ökad turist- eller besöksmål längs stråken i Uppsala län

9.2. Prioriteringsprinciperna för gång- och cykelvägar inom statliga vägnätet som medfinansieras av kommuner

- Trafiksäkerhetsbehov
 - Årsdygnstrafik
 - Hastighetsbegränsning
 - Vägbredd
- Efterfrågan – befolkningsunderlag
- Målgrupp
 1. Skolbarn
 2. Arbetspendling
 3. Fritid och rekreation

För att regional hänsyn ska kunna tas delas befolkningsunderlaget in i intervaller.

¹⁸ Bilaga 2 – stråk i Uppsala län.

Kartan visar vilka stråk i Uppsala län som är prioriterade för åtgärder inom cykel och kombinationsresor cykel och kollektivtrafik. Åtgärderna kan vara länkar som binder ihop viktiga start- och målpunkter via kollektivtrafiken, felande länkar till prioriterade bytespunkter, cykelparkeringar, pumpar och fysiska gång- och cykelvägar. I vissa fall kan åtgärderna bindas ihop så att dessa bildar en sammanhängande gång- och cykelväg mellan orter. Fokus på investeringarna kommer nästan uteslutande vara inom de prioriterade stråken som framgår av kartan.



- | | | |
|----------------|--------------------|------------------|
| Almungestråket | Mälärstråket | Östervälästråket |
| Arosstråket | Ostkuststråket | Östhammarstråket |
| Dalastråket | Riksväg 70 stråket | |

Figur 5: Prioriterade stråk för åtgärder inom cykel och kombinationsresor (kollektivtrafik och cykel)

10. Uppföljning

Hur arbetet inom målen och insatsområdena fortlöper kommer att följas upp i ett regionalt cykelbokslut som kommer genomföras kontinuerligt av Region Uppsala. Det har varit viktigt att säkerställa att målen kan mätas och följas upp. Uppföljningen av mål ett och två kommer att ske med hjälp av data från kollektivtrafikbarometern. Mål tre kommer att följas upp via strada.

Med cykelbokslutet blir det lättare att göra de satsningar som krävs för att utveckla Uppsala län som cykelregion. Uppföljning är en viktig del för att säkerställa att investeringar görs enligt prioriteringarna och att de leder till att uppfylla mål.

Uppföljning av arbetet ska göras enligt nedan:

- *Verksamhetsuppföljning* av indikatorer kan t.ex. vara kostnadsfördelning mellan prioriterade områden. Verksamhetsuppföljningen är relativt lätt att genomföra, men garanterar inte att målet uppfylls.
- *Kvalitetsuppföljning* visar om målen med cykelstrategin uppfylls, det vill säga om förutsättningar för ökad och säker cykling förbättras. Indikatorerna ska svara mot förbättringen av funktionen av cykelinvesteringarna, till exempel antal cykelparkeringar med tak och låsmöjligheter.
- *Effektuppföljning* handlar om det som är det yttersta syftet: att cyklingen ökar och blir säkrare. Indikatorer att följa upp är till exempel andel och antal cykelresor eller antal rapporterade cykelolyckor. Efterfrågan är ofta svår att följa upp, dels på grund av svårigheter med insamling av information, dels för att det är svårt att knyta utfallet till konkreta insatser som gjorts.

Cykelstrategin ska revideras/aktualiseras i samband med framtagande av ny länstransportplan, det vill säga vart fjärde år. De kartor som finns uppdateras i takt med fortlöpandearbete, lämpligast i samband med de årliga inriktningsbesluten för genomförande av länstransportplanen. Arbetet med att genomföra den regionala cykelstrategin ska följas upp kontinuerligt i samband med länstransportsplanens uppföljning.

11. Källförteckning

Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

Länstransportplanen för Uppsala län 2014-2025, del 1 och del 2

Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län

Internet

1. Hantering av statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet, Trafikverket,
https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/18542/Ineko.Product.RelatedFiles/2016_169_hantering_av_statlig_medfinansiering_till_regionala_kollektivtrafikanlaggningar.pdf, 2017-04-10
2. Nationella cykelstrategin
http://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf 2017-05-02
3. Nationell vägdatabas, <http://www.nvdb.se/sv> 2017-05-02
4. Nollvisionen
<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/Tillsammans-for-Nollvisionen/> 2017-05-02
5. Statsmiljöavtal
<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Finansieringsmetoder/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/> 2017-05-02
6. Strada, Transportstyrelsen
<http://www.transportstyrelsen.se/strada>, 2017-03-30
7. Ökad cykelhjälm användning – cyklister drivkrafter och statens styrmedel
<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/vart-trafiksakerhetsarbete/skyltfonden/projekt/slutforda-projekt/ovrigt/ovrigt/okad-cykelhjalmsanvandning--cyklister-drivkrafter-och-statens-styrmedel/> 2017-02-15