

Handläggare  
Kihlberg Jenny

Datum  
2011-01-18

Diarienummer  
KSN-2010-0297

Kommunstyrelsen

## **Motion av Lars O Ericsson (C) om effektivare trafiksystem i Uppsala kommun**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att besvara motionen med föredragningen i ärendet.

### **Ärendet**

Lars O Ericsson (C) har i motion, väckt den 26 april 2010, yrkat att kommunfullmäktige

- Under perioden 2011-2014 upprättar minst en pilotcykelled, förslag Gottsunda Centrum-Svamptorget/Västertorg – Stadsskogen – UAS – centrum
- Under perioden 2011 – 2014 bygger den strategiska cykelbana, mellan Bodarna och Lurbo. Ny sträckning cirka 0,5 km. Därefter rustas befintliga vägar och banor så att Vreta/Bodarna förbinds med Gottsunda centrum. Cykelsträckan blir cirka tre kilometer istället för sex.

Motionen återges i **bilaga 1**

### *Remissbehandling*

Ärendet har remissbehandlats. Remissvar har lämnats av gatu- och trafiknämnden (**bilaga 2**) och byggnadsnämnden (**bilaga 3**).

Gatu- och trafiknämnden instämmer i stora delar med de i motionen framförda synpunkterna och arbetar därför kontinuerligt med förbättringar i linje med dessa. Nämnden anser dock att vissa delar av motionens yrkanden svårligen är genomförbara med tanke på gällande trafiklagstiftning, väghållarförhållanden, markförhållanden och de resurser gatu- och trafiknämnden har till förfogande.

Byggnadsnämnden anser att frågan i första hand ligger inom gatu- och trafiknämndens ansvarsområde. Byggnadsnämnden har dock inga invändningar mot ett inrättande av cykelleder av den typ som beskrivs i motionen. Byggnadsnämnden har även ansvar för tillsyn och tillståndsprövning inom de kommunala naturreservaten. Om en cykelled innebär stora ingrepp i naturreservatet bör tillstånd sökas för åtgärderna

#### *Föredragningen*

Cykeln är ett mycket effektivt, miljövänligt och hälsosamt transportmedel och stor del av de boende och verksamma i Uppsala har ett rimligt avstånd till stadskärnan. Färdmedelsfördelningen visar också på en hög andel cyklister och potentialen är stor.

I översiktsplanen som antogs i juni 2010 beskrivs en strategi för trafikplaneringen som går ut på att trafiken och gatusystemet anpassas till stadens liv med bibehållna möjligheter att nå olika målpunkter dock med olika grad av framkomlighet. Vidare står det att kommunen aktivt ska arbeta med att göra cykelnätet i staden attraktivt, tryggt och trafiksäkert, t.ex. utforma cykelvägar med bättre åtskillnad mellan gående och cyklister. Det finns även en karta över befintliga och framtida cykelstråk.

Det finns däremot inte markerat någon slags gradering eller prioritering mellan cykelstråken, vilket skulle kunna utvecklas. Begreppet cykelled skulle behöva studeras så att trafikregler följs och att de kan tydliggöras i drift och underhållsplaner. Redan i dag prioriterar gatu- och trafiknämnden bl.a. vinterväghållningen.

Vad gäller den i motionen föreslagna strategiska cykelbanan mellan Bodarna och Lurbo ligger sträckningen på mark som kommunen inte förfogar över. Vid en eventuell exploatering av området kan frågan komma att lösas. Väg 597 ligger under statligt väghållaransvar vilket medför diskussioner med Trafikverket och regionförbundet. Kommunen har inte tidigare lyft denna sträcka i de samtal som förts om önskvärda sträckningar för cykelvägar under statligt väghållaransvar, men kan ta med det i det fortsatta arbetet.

Frågorna i motionärens förslag inryms i grunduppdraget för gatu- och trafikkontoret som har att kontinuerligt förbättra kommunens cykelnät enligt Översiktsplan 2010. I det ligger även att förbättra cykelvägars anslutning till hållplatser och skapa cykelparkeringar m.m. För cykelvägar utanför staden finns det en Regional cykelplan där prioritering mellan olika cykelvägsprojekt sker.

#### *Ekonomiska konsekvenser*

Inte aktuellt med föreliggande förslag till beslut

Kommunledningskontoret

Kenneth Holmstedt  
stadsdirektör

|                        |            |
|------------------------|------------|
| UPPSALA KOMMUNSTYRELSE |            |
| Ink.                   | 2010-04-27 |
| KSN-2010-0297          |            |
| 70                     | 1          |

## Effektivare trafiksystem i Uppsala kommun.

### Motion till kommunfullmäktige

#### Bakgrund

Det är numera tydligt att mänskligheten på det medellånga perspektivet står inför stora förändringar i klimatet och sannolikt inför kraftiga energiprishöjningar. Det verkar sannolikt att klimatförändringarna kommer att hanteras på ett sätt som minskar tillgången på drivmedel, förmodligen genom ekonomiska styrmedel.

Vi ser framför oss ett ständigt och kraftigt ökande vårdbehov i Sverige. Kostnaderna för denna vård blir stora och kan naturligtvis delvis hanteras genom åtgärder i vården. Samtidigt vet vi att daglig motion är en av grundförutsättningarna för god hälsa. God hälsa innebär dels mindre vårdkostnader, men också högre produktivitet.

Samtidigt ökar intresset för den centrala staden. Allt fler vill göra allt mer inne i Uppsala. Nybildade familjer blir kvar i stadskärnan, tillfälliga eller återkommande marknader utvecklas. Vi ser allt fler uteserveringar och det offentliga rummet längs Fyrisån lockar mycket folk. Det medför att konkurrensen om utrymmet ökar.

Den kommun som kan hantera dessa storskaliga förändringar på ett bra sätt, kommer att ha avgörande konkurrensfördelar. Vad det gäller persontransport, så är det uppenbart att vi behöver få ned mängden använd energi (i synnerhet fossil energi) per personkilometer. Vi hushålla mycket noga med, och rättvist fördela den yta som används för de olika transportslagen.

Det goda trafiksystemet, som kan vidmakthålla Uppsalas starka ekonomi måste alltså på ganska kort sikt kraftigt driva mot lösningar som dels är väsentligt energisnålare, oberoende av fossila bränslen, samtidigt gynnar folkhälsan och är snålare med yta.

#### **Vi vill satsa på cyklingen!**

På sträckor mellan en och sju kilometer är cykeln för de flesta mycket effektiv som transportmedel. På sträckor mellan en och fyra km närmast oslagbar. Den ger vardagsmotion, och om färdvägen går på rätt ställe, rekreation och möjligen natur- och skönhetsupplevelser.

Potentialen är mycket stor. Vi har ett nät av cykelbanor i centrala staden, och det finns många planskilda korsningar som gör cyklingen säker. Däremot saknas många funktioner som skulle underlätta betydligt. T ex är underhållet av cykelvägarna bristfälligt, skyltningen mot relevanta färdmål närmast obefintlig och många cykelvägar går i bullriga och smutsiga bilmiljöer. Cykelvägar som går på trottoaren längs större vägar upplevs inte som säkra av barn och deras föräldrar. På några ställen saknas ganska korta cykelvägar, som skulle förbättra betydligt för cyklingen.

På sikt behöver vi bygga en stad där vi får en mer lokal ekonomi, som gör det möjligt eller till och med önskvärt att i större omfattning använda cykeln. Det skulle göra alla stadsdelar mer levande. Den stadsnära landsbygden skulle kunna anslutas till stadens cykelleder och de yttre handelscentra därmed få ett större upptagningsområde. Fler skulle kunna driva små eller medelstora företag nära hemmet.

Därför vill Centerpartiet i Uppsala prioritera utvecklingen av ett nät med cykelleder, en slags cykelns motsvarighet till bussarnas stomlinjer och biltrafikens huvudleder.

#### **Cykelleder**

En cykelled är ett planerat huvudstråk för cykeltrafik, som binder samman mål som är intressanta på

skalan en till fem km. Till dessa mål hör torg och handelscentrum, större arbetsplatser, vård- och serviceinrättningar, lek- och sportplatser, universitet och andra skolor. En cykelled kan dras på dedikerade cykelbanor, men även på lugna gator, genom parker och i undantagsfall jämte större biler. Tanken med cykellederna är alltså att i första hand identifiera utvecklingsbara stråk som använder anläggningar som finns redan nu. Men genom att höja ledens kvalitet, görs den så attraktiv att cyklingen blir ett betydligt vanligare färdssätt.

En cykelled ska t ex

- Vara säker. Längs en cykelled är cykeln det prioriterade trafikslaget. När cykelleden korsar bil- eller busstrafik, så har cykelleden normalt företräde.
- Ge ett säkert intryck. Cykelleden ska vara väl belyst. Sly och annat ska hållas undan så att man har god uppsikt över omgivningen.
- Vara väl skyltad. Skyltarna ska vara täta och ge upplysning om riktning och avstånd till väsentliga cykelmål.
- Underhållas mycket väl. Cyklar är känsligare för snö och sand. Cykellederna ska tillhöra de högst prioriterade vägytorna, framför allt vintertid.
- Normalt dras så att den inte drabbas av buller och störningar från buss- och biltrafik.

För att cykellederna ska fungera bra behöver vi bygga nya cykelbanor på några strategiska ställen. Med hjälp av dessa cykelbanor kortas cykelvägen av väsentligt. Därmed blir cykeln attraktiv för många fler. Vi anser att när cykelsträckan med hjälp av en ny cykelbana kortas av med mer än två kilometer, eller tidsbesparingen innebär att man kommer under 15 minuters cykelväg, så är den nya cykelbanan att se som strategisk.

### **Centerpartiet i Uppsala vill prioritera cykeltrafiken**

Med bakgrund i ovanstående yrkar därför Centerpartiet i Uppsala att Uppsala Kommun

- under perioden 2011-2014 upprättar minst en pilotcykelled. Vi föreslår följande sträckning:
  - Gottsunda Centrum – Svamptorget/Västertorg – Stadsskogen – UAS – Centrum
- under perioden 2011 – 2014 bygger följande strategiska cykelbana:
  - Mellan Bodarna och Lurbo. Ny sträckning cirka 0,5 km. Därefter rustas befintliga vägar och banor så att Vreta/Bodarna därmed förbinds med Gottsunda Centrum. Cykelsträckan blir cirka tre km istället för sex.

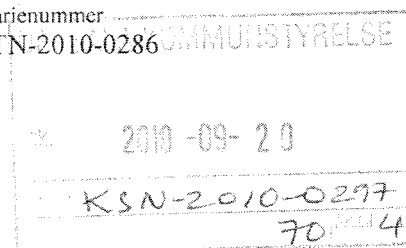
Uppsala 100426

Lars O. Ericsson (Lars O. Ericsson c)

Handläggare  
Åkerlund Christer

Datum  
2010-09-02

Diarienummer  
GTN-2010-0286



Kommunstyrelsen

## Yttrande över motion från Lars O. Ericsson (C) om effektivare trafiksystem i Uppsala kommun, KSN-2010-0297

### Sammanfattning

Lars O Ericsson (C) yrkar i en motion att Uppsala kommun under perioden 2011 – 2014 upprättar minst en pilotcykelled med sträckningen Gottsunda centrum – Svamptorget/Västertorg - Stadsskogen – Akademiska sjukhuset – centrum.

Ericsson yrkar också att det under perioden 2011 – 2014 byggs en strategisk cykelbana mellan Bodarna och Lurbo, cirka 0,5 kilometer. Befintliga vägar och banor rustas så att Vreta/Bodarna därmed förbinds med Gottsunda centrum. Dessa åtgärder, enligt motionen, kortar cykelsträckan från cirka 6 kilometer till 3 kilometer.

Enligt Ericsson ska en cykelled till exempel vara säker och prioriterad när den korsar bil- eller busstrafik. En cykelled ska vara väl belyst, sly och annat ska hållas undan så att god sikt ges. Den ska vara väl skyltad med vägvisningstavlor som sitter tätt med upplysning om riktning och avstånd till väsentliga cykelmål. En cykelled ska underhållas mycket väl med högsta prioritet, framför allt vintertid, och normalt dras så den inte drabbas av buller och störningar från buss- och biltrafik.

Gatu- och trafikinämnden instämmer i stora delar med de i motionen framförda synpunkterna och arbetar därför kontinuerligt med förbättringar i linje med dessa. Nämnden anser dock att vissa delar av motionens yrkanden svårigen är genomförbara med tanke på gällande trafiklagstiftning, väghållarförhållanden, markförhållanden och de resurser gatu- och trafikinämnden har till förfogande.

### Yttrande

Lars O Ericsson (C) yrkar i en motion att Uppsala kommun under perioden 2011 – 2014 upprättar minst en pilotcykelled med sträckningen Gottsunda centrum – Svamptorget/Västertorg - Stadsskogen – Akademiska sjukhuset – centrum.

Ericsson yrkar också att det under perioden 2011 – 2014 byggs en strategisk cykelbana mellan Bodarna och Lurbo, cirka 0,5 kilometer. Befintliga vägar och banor rustas så att Vreta/Bodarna därmed förbinds med Gottsunda centrum. Dessa åtgärder, enligt motionen, kortar cykelsträckan från cirka 6 kilometer till 3 kilometer.

Enligt Ericsson ska en cykelled, till exempel, vara säker och prioriterad när den korsar en gata med bil- eller busstrafik. En cykelled ska vara väl belyst, sly och annat ska hållas undan så att god sikt ges. Den ska vara väl skyltad med vägvisningstavlor som sitter tätt med upplysning om riktning och avstånd till väsentliga cykelmål. En cykelled ska underhållas mycket väl med högsta prioritet, framför allt vintertid, och normalt dras så den inte drabbas av buller och störningar från buss- och biltrafik.

Gatu- och trafiknämnden anser det generellt viktigt att på olika sätt främja cykeltrafiken genom att anlägga funktionella och attraktiva cykelbanor. Av de resurser nämnden har haft till sitt förfogande för cykelåtgärder har ungefär hälften satsats på att bygga ut cykelnätet. Den andra hälften har satsats på att förbättra befintliga gång- och cykelbanor som ofta varit av låg standard: Gatukorsningar byggs om på olika sätt för att öka cyklisternas trafiksäkerhet, smala banor breddas så att gående och cyklister kan skiljas åt med en vit linje, busshållplatser byggs om radikalt så att på- och avstigningsytan kan fredas från cykeltrafik.

Att anlägga nya cykelbanor fristående från befintligt gatunät är oftast inte möjligt. Bland annat beroende på att fastighetsmark svårigen kan tas i anspråk för att anlägga en ny cykelbana. Inom kommunens väghållningsområde är det därför, i de flesta fallen, endast möjligt att anlägga cykelbanor utmed det allmänna gatunätet. Det bör även poängteras att cyklister oftast föredrar att cykla på cykelbanor som går utmed gator med tanke på den sociala tryggheten, särskilt vid mörker.

Den i motionen föreslagna strategiska cykelbanan mellan Bodarna och Lurbo ligger på mark som kommunen inte förfogar över. Vid en eventuell exploatering av området kan frågan om cykelbana på sträckan komma att lösas. Väg 597 ligger under statligt väghållaransvar vilket medför att kommunen inte har mandat att anlägga någon cykelbana mellan Lurbo ridskola och Lurbo bro fram till befintlig cykelbana utmed Vårdsätravägen.

### Trafikregler vid cykelbanor som korsar en gata

I trafikförordningen (SFS 1998:1276) sägs, bland annat, att en cyklist har väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när cyklisten kommer in på en väg från en cykelbana. Enligt gatu- och trafiknämndens uppfattning bör det inte införas lokala trafikföreskrifter om väjningsplikt för biltrafiken mot cykeltrafiken på en korsande cykelöverfart. En sådan reglering skulle avvika från de nationella grundbestämmelserna i trafikförordningen vilket inte kan anses vara lämpligt och skulle troligen orsaka oklarheter för trafikanterna med sämre trafiksäkerhet som följd.

Däremot har en bilförare, enligt bestämmelserna i trafikförordningen, väjningsplikt mot en cyklist som passerar en bevakad (trafiksignal) cykelöverfart på rätt sätt. Bilföraren har även väjningsplikt mot en cyklist efter att bilföraren svängt i en bevakad korsning. Vid en obevakad (ingen trafiksignal) cykelöverfart ska en bilförare som närmar sig överfarten anpassa sin hastighet så att det inte uppstår fara för en cyklist som är ute på cykelöverfarten. En bilförare som kör ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning och sedan passerar en obevakad cykelöverfart ska köra med låg hastighet och lämna cyklisten som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten tillfälle att passera.

#### Belysning och sly

Gatu- och trafiknämnden instämmer med motionen att cykelbanor ska ha god belysning och att växtlighet och andra siktskymmande föremål, till exempel plank, inte ska finnas utmed en cykelbana på platser där goda siktförhållanden är av stor vikt. Siktskymmande växtlighet ligger dock oftast på parkmark för vilken fritids- och naturkontoret ansvarar.

#### Vägvisning för cykel

Gatu- och trafiknämnden anser att vägvisningen för cykeltrafiken generellt sett bör bli bättre inom hela Uppsala tätort, i första hand där kommunen är väghållare. Under sommaren 2010 genomförs därför en inventering av befintlig cykelvägvisning som grund för ett fortsatt arbete med detta.

#### Drift av cykelbanor

Vinterväghållningen är uppdelad i ett stort antal distrikt, som var för sig har upphandlats på entreprenad. Standarden på vinterväghållningen har fastlagts av gatu- och trafiknämnden. Insatserna bestäms av gatans eller gång- och cykelbanans funktion. Gång- och cykelbanor samt bussgator prioriteras. Det betyder att mindre gator och bostadsgator blir färdiga sist. Alla gator och vägar ska vara åtgärdade efter åtta timmar, prioriterade cykelbanor halkbekämpas och snöröjs inom fyra timmar enligt gällande avtal. Under hösten 2010 kommer vintersandupptagningen att upphandlas med liknade krav på prioritering som vinterväghållningen.

#### Övriga cykelåtgärder

Det pågår en översyn av trafiksignalkorsningar där det finns separata cykelöverfarter med signaler. Syftet med arbetet är att förbättra tillgängligheten för cykeltrafiken genom att minska väntetiden vid signalen för cyklisten. Översynen ska också klargöra behovet av att komplettera med ytterligare cykelsignallyktor på platser där bilföraren idag inte kan se att cyklisten ges grön signal.

Gatu- och trafiknämnden



Anders Westerlind  
Ordförande



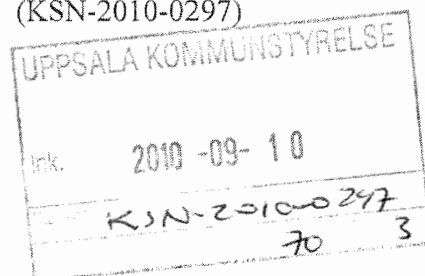
Tom Karlsson  
Chef för gatu- och trafikkontoret

Handläggare  
Anneli Sundin

Datum  
2010-08-26

Diarienummer  
2010/30036-1  
(KSN-2010-0297)

Kommunstyrelsen



## Remiss: Motion om effektivare trafiksystem i Uppsala kommun

### Bakgrund

Kommunstyrelsen hemställer om yttrande i rubricerat ärende. Centerpartiet har genom Lars O. Ericsson lämnat en motion till kommunfullmäktige med förslaget att prioritera utvecklingen av ett nät med cykelleder, en slags cykelns motsvarighet till bussarnas stomlinjer och biltrafikens huvudleder. Lars O. Ericsson föreslår även att en "pilotcykelled" genomförs under perioden 2011-2014.

### Yttrande

Byggnadsnämnden anser att frågan i första hand ligger inom Gatu- och trafiknämndens ansvarsområde. Byggnadsnämnden har dock inga invändningar mot ett inrättande av cykelleder av den typ som beskrivs i motionen och yttrar sig endast inom ramen för sina ansvarsområden.

Inrättande av cykelleder på mark som är detaljplanlagd för allmän plats, såsom gatumark, torg, park, natur och skydd, kan vanligtvis göras inom ramen för befintliga planbestämmelser. I undantagsfall kan detaljplaner rymma bestämmelser om markens utformning som inte är förenliga med cykelleder av det slag som föreslås i motionen. Det kan till exempel vara krav på trädplaneringar i ett visst läge. I så fall måste detaljplanen ändras eller ersättas med en ny.

Byggnadsnämnden har även ansvar för tillsyn och tillståndsprövning inom de kommunala naturreservaten. Om en cykelled innebär stora ingrepp i naturreservatet bör tillstånd sökas för åtgärderna.



Liv Hahne  
ordförande



Bengt Andrén  
stadsbyggnadsdirektör

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum

2010-08-26

Sida

3

§ 244

Diariennr: 2010/30036-1

**Remiss; motion om effektivare trafiksystem i Uppsala kommun****Beslut**

Byggnadsnämnden antar upprättad förslagsskrivelse och överlämnar densamma till kommunstyrelsen.

**Sammanfattning**

Byggnadsnämnden anser att frågan i första hand ligger inom gatu- och trafiknämndens ansvarsområde. Byggnadsnämnden har dock inga invändningar mot ett inrättande av cykelleder av den typ som beskrivs i motionen och yttrar sig endast inom ramen för sina ansvarsområden.

Byggnadsnämnden har även ansvar för tillsyn och tillståndsprövning inom de kommunala naturreservaten. Om en cykelled innebär stora ingrepp i naturreservatet bör tillstånd sökas för åtgärderna.

**Beslutsunderlag**

Remiss från kommunstyrelsen

Tjänsteskrivelse

**Beslutsgång**

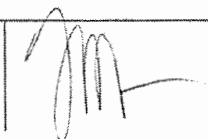
Arbetsutskottet tillstyrker förslagsskrivelsen.

**Expedieras till:**

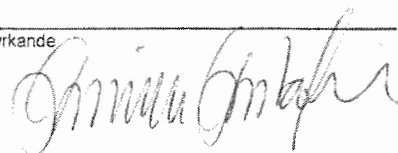
Kommunstyrelsen

Akten

Justerandens sign.



Utdragsbestyrkande



## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

2010-08-26

1

|                      |                           |              |      |
|----------------------|---------------------------|--------------|------|
| Plats och tid        | KS-salen kl 14.30 – 16.00 |              |      |
| Beslutande           | Liv Hahne                 | ordförande   | (M)  |
|                      | Monica Östman             | v ordförande | (S)  |
|                      | Johnny Jansson            | ledamot      | (M)  |
|                      | Rolf Kroon                | ”-           | (M)  |
|                      | Malin Sjöberg Högrell     | ”-           | (FP) |
|                      | Rigmor Stenmark           | ”-           | (C)  |
|                      | Ingemar Virsén            | ”-           | (KD) |
|                      | Jimmy Mattsson            | ”-           | (S)  |
|                      | Kia Solid                 | ”-           | (S)  |
| Närvarande ersättare | Maria Nordengren          | ersättare    | (M)  |
|                      | Kent Söderlund            | ”-           | (M)  |
|                      | Sture Blomgren            | ”- Tjänstgör | (FP) |
|                      | Curt Malmenstedt          | ”-           | (C)  |
|                      | Emma Wallrup              | ”- Tjänstgör | (V)  |

Övriga deltagande: Bengt Andrén, stadsbyggnadsdirektör, Maria Arvola, bitr. kontorschef, Ulla-Britt Wickström, planchef, Christina Gortcheva, bygglovchef, Anneli Sundin, Torsten Livion, planarkitekter, Dan Thunman, utredare, Brita Christiansen, bygglovarkitekt och Andreas Thoor, bygglovhandläggare.

Tjänstemännen deltar som föredragande i respektive ärenden.

Utses att justera Jimmy Mattsson

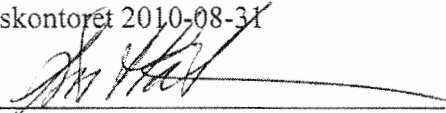
Justeringens

plats och tid

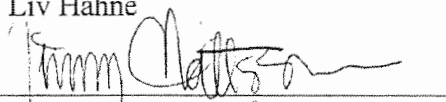
Stadsbyggnadskontoret 2010-08-31

Paragrafer: 242- 275

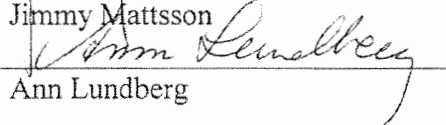
Ordförande

  
Liv Hahne

Justerare

  
Jimmy Mattsson

Sekreterare

  
Ann Lundberg

## ANSLAG / BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ

Byggnadsnämnden

Sammanträdesdatum

2010-08-26

Datum för  
anslags uppsättande

2010-09-01

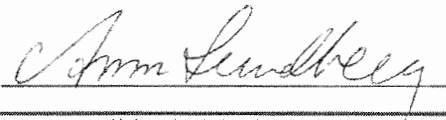
Datum för  
anslags nedtagande

2010-09-23

Förvaringsplats  
för protokollet

Stadsbyggnadskontoret, stadshuset vån 4

Underskrift



Utdragsbestyrkande