

Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik

2017-11-22

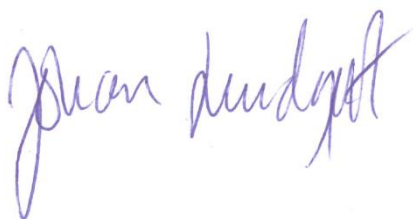
Innehållsförteckning

Förord.....	4
Sammanfattning	5
Begreppsförklaring.....	6
Inledning.....	7
Potential för ökat cyklande.....	8
Cykling inom Uppsala tätort	8
Regional cykling	9
Åtgärdsområden	10
Trygghet och säkerhet	10
Rätt separering mellan cyklister och motorfordon	10
Drift och underhåll samt beläggning	11
Uppsala kommuns felanmälan	11
Cykling vid vägarbeten	11
Cykelanpassade korsningspunkter.....	12
Barn och ungdomars resor.....	12
Öka upplevd trygghet	13
Framkomlighet	13
Fler nya cykelvägar för ett sammanhängande och gent cykelnät.....	13
Krav på bredder och utformning	14
Tydligare separering mellan gående och cyklister	14
Prioriterade cykelstråk.....	14
Cykelanpassade trafiksignaler.....	15
Vinterväghållning.....	15
Cykelkultur.....	16
Samverkan med arbetsgivare och intresseorganisationer	16
Nya Uppsalabor	16
Barn och ungdomar och unga vuxna	17
Vintercykling.....	17
Uppsala kommun som arbetsgivare.....	17
Olika typer av cyklar	18
Insatser för en säkrare cykelanvändning	18
Bekvämlighet och tillgänglighet	18
Cykelparkering	18
Cykelvägvisning.....	19

Intermodala resor.....	19
Hyr- och låncykelsystem	19
Service för cyklister.....	19
Uppföljning	20
Referenser.....	21
Vetenskapliga artiklar:	21
Strategiska dokument och rapporter.....	21
Bilaga 1	22
Bilaga 2	23

Förord

Denna handlingsplan lägger grunden för det fortsatta arbetet med att öka andelen cykelresor i Uppsala kommun. De insatser och åtgärder som föreslås i handlingsplanen ska användas inom såväl kommunens strategiska som detaljerade planering vid byggnation, drift och underhåll samt arbete med mobilitetsfrågor. Allt arbete med cykelplanering i Uppsala kommun ska ha en tydlig koppling till handlingsplanen. I nya cykelrelaterade projekt ska handlingsplanen beaktas och det bör framgå vilka delar av handlingsplanen som är relevanta för olika typer av projekt. I första hand är handlingsplanen riktad till gatu- och samhällsmiljönämndens ansvarsområde men är också ett stöd till andra förvaltningar och bolag i kommunen.



Johan Lundqvist (MP), ordförande gatu- samhällsmiljönämnden

Sammanfattning

Denna handlingsplan är ett viktigt verktyg för att nå Uppsala kommuns högt ställda mål i skapandet av en hållbar framtid. En målsättning är att andelen cyklister i Uppsala ska öka, vilket ligger i linje med kommunens ambitioner om en långsiktigt hållbar utveckling enligt *Översiktsplan 2016*. En stor del av alla resor som görs är kortare än fem kilometer och i tätorten finns många målpunkter samlade inom ett förhållandevis litet område. Möjligheterna att ytterligare öka andelen cykelresor i såväl kommunen som i Uppsala tätort är goda. I denna handlingsplan fastslås att arbetet med cykelåtgärder ska bedrivas inom fyra insatsområden vilka är baserade på *Cykelpolicy för Uppsala kommun* samt *Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun*.

Denna handlingsplan ligger till grund för prioriteringar i årlig verksamhetsplanering där avvägning mot andra mål och uppdrag behöver balanseras mot målsättningar i denna plan.

Insatsområdena är:

1. Trygghet och säkerhet

Det ska vara tryggt och säkert att cykla i Uppsala. För cyklister finns flera faktorer som påverkar upplevd och reell trygghet och säkerhet, bland annat den omgivande motortrafikens hastigheter, brister i samspel mellan trafikanter, regelefterlevnad i trafiken, dålig sikt, med mera. Åtgärder ska inriktas på att skapa en trafikmiljö där oskyddade trafikanters säkerhet och trygghet är högt prioriterade. Drift- och underhållsåtgärder har en god förebyggande effekt på singelolyckor.

2. Framkomlighet

Tillgängligheten och framkomligheten för cyklister ska vara god och målpunkter ska knytas samman med ett sammanhängande cykelnät. Vid planering ska hänsyn alltid tas till restid för cykel jämfört med andra färdmedel.

3. Cykelkultur

En god cykelkultur skapas tillsammans i dialog med medborgare. Cykelkultur handlar dels om att få fler att cykla dels om att fler ska cykla rätt. God cykelkultur skapas bland annat genom att fysiska satsningar kombineras med andra mobilitetsåtgärder. Mobility management, dvs. beteende- eller attitydpåverkansåtgärder, kan till exempel innebära olika typer av insatser som uppmuntrar till ökad cykling. Mobility management ska utgöra en integrerad del av arbetet med cykeltrafik. God cykelkultur innebär även ett bra samspel i trafiken mellan cyklister och övriga trafikanter.

4. Bekvämlighet och tillgänglighet

Det ska vara bekvämt och upplevas som attraktivt att cykla i Uppsala. Vägstandarden för cykling möjliggör cykling året om. Alla delar av cykelresan ska beaktas – från information och vägvisning till drift och underhåll av vägbanan samt parkeringsmöjligheter. Hela resan ska fungera och även gå att kombinera med kollektivtrafik.

Begreppsförklaring

- **Cykelpassage**

En plats som används av cyklande eller förare av moped klass 2 för att korsa gatan. Generellt har cyklister väjningsplikt mot fordon på körbanan. Förare av fordon på körbanan ska dock anpassa hastigheten för att undvika fara för cyklister. En förare som kör ut ur en cirkulationsplats eller efter att ha svängt i en korsning och sedan kommer fram till en cykelpassage ska ge cyklande tillfälle att passera. Cykelpassager benämndes tidigare som cykelöverfarter, men efter en lagändring 2014 finns det nu två typer av överfarter, nämligen cykelöverfart och cykelpassage.

- **Cykelöverfart**

En plats som används av cyklande eller förare av moped klass 2 för att korsa gatan och som anges med vägmarkering och vägmärke. En cykelöverfart regleras med lokala trafikföreskrifter. Vid en cykelöverfart har fordon på körbanan väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass 2. Samtliga trafikanter har att visa hänsyn mot varandra och att anpassa sin hastighet efter förhållandena.

- **Gångfartsområde**

Inom ett gångfartsområde gäller att fordon vistas där på gåendes villkor. Fordons hastighet får inte överstiga gångfart och fordon har väjningsplikt mot gående.

- **Cykelbox**

Yta före stopplinjen i en signalreglerad korsning som reserverats för cyklister. Cykelboxen ger cyklister möjlighet att vänta på grönt ljus framför motorfordonstrafiken. Cykelbox ökar cyklisternas synlighet och minskar olycksrisken i korsningspunkter med blandtrafik.

- **Intermodala resor**

Resor med flera transportmedel som kombineras på en och samma resa, exempelvis cykel och buss.

- **Mobility management**

Mobility management är ett samlingsbegrepp för beteende- och attitydpåverkanåtgärder som främjar resor med hållbara transportslag. Bilanvändningen kan minskas med mjuka åtgärder som information, kommunikation och kampanjer, organisation av tjänster och koordination av olika partners. En åtgärd kan vara exempelvis en testresenärkampanj där ett antal personer får testa olika alternativa färd sätt till bil under en period. ”Mjuka” åtgärder förbättrar ofta effektiviteten av ”hårda” åtgärder inom trafiken, såsom infrastruktursatsningar, serviceutbud, med mera.

- **Nudging**

Nudging innebär att på olika sätt påverka människors beteende genom att arrangera valsituationer som leder till att det blir lätt att göra mer hållbara val i vardagssituationer. Nudging är ett sätt att utan tvång eller lockelser ”knuffa” människor mot ett önskvärt val. Det kan exempelvis handla om att få individer att stanna upp och tänka igenom sina annars rutinmässiga val, eller olika sätt att presentera information för att uppnå större beteendeförändringar i olika sammanhang.

- **Cykelrevision**

En cykelrevision är en utvärdering av kommunens cykelarbete i syfte att ge kommunen en bild av nuläget, identifiera problemområden och ge förslag på förbättringar.

Inledning

Översiktsplan 2016 pekar ut ett konkret mål att andelen resor till fots, cykel och kollektivtrafik tillsammans ska utgöra minst 75 procent av resandet inom Uppsala tätort år 2050. För cykeltrafik gäller enligt denna handlingsplan att cykeltrafikens andel ska utgöra minst 40 procent av resandet i Uppsala tätort och 35 procent sammantaget i hela kommunen till 2030. Denna handlingsplan ska i enlighet med Översiktsplan 2016 utgöra grunden för utveckling av cykelnätet och tillhörande funktioner. Att välja cykeln framför bilen har positiva effekter både på samhällsnivå och för individen. Samhällsnyttan ligger i mindre utsläpp, renare luft, mindre trängsel i stadsrummet och lägre bullernivåer. Att cykla ger även positiva effekter för individen när det gäller hälsa och privatekonomi.

Uppsala kommuns mål är att bli Sveriges bästa cykelstad 2018, ett beslut som togs 2016. För att kunna nå detta mål gjordes under 2015–2016 ett förarbete med ett flertal undersökningar i syfte att definiera vad målet faktiskt innebär samt vilka konkreta åtgärder som krävs för att nå målet. Det resulterade i totalt 57 åtgärder som samlats i den så kallade 57-listan. Dessa åtgärder finns inarbetade i denna handlingsplan.

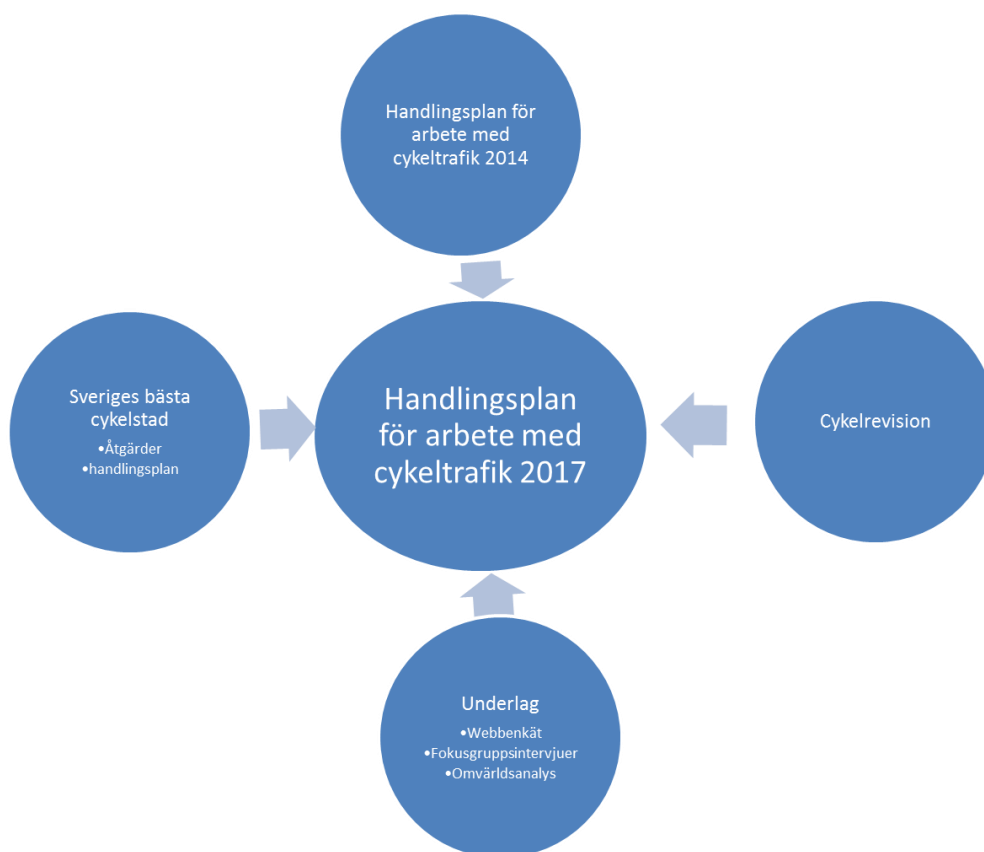
Det utförliga förarbetet har bidragit till en god verklighetsförankring, då kommunens medborgare har uttryckt sina åsikter om vad som krävs för att Uppsala ska bli Sveriges bästa cykelstad. En extern remiss av denna handlingsplan har därför inte genomförts då åsikter från allmänheten togs i beaktning i ett tidigt skede i arbetsprocessen med förarbetet. Analysen, resultatet samt åtgärderna från förarbetet ligger till grund för denna handlingsplan, som är en reviderad version av Handlingsplan 2014. Handlingsplanen tar även hänsyn till resultatet i cykelrevisionen, Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun, cykelpolicy samt andra viktiga strategiska dokument av betydelse för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun. I figur 1 återfinns en bild av vilka processer som ligger till grund för den nya handlingsplanen.

En sammanfattning av cykelrevisionen återfinns i Bilaga 1. En sammanfattning av de styrdokument som har betydelse för arbetet med cykeltrafik i Uppsala återfinns i Bilaga 2.

I och med målet att Uppsala ska bli Sveriges bästa cykelstad så har ambitionsnivån höjts sedan den förra handlingsplanen antogs. Målet med denna handlingsplan är att den höga ambitionsnivån ska säkras även på lång sikt.

Parallellt med att denna handlingsplan tagits fram pågår inom Uppsala kommun ett arbete med att ta fram en övergripande trafikstrategi som omfattar samtliga trafikslag. Detta kan påverka revidering av denna handlingsplan, eftersom den ska integreras i den övergripande planeringen. Oberoende av detta bör handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik revideras inom fem år.

I den årliga verksamhetsplaneringen konkretiseras denna handlingsplan i åtgärder och där görs även avvägning mot andra prioriterade mål.



Figur 1. Arbetsprocessen som ligger till grund för handlingsplanen.

Potential för ökat cyklande

Cykling inom Uppsala tätort

Uppsala kommun har en väletablerad och djupt rotad cykelkultur som växer ytterligare i takt med de satsningar som kommunen genomför. I Uppsala tätort finns många målpunkter samlade inom relativt korta avstånd, vilket gör cykeln till ett lämpligt färdmedel. Trots det görs många bilresor inom Uppsala tätort som är kortare än fem kilometer vilket är det avstånd som tidigare generellt anses rimligt att cykla, och bland annat därför finns det potential att ytterligare öka cykelanvändningen i Uppsala. I och med förekomsten av allt fler elcyklar och andra snabba cyklar har cykelns räckvidd generellt sett utvidgats till minst 10 km. Ser man till koldioxidutsläppen är det för dessa kortare resor man vinner mest på att ställa bilen. Det finns också potential att öka andelen transporter med lastcyklar vilket bland annat också minskar koldioxidutsläppen. Majoriteten av Uppsala kommuns invånare (cirka 150 000 av totalt 210 000 invånare i hela kommunen¹) bor i Uppsala tätort. Investeringar i tätortens cykelnät ger alltså stor effekt och stärker möjligheterna att cykla för en stor andel invånare. Att landskapet är flackt bidrar till att det är bekvämt att cykla i Uppsala.

Översiktsplan 2016 pekar ut att stadens redan väl utbyggda cykelnät ska fortsätta utvecklas för att underlätta en ökande andel resor med cykel.

¹ Översiktsplan, 2016

Regional cykling

För att öka den regionala cyklingen i kommunen, bör alla tätorter inom ett rimligt cykelavstånd från Uppsala tätort kopplas samman. Med regional cykling menas för detta dokument cykling mellan kransorter men inom kommunens gränser. Översiktsplan 2016 pekar ut ett antal regionala cykelstråk på landsbygden som länkar samman tätorter, hållplatser och målpunkter med Uppsala tätort, se Figur 3. Dessa stråk ska utvecklas i samarbete med Region Uppsala och Trafikverket.

För att investeringar i regionalt cykelnät ska vara samhällsekonomiskt lönsamt bör prioritering av nya stråk utgå ifrån resandeunderlag. Bälinge, Ramstalund, Danmarks by, Gunsta, Lövstalöt, Björklinge, Skölsta, Almunge, Storvreta, Vreta-Ytternäs och Vänge är exempel på tätorter med potential att öka resandet med cykel. Dessa tätorter har sammanlagt cirka 20 000 invånare, varav cirka 6 500 i Storvreta. Det finns god potential att öka resandet med cykel i dessa tätorter, mellan dessa tätorter samt mellan dessa tätorter och Uppsala centrum, och med god cykelinfrastruktur kan de kopplas samman med det befintliga cykelnätet på ett tydligt sätt.

Det är även viktigt att förbättra möjligheterna att cykla i och mellan de mindre tätorterna där tillgängligheten till lokala målpunkter såsom skolor, butiker och kollektivtrafik hållplatser är viktig. I de fall det redan finns cykelvägar som knyter samman tätorterna är det viktigt att dessa underhålls på ett bra sätt vad gäller exempelvis beläggning och vinterväghållning. Det kan även i vissa fall handla om att förbättra standarden utifrån cykelvägarnas bredd eller tillgång till belysning.

Ett ytterligare sätt att öka den regionala cyklingen är att underlätta för intermodala resor, främst för kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik. Det finns också möjligheter att öka den regionala pendlingen genom att på olika sätt uppmuntra fler att cykla med elcykel.



Figur 2. Utpikade framtida cykelstråk på landsbygden. Källa: Översiktsplan 2016

Åtgärdsområden

Målet är att få fler att cykla och att få dem som redan cyklar att välja cykeln i än större utsträckning. För att få så god effekt som möjligt av projekt och åtgärd görs initialt en målgruppsanalys i syfte att undersöka vilka åtgärdsstrategier som lämpar sig bäst. Målgruppsanalysen underlättar även för uppföljning av projekt och åtgärder. De åtgärder som genomförs ska kommuniceras med invånarna i flera olika kanaler som en integrerad del i arbetet. Genom att kommunicera genomförda åtgärder stärks cykelkulturen och de satsningar som görs marknadsförs och uppmärksammas.

De åtgärdsområden som identifierats som viktiga att arbeta med är

- trygghet och säkerhet
- framkomlighet
- cykelkultur
- bekvämlighet och tillgänglighet.

Ett förtydligande av prioriteringsordningen inom varje kapitel ska återspeglas i verksamhetsplanen och införas i relation till den budget som tilldelas. Prioritering inom varje område ska ta hänsyn till kostnad, effekt, genomförbarhet samt samhällsekonomisk kostnad och vinst.

Trygghet och säkerhet

Ökad trygghet och säkerhet påverkar cyklandet attraktivitet, inte bara för vana cyklister utan påverkar även chansen att fler ska välja cykeln som färdmedel². Hastigheterna från den omgivande motortrafiken är bland annat en viktig aspekt för att öka säkerheten och tryggheten för cyklister. Det är även viktigt att separera alla trafikslag för att öka trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten, framförallt för ovana cyklister och i relation till gångtrafikanter.

För att öka den upplevda tryggheten måste inte bara trafiksäkerhet vägas in, utan även exempelvis den upplevda risken att drabbas av överfall. Viktiga åtgärder för ökad upplevd trygghet är exempelvis belysning längs cykelnätet och att växtlighet inte skymmer sikt, vilket även är viktigt för den reella säkerheten. För att uppnå målet med ökad trygghet och säkerhet krävs ett bra förebyggande arbete som bland annat inkluderar underhållsåtgärder.

Mål för ökad trygghet och säkerhet inom Uppsala kommuns vägnät:

- Ingen ska omkomma i trafiken.
- Antalet svårt skadade i trafiken ska minska.
- Den upplevda tryggheten ska öka.
- Antalet singelolyckor ska minska.

Åtgärder för att nå målen:

Rätt separering mellan cyklister och motorfordon

För att öka säkerheten för cyklister bör motordriven trafik och cykeltrafik separeras vid gator där högsta tillåtna hastighet överskrider 30 km/h, vid särskilt höga trafikflöden och/eller där det är en hög andel tung trafik. Eftersom hastigheterna är högre utanför tätorterna och trafiksäkerheten och otryggheten därmed lägre, bör den regionala cyklingen prioriteras. Typ av separering bestäms utefter trafikflöden och hastigheter enligt nedanstående.

² Horton, et al. (2013); Dill, J & Carr, T. (2003)

Uppsala kommun bör

- anlägga cykelvägar på gator i cykelnätet där beslutad hastighet överstiger 30 km/h
- anlägga cykelvägar på gator med högt fordonsflöde (3 000 fordon/dag) och/eller där antalet tunga fordon är stort oavsett hastighet
- anlägga cykelfält på gator i cykelnätet där motordrivna fordons skyltade hastighet överstiger 30 km/h och där det är fysiskt omöjligt att anlägga cykelbana, dock inte på gator där den skyltade hastigheten överstiger 40 km/h
- utveckla samarbetet med Trafikverket för ökad prioritet av cykeltrafik utanför kommunens väghållningsområde
- vid cykelöverfarter, särskilt utsatta platser och sträckor utforma cykelvägar så att cyklisters närvaro uppmärksammas och tydliggörs för andra trafikanter. Exempelvis genom avvikande beläggning, förbättrad belysning, med mera
- i så stor utsträckning som möjligt anlägga enkelriktade cykelbanor på båda sidor av berörd körbana för motorfordonstrafik.

Drift och underhåll samt beläggning

För att minska antalet singelolyckor är drift och underhåll viktigt och brister i beläggningen är en vanlig orsak till singelolyckor. För att uppnå god kvalitet ska planering av drift och underhåll ske redan i planeringsskedet för infrastrukturprojekt. För bästa effekt ska planering av drift och underhåll ske utefter kunskap om faktorer för olyckor samt uppföljning av olycksstatistik. De ökade ambitionerna för drift och underhåll i denna handlingsplan kräver ökad vaksamhet på kostnader och det behöver beaktas i verksamhetsplaneringen.

Uppsala kommun ska

- kontinuerligt inventera och åtgärda större sprickor och gropar i cykelnätet
- planera asfaltering av cykelvägar utifrån beläggninginventering
- åtgärda kantstenar som utifrån en samlad bedömning anses utgöra en faktor till minskad säkerhet och framkomlighet vid cykelpassager utmed cykelnätet
- där det anses möjligt och lämpligt asfaltera cykelvägar som idag har grusbeläggning
- säkerställa att sopning av bland annat grus, gräs och löv sker kontinuerligt enligt fastställda skötselplaner
- åtgärda siktproblem utmed cykelnätet.

Uppsala kommuns felanmälan

För att bland annat säkerställa ett tryggt och säkert cykelnät krävs en fungerande felanmälan med återkoppling och insatstid som står i proportion till åtgärden. Applikationen som idag finns för felanmälan bör i framtiden kopplas till kommunens arbete med geografiska informationssystem (GIS) för smidig hantering för såväl cyklister som mottagare.

Uppsala kommun ska

- se över möjligheterna till att vid behov och utifrån klassificering av cykelstråkets prioritet åtgärda brister punktvis till skillnad från åtgärder som åtgärdas mer sammanhängande
- säkerställa att inkomna felanmälningar bidrar till ett kontinuerligt förbättringsarbete
- säkerställa att felanmälan för trafikfarliga brister har prioriterad insatstid.

Cykling vid vägarbeten

Vid behov av omledning av trafik, på grund av vägarbeten eller andra händelser, ska cykeltrafiken ges hög prioritet och med minimal förlängning av resvägen. Detta behöver säkras redan vid planering av

avstängningar. Omledning av cykelvägar ska skyltas tydligt och hålla en god kvalitet med jämnt underlag.

Uppsala kommun ska

- ta fram tydliga riktlinjer för hur cyklister ska hanteras vid vägarbeten och tillfälliga avstängningar
- ta fram rutiner för kontroll som säkerställer att riktlinjer för vägarbeten efterföljs.

Cykelanpassade korsningspunkter

I korsningspunkter där cykeltrafik och motordriven trafik möts ska åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerheten. Detta kan göras genom flera tillvägagångssätt beroende på vad som är fysiskt möjligt.

Uppsala kommun ska

- införa cykelöverfarter utmed i första hand snabbcykelleder och huvudcykelstråk där det anses möjligt och lämpligt utifrån bland annat forskning och omvärldsbevakning kring effekter och konsekvenser
- informera trafikanter om regler vid cykelöverfarter för en säkrare trafikmiljö
- utforma trafikmiljön vid samtliga cykelöverfarter på ett sätt som medför att den motordrivna trafikens hastigheter inte överstiger 30 km/h
- utforma trafikmiljön vid cykelpassager som ligger intill övergångsställen på ett sätt som medför att hastigheterna hos motordrivna fordon inte överstiger 30 km/h
- införa cykelboxar vid de signalreglerade korsningar där det finns behov och utrymme samt att åtgärden anses öka trafiksäkerheten
- förbättra sikten vid samtliga korsningspunkter på ett sätt som gör att cyklister synliggörs.

Barn och ungdomars resor

För att öka säkerheten runt skolor och förskolor, samt andra platser där barn och ungdomar ofta rör sig, ska trafikmiljön kring dessa platser vara trafiksäker vilket kommunen kan underlätta för där kommunen inte är markägare. Det kan handla om bland annat hämta- och lämna platser vid skolor. För att ytterligare öka trafiksäkerheten ska överfarter och passager utmed skolvägar vara hastighetssäkrade till 30 km/h. Konceptet säkra skolvägar ingår i kommunens löpande verksamhet som också innehåller mobility management-åtgärder som syftar till att minska andel och antal bilresor till och från skolan och fritidsaktiviteter. Genom att underlätta för barn och ungdomar att röra sig fritt i kommunen bidrar denna handlingsplan till artiklarna 2 och 3 i barnkonventionen om barnets rätt att inte diskrimineras och principen om barnets bästa i främsta rummet.³ Målen i detta kapitel bör även bidra även till att uppfylla lokala och nationella jämställdhetsmål.

Uppsala kommun ska

- medverka till att skapa trafiksäkrare miljöer runt skolor, idrottsplatser, och andra miljöer där barn och ungdomar ofta rör sig genom att underlätta för dessa att utforma och förbättra trafiksituationen runt dessa platser
- säkerställa att hastighetsäkning till 30 km/h vid passager utmed skolvägar ges prioritering
- underlätta för skolor att genomföra cykelundervisning med fokus på trafikregler.

³ Barnkonventionen, 1989

Öka upplevd trygghet

För att öka den upplevda tryggheten ska belysningen vara god och effektiv längs cykelnätet. Med hjälp av ny teknik kan insatserna även bidra till klimatsmarta lösningar. Utformning av gröna ytor och vegetationsridåer samt underhåll av dessa påverkar hur trygg en friliggande cykelbana kan upplevas. Det är också viktigt att cykeltunnlar upplevs trygga och att sikten kring dessa är god.

Uppsala kommun ska

- förbättra belysningen med fler ljuskällor utmed cykelnätet där det finns behov och utrymme och där åtgärden anses öka trafiksäkerheten
- förbättra belysningen vid specifika platser, exempelvis vid cykelparkeringsplatser
- byta ljuskällor utmed cykelnätet för en mer effektiv och mer miljövänlig belysning
- prioritera att trasig belysning åtgärdas
- säkerställa en fortsatt god standard i samtliga cykeltunnlar utifrån preciserade krav
- arbeta för att upplevd trygghet alltid beaktas vid planering av cykelinfrastrukturen.

Framkomlighet

Eftersom cyklister är mer känsliga för avstånd och omvägar än bilister⁴ ska cykelnätet vara framkomligt, gent, finmaskigt och sammanhängande för att öka cykelns attraktivitet jämfört med motordrivna fordon. Åtgärder som leder till kortare avstånd och restid för cyklister jämfört med andra färdmedel leder till ökad andel cykelresor. Cykelnätet ska utformas så att cykeln uppfattas som ett snabbare färdmedel i jämförelse med ett nyttjande av bilen. För att öka framkomligheten i cykelnätet ska befintligt cykelnät rustas upp och förbättras vid behov. Nya cykelvägar ska även byggas för att komplettera det befintliga cykelnätet.

Mål för framkomlighet:

- Restiden för cykel jämfört med bil ska minska.
- Framkomligheten ska öka genom ett förbättrat och gent cykelnät.

Dessa mål ska uppfyllas genom åtgärder inom nedanstående områden:

Fler nya cykelvägar för ett sammanhängande och gent cykelnät

För en ökad finmaskighet ska saknade länkar i cykelnätet minskas genom kompletteringar. Nya cykelvägar ska komplettera befintligt cykelnät genom att dessa planeras utifrån ett stråkperspektiv där cykeltrafik prioriteras över biltrafik. I Uppsala tätorts centrala delar är det svårare att komplettera enligt ett stråkperspektiv, därför ges undantag från stråkperspektivet där det inte är möjligt och där fotgängare har prioritet enligt innerstadsstrategin.

I syfte att även förbättra möjligheterna för längre cykelpendling utanför tätorten ska Uppsala kommun fortsätta samarbetet med Trafikverket och Region Uppsala. Samarbetet sker främst kring den regionala cykelstrategin.

⁴ Horton, et al. (2013).

Uppsala kommun ska

- bygga fler cykelvägar utifrån målsättningen att skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande cykelnät
- planera nya cykelvägar utifrån ett stråkperspektiv där cykeltrafik prioriteras över biltrafik
- kontinuerligt se över möjligheterna att införa tillåten cykling i båda färdriktningarna utmed gator som idag är enkelriktade för såväl motorfordon som cyklister
- säkerställa dialogen med berörda aktörer, exempelvis markägare, angående cykelinfrastruktur på landsbygden för att främja arbetet med regionala cykelvägar.

Krav på bredder och utformning

För att säkerställa en bra cykelinfrastruktur, anpassad till ett förväntat ökat antal cyklister samt cykeltyper (exempelvis lastcyklar), har Uppsala kommun tagit fram en teknisk handbok där utformning av cykelvägar ingår. Där återfinns krav på bland annat bredder, placering av vägmärken och riktlinjer för växtlighet och lämpliga radier för cykeltrafik i korsningar och utmed sträcka inom cykelnätet mm. Innehållet i den tekniska handboken behöver kontinuerligt ses över för att säkerställa att den alltid är anpassad efter gällande förutsättningar.

Uppsala kommun ska

- tillämpa anvisningarna i den tekniska handboken vid planering, projektering och byggnation av cykelinfrastrukturen.

Tydligare separering mellan gående och cyklister

För att erbjuda korta restider i cykelnätet med möjlighet för omkörning, ökad framkomlighet för cyklister samt ökad trygghet för fotgängare, ska cyklister och fotgängare separeras. För att i större utsträckning separera fotgängare och cyklister kan breddning av cykelvägar vara nödvändigt. Vid nybyggnation ska separering av gång- och cykelvägar övervägas. För att möjliggöra framkomlighet för elcyklar och andra typer av cyklar kan det vara nödvändigt att bredda och separera gång- och cykelvägar. För att uppnå ett bra samspel mellan trafikslagen måste samtliga trafikanter anpassa sitt körsätt och hastigheter efter trafikmiljön. Uppsala kommun har ett ansvar att utforma trafikmiljön på ett sådant sätt att samspelet blir bättre.

I Uppsala tätorts centrala delar ges undantag för en tydlig separering. Där vistas cyklister och andra trafikslag på fotgängares villkor.

Uppsala kommun ska

- vid behov och möjlighet bredda befintliga gång- och cykelvägar utifrån standardkrav enligt den tekniska handboken för att förbättra såväl cyklisters som fotgängares trafiksäkerhet och framkomlighet
- vid planering, projektering och byggnation av nya gång- och cykelvägar tydligt separera fotgängare och cyklister genom exempelvis åtskillnad i belägningsmaterial, nivå och/eller infärgad asfalt utmed avsedd körbana för cyklister
- måla åtskiljande linjer, cikelsymboler samt färdriktningspilar för cyklister områdes- och/eller stråkvis med jämna intervaller för att tydliggöra cykelnätet
- kontinuerligt åtgärda felaktiga och trasiga vägmärken utmed cykelvägar och vid behov komplettera med ny skyltning.

Prioriterade cykelstråk

Utifrån gällande indelning av de cykelvägar som återfinns inom Uppsala kommuns väghållningsområde prioriteras i första hand snabbcykelleder och huvudcykelstråk som erbjuder en god framkomlighet utan onödiga stopp eller omvägar. Gående och cyklister är tydligt separerade,

vilket ger möjlighet till förbättrat flöde. Utformningen ger goda möjligheter till omkörningar av andra cyklister och möjliggör också för fler el-assisterade cyklar och lastcyklar. Målsättningen är att cyklister på snabbcykelleder och huvudcykelstråk ska prioriteras gentemot bilister vid överfarter. Planeringen av cykelleder sker i en kontinuerlig process baserad på flöden, behov, utbyggnad av nya områden etc. Ambitionen är att huvudcykelstråken successivt ska rustas upp för att hålla liknande kvalitet som snabbcykellederna i framtiden.

Uppsala kommun ska

- efter behov, flöden samt nybyggnation utveckla och färdigställa snabbcykelleder samt rusta upp huvudcykelstråk efter samma standardkrav som för snabbcykelleder.

Cykelanpassade trafiksignaler

Ett sätt att minska restiden för cyklister är att anpassa signalreglerade korsningar efter cykelflöden. En generell regel ska gälla för tidig detektering och gröntid, där cykeltrafik ges prioritering förutom i de fall cykeltrafik korsar kollektivtrafikstråk. Hänsyn behöver också tas till om trafikflödet förändras i stor skala i hela stadsnätet exempelvis vid insatser utmed de mest trafikerade regionövergripande stråken för motorfordon. I dessa båda fall ska prioritering av trafikslag ges efter enskild bedömning.

Uppsala kommun ska

- dimensionera trafiksignaler ytterligare för cykeltrafik på platser där det anses möjligt och lämpligt enligt ovan
- utöka signaldetekteringen för cyklister
- införa grön signal utmed cykelstråk i grundläge under kvällar och nätter där det anses möjligt och lämpligt enligt ovan.

Vinterväghållning

För att säkra en god vinterväghållning har kommunen bland annat införskaffat sopsaltningmaskiner som ger barmarksunderlag även vintertid. Det är ett exempel på en metod som används framför allt utmed de mest prioriterade cykelvägarna. Sopsaltningsmetoden minimerar risken för halka och snömodd samtidigt som mängden grus på cykelvägarna minskar. För att snöröjningen ska effektiviseras är det viktigt att entreprenörer och snöröjare fortsätter utbildas på det sätt som görs idag när det handlar om framkomlighet och halkbekämpning. Det är även viktigt att snöröjning och halkbekämpning eftersträvar släta och spårfria cykelvägar och att cykelnätet även i fortsättningen prioriteras före bilvägarna. Snöröjningen måste även koordineras så att snömassor från bilvägnätet inte plöjs upp på intilliggande cykelvägar.

Uppsala kommun ska

- undervisa entreprenörer i vinterväghållning av cykelvägar med fokus på framkomlighet för cyklister
- successivt förbättra och utveckla metoder och avtal för vinterväghållning utmed cykelnätet genom aktiv omvärldsbevakning
- sträva efter att införa snabbare insatstider och startkriterier för vinterväghållning
- informera om vad som görs för att förbättra vinterväghållningen.

Cykelkultur

För att skapa en framgångsrik cykelkultur är det inte bara viktigt att ha en god infrastruktur och service som benämns i övriga kapitel. Det är även viktigt att jobba med beteendepåverkan som får fler att välja cykeln, följa de regler som gäller samt visa hänsyn i trafiken. Idag är detta kommunens ansvar men om en annan aktör i framtiden axlar ett nationellt ansvar för frågan ska kommunen beakta detta.

Mål för området cykelkultur är att:

- Få fler att cykla mer.
- Få fler att cykla säkrare.
- Sträva efter en god cykelkultur.

Dessa mål ska uppfyllas genom åtgärder inom följande områden:

Samverkan med arbetsgivare och intresseorganisationer

En prioriterad målgrupp när det gäller att få fler att cykla mer är arbetstagare, där fokus ligger både på tjänsteresor och resor till och från arbetet. Arbetsgivare blir här en naturlig arena för att nå ut till så många som möjligt i arbetsför ålder. Uppsala kommun samarbetar även med olika intresseorganisationer för att de insatser som genomförs ska få så stor spridning och effekt som möjligt samt för att utveckla arbetet.

Ett exempel på samverkan med arbetsgivare är diplomeringsystemet cykelvänlig arbetsplats. Cykelvänlig arbetsplats är ett verktyg som vägleder arbetsgivare i vad de ska prioritera för att underlätta för sina medarbetare att cykla både i tjänsten och till och från arbetet. Diplomeringen består av olika kriterier för att anses vara en cykelvänlig arbetsplats och inkluderar områdena fysisk miljö, utrustning, styrning och ledning samt kommunikation och beteendepåverkande åtgärder.

Uppsala kommun ska

- fortsätta driva och utveckla diplomeringsystemet cykelvänlig arbetsplats som ger arbetsgivare verktyg och stöd som underlättar för anställda att cykla mer och säkrare
- verka för att fler arbetsplatser väljer att diplomera sig som cykelvänlig arbetsplats
- uppmuntra till förbättringar hos redan diplomerade arbetsplatser
- ha en aktiv roll inom Uppsala klimatprotokoll för att samverka med arbetsgivare inom näringslivet, föreningslivet, universiteten och offentlig verksamhet som är intresserade av hållbart resande
- driva samverkan med arbetsplatser och intresseorganisationer bland annat genom att föra dialog inom det organiserade cykelrådet.

Nya Uppsalabor

Uppsala är en kommun som växer snabbt och varje år flyttar många nya invånare hit. Det är även många som flyttar inom kommunen. Det är lättare att bryta invanda resmönster när man flyttar till en ny plats⁵, och därför är det viktigt att det finns lättillgänglig information och vägledning i hur och var man kan cykla som tillhandahålls till nyinflyttade. I denna grupp ligger fokus främst på studenter, nysvenskar samt individer som flyttar till nybyggda områden.

⁵ Lanzendorf, M. (2003)

Uppsala kommun bör

- driva kampanjer och informera nya Uppsalabor om att cykla mer och säkert
- driva kampanjer och informera Uppsalabor vid flytt inom kommunen om att cykla mer och säkert
- främja och underlätta för olika aktörer att genomföra cykelkurser för nybörjare.

Barn och ungdomar och unga vuxna

Det är viktigt att få in hållbara och trafiksäkra resebeteenden i tidig ålder varför barn och ungdomar är viktiga målgrupper. Många unga vuxna har inte körkort idag och har därför med stor sannolikhet behov av mer trafikundervisning då de inte lärt sig trafikregler via körundervisning. För att minska denna kunskapslucka är information riktad mot studenter och unga vuxna ett effektivt tillvägagångssätt. Information om säker cykling riktad mot grundskolor bör även på sikt leda till säkrare trafikbeteende eftersom det leder till ökad kunskap om säker cykling. Ett exempel på arbete som kommunen driver för att introducera mindre barn till cykling och trafikregler är *Buslätt att cykla rätt*.

Uppsala kommun ska

- komplettera trafiksäkerhetshöjande åtgärder runt skolor med beteendepåverkande åtgärder för att främja cykling till och från skolor
- verka för ökad cykelkunskap i skolor
- fortsätta att introducera cykling för yngre barn genom konceptet *Buslätt att cykla rätt*
- fortsätta samarbeten med barnavårdcentraler och informera nyblivna föräldrar om trafiksäkerhet och bland annat betydelsen av cykelhjälmsanvändning
- genomföra satsningar som främjar barns och ungdomars resor till fritidsaktiviteter med cykel
- informera nya studenter och unga vuxna både om cykling generellt och om säker cykling.

Vintercykling

Trots att de som cyklar under vinterhalvåret är nöjda med kommunens vinterväghållning är det fortfarande många Uppsalabor som ställer undan cykeln till vintern. För att få fler att cykla på vintern är det därför viktigt att komplettera vinterväghållningen med att kommunicera och uppmuntra till vintercykling, bland annat genom mobility management-åtgärder som projektet *Vintercyklisten*.

Uppsala kommun ska

- uppmuntra till att fler cyklar på vintern och att de använder vinteranpassad utrustning för att öka säkerheten.

Uppsala kommun som arbetsgivare

Uppsala kommun har 13 000 medarbetare, som på olika sätt bör uppmuntras till att cykla mer och på ett säkert sätt.

Uppsala kommun ska

- verka för att införa, och arbeta utifrån, policy och riktlinjer för resor inom tjänsten
- verka för att alla kommunala arbetsplatser ska diplomera sig som cykelvänliga arbetsplatser
- verka för att cykelperspektivet finns med vid utvecklingen av fastigheter som även är arbetsplatser
- fortsätta att driva, och uppmuntra fler medarbetare att köpa eller leasa en cykel genom, kommunens löneväxlingssystem
- uppmuntra medarbetare att cykla säkert vid tjänsteresa med cykel, exempelvis genom att använda cykelhjälm

- verka för att kommunens tjänstecyklar är av god kvalitet och regelbundet servas och förvaras säkert.

Olika typer av cyklar

För att locka fler att cykla mer kan det behöva uppmärksammas att det finns andra typer av cyklar som uppfyller olika behov. Exempelvis finns elcyklar som möjliggör cykling för längre sträckor samt underlättar för cykling i kuperad terräng och med hög last. Det finns även olika typer av lastcyklar som möjliggör för cykling för den som behöver transportera exempelvis större inköp eller barn. Genom olika satsningar kan kommunen främja en ökad användning av olika typer av cyklar.

Uppsala kommun bör

- verka för att på olika sätt stimulera en ökad användning av olika typer av cyklar
- främja möjligheter för fler bilister att få prova på elcykel.

Insatser för en säkrare cykelanvändning

För att de fysiska åtgärder som genomförs inom ramen för denna handlingsplan ska ge högsta effekt gäller det att komplettera med information om säkrare cykling. De fysiska åtgärderna som ska genomföras finns under stycket *Trygghet och säkerhet*. För att fler ska cykla säkert ska trafiksäkerhet även finnas med som en aspekt inom samtliga projekt och kampanjer som drivs inom kommunen.

Uppsala kommun bör

- kartlägga och ta fram en plan för vilka målgrupper och samarbetsaktörer som ska prioriteras att samarbeta med för att öka säkerheten för cyklister
- genomföra insatser med fokus på vett och etikett i trafiken
- genomföra insatser som syftar till att öka användningen av belysning och reflex
- genomföra insatser med fokus på information om cykelhjälms betydelse vid en olycka
- integrera information om regelefterlevnad och säker cykling i kampanjer som syftar till att få fler att cykla mer.

Bekvämlighet och tillgänglighet

En bekväm cykelresa ska fungera från beslutet att genomföra resan, till att ta reda på bästa vägen och slutligen till att hitta parkering nära målpunkten. Det måste alltså finnas tillräckligt många cykelparkeringsplatser av tillfredsställande kvalitet nära viktiga målpunkter. Det ska även finnas lättillgänglig information som underlättar för bekväma resor samt tillfredsställande service.

Mål för bekvämlighet och tillgänglighet:

- Det ska vara bekvämt och attraktivt att cykla i Uppsala.
- Det ska vara enkelt att använda cykeln för att transportera sig hela eller delar av resan.

Dessa mål ska uppfyllas genom åtgärder inom följande områden:

Cykelparkering

I framförallt de centrala delarna av Uppsala tätort, inklusive Resecentrum, finns ett stort behov av fler kapacitetsstarka cykelparkeringar. Det krävs cykelparkering i närhet till målpunkter samt tillräckligt med parkeringsmöjligheter för att undvika felparkeringar. Särskilda platser där det upplevs vara brist på cykelparkering ska prioriteras. För att minska risken för cykelstölder ska möjligheterna att låsa fast cyklarnas ram i cykelparkeringen utökas.

Uppsala kommun bör

- upprätta fler cykelparkeringar där behov och möjlighet finns
- upprätta olika typer av cykelparkeringar anpassade efter olika varianter av cyklar
- upprätta fler cykelställ med väderskydd samt möjlighet att låsa fast ramen
- fortsätta driva beteendepåverkande kampanjer för att fler ska parkera rätt
- göra det lättare att orientera sig bland cykelparkeringarna i kommunen
- kontinuerligt underhålla befintliga cykelställ
- successivt förbättra metoder för omhändertagande av långtidsparkerade och övergivna cyklar
- förbättra belysning och siktförhållanden vid cykelparkeringar för ökad trygghet.

Cykelvägvisning

Eftersom cykelnätet ständigt utvecklas är det viktigt att skyltningen utmed kommunens cykelnät kontinuerligt inventeras, åtgärdas och kompletteras efter behov. Till vägvisningen hör även behovet av cykelkartor. Dessa ska finnas i både pappersformat och digitalt format.

Uppsala kommun ska

- upprätthålla cykelvägvisning utmed hela cykelnätet genom att komplettera vid nybyggnationer och ombyggnationer
- kontinuerligt inventera och granska cykelvägvisningen i syfte att upprätthålla en korrekt och omfattande vägvisning utmed hela cykelnätet
- sätta upp cykelvägvisningstavlor vid svårorienterade platser
- förse snabbcykellederna och huvudcykelstråken med särskild cykelvägvisning
- uppdatera och ge ut en ny cykelkarta vartannat år
- utreda behovet av nya digitala lösningar som underlättar orienterbarheten för cyklister, exempelvis genom en cykelreseplanerare.

Intermodala resor

Ett sätt att öka andelen cykelresor är att underlätta för intermodala resor, speciellt för längre avstånd och regionspendling. I syftet att förbättra möjligheterna för intermodala resor mellan cykel och kollektivtrafiken ska Uppsala kommun tillsammans med Region Uppsala ta fram en handlingsplan för detta syfte. Ett åtgärdsområde som syftar till att främja intermodala resor är exempelvis att anlägga cykelparkeringar vid busshållplatser och stationer. Vid sidan av detta finns flera andra insatser som skulle underlätta det intermodala resandet, exempelvis utökade möjligheter att ta med sig cykeln ombord på bussen eller tåget.

Uppsala kommun bör

- ta fram en handlingsplan för intermodalitet cykelkollektivtrafik tillsammans med Region Uppsala.

Hyr- och låncykelsystem

Ett hyrcykelsystem som fungerar som komplement till kollektivtrafiken gör att hela Uppsala kommun blir mer tillgängligt för fler i ett hållbart transportsystem. Hyrcyklar underlättar för intermodala resor.

Uppsala kommun bör

- underlätta för införandet av olika typer av hyr- eller lånesystem för cyklar.

Service för cyklister

Större och mindre cykelvårdsstationer, där cyklister exempelvis kan låna verktyg för att utföra grundläggande service av sin cykel, pumpa däcken och/eller spola bort smuts från cykeln ska finnas på

lämpliga platser längs cykelnätet. Förslagsvis placeras dessa vid viktiga knutpunkter där cykelstråk möts samt vid viktiga målpunkter.

Uppsala kommun bör

- verka för att det finns tillgång till lättillgänglig service av cyklar utmed cykelnätet
- tillhandahålla cykelpumpar där det anses möjligt och lämpligt
- säkerställa fortsatt god driftsäkerhet och tillsyn av de cykelpumpar och cykelvårdsstationer som kommunen driver.

Uppföljning

Uppföljning av arbetet med cykeltrafik ska genomföras för att säkerställa att arbetet går i rätt riktning och bör göras kontinuerligt. Det som följs upp är det faktiska cyklandet, hur det utvecklas samt målen och effekterna av vidtagna åtgärder. Uppföljning av målen och effekterna av åtgärderna är ett viktigt verktyg för få en återkoppling om hur cykelarbetet framskrider och gör det möjligt att vidta nödvändiga åtgärder.

I samband med framtagandet av en trafikstrategi, kommer Uppsala kommun även ta fram en mätplan där cykeltrafik ska utgöra en integrerad del. Uppföljning av cykelarbetet ska följa de riktlinjer som finns angivna i denna mätplan. På en mer detaljerad nivå sker uppföljning av åtgärder årligen genom cykelbokslutet.

Cykelfrämjandet genomför varje år undersökningen *Kommunvelometern* som är ett verktyg för jämförelse och uppföljning av kommunernas arbete för att främja cykel som transportmedel. Ett fortsatt deltagande i undersökningen visar att arbetet ger resultat och ger dessutom värdefull återkoppling när det handlar om åtgärder som bör vidtas.

Uppsala kommun bör

- ta fram en mätplan
- upprätthålla en hög nivå i rankingen *Kommunvelometern*
- årligen ta fram ett cykelbokslut
- aktivt ta del av olycksstatistik genom STRADA och sjukhusrapportering och analysera olika typer av olyckor med cykel
- mäta andel cykelresor i resvaneundersökningar
- genomföra fasta räkningar vid cykelbarometrar, samt punktmätningar
- mäta nöjd-kund-index
- sträva efter en förbättring på utvärdering och uppföljning.

Referenser

Vetenskapliga artiklar:

Dill, J., Carr, T. (2003) Bicycle commuting and facilities in major U.S. cities: if you build them, commuters will use them. *Transportation Research Record*, 1828(1): 116-123

Horton, D., Jones, T., Mullen, C., Pooley, C., Scheldeman, G., Strano, E., Tight, M. (2013) The role of street network connectivity and access to everyday facilities in shaping everyday walking and cycling in English cities. I Gerike, R. (red.) *Strategies for sustainable mobilities: opportunities and challenges*. Ashgate Publishin Ltd.

Lanzendorf, M. (2003) Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour. In: Anon 10th international conference on travel behaviour research, Lucerne 10th august 2003. The international association for travel behaviour research. s.1-20

Stigell, E. (2011). *Assessment of active commuting behaviour: walking and bicycling in Greater Stockholm*. [Elektronisk resurs]. Diss. (sammanfattning) Örebro : Örebro universitet, 2011; Dill, J. (2009) Bicycling for transportation and health: The role of infrastructure. *Journal of Public Health Policy*. 30: s.105

Strategiska dokument och rapporter

Cykelpolicy för Uppsala kommun, 2013

<https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/cykeltrafik---cykelpolicy-for-uppsala-kommun/>

En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling

http://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cyk elstrategi_webb.pdf

Riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun, 2013

<https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/cykeltrafik---riktlinjer-for-cykeltrafik-i-uppsala-kommun/>

Trivector Traffic. (2017) Kollisioner mellan cyklister – en förstudie.

Översiktsplan, 2016

<https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/oversiktsplan-2016/>

Bilaga 1

Cykelrevision

I arbetet med handlingsplanen genomfördes en så kallad cykelrevision. Denna utfördes internt av Uppsala kommun. En cykelrevision är en utvärdering av kommunens cykelarbete i syfte att

- ge kommunen en bild av nuläget
- identifiera problemområden
- ge förslag på förbättringar.

Metod:

- Genomgång av befintliga styrdokument.
- Jämförande av befintliga styrdokument med andra kommuner och länder.
- Enkät till allmänheten.
- Enkät till anställda som arbetar inom cykelområdet.
- Genomgång av resultatet i *Kommunvelometern*.
- Genomgång av insamlade åsikter och felanmälningar från allmänheten.

Resultatet från cykelrevisionen gav ett antal åtgärdsområden som bör prioriteras för att Uppsala ska bli en bättre cykelstad, de viktigaste områdena visade sig vara:

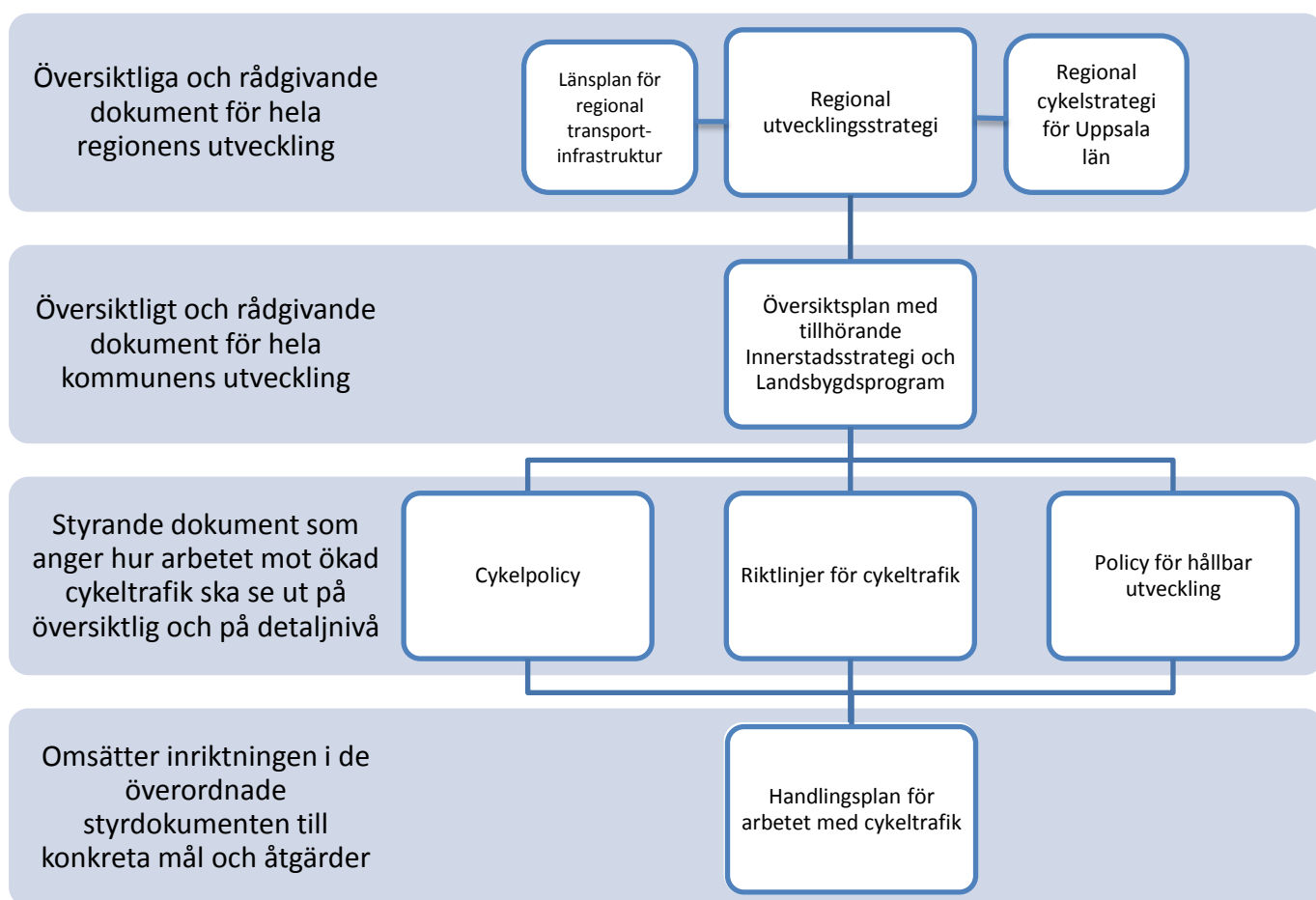
- Bättre och tydligare separering mellan fotgängare och cyklister.
- Bättre och tydligare separering mellan cyklister och bilister utmed gator med mycket trafik och höga hastigheter.
- Bättre vinterväghållning på cykelbanor.
- Fysiska förbättringar i skolornas närmiljöer som underlättar för barn att cykla säkrare till och från skolan.
- Bygga bort höga kanter (kantstenar) för jämnare och bekvämare cykling vid korsningar utmed cykelvägarna.
- Uppmuntra arbetsgivare att underlätta för medarbetare att cykla.
- Arbeta med hänsyn mellan trafikslagen samt bättre kunskap om trafikregler.
- Tydlig prioritering för cyklister i planering, exempelvis genom detektering vid trafikljus, insatstider vid vinterväghållning, med mera.
- Mer sammanhängande cykelnät, samt mer cykelinfrastruktur generellt.

De enligt cykelrevisionen viktigaste åtgärdsområdena att prioritera i arbetet är drift och underhåll, samt trafiksäkerhet.

Bilaga 2

Strategiska dokument som har betydelse för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun

Uppsala kommun har flertalet strategiska dokument som påverkar cykeltrafiken och de målsättningar som finns för arbetet med cykeltrafik. Sammanfattningen som följer nedan förklarar vilka dokument som har betydelse för, och vilken syn dokumenten har på, cykeltrafik, folkhälsa, stadsliv och hållbar utveckling.



Utöver dessa strategiska dokument finns även en rad andra dokument som direkt eller indirekt påverkar arbetet med cykeltrafik vilka även finns sammanfattade längre ner i kapitlet.

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin är ett övergripande dokument som ska agera rådgivande för regionens utveckling. Två av de utmaningar som pekas ut påverkar trafiken i stort inom regionen:

- Att utvecklas till en växande och tillgänglig del av en större region, som erbjuder goda kommunikationer, trygga livsmiljöer och bostäder efter behov, och samtidigt förbättrar miljön.
- Att vara en hållbar och nyskapande region som ger förutsättningar för ett växande arbetsliv och värdeskapande företag i en världsledande miljö för innovation, kreativitet och kompetens.

För denna handlingsplan och för kommunens del att nå transportpolitiska mål på regional nivå gäller framförallt att underlätta för intermodala resor i regionen.

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025

Regionförbundet har tagit fram en länsplan för transportinfrastruktur i Uppsala län, med inriktningsmålen att bland annat

- öka kollektivtrafikresande, särskilt längs de stora stråken
- öka andelen resor med cykel och till fots.

Inom länsplanen finns också flertalet regionala cykelvägar utpekade för att främja regional cykelpendling.

Regional cykelstrategi för Uppsala län

Enligt den regionala cykelstrategin finns en utpekad vision som innebär att cykla ska vara ett naturligt transportsätt i Uppsala län och cykling är en integrerad del i resan från dörr till dörr. Visionen innebär att det för de flesta människor i länet är enkelt att välja cykeln för att ta sig till sitt resmål. Ofta inkluderar resan från dörr till dörr flera transportmedel. Det kan gälla att cykla till busshållplatsen för att sedan ta sig vidare eller om att cykla till en pendlingsparkering för att sedan samåka i bil med andra till jobbet. Cykelstrategin hänvisar även till nationella och regionala transportpolitiska mål, vilka bland annat innebär ett fokus på förbättrade möjligheter att välja kollektivtrafik, gång och cykel men också att transportsystemet skall bidra till en bättre folkhälsa.

Översiktsplan 2016

Översiktsplanen är inte ett juridiskt bindande dokument, men den sätter tonen och är vägledande för den strategiska planeringen samt vid utformandet av detaljplaner. Översiktsplanen har därför en viktig roll när det kommer till att sätta riktlinjer för cykeltrafiken i Uppsala kommun. Det är viktigt att cykelpolicy och handlingsplan för ökad cykeltrafik går i linje med översiktsplanen och kommunens långsiktiga strategiska arbete, så att dokumenten styrker varandra och arbetet går åt samma håll.

I översiktsplanen anges cykeltrafiken som ett prioriterat arbetsområde där satsningar bör göras på flera områden. På kort sikt är Hållbara transporter en åtgärd som listas bland särskilt viktiga mål. Antalet kollektivtrafikresor ska fördubblas till 2020 och cykel och gång ska vara prioriterade transportslag.

Översiktsplanen anger fyra områden som kommunens utveckling ska utgå ifrån:

1. Uppsala är en drivande kraft i världen

För cykelarbetet innebär detta att tillgodose goda kommunikationer. Uppsala ska präglas av närhet och tillgänglighet, lokalt, regionalt, nationellt och internationellt, för att verka en attraktiv miljö och dra till sig kompetens, investeringar och företag från hela världen.

2. Uppsala är en kommun för alla

Målbilden för detta område är att Uppsala ska vara fysiskt och socialt sammanhållet, jämlikt, jämställt och öppet. För cykelarbetet innebär detta att offentliga miljöer ska vara utformade på ett sådant sätt att de är inkluderande, tillgängliga och välkomnande. Översiktsplanen anger konkret att kommunen ska, tillsammans med berörda aktörer, fortsätta genomföra en långsiktig cykelsatsning med utbyggnad av snabbcykelleder, utbyggnad av cykelvägar mellan tätorter och Uppsala stad, ett ökat antal cykelparkeringar i centrala och andra strategiska lägen, vid hållplatser samt vid målpunkter och besöksmål inom kvartersmark samt utveckla ett hircykelsystem.

3. I Uppsala finns de goda livet

I målbilden för detta område anges att bebyggelse, rörelsestråk och lokalisering av mål- och mötespunkter främjar trygghet, faktisk och upplevd närhet, samt bidrar till att förenkla vardagslivet för människor i olika åldrar och med olika livsstilar. För cykelarbetet innebär detta att högre tillgänglighet till större mål- och mötespunkter ska gälla.

4. Uppsala är en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling

För att Uppsala ska vara föregångare i en samhällsutveckling som bidrar till global miljö- och klimatåterhämtning gäller att satsa på hög tillgänglighet och smarta transporter. Översiktsplanen har ett konkret utsatt mål som innebär att Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik tillsammans ska utgöra minst 75 procent av resandet inom staden 2050.

Utöver de utsatta prioriteringar som beskrivs ovan finns för cykelarbetet ett konkret mål utsatt:

- År 2050 finns ett sammanhängande cykelnät i staden som i stort följer stadsstråken. Cykelstråk kopplar också samman de närmaste tätorterna med staden.

Kommunen ska fortsätta utvecklas utifrån ett system av noder och stråk på såväl övergripande kommunnivå som inom staden. Transportsystemet och bebyggelseutvecklingen ska ömsesidigt stärka varandra och koncentreras istället för att spridas ut, enligt Uppsalapincipen om närhet. Stadens väl utbyggda cykelnät ska fortsätta att utvecklas för att underlätta en ökande andel resor med cykel. Cykelnätet ska vara tydligt, sammanhängande och finmaskigt med en god tillgänglighet och framkomlighet. Huvudcykelstråk och snabbcykelvägar ska tillsammans med kollektivtrafiken ha en strukturerande roll vid mark- och bebyggelseutveckling i staden och i de prioriterade tätorterna. Befintliga och framtida sträckningar för ett sammanhängande nät av huvudcykelstråk och snabbcykelvägar med hög framkomlighet ska beaktas vid mark- och bebyggelseutveckling i staden. Bland annat ska förbättringar av tvärgående kopplingar som binder samman stadsdelar och viktiga målpunkter beaktas och skapas. Huvudcykelstråk ska succesivt kunna uppgraderas till snabbcykelvägar. För att underlätta en ökande andel cykelresor måste tillräckligt utrymme för cykelparkering i nära anslutning till viktiga målpunkter och entréer, bytespunkter och hållplatslägen reserveras i samband med förändringar.

Landsbygd

För att möjliggöra arbets- och skolpendling även på landsbygden krävs att kommunen länkar samman tätorter, hållplatser och målpunkter inom kommunen. Separerade gång- och cykelvägar ska finnas inom rimliga avstånd för pendling med cykel, enligt denna översiktsplan innebär det tätorter inom 15–20 kilometer från Uppsala resecentrum.

Cykelstråken ska planeras utifrån ett dörr-till-dörrperspektiv och bidra till att länka samman busshållplatser med tätorter och andra målpunkter längs med cykelstråken. Cykelstråken på landsbygden ska ansluta till tätorternas och stadens huvudcykelstråk och vara separerade från motorfordonstrafik.

För att ytterligare öka tillgängligheten på landsbygden enligt ett dörr-till-dörr perspektiv ska knypunkter för kollektivtrafiken vara försedda med pendlarparkering, inklusive cykelparkering, i mån av behov.

Innerstadsstrategi

Innerstadsstrategin är en fördjupning av översiktsplanen, som beskriver hur stadens centrala delar bör utvecklas. Målet är att strategin ska stödja en tillväxt med fortsatt god service, tillgänglighet och attraktionskraft.

Arbetet med cykeltrafik har en viktig del i innerstadsstrategin *stadsliv i mänsklig skala*. Uppsala innerstad är starkt präglad av cykelkulturen och idag väljer många cykeln som färdmedel. För att innerstaden ska ha god framkomlighet och tillgänglighet gäller att cykeltrafiken såväl som övrig trafik får vistas på de gåendes villkor. Cykeltrafik ska efter gående få prioritet i innerstaden, och cykelnätet ska därför förbättras med högre standard och nya kopplingar samt fler cykelparkeringar och tillräcklig skyltning. I innerstaden är det viktigt att minska konflikter mellan cyklister och gående.

Cykelpolicy och riktlinjer

Uppsala kommun är en redan etablerad cykelkommun där stor andel av det totala resandet sker på cykel, bland den högsta andelen i landet. Detta beror bland annat på att det bor många studenter i staden och att det finns en starkt rotad cykelkultur i kommunen. Cykelkulturen och identiteten som cykelstad är Uppsala stolt över och vill också stärka den ytterligare. Ökad cykling har många fördelar, ökad folkhälsa är en av de positiva effekter som lyfts fram. En annan väsentlig fördel är att fler andelar cykelresor leder till minskad biltrafik, vilket i sin tur bidrar till en mer attraktiv stadsmiljö.

I Cykelpolicy för Uppsala kommun anges att arbetet för ökad cykeltrafik i Uppsala är en viktig del för att uppnå följande punkter:

- Förbättra folkhälsan.
- Skapa en mer attraktiv stadsmiljö.
- Minska biltrafikens andel av totala resor i Uppsala kommun.

I cykelpolicyn står det även angivet att Uppsala kommuns viljeriktning är att

- öka andelen cykelresor i Uppsala
- Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister
- det ska vara tryggt och säkert att cykla i Uppsala
- det ska gå snabbt att cykla i Uppsala
- det ska vara bekvämt att cykla i Uppsala.

Enligt riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun framläggs fem områden som Uppsala kommun ska bedriva arbetet genom:

- Tryggt och säkert att cykla i Uppsala.
- Snabbt att cykla i Uppsala.
- Bekvämt att cykla i Uppsala.
- Beteendepåverkan.
- Uppföljning av cykeltrafiken.

Policy för hållbar utveckling

Ett hållbart samhälle innebär att social sammanhållning, ekonomisk utveckling och välfärd förenas med en god och trygg miljö för medborgarna. Enligt Uppsala kommuns Policy för hållbar utveckling ska kommunen (bland annat)

- verka för att alla människor ska känna trygghet både i den fysiska och i den sociala miljön
- främja goda levnadsvanor i sin kontakt med medborgarna. Förebyggande insatser ges extra utrymme för att bidra till långsiktigt god hälsa. Särskilt stimulera till goda kostvanor, fysiska aktiviteter och förutsättningar för en god psykisk hälsa. Tillgänglighet och tillräcklig omfattning på rekreativmiljöer ska säkras. Fokus ska läggas på att nå de grupper där hälsan mest behöver förbättras
- arbeta aktivt för att minska klimatgasutsläppen, genom förbättrad hushållning med energi, genom hållbart resande och genom att främja ny teknik. Fokus ska också läggas på att underlätta för människor att i sina levnadsvanor minska miljöbelastningen.

Kommunikationsstrategi

Kommunikationsstrategin anger hur stadsbyggnadsförvaltningen bör kommunicera hållbart resande och trafiksäkerhetsfrågor. I kommunikationsstrategin pekas ett antal mål ut som talar om *vad* som ska finnas med i kärnan av de budskap som vi kommunicerar. De kärnvärden som kommuniceras från Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik är de åtgärdsområden som är utpekade i kapitel 3.

Kommunikationsstrategin visar också *hur* kommunen bör kommunicera dessa frågor, genom några olika strategier som bör användas utefter kontext. De kommunikativa åtgärder som ska genomföras inom ramen för denna handlingsplan ska alltså utformas utefter kommunikationsstrategin.

Trafiksäkerhet i Uppsala kommun

Uppsala kommun står bakom nollvisionen, som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Syftet med dokumentet Trafiksäkerhet i Uppsala kommun är att ge en samlad bild av de nationella transportsäkerhetsmålen, samt visa kommunens roll i trafiksäkerhetsarbetet.

I dokumentet finns flera områden som anses viktiga att arbeta med för ökad trafiksäkerhet, vilka också tagits i beaktning i denna handlingsplan:

- Hastighetsöversyn.
- Säkra skolvägar.
- Säkrare övergångsställen.
- Säkrare cykling genom färre hinder, upprusta cykelvägar, rätt separering med mera.
- Vinterväghållning.

Utöver dessa dokument har även följande dokument tagits i beaktning där en bedömning har gjorts att det inte finns några målkonflikter:

- Uppsalas stadsmiljö – riktlinjer för Uppsalas stadsmiljö.
- Om skyltning i Uppsala – Riktlinjer för skyltar i Uppsala stad.
- Uppsalas parker – riktlinjer.
- Trädhandbok för Uppsala kommun.
- Landsbygdsprogrammet.
- Global Age-friendly Cities: A Guide.
- Teknisk handbok.
- En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling.