

Handläggare
Kihlberg Jenny

Datum
2013-09-20

Diarienummer
KSN-2013-0191

Kommunstyrelsen

Förslag till cykelpolicy för Uppsala kommun

Förslag till beslut kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att anta cykelpolicy enligt **bilaga 1**

Kommunstyrelsen beslutar vidare för egen del, under förutsättning att kommunfullmäktige antar cykelpolicy

att fastställa riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun enligt **bilaga 2**

Ärendet

Kommunfullmäktige uppdrog 13-14 juni, 2011 § 130 i samband med IVE antogs, till gatu- och samhällsmiljönämnden (gatu- och trafiknämnden) att upprätta ett förslag till cykelstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämja med kommunens nomenklatur föreslår nämnden "Cykelpolicy och riktlinjer för arbetet med cykeltrafik" och har överlämnat ärendet till kommunstyrelsen för vidare handläggning.

Remissbehandling

Ärendet har remissbehandlats. Remissvar har lämnats av barn- och ungdomsnämnden (**bilaga 3**), utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden (**bilaga 4**), idrotts- och fritidsnämnden (**bilaga 5**), plan- och byggnadsnämnden (**bilaga 6**), miljö- och hälsoskyddsnämnden (**bilaga 7**), nämnden för hälsa och omsorg (**bilaga 8**), äldre- och barnnämnden (**bilaga 9**), Uppsalahem AB (**bilaga 10**), Cykelfrämjandet (**bilaga 11**) samt Landstinget i Uppsala län genom kollektivtrafiknämnden (**bilaga 12**)

Uppsala City, Naturskyddsföreningen Uppsala, Friluftslivsfrämjandet och Uppsala cykelförening har inte inkommit med några yttranden. Uppsala cykelförening har tidigare i processen till gatu- och samhällsmiljönämnden lämnat synpunkter men de gäller främst handlingsplanen.

Barn- och ungdomsnämnden samt utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden ser mycket positivt på viljeinriktningen i policyn och riktlinjerna samt valet av målgrupper. De anser att det avgörande blir hur policyn och riktlinjerna konkretiseras i efterföljande handlingsplan samt tidsperspektivet för genomförandet.

Nämnden för hälsa och omsorg samt äldre- och familjenämnden anser att bägge dokumenten på ett förtjänstfullt sätt beskriver en strategi för att ett sammanhängande cykelnät i kommunen ska kunna utvecklas. Båda nämnderna pekar på behovet av en kompletterande skrivning av vilka konsekvenser förslaget får för fotgängare i allmänhet och för grupper med någon form av funktionsnedsättning.

Idrotts- och fritidsnämnden har inget att erinra mot förslaget till policy och riktlinjer. De anser däremot att policyn och riktlinjerna bör inkludera cyklingen som motionsform som är en snabbt växande motionsform som i hög grad utövas på gator och vägar. Nämnden anser också att det bör övervägas om inte målgrupperna samt beteendepåverkande åtgärder bör finnas med i policyn (båda aspekterna är omnämnda i riktlinjer). Nämnden ger konkreta förslag till formuleringar.

Plan- och byggnadsnämnden anser att cykelpolicyns mål är bra och att riktlinjerna bör kunna ge god avvägning i arbetet att förverkliga dessa mål. Nämnden vill dock framhålla att cykelfrågor är ett av flera intressen för att skapa en attraktivare stadsmiljö. Nämnden vill därför särskilt lyfta fram formuleringen om att avvägning av utrymmeskrav gentemot andra trafikslag samt andra yrkrävande funktioner är nödvändig.

Uppsalahem ser positivt på att policy och riktlinjer arbetas fram för att verka i riktning mot bland annat en attraktivare stadsmiljö och har inget att erinra mot förslaget.

Landstinget finner det viktigt att arbeta mot utökade möjligheter att cykla och ser positivt på att kommunen tar ställning för ett hållbart och hälsosamt sätt att resa. De ser gärna att policy och riktlinjer tydligare uttrycker en strävan att samordna med gående och kollektivtrafiken för att tillsammans kunna utgöra en stark konkurrent till bilen. De anser vidare att det bör tydliggöras huruvida policyn är tillämplig i hela kommunen eller endast i Uppsala stad. Ute på landsbygden kan det vara värdefullare att koncentrera resurserna på anslutande infrastruktur till hållplatser.

Kommunens planering bör tydligt integreras med regionförbundets cykelplan. Inne i staden kan det däremot vara effektivare att satsa på ett sammanhängande cykelnät. Det är dock viktigt att skapa en väl integrerad cykel- och kollektivtrafik, då de kan kompensera varandra samt att cykeln kan hjälpa till att utvidga kollektivtrafikens upptagningsområde. Landstinget vill därför gärna samverka kring kombinationsresor och även utveckla samverkan inom beteendepåverkande åtgärder om kommunikationen kring hållbart resande.

Cykelfrämjandet i Uppsala ser mycket positivt på kommunens arbete med cykelpolicy och riktlinjer och på så sätt få ett långsiktigt och målmedvetet arbete för att främja cyklandet i

Uppsala. De föreslagna målen sammanfaller väl med cykelfrämjandets på nationell nivå. Cykelfrämjande anser dock att det bör finnas med ambitionsnivå i riktlinjerna när det gäller hur mycket cykeltrafiken ska vara vid ett visst datum. Vidare anser de att nästa översiktsplan ska ha högre ambition. När det gäller målgrupper saknar de pensionärerna som idag i hög grad kör bil, men med ökad livslängd är det viktigt att stimulera motion och cykling kan vara en form. När det gäller skolbarn och ungdomar bör det införas cykelutbildning i skolan så som i Nederländerna.

För kännedom bilägges här förslag till Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun. Den kommer att behandlas av gatu- och samhällsmiljönämnden när policy och riktlinjer är antagna. **Bilaga 13, redovisas endast digitalt.**

Föredragning

En cykelpolicy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun är en viktig del för att helheten i Uppsalas vision och mål i översiktsplanen ska kunna nås, framför allt vad det gäller klimat, attraktiv stadsmiljö med starkt centrum samt god tillgänglighet för samtliga trafikslag. Vad gäller tillgängligheten pågår parallella arbeten med förbättrad kollektivtrafik i syfte att fördubbla andelen till 2030 samt styrdokument för parkering. I arbetet med aktualitetsförklaringen av översiktsplanen ses målandelarna för olika trafikslag över.

Förslaget till cykelpolicy och riktlinjer för Uppsala kommun har utarbetats i bred samverkan inom kommunen och även i nära samarbete med berörda externa parter. Samtidigt har en policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun tagits fram och ett arbete tillsammans med landstinget skett för att förbättra kollektivtrafiken. Det har också tagits fram förslag till handlingsplaner, både inom parkering och cykling som kommer att antas i gatu- och samhällsmiljönämnden om kommunfullmäktige antar policerna och kommunstyrelsen riktlinjerna. Utöver detta har förslag till ny parkeringsnorm för Uppsala kommun ”Handlingsplan för parkering på kvartersmark” som gäller för bil, MC och cykel, arbetats fram som plan- och byggnadsnämnden remitterat.

När alla dokumenten är antagna har Uppsala kommun en gedigen bas att stå på i arbetet med att genomföra åtgärder för hållbara resor och god tillgänglighet för samtliga trafikslag samt att komma närmare visionen och målen.

Förslaget till cykelpolicy och riktlinjer i Uppsala kommun är väl genomarbetade vilket även remissinstanserna har uttryckt i sina remissvar. Flera av förslagen till kompletteringar eller förtydliganden är av den karaktären att de redan behandlas eller bör behandlas i handlingsplanen. Yttrandena kommer därför att överlämnas till gatu- och samhällsmiljönämnden.

Flera har uttryckt avsaknad av olika målgrupper, t.ex. pensionärer och motionärer. Förslaget till målgrupper (förvärvsarbetande, studenter samt barn och skolungdom) har valts utifrån att snabbast kunna uppnå målen. Alla cyklister, oavsett målgrupp, kommer att kunna ta del och få nytta av intentionerna samt de åtgärder som föreslås genomföras efter att handlingsplanen också har antagits. Beteendepåverkande åtgärder som lyfts fram är extra viktigt i arbetet att få

fler att välja hållbara transportsätt och tas upp i handlingsplanen samt att detta arbetssätt byggs upp och intensifieras inom kommunens olika delar.

Några förändringar i nämndens förslag till policy eller riktlinjer föreslås inte.

Ekonomiska konsekvenser

Några direkta ekonomiska konsekvenser är inte aktuellt med föreliggande förslag till beslut. Däremot kan förväntningarna antas öka att större del av kommunens medel kommer att läggas på åtgärder som förbättrar för cyklisterna samt andra hållbara färdssätt.

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

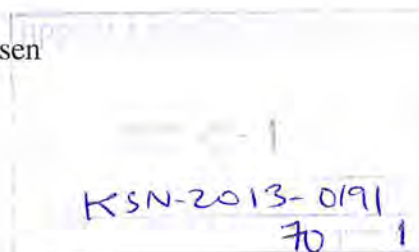
Ulla Holmgren
Enhetschef

Handläggare
Fritz Daniel

Datum
2012-12-11

Diarienummer
GSN-2012-0526

Kommunstyrelsen



Förslag till cykelpolicy för Uppsala kommun

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige besluta

att anta upprättat förslag till cykelpolicy för Uppsala kommun och

att därefter överlämna ärendet till kommunstyrelsen för vidare handläggning.

Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till cykelstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämma med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet cykelpolicy. Utifrån att kommunfullmäktige antar cykelpolicyn ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun.

Cykeltrafiken är en viktig del i arbetet för att förbättra folkhälsan, skapa en attraktivare stadsmiljö och för att minska biltrafikens andel av resorna i Uppsala kommun. För att målen för cykeltrafiken ska bli verklighet är det av avgörande betydelse att dessa intentioner genomsyrar all planering och alla beslut från översiktlig planering till detaljplanering och bygglov samt vidare till förvaltningsskedet.

Uppsala kommuns viljeinriktning är att öka andelen cykelresor, att Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister, att det ska gå snabbt att cykla och att det ska vara bekvämt, tryggt och säkert att cykla.

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Stefan Hanna
Ordförande

Inger Tjäder
Sekreterare

Cykelpolicy för Uppsala kommun

Uppsala är på många sätt en cykelvänlig kommun. Andelen resor som görs med cykel är bland de högsta i landet och det finns en djupt rotad cykelkultur i kommunen. Uppsala är stolt över den kulturen. Ökad cykling bidrar till en bättre folkhälsa. Fler cyklister leder även till en minskad biltrafik och därmed även till en attraktivare stadsmiljö.

Målen för cykeltrafiken utgår från de övergripande målen i översiktsplanen om att öka andelen gång-, cykel och kollektivtrafik samt målet om att trafikens miljöbelastning ska minska. Vid sidan av översiktsplanen är kommunfullmäktiges styrdokument IVE och dess inriktningsmål kring cykling och folkhälsa vägledande.

Cykeltrafiken i Uppsala är en viktig del i arbetet för att:

- Förbättra folkhälsan
- Skapa en attraktivare stadsmiljö
- Minska biltrafikens andel av resorna i Uppsala kommun

För att målen för cykeltrafiken ska bli verklighet är det av avgörande betydelse att dessa intentioner genomsyrar all planering och alla beslut – från översiktlig planering till detaljplanering och bygglov samt vidare till förvaltningsskedet.

Uppsala kommuns viljeinriktning är att...

...öka andelen cykelresor i Uppsala

Andelen cykelresor inom Uppsala kommun ska öka som en följd av effektiva satsningar för cykeltrafiken.

...Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister

Uppsala kommun ska uppmuntra till cykling genom att prioritera cykeltrafiken högt.

...det ska vara tryggt och säkert att cykla i Uppsala

Nollvisionens intentioner ska alltid eftersträvas i syfte att eliminera antalet dödade och svårt skadade cyklister i Uppsala. Även tryggheten för cyklister ska vara hög i Uppsala.

...det ska gå snabbt att cykla i Uppsala

Tillgängligheten och framkomligheten för cykeltrafiken ska vara mycket god i Uppsala. Alla viktiga målpunkter ska knytas samman av ett direkt och sammanhängande cykelnät. Ny infrastruktur och bebyggelse ska lokaliseras och utformas så att cykeln som trafikslag prioriteras. Cykeln ska ofta vara det snabbaste färdmedlet och framkomligheten och tillgängligheten för cyklister ska vara högt prioriterad. I stadskärnan får cyklisterna ibland stå tillbaka för gående.

...det ska vara bekvämt att cykla i Uppsala

Det ska vara bekvämt och upplevas som attraktivt att cykla i Uppsala. Komforten för cyklister ska vara hög och möjliggöra för cykling till arbete och skola under hela året. Det ska vara enkelt att använda cykeln för att transportera sig hela eller delar av resan. Cykelresans alla delar ska beaktas – från information, vägvisning och parkeringsmöjligheter till förflyttning på sträcka och i korsning.

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2012-12-11

Plats och tid: Aspen, Lokföraren, Stationsgatan 12, klockan 18:00-20:40

Ledamöter: Stefan Hanna (C), ordförande
 Louise Bill (M), 1:e v. ordf.
 Erika Karlénus (MP); 2:e v. ordf.
 Christian Sonnenstein (M)
 Henrik Ottosson (FP)
 Mia Nordström (C)
 Ian Engblom (KD)
 Elnaz Alizadeh (S)
 Patrik Hedlund (S)
 Berit Ericsson (S)
 Lennart Söderberg (V)

Ersättare: Cecilia Linder (M)
 Harald Klomp (KD)
 Göran Svanfeldt (S)
 Polat Akgül (S)
 Elvira Caselunghe (MP) fr o m § 126

Tjänstemän: Bengt Andrén
 Åsa Nilsson Bjervner
 Tom Karlsson
 Lena Lantz
 Barbro Rinander
 Patric Andersson
 Sven-Erik Asp
 Daniel Fritz

Joanna Silfemark Junemar
 Ann-Britt Ådegren
 Inger Tjäder, sekreterare

Under informationspunkten medverkar även Anders Larsson, Tyréns

Utses att justera: Erika Karlénus (MP)

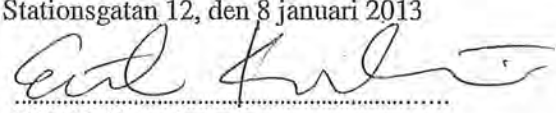
Paragrafer: 124 - 137

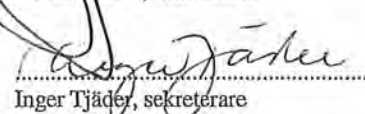
Justeringens
plats och tid:

Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12, den 8 januari 2013

Underskrifter:


 Stefan Hanna, ordförande


 Erika Karlénus, justerare


 Inger Tjäder, sekreterare

ANSLAG/BEVIS Protokoll är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ: Gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum: Den 11 december 2012

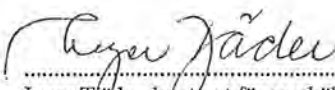
Datum för
anslags uppsättande: 9 januari 2013

Sista dag för överklagande: 31 januari 2013

Datum för anslags nedtagande: 30 januari 2013

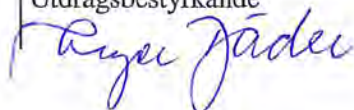
Förvaringsplats
för protokollet: Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12

Underskrift:


 Inger Tjäder, kontoret för samhällsutveckling

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

UTDRAG

Sammanträdesdatum: 2012-12-11

§ 131
Förslag till cykelpolicy för Uppsala kommun
GSN-2012-0526
Beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

att anta upprättat förslag till cykelpolicy för Uppsala kommun och**att** därefter överlämna ärendet till kommunstyrelsen för vidare handläggning.**Reservation**

Erika Karlénus (MP), Elnaz Alizadeh (S), Patrik Hedlund (S), Berit Ericsson (S) och Lennart Söderberg (V) anmäler reservation till förmån för Erika Karlénus yrkande om återremiss.

Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till cykelstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämma med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet cykelpolicy. Utifrån att kommunfullmäktige antar cykelpolicyn ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun. Cykeltrafiken är en viktig del i arbetet för att förbättra folkhälsan, skapa en attraktivare stadsmiljö och för att minska biltrafikens andel av resorna i Uppsala kommun. För att målen för cykeltrafiken ska bli verklighet är det av avgörande betydelse att dessa intentioner genomsyrar all planering och alla beslut från översiktlig planering till detaljplanering och bygglov samt vidare till förvaltningsskedet. Uppsala kommuns viljeinriktning är att öka andelen cykelresor, att Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister, att det ska gå snabbt att cykla och att det ska vara bekvämt, tryggt och säkert att cykla.

Yrkanden

Erika Karlénus (MP): Återremiss.

Stefan Hanna (C): Ärendet avgörs idag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer yrkandena under proposition och finner att nämnden beslutar anta Stefan Hannas yrkande.

Yrkanden

Erika Karlénus (MP): Avslag till upprättat förslag.

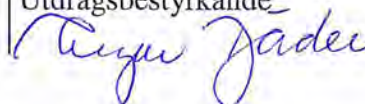
Stefan Hanna (C): Bifall till upprättat förslag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer yrkandena under proposition och finner att nämnden beslutar anta Stefan Hannas yrkande.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

UTDRAG

Sammanträdesdatum: 2012-12-11

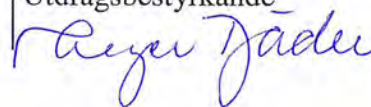
Beslutsunderlag

Kontorets skrivelse av den 27 november 2012.

Arbetsutskottet har utan eget yttrande överlämnat ärendet till nämnden.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Handläggare
Fritz Daniel

Datum
2012-12-11

Diarienummer
GSN-2012-0526

Kommunstyrelsen

GSN-2013-0191
70 2

Förslag till riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta upprättat förslag till riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun

Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till cykelstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämma med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet cykelpolicy. Utifrån att kommunfullmäktige antar cykelpolicyn ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun.

Arbetet för att uppnå en ökad andel cykeltrafik bedrivs inom fem områden, vilka utgår från att det ska vara bekvämt, tryggt och säkert att cykla samtidigt som det ska vara möjligt att ta sig fram snabbt. För att öka andelen cyklister krävs också beteendepåverkande insatser och uppföljning av cykeltrafiken.

För att uppnå en ökad andel cykelresor i kommunen krävs också särskilt riktade insatser till vissa grupper även om avsikten är att förbättringarna ska komma alla cyklister till godo. De utvalda målgrupperna utgörs av förvärvsarbetande, studenter, barn och skolor.

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Stefan Hanna
Ordförande

Inger Tjäder
Sekreterare

Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun

Uppsala har ett väl utbyggt cykelvägnät, i synnerhet i tätorten. Men för att få fler att börja cykla behövs ett tryggare, säkrare, snabbare och bekvämare cykelvägnät. Det behövs även beteendepåverkande åtgärder och kontinuerlig uppföljning av cykeltrafiken och de åtgärder som genomförs.

Nedan följer en sammanställning av de riktlinjer som ska gälla för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun. Riktlinjerna ska användas genom hela planeringsprocessen, från planering av nya områden till drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Särskilt viktiga är riktlinjerna vid översiktlig planering och detaljplanering, då det är i dessa skeden som cykeltrafikens förutsättningar kan påverkas för en lång tid framöver. Riktlinjerna utgår från den policy som antagits av kommunfullmäktige ~~XXXX-XX-XX~~.

Riktlinjer

Arbetet för att uppnå en ökad andel cykeltrafik bedrivs inom fem områden:

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

Tryggt och säkert att cykla i Uppsala

Känslan av trygghet och säkerhet är avgörande för cykelns attraktivitet. Att öka den upplevda tryggheten och den faktiska trafiksäkerheten i cykelvägnätet är därför mycket viktigt för att öka cyklandet.

För cyklister finns i huvudsak två trafiksäkerhetsproblem - höga hastigheter hos den omgivande motortrafiken och singelolyckor. För en trafiksäker utformning av sträckor och korsningar bör Trafikverkets och Sveriges kommuner och landstings handbok¹ användas. Insatser ska inriktas på att skapa en lugn trafikmiljö som bygger på hänsyn. Planeringen på alla nivåer ska se till att ge cyklister erforderligt utrymme för en säker och trygg utformning av sträckor och korsningar. I detta sammanhang är en avvägning av utrymmeskrav gentemot andra trafikslag nödvändig. De oskyddade trafikanterna, i synnerhet gående, ska vara dimensionerande i de centrala delarna. Singelolyckor minskas i första hand genom drift- och underhållsåtgärder.

Känslan av trygghet är knuten till trafiken, men även till den upplevda risken att drabbas av överfall eller andra osäkerhetskänslor. Denna icke-trafikala trygghet ska därför alltid vägas in och beaktas. Lokaliseringen och utformningen av infrastruktur och bebyggelse ska bidra till en attraktiv och levande stad. Insatser för ökad trafiksäkerhet och trygghet är särskilt viktiga i områden där barn vistas.

¹ GCM- handbok. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.

Snabbt att cykla i Uppsala

Den relativa attraktiviteten mellan olika färdmedel har stor betydelse för valet av färd sätt. Restiden är en avgörande faktor för många människors val av färdmedel. Åtgärder som ger högre färdhastighet och kortare avstånd för cyklister är därför viktiga för att öka andelen cykelresor i Uppsala.

Vid planering ska hänsyn alltid tas till restiden för cykel jämfört med andra färdmedel. För att minska restiden för cyklister måste cykeln ges utrymme genom lokaliseringen och utformningen av infrastruktur och bebyggelse. Åtgärder som förbättrar restiden för cyklister jämfört med andra färdmedel ska eftersträvas.

Cykelvägnätet i Uppsala ska vara gent, sammanhängande och finmaskigt. Nätet ska knyta samman viktiga målpunkter och skapa en god koppling till kollektivtrafiken. Särskilt viktigt är att en resa med cykel inte uppfattas som längre än motsvarande resa med bil.

Bekvämt att cykla i Uppsala

Bekvämligheten i cykeltrafiken avgörs till stor del av standarden på cykelvägarna. Cykling ska vara bekvämt året runt, vilket säkerställs genom effektiva drift- och underhållsåtgärder.

Hela resan ska fungera - från det att man bestämmer sig för att resa och vill få reda på den bästa vägen, själva förflyttningen och till att cykeln parkeras vid målpunkten. Det ska finnas god tillgång till cykelparkeringsplatser av bra kvalitet nära alla viktiga målpunkter, inklusive kollektivtrafikhållplatser. Cykel och kollektivtrafik ska kunna kombineras på ett enkelt sätt. Utrymme för goda parkeringsmöjligheter för cyklister säkerställs bland annat genom detaljplaneringen och bygglovshantering.

Tillgång till bra information om cykel- och kombinationsresor, samt tillgång till cykelparkeringsplatser vid kollektivtrafikhållplatser och andra målpunkter, är viktiga verktyg för att öka bekvämligheten för Uppsalas cyklister.

Det ska även finnas vägvisning och målning som underlättar orienterbarheten i cykelvägnätet och som möjliggör för cyklister att hitta rätt stråk och länkar. Information om cykling och cykelvägar ska finnas tillgängligt på flera sätt.

Beteendepåverkan

För att satsningar i cykelvägnätet ska ge största möjliga effekt bör de kombineras med beteendepåverkande åtgärder. Dessa kan utformas på olika sätt beroende på syfte och målgrupp. Gemensamt för beteendepåverkande åtgärder är att de uppmuntrar till ökad cykelanvändning genom att underlätta för, informera om och väcka intresse för cykling.

Uppföljning av cykeltrafiken

För att säkerställa att arbetet med cykeltrafik i Uppsala går i rätt riktning ska uppföljningar göras kontinuerligt. Det gäller såväl det faktiska cyklandet, och hur det utvecklas, som vidtagna åtgärder och deras effekt. Löpande avstämningar mot uppsatta mål ska göras. Kontinuerliga uppföljningar av cykeltrafiken ska leda till ständiga förbättringar.

Prioriterade målgrupper

Alla som bor eller arbetar ska uppleva att det är tryggt, säkert och attraktivt att cykla i Uppsala. För att uppnå en ökad andel cykelresor i kommunen krävs dock att satsningar särskilt riktas till vissa prioriterade målgrupper, även om avsikten är att förbättringarna ska komma alla cyklister till godo. Målgrupperna har valts utifrån vilka som på kort och lång sikt kan bidra till att uppnå målet.

- Förvärvsarbetande
- Studenter
- Barn och skolungdom

Gruppen förvärvsarbetande utgör en stor del av Uppsala kommuns befolkning. Att få förvärvsarbetande att börja cykla, främst på arbetsresor men även på tjänsteresor, är därför en viktig del för att uppnå målet om en ökad andel cykeltrafik. Särskilt viktigt är att satsa på cykling till områden där många arbetar, såsom Akademiska sjukhuset, Uppsala universitet och Uppsala centrum.

Studenter utgör en stor del av befolkningen i Uppsala. För gruppen studenter handlar det primärt om att upprätthålla den redan höga cykelanvändningen för att på så sätt även upprätthålla den cykelkultur som finns i Uppsala. Universitetsområden och studentbostadsområden är därför viktiga målpunkter som bör prioriteras.

Barn- och ungdomspolitiska programmet lyfter fram barn- och ungdomsperspektivet. Hemmaboende skolungdomars resande påverkar hela hushållet. Om barn och ungdomar ges goda och säkra förutsättningar att cykla till skola och fritidsaktiviteter skapas goda vanor som de tar med sig när de blir vuxna. Barn under 12 år är inte mogna att cykla i staden på egen hand. Däremot bör cykelvägnätet tillåta att de cyklar tillsammans med sina föräldrar till skola och fritidsaktiviteter i närområdet

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2012-12-11

Plats och tid: Aspen, Lokföraren, Stationsgatan 12, klockan 18:00-20:40

Ledamöter: Stefan Hanna (C), ordförande
Louise Bill (M), 1:e v. ordf.
Erika Karlénus (MP); 2:e v. ordf.
Christian Sonnenstein (M)
Henrik Ottosson (FP)
Mia Nordström (C)
Ian Engblom (KD)
Elnaz Alizadeh (S)
Patrik Hedlund (S)
Berit Ericsson (S)
Lennart Söderberg (V)

Ersättare: Cecilia Linder (M)
Harald Klomp (KD)
Göran Svanfeldt (S)
Polat Akgül (S)
Elvira Caselunghe (MP) fr o m § 126

Tjänstemän: Bengt Andrén
Åsa Nilsson Bjervner
Tom Karlsson
Lena Lantz
Barbro Rinander
Patric Andersson
Sven-Erik Asp
Daniel Fritz

Joanna Silvemark Junemar
Ann-Britt Ådegren
Inger Tjäder, sekreterare

Under informationspunkten medverkar även Anders Larsson, Tyréns

Utses att justera: Erika Karlénus (MP)

Paragrafer: 124 - 13⁷

Justeringens
plats och tid:

Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12, den 8 januari 2013

Underskrifter:

Stefan Hanna, ordförande

Erika Karlénus, justerare

Inger Tjäder, sekreterare

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ:

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:

Den 11 december 2012

Datum för
anslags uppsättande:

9 januari 2013

Sista dag för överklagande:

31 januari 2013

Datum för anslags nedtagande:

30 januari 2013

Förvaringsplats
för protokollet:

Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12

Underskrift:

Inger Tjäder, kontoret för samhällsutveckling

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

UTDRAG

Sammanträdesdatum: 2012-12-11

§ 132
Förslag till riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun
GSN-2012-0526
Beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

att anta upprättat förslag till riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun och överlämna detsamma till kommunstyrelsen

Reservation

Erika Karlénus (MP), Elnaz Alizadeh (S), Patrik Hedlund (S), Berit Ericsson (S) och Lennart Söderberg (V) anmäler reservation till förmån för Erika Karlénus yrkande om återremiss.

Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till cykelstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämja med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet cykelpolicy. Utifrån att kommunfullmäktige antar cykelpolicyn ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun. Arbetet för att uppnå en ökad andel cykeltrafik bedrivs inom fem områden, vilka utgår från att det ska vara bekvämt, tryggt och säkert att cykla samtidigt som det ska vara möjligt att ta sig fram snabbt. För att öka andelen cyklister krävs också beteendepåverkande insatser och uppföljning av cykeltrafiken. För att uppnå en ökad andel cykelresor i kommunen krävs också särskilt riktade insatser till vissa grupper även om avsikten är att förbättringarna ska komma alla cyklister till godo. De utvalda målgrupperna utgörs av förvärvsarbetande, studenter, barn och skolungdom.

Yrkande

Erika Karlénus (MP): Återremiss.

Stefan Hanna (C): Ärendet avgörs idag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer yrkandena under proposition och finner att nämnden beslutar anta Stefan Hannas yrkande.

Beslutsunderlag

Kontorets skrivelse av den 27 november 2012.

Arbetsutskottet har utan eget yttrande överlämnat ärendet till nämnden.

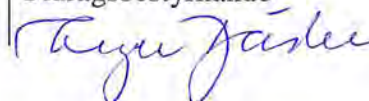
Expedieras till

Akten

Kommunstyrelsen

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Handläggare
Astrid Nyström

Datum
2013-05-23

Diarienummer
BUN-2013-0332.70

Kommunstyrelsen

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013 -06- 07
Örient.	KSN-2013-0191
70	Aktbil. 18

Yttrande över Förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun, dnr KSN-2013-0191

Kommunstyrelsen har hemställt om barn- och ungdomsnämndens yttrande över rubricerat ärende. Med anledning härav vill nämnden framföra följande:

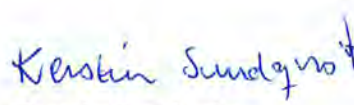
Nämnden ser mycket positivt på viljeinriktningen i policyn samt de i riktlinjerna utvalda målgrupperna barn och ungdom. Förslaget till policy och riktlinjer gynna framför allt äldre barn och ungdomar, som rör sig mycket.

Att underlätta cyklingen genom trygghetsskapande åtgärder, att cykeln blir ett snabbare kommunikationsmedel än andra, att hela resan ska fungera på ett smidigt sätt även om resan innehåller andra färdmedel är goda förutsättningar för att lyckas behålla de cyklister som redan finns samt få fler att välja cykel som fortskaffningsmedel.

Avgörande tros bli hur policyn och riktlinjerna konkretiseras i den efterföljande handlingsplanen samt tidsperspektivet för genomförandet.

Barn- och ungdomsnämnden


Cecilia Forss
Ordförande


Kerstin Sundqvist
Sekreterare

Handläggare
Astrid Nyström

Datum
2013-05-23

Diarienummer
UAN-2013-0144.70

Kommunstyrelsen

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink. 2013 -05- 31	
Utskrift nr.	KSN-2013-0191
	70 Arkbil. 14

Yttrande över Förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun, dnr KSN-2013-0191

Kommunstyrelsen har hemställt om utbildnings- och arbetsmarknadsnämndens yttrande över rubricerat ärende. Med anledning härav vill nämnden framföra följande:

Nämnden ser mycket positivt på viljeinriktningen i policyn samt de i riktlinjerna utvalda målgrupperna förvärvsarbete, studenter och ungdom. Förslaget till policy och riktlinjer gynna framför allt ungdomar och studenter, som rör sig mycket. Att på alla sätt underlätta för cykeltrafiken ligger helt i linje med nämndens ledstjärna hög kvalitet och ett hållbart samhälle.

Att underlätta cyklingen genom trygghetsskapande åtgärder, att cykeln blir ett snabbare kommunikationsmedel än andra, att hela resan ska fungera på ett smidigt sätt även om resan innehåller andra färdmedel är goda förutsättningar för att lyckas behålla de cyklister som redan finns samt få fler att välja cykel som fortskaffningsmedel.

Avgörande hur väl policyn och riktlinjerna faller ut tros bli hur de konkretiseras i den efterföljande handlingsplanen samt tidsperspektivet för genomförandet.

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden



Mohamad Hassan
Ordförande



Lotta von Wowern
Sekreterare

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-05-23

Plats och tid: Kontoret för barn, ungdom och arbetsmarknad, Stationsgatan 12, Uppsala 08:30-13:00

Ledamöter: Mohamad Hassan (FP), ordförande Torbjörn Aronson (KD), 1:e vice ordförande t.o.m. § 133 Ulrik Wärnsberg (S), 2:e vice ordförande Hannes Beckman (M) t.o.m. § 129 Gabriella Lange (M) t.o.m. § 133 Mats Johnsson (FP) Kenny Jonsson (C) Irene Söderhäll (S) Jan-Åke Carlsson (S) Frida Johnsson (MP) t.o.m. § 129 Clemens Lilliesköld (V) t.o.m. § 133	Tjänstgörande ersättare: Tekle Embaye (S) t o m § 108, fr.o.m. § 130 Madeleine Andersson (M) fr.o.m. § 130 Ersättare: Anne Lennartsson (C) Madeleine Andersson (M) t.o.m. § 129 Tekle Embaye (S) § 109 - § 129 Inger Söderberg (M) t.o.m § 121
--	--

Övriga deltagare: Lena Winterbom, uppdragschef, Carola Helenius-Nilsson, direktör, Lena Tóth, ekonom, strateger: Leif Wiklund, Björn Bylund, Nasser Ghazi, Astrid Nyström, Eva Egnell, Lena Hjalmarsson-Berg, Karin Carlsson, Tobias Åström-Sinisalo, Christer Öjdeby, Andreas Christoffersson, Jan Sund, verksamhetschef, Åsa Danielsson, myndighetschef, Tuomo Niemelä, controller

Utses att justera: Ulrik Wärnsberg (S)

Paragrafer: 107 - 134

Justeringens plats och tid: Kontoret för barn, ungdom och arbetsmarknad, Stationsgatan 12, 28 maj 2013, klockan 16:00

Underskrifter:

Mohamad Hassan (FP), ordförande

Ulrik Wärnsberg (S), justerare

Lotta von Wowern, sekreterare

ANSLAG/BEVIS Protokoll är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ: Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden

Datum: 2013-05-23

Datum för anslags uppsättande: 2013-05-29

Sista dag för överklagande: 2013-06-19

Datum för anslags nedtagande: 2013-06-20

Förvaringsplats för protokollet: Kontoret för barn, ungdom och arbetsmarknad, Uppsala

Underskrift: Lotta von Wowern, sekreterare

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-05-23

§ 110**Remiss: Förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun
UAN-2013-0144****Beslut**

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden beslutar

att som svar på remiss om förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun till kommunstyrelsen avge upprättat förslag till yttrande.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har hemställt om utbildnings- och arbetsmarknadsnämndens yttrande över förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun.

Uppsala kommuns viljeinriktning är att öka andelen cykelresor, att Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister, att det ska vara tryggt, säkert och bekvämt samt snabbt att cykla. Målgrupperna är förvärvsarbetande, studenter, barn och skolungdom. Nämnden ser mycket positivt på viljeinriktningen i policyn samt de i riktlinjerna utvalda målgrupperna. Att underlätta för cykeltrafiken ligger helt i linje med nämndens ledstjärna hög kvalitet och ett hållbart samhälle. Avgörande hur väl policyn och riktlinjerna faller ut tros bli hur dess konkretiseras i den efterföljande handlingsplanen samt tidsperspektivet på genomförandet.

Yrkanden

Mohamad Hassan (FP) yrkar med stöd av övriga nämnden, att sista stycket i yttrandet ska utgå.

Beslutsunderlag

Kontorets tjänsteskrivelse den 15 maj 2013.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



Handläggare
Ekström Michael

Datum
2013-05-23

Diarienummer
IFN-2013-0048

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013 -05- 3 0
Diarienummer	KSN-2013-0191
Kommunstyrelsen	70 Akbil. 13

Yttrande gällande förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala (KSN 2013-0191)

Idrotts- och fritidsnämnden har tagit del av gatu- och samhällsmiljönämndens förslag till cykelpolicy för och riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun och lämnar härmed följande synpunkter.

Nämnden har inget att erinra mot det som nu tas upp i förslaget till policy. Nämnden ställer sig helt bakom de grundläggande utgångspunkterna om folkhälsa, attraktiv stadsmiljö och biltrafikens minskade andel av resorna i kommunen.

På ett övergripande plan konstaterar dock nämnden att policyn endast uppehåller sig vid cykling som transportmedel "till arbete och skola".

Givet nämndens uppdrag och det starka folkhälsoperspektivet anser nämnden att kommunstyrelsen ska överväga att inkludera cyklingen som motionsform i policy och riktlinjer – en snabbt växande motionsform som i så hög grad utövas på gator och vägar liksom i ökande utsträckning i naturområden. En i detta avseende något vidgad policy skulle därmed behöva säga något om kommunens ambition att göra insatser för att underlätta och främja också denna typ av cykling. Om inte detta bedöms relevant bör det tydligt framgå av inledningen vilken typ av cykling policyn handlar om alternativt döpa dokumentet till Policy för cykeltrafiken i Uppsala (i linje med riktlinjerna).

Nämnden anser också att det bör övervägas om inte policyn, givet vad som står i riktlinjerna för arbetet med cykeltrafik i Uppsala, också ska omnämna de prioriterade målgrupper som nämns där liksom att beteendepåverkan är lika viktig som de fysiska förutsättningarna. För nämnden framstår dessa delar som högst policybetonade och därför bör få sin plats i den slutliga policyn. Ett sådant tillägg skulle också tydliggöra kongruensen mellan de båda dokumenten.



På ett redaktionellt plan föreslår nämnden att policyn istället för den, i inledningen, svepande hänvisningen till "IVE:s inriktningsmål kring cykling och folkhälsa" citerar det hållbarhetsmål som är högst relevant för policyn, nämligen:

"Uppsalaborna lever hälsosamt och klimatsmart"

Vidare föreslår nämnden att

"... Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister"

görs till "portalparagraf", men med något ändrad lydelse. Därmed skulle inledningen av "del 2" kunna se ut så här:

Uppsala kommuns viljeinriktning är att Uppsala ska uppfattas som en kommun för cyklister

Det innebär att kommunen ska verka för att

... öka andelen cykelresor i Uppsala

OSV ...

När det gäller

... det ska gå snabbt att cykla i Uppsala

anser nämnden att det istället borde heta

... det ska vara tidseffektivt att cykla i Uppsala

Nämnden menar att "snabbt" leder tanken till hastighet, vilket inte torde vara det primärt viktigaste. Dessutom är det nämndens erfarenhet att just "snabba cyklister" för många är ett irritationsmoment liksom en ökad riskfaktor. Nämnden tolkar förslaget till policy så att andemeningen istället är att cykeln som färdmedel från "dörr till dörr" ska vara bättre, bl a i fråga om tid, än andra färdmedel och då främst bilen. Därmed bör tidseffektiviteten bara delvis handla om att kunna cykla fort/snabbt, men kanske mer om att komma nära; att lätt bli av med sin cykel och att färdvägen är genare.

För att koppla cyklingen som färdmedel till mer än "måstena" skola och arbete föreslår nämnden att meningen

"Komforten för cyklister ska ... möjliggöra för cykling till arbete och skola ..."

kompletteras så att lydelsen blir

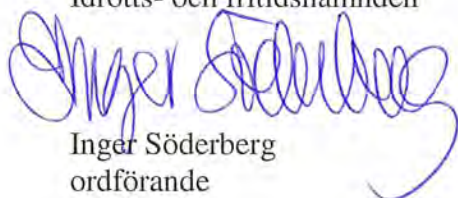
”... till arbete, skola och målpunkter som idrotts- och fritidsanläggningar, friluftsområden och andra utflyktsmål”,

vilket delvis tas upp i riktlinjerna för arbetet med cykeltrafik i Uppsala. På så vis framhålls cykeln som ett bra och hälsosamt färdmedel också under fritiden.

Slutligen anser nämnden att det är viktigt att också de uppsalabor eller andra som vill ta del av och förstå policyn kan göra det. I det avseendet kan det vara viktigt att exemplifiera – så som nämnden föreslår – vad t ex *målpunkter* är för något.

När det gäller riktlinjerna har nämnden ingen särskild synpunkt annan än att eventuella ändringar i policyn – utifrån det som nämnden föreslår – konsekvensändras i riktlinjerna.

Idrotts- och fritidsnämnden



Inger Söderberg
ordförande



Eva Nodling
sekreterare

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-05-23

§ 52

**Kommunstyrelsen: Remiss angående förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala
IFN-2013-0048****Beslut**

Idrotts- och fritidsnämnden beslutar efter revidering i handling

att anta upprättat förslag till yttrande och överlämna detsamma till kommunstyrelsen**Sammanfattning**

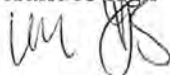
Idrotts- och fritidsnämnden har tagit del av gatu- och samhällsmiljönämndens förslag till cykelpolicy för och riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun. Förslaget till nämndens yttrande ställer sig i allt väsentligt bakom förslaget till cykelpolicy, men framför också tre idéer som bör övervägas: Dels om inte cykling som motionsform borde inkluderas i policyn, dels att förtydliga cykeln som ett bra färdmedel också under fritiden, och dels att i policyn anmäla de prioriterade målgrupperna samt att beteendepåverkan är lika viktigt som de fysiska förutsättningarna för cykling (båda aspekterna omnämnda i riktlinjerna).

Beslutsunderlag

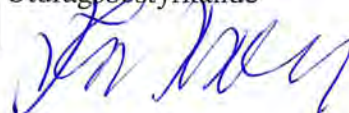
Kontorets skrivelse av den 19 april 2013.

Arbetsutskottet har utan eget yttrande överlämnat ärendet till nämnden.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-05-23

Plats och tid: KS-salen, Stadshuset, 16:00 – 18:15

Ledamöter: Inger Söderberg (M), Ordförande
Ola Leife (C), 1:e vice ordförande
Rickard Malmström (MP), 2:e vice ordförande
Lucas Nilson (KD)
Loa Mothata (S)
Kia Alfredsson (S)
Ali Akis (V)

Ersättare: Peter Eklund (M) t.jg.
Kjell Aleklett (FP) t.jg.
Maria Bylund (C) t.jg.
Björn Wall (S) t.jg.

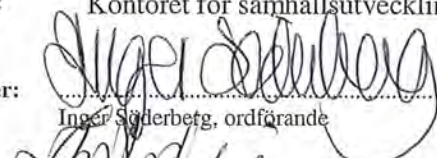
Tjänstemän: Bengt Andrén, chef för kontoret
Åsa Nilsson Bjervner
Barbro Rinander
Tuija Kulma
Patric Andersson
Sten Larsson
Peter Eriksson
Pär Englund

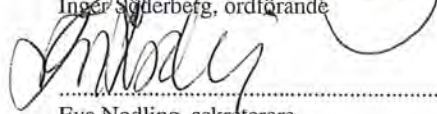
Utses att justera: Loa Mothata (S)

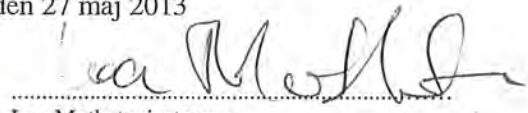
Paragrafer: 47 - 57

Justeringens plats och tid: Kontoret för samhällsutveckling den 27 maj 2013

Underskrifter:


Inger Söderberg, ordförande


Eva Nodling, sekreterare


Loa Mothata, justerare

ANSLAG/BEVIS Protokoll är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ: Idrotts- och fritidsnämnden

Datum: 2013-05-23

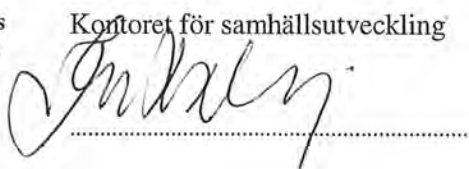
Datum för anslags uppsättande: 2013-05-28

Sista dag för överklagande: 2013-06-18

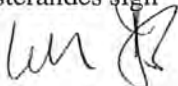
Datum för anslags nedtagande: 2013-06-19

Förvaringsplats för protokollet: Kontoret för samhällsutveckling

Underskrift:


Loa Mothata

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande





KOMMUNSTYRELSE

PLAN- OCH BYGGNADSNÄMNDEN

Handläggare
Ida Larsson

Ink. 2013-05-03

Datum
2013-05-16

Diarienummer
PBN 2013-0008

Ärendnr. KSN-2013-0191
70 Arkbil. 15

Förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun

Kommunstyrelsen

Plan- och byggnadsnämnden har tagit del av rubricerade ärende och vill här anföra följande.

Nämnden tillstyrker cykelpolicyns mål om förbättrad folkhälsa, att skapa en attraktiv stadsmiljö och att minska biltrafikens andel av resorna i Uppsala och anser att riktlinjerna bör kunna ge god vägledning i arbetet för att förverkliga dessa mål. Nämnden vill dock utifrån sitt ansvarsområde framhålla att cykelfrågor är ett av flera intressen som man har att beakta i planeringsarbetet för att skapa en attraktivare stadsmiljö.

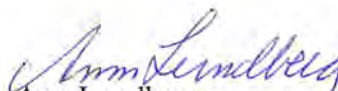
Plan- och byggnadsnämnden ansvarar för uppgifter enligt plan- och byggnadslagen. I nämndens ansvar ingår det också att bevaka naturvårdens intressen inom detaljplaner men även frågor inom vattenförvaltningens område. I nämndens uppdrag ingår alltså att se till helheten och att göra avvägningar mellan flera olika intressen.

I de riktlinjer som föreslås gälla för arbetet med cykeltrafiken i kommunen beskrivs många av åtgärderna innebära ett ökat utrymme i gaturummet för cyklister. Nämnden vill där särskilt lyfta fram formuleringen om att avvägning av utrymmeskrav gentemot andra trafikslag är nödvändig. Ökas utrymmet för cykeltrafik måste utrymmet för till exempel bilar minska. Mycket breda asfalterade gaturum kan få flera negativa konsekvenser, som en mindre attraktiv stadsmiljö men också minskade infiltrationsytor för dagvatten.

Nämnden vill främja den syn som i viljeinriktningen uttrycks vad gäller prioritering av gående i stadskärnan, då olika situationer kräver olika prioriteringar. Utifrån plan- och byggnadsnämndens perspektiv kan det därför vara problematiskt att strikt arbeta efter standardbredder. I riktlinjerna föreslås att man bör använda Sveriges kommuner och landstings handboks förslag på utformning. Plan- och byggnadsnämnden förutsätter att man i arbetet med planering för cykel även tar hänsyn till andra ytkrävande funktioner.

Plan- och byggnadsnämnden


Liv Hahne
Ordförande


Ann Lundberg
Sekreterare

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum

2013-05-16

Sida

4

§ 128

Diariennr: PBN-2013-0008

Förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik**Beslut**

Plan- och byggnadsnämnden godkänner förslag till yttrande och överlämnar detsamma till kommunstyrelsen.

Sammanfattning

Plan- och byggnadsnämnden anser att cykelpolicyns mål om förbättrad folkhälsa, att skapa en attraktiv stadsmiljö och att minska biltrafikens andel av resorna i Uppsala är bra och att riktlinjerna bör kunna ge god vägledning i arbetet för att förverkliga dessa mål. Det finns dock anledning att framföra synpunkter utifrån plan- och byggnadsnämndens uppdrag.

Plan- och byggnadsnämnden vill framhålla att cykelfrågor är ett av flera intressen som man har att beakta i planeringsarbetet för att skapa en attraktivare stadsmiljö. Särskilt vill nämnden lyfta fram formuleringen om att avvägning av utrymmeskrav gentemot andra trafikslag är nödvändig och förutsätter att man i arbetet med planering för cykel även tar hänsyn till andra ytkrävande funktioner.

Beslutsunderlag

Remiss från kommunstyrelsen
Tjänsteskrivelse

Beslutsgång

Arbetsutskottet föreslår att yttrandet godkänns.

Expedieras till

Kommunstyrelsen
Akten

Justerandens sign			Utdragsbestyrkande
			



MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Handläggare
Christer Solander
018- 727 43 50

Datum
2013-05-14

Diarienummer
2013-001057- AD

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013 -05- 29
Ärendet:	KSN-2013-0191
	70 Akbil. 11

Till miljö- och hälsoskyddsnämndens
sammanträde den 22 maj 2013

Adressat:
Registrator
Kommunledningskontoret
Stadshuset

Yttrande om förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun

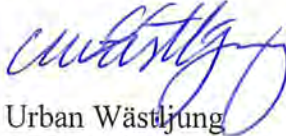
Remiss från KS, dnr. KSN-2013-0191. Remisstid: 3 juni 2013

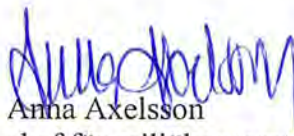
Förslag till beslut:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har tagit del av förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun och ser positivt på förslagen. Nämnden beslutar om att lämna följande synpunkter:

1. Nämnden föreslår att policyn tydligare betonar att i vissa områden i centrala staden ska cykeltrafikens framkomlighet prioriteras före biltrafikens.
2. Riktlinjerna bör beskriva särskilt utpekade områden där cykeltrafikens framkomlighet ska prioriteras före biltrafikens.
3. Riktlinjerna bör tydligt beskriva vilka åtgärder som ska övervägas i den fysiska planeringen i syfte att gynna cykeltrafikens framkomlighet.
4. Nämnden föreslår att cykeltrafiken följs upp kontinuerligt med fasta mätstationer på frekventa cykelstråk.
5. För att få underlag till inriktningen att cykling ofta ska vara det snabbaste färdmedlet anser nämnden att jämförande simuleringar av restid för olika färdmedel mellan målpunkter bör genomföras.

För miljö- och hälsoskyddsnämnden


Urban Wästljung
ordförande


Anna Axelsson
chef för miljökontoret

Sammanfattning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått en remiss om förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun. Förslaget har utformats av gatu- och samhällsmiljönämnden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser det positivt att kommunen tar fram en policy och riktlinjer för att få fler att cykla. För att få fler personer att välja cykel före bil krävs en kombination av olika positiva cykelåtgärder och att cykeltrafikens framkomlighet prioriteras före biltrafikens.

Yttrande

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser det positivt att kommunen tar fram en policy och handlingsplan för att få fler att cykla.

I förslaget nämns att fler cyklister leder till minskad biltrafik. Nämnden bedömer utifrån erfarenheter i andra kommuner att det normalt krävs en kombination av olika positiva cykelåtgärder och att cyklande på olika sätt prioriteras före biltrafik för att bilresenärer ska välja cykel eller buss istället för bil. Exempel på åtgärder är:

- Beteendepåverkan där bl.a. hälso- och miljöaspekter lyfts fram
- Fysiska åtgärder som bra utformning av sammanhängande cykelbanor
- Skyltning av cykelvägar
- Bra underhåll av cykelvägar året runt
- Tillräckligt med cykelparkeringar, särskilt i centrum
- Möjlighet att komma nära målpunkter när man cyklar
- Cykelparkering nära busshållplatser och tågstationer som underlättar kombinationsresor
- Kampanjer och premier för de som cyklar till och från arbetet
- Kostnaden för bilen har betydelse t.ex. kostnaden för parkering

Nämnden instämmer i vikten av att restiden med cykel ska vara konkurrenskraftig och vikten av att det beaktas i översikts- och detaljplanering. För att göra detta tydligare anser nämnden att riktlinjerna under rubriken *Snabbt att cykla i Uppsala* kompletteras med förslag om olika åtgärder som ska övervägas i planeringen för att gynna cykeltrafiken. Det kan t ex vara trafikregleringar som gynnar cyklister, cykelzoner vissa tider eller särskilda fartområden liknande Dragarbrunn.

För att få underlag till inriktningen att cykling ofta ska vara det snabbaste färdmedlet kan jämförande simuleringar av restid för olika färdmedel mellan målpunkter vara ett bra stöd. En sådan utredning kan visa vilka åtgärder som behöver vidtas för att cykelresor till och från olika målpunkter ska bli ett snabbt och effektivt sätt att transportera sig.

I förslaget till riktlinjer för cykeltrafik anges arbeten inom fem områden för att uppnå ökad cykeltrafik. En åtgärd som anges är uppföljning av cykeltrafiken. Att följa upp cykeltrafiken leder inte till ökad cykeltrafik, men det är ett viktigt kontrollinstrument för att följa upp effekten av genomförda åtgärder. Nämnden föreslår att cykeltrafiken följs upp kontinuerligt med fasta mätstationer på frekventa cykelstråk.

Prioriterad målgrupp är bl.a. förvärvsarbetande. För att kommunens medarbetare ska prioritera cykling och bidra till en allmänt ökad cykling anser nämnden att kommunen i policyn för resor i tjänsten ska förorda cykel vid kortare tjänsteresor samt stimulerar till cykling till och från arbetet.

Bilagor (endast nämnd)

1. Förslag till policy för cykeltrafik.
2. Förslag till riktlinjer för cykeltrafik

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2013-05-22 Sida: 11

§ 56

Ärende nr. 2013-1057

Policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun, remiss från kommunstyrelsen

Remiss från KS, dnr. KSN-2013-0191. Remisstid: 3 juni 2013

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2013-04-29 och reviderat förslag till beslut daterat 2013-05-14.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar i enlighet med det reviderade förslaget.

BESLUT:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har tagit del av förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun och ser positivt på förslagen. Nämnden beslutar om att lämna följande synpunkter:

1. Policyn bör tydligare betona att åtminstone i vissa utpekade områden ska cykeltrafikens framkomlighet prioriteras före biltrafikens.
2. Riktlinjerna bör beskriva åtgärder som ska övervägas i den fysiska planeringen i syfte att gynna cykeltrafikens framkomlighet.

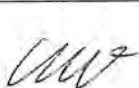
Sammanfattning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått en remiss om förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun. Förslaget har utformats av gatu- och samhällsmiljönämnden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser det positivt att kommunen tar fram en policy och riktlinjer för att få fler att cykla. För att få fler personer att välja cykel före bil krävs en kombination av olika positiva cykelåtgärder och att cykeltrafikens framkomlighet prioriteras före biltrafikens.

Bilaga: Miljökontorets utlåtande

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2013-05-22 Sida: 1

Plats och tid: Kungssalen, Kungsängsvägen 27, kl. 16.15 – 18.00

Ledamöter:	Urban Wästljung (FP) Helena Kjellson (M) t o m § 48 Info F Nils Fall (M) Stephen Schad (C) Helena Busch Christensen (KD) Göran Ågren (V) Lárus Jónsson (S) Rafael Waters (S) Fred Eriksson (S)	Ersättare:	Örjan Nilsson (M) tj f Therez Olsson (M) Kathrine Laurell (M) tj f Helena Kjellson (M) fr o m § 48 info G Björn Smeds (FP) Bengt Neiss (KD) Mari Rosenkvist (MP) tj f Laila Holmström (MP)
------------	---	------------	--

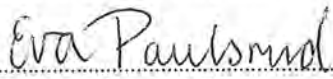
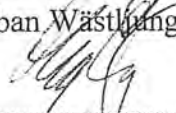
Övriga deltagare: Anna Axelsson
Hannes Vidmark
Anna Brådenmark
Ann Wendel
Karin Svensson
Eva Paulsruud

Emilia Hammer
Alexandra Zamparas
Zahrah Ekmark

Utses att justera: Göran Ågren

Paragrafer: 47 – 62

Justeringens plats och tid: Miljökontoret, Kungsängsvägen 27, tisdag 28 maj 2013, kl. 08.00

Underskrifter:	 Urban Wästljung, ordförande	 Eva Paulsruud, nämndsekreterare
	 Göran Ågren, justerare	

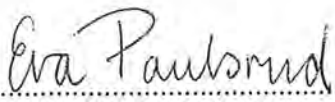
ANSLAG/BEVIS Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ: Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Datum då anslaget sätts upp: 2013-05-30

Datum då anslaget tas ner: 2013-06-21

Förvaringsplats för protokollet: Miljökontoret, Kungsängsvägen 27, Uppsala

Underskrift: 
Eva Paulsruud

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande





NÄMNDEN FÖR HÄLSA OCH OMSORG

Handläggare
Kjell Holm

Datum
2013-05-02

Diarienummer
NHO-2013-0063.70

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013 -05- 17
Diarienumr.	KSN-2013-0191
Kommunstyrelsen	70 Akbil. 9

Remissvar angående förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun, d nr KSN-2013-0191

Kommunstyrelsen hemställer om nämndens yttrande i rubricerat ärende. Nämnden framför följande synpunkter.

Nämnden anser att bägge dokumenten på ett förtjänstfullt sätt beskriver en strategi för hur det sammanhängande cykelnätet i kommunen ska kunna utvecklas och präglas av en tydlig och säker trafikmiljö. Cykeltrafikens utveckling i kommunen kan enligt nämndens mening främja såväl miljö, folkhälsa som en attraktivare stadsmiljö. NHO vill dock göra några påpekanden.

Nämnden saknar ett fotgängarperspektiv i dokumenten. I nämndens målgrupper ingår t ex personer med synnedsättning, rörelsehinder etc. Av dokumenten bör på ett tydligare sätt framgå vilka konsekvenser policyn respektive riktlinjerna får för gående i allmänhet och dessa grupper i synnerhet.

Ett konkret exempel på något som nämnden upplever som en stor brist är att en tydlig separering mellan gång- och cykelbanor idag saknas på många platser i Uppsala. Genom att åstadkomma en sådan tydlig separering mellan gående och cyklister skulle en trafikmiljö kunna åstadkommas med betydligt större tydlighet och säkerhet.

NHO kan utifrån sitt nämndperspektiv inte överblicka några kommunalekonomiska konsekvenser för genomförandet av cykelpolicy/riktlinjerna.

Nämnden för hälsa och omsorg

Stig Rådahl
Ordförande

Julia Holmedal Jonsson
sekreterare

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-05-02

§ 90
**Remiss från kommunledningskontoret gällande Policy och riktlinjer för
parkering i Uppsala kommun, KSN-2013-0338
NHO-2013-0062.70**
Beslut

Nämnden för hälsa och omsorg beslutar

att avge yttrande till kommunstyrelsen enligt förslag.**Ärendet**

Förslag till skrivelse föreligger 2013-03-15 från kontoret för hälsa, vård och omsorg.

Kommunstyrelsen hemställer om nämndens yttrande i rubricerat ärende. Förslaget innefattar dels en parkeringspolicy, dels mer detaljerade riktlinjer. I ärendet beskrivs hur dokumenten ska bidra till att skapa bl.a. en attraktivare stadsmiljö och att minska biltrafikens miljöpåverkan. I förslaget till yttrande pekas bl.a. på behovet av en tydligare beskrivning av nödvändiga tillgänglighetsåtgärder för personer med någon form av funktionsnedsättning.

§ 91
**Remiss från kommunledningskontoret gällande Förslag till policy och riktlinjer
för cykeltrafik i Uppsala kommun, KSN-2013-0191
NHO-2013-0063.70**
Beslut

Nämnden för hälsa och omsorg beslutar

att avge yttrande till kommunstyrelsen enligt förslag.**Ärendet**

Förslag till skrivelse föreligger 2013-03-15 från kontoret för hälsa, vård och omsorg.

Kommunstyrelsen hemställer om nämndens yttrande i rubricerat ärende. Förslaget innefattar dels en cykelpolicy, dels mer detaljerade riktlinjer. I ärendet beskrivs bl.a. hur dokumenten ska bidra till att öka andelen cykelresor samt att det ska vara tryggt och säkert att cykla i Uppsala. I förslaget till yttrande pekas bl.a. på behovet av en kompletterande beskrivning av vilka konsekvenser förslaget får för fotgängare i allmänhet och för grupper med någon form av funktionsnedsättning i synnerhet.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande



Handläggare
Kjell Holm

Datum
2013-04-24

Diarienummer
ALN-2013-0073.70

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink. 2013 -04- 30	
Diarienum. KSN-2013-0191	
70	Aktbil. 8

Kommunstyrelsen

Remissvar angående förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun, d nr KSN-2013-0191

Kommunstyrelsen hemställer om nämndens yttrande i rubricerat ärende. Nämnden framför följande synpunkter.

Nämnden anser att bägge dokumenten på ett förtjänstfullt sätt beskriver en strategi för hur det sammanhängande cykelnätet i kommunen ska kunna utvecklas och präglas av en tydlig och säker trafikmiljö. Cykeltrafikens utveckling i kommunen kan enligt nämndens mening främja såväl miljö, folkhälsa som en attraktivare stadsmiljö. ÄLN vill dock göra några påpekanden.

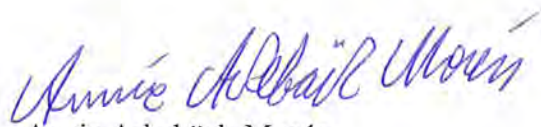
Nämnden saknar ett fotgängarperspektiv i dokumenten. I nämndens målgrupper ingår t ex personer med synnedsättning, rörelsehinder etc. Av dokumenten bör på ett tydligare sätt framgå vilka konsekvenser policyn respektive riktlinjerna får för gående i allmänhet och dessa grupper i synnerhet.

Ett konkret exempel på något som nämnden upplever som en stor brist är att en tydlig separering mellan gång- och cykelbanor idag saknas på många platser i Uppsala. Genom att åstadkomma en sådan tydlig separering mellan gående och cyklister skulle en trafikmiljö kunna åstadkommas med betydligt större tydlighet och säkerhet.

ÄLN kan utifrån sitt nämndperspektiv inte överblicka några kommunalekonomiska konsekvenser för genomförandet av cykelpolicy/riktlinjerna.

Äldrenämnden


Ebba Busch
Ordförande


Annie Arkebäck-Morén
sekreterare

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-04-24

§ 82**Remiss, Förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun, ALN-2013-0073.70****Beslut**

Äldrenämnden beslutar

att avge yttrande till kommunstyrelsen enligt förslag.

Ärendet

Förslag till skrivelse föreligger 2013-03-15 från kontoret för hälsa, vård och omsorg.

Kommunstyrelsen hemställer om nämndens yttrande i rubricerat ärende. Förslaget innefattar dels en cykelpolicy, dels mer detaljerade riktlinjer. I ärendet beskrivs bl.a. hur dokumenten ska bidra till att öka andelen cykelresor samt att det ska vara tryggt och säkert att cykla i Uppsala. I förslaget till yttrande pekas bl.a. på behovet av en kompletterande beskrivning av vilka konsekvenser förslaget får för fotgängare i allmänhet och för grupper med någon form av funktionsnedsättning i synnerhet.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



Uppsala 2013-05-30



UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink. 2013 -05- 03	
Diariernr. KSN-2013-0191	70 Arkbil. 16

Registrator
Kommunledningskontoret
Uppsala Kommun
753 75 Uppsala

Remissyttrande angående Förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun

KSN-2013-0191

Uppsalahem vill lämna följande svar angående denna remiss:

Bakgrund

Uppsalahem har erhållit remiss för yttrande avseende förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun. Utifrån att kommunfullmäktige antar riktlinjerna ska de implementeras i arbetet med cykeltrafik inom Uppsala kommun.

Yttrande

Uppsalahem ser positivt på att riktlinjer för cykeltrafik arbetas fram för verka i riktning mot bland annat en attraktivare stadsmiljö.

Uppsalahem har inget att erinra mot förslaget.

Med vänliga hälsningar


Mikael Rådegård
Vd Uppsalahem

Telefon 018-727 34 01
Mobil 0708-24 89 01
mikael.radegard@uppsalahem.se



Cykelfrämjandet i Uppsala

Sid 1(1)

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013 -06- 03
Diariernr.	KSN-2013-0191
	70 Arkbil. 17

2013-06-01

Uppsala kommun
Registrator, kommunledningskontoret

753 75 Uppsala

Yttrande över förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun Diarienummer: KSN-2013-0191

Cykelfrämjandet i Uppsala har givits möjlighet att yttra sig över en remiss i rubricerat ämne. Cykelfrämjandet är mycket positivt till kommunens arbete med att ta fram en cykelstrategi för Uppsala kommun. Det behövs ett långsiktigt och målmedvetet arbete för att främja cyklandet i Uppsala. Cykelfrämjandets mål på nationell nivå är att genom ökad cyklism förbättra **folkhälsan**, öka **säkerheten** för cyklister och förbättra **miljön** med mindre avgaser och buller samt minskade koldioxidutsläpp. Dessa mål sammanfaller väl med detta förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun.

Policyer är ofta allmänt hållna och skall gälla för alla nämnder i kommunen. Det är risk för att endast en nämnd känner sig berörd av denna policy, Gatu- och samhällsmiljönämnden. Det är viktigt att även till exempel Plan- och byggnadsnämnden tar till sig denna policy.

Riktlinjerna för cykeltrafik är bra men det bör finnas en ambitionsnivå när det gäller hur mycket ökningen av cykeltrafiken ska vara vid ett visst datum. I den nuvarande ÖP står det att cykeltrafiken 2030 skall minska jämfört med 2010. Nästa ÖP måste ha högre ambition.

När det gäller målgrupper håller vi med om att de som anges i förslaget, men vi saknar pensionärerna. Vid senaste resvaneundersökningen 2010 hade pensionärerna mycket låga tal för cykling och allra högst för bilåkande. Med en ökad livslängds är det viktigt att stimulera motion i olika former och då bör cykling ligga bra till. Flera organisationer som vänder sig till pensionärer har cykelutflykter på programmet så det finns kanaler för kommunen att jobba även med denna grupp. Nu kommer allt mer el-assisterade cyklar och trehjuliga cyklar vilka kommer att underlätta för äldre att fortsätta cykla.

När det gäller trafiksäkerhet är trafikutbildning i skolan viktigt. I till exempel Nederländerna är cykelutbildning obligatorisk i skolan och kunnighet testas. Det är något som vi bör införa i Uppsala. Kunniga barn påpekar gärna när föräldrar gör fel, vilket leder till att trafikkunskapen sprids mellan generationerna.

Björn Engström
Ordförande
Cykelfrämjandet i Uppsala
Stigbergsplan 3, lgh 1602
752 42 Uppsala
Tel: 070-25 11 388
E-post: bjorn@bakelit.com

LANDSTINGET I UPPSALA LÄN**Kollektivtrafiknämnden****Protokoll**

Sammanträdesdatum

Sida

2013-05-15

Dnr KTN2013-0018

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013 -05- 30
Örskrift	KSN-2013-0191
	70 Akbil. 12

§ 25**Yttrande över förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun****Beslut**

Kollektivtrafiknämnden fastställer framlagt förslag till yttrande över förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun.

Ärendet

Ärendet omfattar ett förslag till policy och riktlinjer för att arbeta med cykeltrafik i Uppsala kommun på ett sätt som ska leda till förbättrad folkhälsa, attraktivare stadsmiljö samt minskad biltrafikandel. Kommunens viljeinriktning är att öka andelen cykelresor, att Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister, att det ska gå snabbt att cykla och att det ska vara bekvämt, tryggt och säkert att cykla.

Yrkande

Niclas Malmberg (MP) yrkar komplettering i remissvarets avsnitt Sammanfattande överväganden, tredje stycket, med lydelsen "Kommunens planering bör tydligt integreras med regionförbundets cykelplan."

Erik Pelling (S) yrkar förtydligande i remissvarets avsnitt Cykel och kollektivtrafik, andra styckets första rad, genom att komplettera "på korta distanser" med "på korta och medellånga distanser" samt i andra styckets andra rad, byta ut "yteffektivt" mot "effektivt".

Ordförande Johan Örjes (C) yrkar bifall till Niclas Malmbergs (MP) och Erik Pellings (S) yrkanden.

Kollektivtrafiknämnden bifaller Niclas Malmbergs (MP) och Eriks Pellings (S) yrkanden.

Bilaga § 25**Förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun (KSN-2013-0191)****Kollektivtrafikförvaltningens förslag till yttrande****Kopia till**

Uppsala kommun

Kollektivtrafikförvaltningen

Exp. 2013-05-27

Sign. aa

Ordförandes sign	Justerandes sign	Utdragsbestyrkande
		

Handläggare
Kihlberg Jenny

Datum
2013-02-28

Diarienummer
KSN-2013-0191

Barn- och ungdomsnämnden
Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden
Idrotts- och fritidsnämnden
Plan- och byggnadsnämnden
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
Nämnden för hälsa och omsorg
Äldrenämnden
Uppsalahem AB
Uppsala cykelförening
Cykelfrämjandet
Uppsala City
Kollektivtrafiknämnden

Remiss: Förslag till policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun

Kommunstyrelsen hemställer om yttrande i rubricerade ärende.

Upplysningar kan fås av ovan angiven handläggare.

Yttrandet ska ha inkommit till **registrator, kommunledningskontoret, senast: 3 juni 2013**

Nämnderna har att beakta kommunalekonomiska konsekvenser

Kommunstyrelsens diarienummer ska **alltid** anges när yttrandet lämnas.

Med vänlig hälsning



Per Davidsson

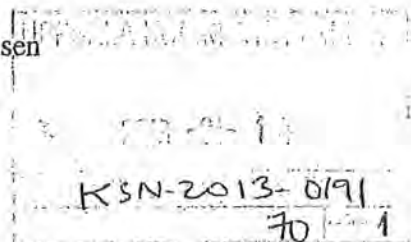
kanslichef

kommunledningskontoret



Handläggare
Fritz DanielDatum
2012-12-11Diarienummer
GSN-2012-0526

Kommunstyrelsen



Förslag till cykelpolicy för Uppsala kommun

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige besluta

att anta upprättat förslag till cykelpolicy för Uppsala kommun och

att därefter överlämna ärendet till kommunstyrelsen för vidare handläggning.

Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till cykelstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämma med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet cykelpolicy. Utifrån att kommunfullmäktige antar cykelpolicyn ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun.

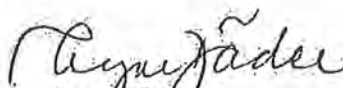
Cykeltrafiken är en viktig del i arbetet för att förbättra folkhälsan, skapa en attraktivare stadsmiljö och för att minska biltrafikens andel av resorna i Uppsala kommun. För att målen för cykeltrafiken ska bli verklighet är det av avgörande betydelse att dessa intentioner genomsyrar all planering och alla beslut från översiktlig planering till detaljplanering och bygglov samt vidare till förvaltningsskedet.

Uppsala kommuns viljeinriktning är att öka andelen cykelresor, att Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister, att det ska gå snabbt att cykla och att det ska vara bekvämt, tryggt och säkert att cykla.



Gatu- och samhällsmiljönämnden

Stefan Almqvist
Ordförande



Inger Tjäder
Sekreterare

Cykelpolicy för Uppsala kommun

Uppsala är på många sätt en cykelvänlig kommun. Andelen resor som görs med cykel är bland de högsta i landet och det finns en djupt rotad cykelkultur i kommunen. Uppsala är stolt över den kulturen. Ökad cykling bidrar till en bättre folkhälsa. Fler cyklister leder även till en minskad biltrafik och därmed även till en attraktivare stadsmiljö.

Målen för cykeltrafiken utgår från de övergripande målen i översiktsplanen om att öka andelen gång-, cykel och kollektivtrafik samt målet om att trafikens miljöbelastning ska minska. Vid sidan av översiktsplanen är kommunfullmäktiges styrdokument IVE och dess inriktningsmål kring cykling och folkhälsa vägledande.

Cykeltrafiken i Uppsala är en viktig del i arbetet för att:

- Förbättra folkhälsan
- Skapa en attraktivare stadsmiljö
- Minska biltrafikens andel av resorna i Uppsala kommun

För att målen för cykeltrafiken ska bli verklighet är det av avgörande betydelse att dessa intentioner genomsyrar all planering och alla beslut – från översiktlig planering till detaljplanering och bygglov samt vidare till förvaltningsskedet.

Uppsala kommuns viljeinriktning är att...

...öka andelen cykelresor i Uppsala

Andelen cykelresor inom Uppsala kommun ska öka som en följd av effektiva satsningar för cykeltrafiken.

...Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister

Uppsala kommun ska uppmuntra till cykling genom att prioritera cykeltrafiken högt.

...det ska vara tryggt och säkert att cykla i Uppsala

Nollvisionens intentioner ska alltid eftersträvas i syfte att eliminera antalet dödade och svårt skadade cyklister i Uppsala. Även tryggheten för cyklister ska vara hög i Uppsala.

...det ska gå snabbt att cykla i Uppsala

Tillgängligheten och framkomligheten för cykeltrafiken ska vara mycket god i Uppsala. Alla viktiga målpunkter ska knytas samman av ett direkt och sammanhängande cykelnät. Ny infrastruktur och bebyggelse ska lokaliseras och utformas så att cykeln som trafikslag prioriteras. Cykeln ska ofta vara det snabbaste färdmedlet och framkomligheten och tillgängligheten för cyklister ska vara högt prioriterad. I stadskärnan får cyklisterna ibland stå tillbaka för gående.

...det ska vara bekvämt att cykla i Uppsala

Det ska vara bekvämt och upplevas som attraktivt att cykla i Uppsala. Komforten för cyklister ska vara hög och möjliggöra för cykling till arbete och skola under hela året. Det ska vara enkelt att använda cykeln för att transportera sig hela eller delar av resan. Cykelresans alla delar ska beaktas – från information, vägvisning och parkeringsmöjligheter till förflyttning på sträcka och i korsning.

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2012-12-11

Plats och tid: Aspen, Lokföraren, Stationsgatan 12, klockan 18:00-20:40

Ledamöter: Stefan Hanna (C), ordförande
 Louise Bill (M), 1:e v. ordf.
 Erika Karlénus (MP); 2:e v. ordf.
 Christian Sonnenstein (M)
 Henrik Ottosson (FP)
 Mia Nordström (C)
 Ian Engblom (KD)
 Elnaz Alizadeh (S)
 Patrik Hedlund (S)
 Berit Ericsson (S)
 Lennart Söderberg (V)

Ersättare: Cecilia Linder (M)
 Harald Klomp (KD)
 Göran Svanfeldt (S)
 Polat Akgül (S)
 Elvira Caselunghe (MP) fr o m § 126

Tjänstemän: Bengt Andrén
 Åsa Nilsson Bjervner
 Tom Karlsson
 Lena Lantz
 Barbro Rinander
 Patric Andersson
 Sven-Erik Asp
 Daniel Fritz

Joanna Silfvermark Junemar
 Ann-Britt Ådegren
 Inger Tjäder, sekreterare

Under informationspunkten medverkar även Anders Larsson, Tyréns

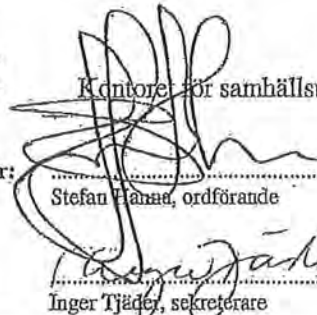
Utses att justera: Erika Karlénus (MP)

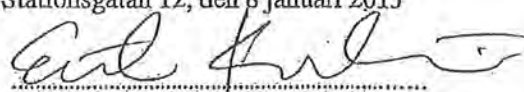
Paragrafer: 124 - 137

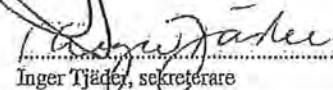
Justerings
plats och tid:

Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12, den 8 januari 2013

Underskrifter:


 Stefan Hanna, ordförande


 Erika Karlénus, justerare


 Inger Tjäder, sekreterare

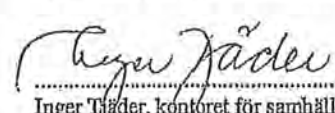
ANSLAG/BEVIS Protokoll är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ: Gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum: Den 11 december 2012

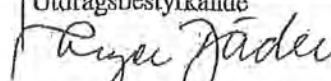
Datum för
anslags uppsättande: 9 januari 2013Sista dag för överklagande: 31 januari 2013
Datum för anslags nedtagande: 30 januari 2013Förvaringsplats
för protokollet: Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12

Underskrift:


 Inger Tjäder, kontoret för samhällsutveckling

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

UTDRAG

Sammanträdesdatum: 2012-12-11

§ 131
Förslag till cykelpolicy för Uppsala kommun
GSN-2012-0526
Beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

att anta upprättat förslag till cykelpolicy för Uppsala kommun och

att därefter överlämna ärendet till kommunstyrelsen för vidare handläggning.

Reservation

Erika Karlénus (MP), Elnaz Alizadeh (S), Patrik Hedlund (S), Berit Ericsson (S) och Lennart Söderberg (V) anmäler reservation till förmån för Erika Karlénus yrkande om återremiss.

Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till cykelstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämma med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet cykelpolicy. Utifrån att kommunfullmäktige antar cykelpolicyn ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun. Cykeltrafiken är en viktig del i arbetet för att förbättra folkhälsan, skapa en attraktivare stadsmiljö och för att minska biltrafikens andel av resorna i Uppsala kommun. För att målen för cykeltrafiken ska bli verklighet är det av avgörande betydelse att dessa intentioner genomsyrar all planering och alla beslut från översiktlig planering till detaljplanering och bygglov samt vidare till förvaltningsskedet. Uppsala kommuns viljeinriktning är att öka andelen cykelresor, att Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister, att det ska gå snabbt att cykla och att det ska vara bekvämt, tryggt och säkert att cykla.

Yrkanden

Erika Karlénus (MP): Återremiss.

Stefan Hanna (C): Ärendet avgörs idag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer yrkandena under proposition och finner att nämnden beslutar anta Stefan Hannas yrkande.

Yrkanden

Erika Karlénus (MP): Avslag till upprättat förslag.

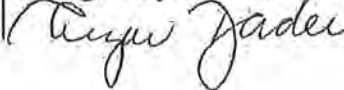
Stefan Hanna (C): Bifall till upprättat förslag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer yrkandena under proposition och finner att nämnden beslutar anta Stefan Hannas yrkande.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

UTDRAG

Sammanträdesdatum: 2012-12-11

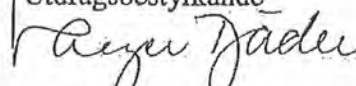
Beslutsunderlag

Kontorets skrivelse av den 27 november 2012.

Arbetsutskottet har utan eget yttrande överlämnat ärendet till nämnden.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Handläggare
Fritz DanielDatum
2012-12-11Diarinumner
GSN-2012-0526

Kommunstyrelsen

KSN-2013-0191
70 2**Förslag till riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun****Förslag till beslut**

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta upprättat förslag till riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun

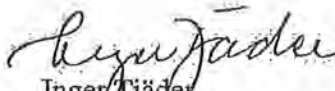
Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till cykelstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämma med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet cykelpolicy. Utifrån att kommunfullmäktige antar cykelpolicyn ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun.

Arbetet för att uppnå en ökad andel cykeltrafik bedrivs inom fem områden, vilka utgår från att det ska vara bekvämt, tryggt och säkert att cykla samtidigt som det ska vara möjligt att ta sig fram snabbt. För att öka andelen cyklister krävs också beteendepåverkande insatser och uppföljning av cykeltrafiken.

För att uppnå en ökad andel cykelresor i kommunen krävs också särskilt riktade insatser till vissa grupper även om avsikten är att förbättringarna ska komma alla cyklister till godo. De utvalda målgrupperna utgörs av förvärvsarbetande, studenter, barn och skolungdom.

Gatu- och samhällsmiljönämnden


Stefan Hanna
Ordförande
Inger Tjäder
Sekreterare

Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun

Uppsala har ett väl utbyggt cykelvägnät, i synnerhet i tätorten. Men för att få fler att börja cykla behövs ett tryggare, säkrare, snabbare och bekvämare cykelvägnät. Det behövs även beteendepåverkande åtgärder och kontinuerlig uppföljning av cykeltrafiken och de åtgärder som genomförs.

Nedan följer en sammanställning av de riktlinjer som ska gälla för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun. Riktlinjerna ska användas genom hela planeringsprocessen, från planering av nya områden till drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Särskilt viktiga är riktlinjerna vid översiktlig planering och detaljplanering, då det är i dessa skeden som cykeltrafikens förutsättningar kan påverkas för en lång tid framöver. Riktlinjerna utgår från den policy som antagits av kommunfullmäktige ~~XXXX-XX-XX~~.

Riktlinjer

Arbetet för att uppnå en ökad andel cykeltrafik bedrivs inom fem områden:

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

Tryggt och säkert att cykla i Uppsala

Känslan av trygghet och säkerhet är avgörande för cykelns attraktivitet. Att öka den upplevda tryggheten och den faktiska trafiksäkerheten i cykelvägnätet är därför mycket viktigt för att öka cyklandet.

För cyklister finns i huvudsak två trafiksäkerhetsproblem - höga hastigheter hos den omgivande motortrafiken och singelolyckor. För en trafiksäker utformning av sträckor och korsningar bör Trafikverkets och Sveriges kommuner och landstings handbok¹ användas. Insatser ska inriktas på att skapa en lugn trafikmiljö som bygger på hänsyn. Planeringen på alla nivåer ska se till att ge cyklister erforderligt utrymme för en säker och trygg utformning av sträckor och korsningar. I detta sammanhang är en avvägning av utrymmeskrav gentemot andra trafikslag nödvändig. De oskyddade trafikanterna, i synnerhet gående, ska vara dimensionerande i de centrala delarna. Singelolyckor minskas i första hand genom drift- och underhållsåtgärder.

Känslan av trygghet är knuten till trafiken, men även till den upplevda risken att drabbas av överfall eller andra osäkerhetskänslor. Denna icke-trafikala trygghet ska därför alltid vägas in och beaktas. Lokaliseringen och utformningen av infrastruktur och bebyggelse ska bidra till en attraktiv och levande stad. Insatser för ökad trafiksäkerhet och trygghet är särskilt viktiga i områden där barn vistas.

¹ GCM- handbok. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och möpedtrafik i fokus.

Snabbt att cykla i Uppsala

Den relativa attraktiviteten mellan olika färdmedel har stor betydelse för valet av färd sätt. Restiden är en avgörande faktor för många människors val av färdmedel. Åtgärder som ger högre färdhastighet och kortare avstånd för cyklister är därför viktiga för att öka andelen cykelresor i Uppsala.

Vid planering ska hänsyn alltid tas till restiden för cykel jämfört med andra färdmedel. För att minska restiden för cyklister måste cykeln ges utrymme genom lokaliseringen och utformningen av infrastruktur och bebyggelse. Åtgärder som förbättrar restiden för cyklister jämfört med andra färdmedel ska eftersträvas.

Cykelvägnätet i Uppsala ska vara gent, sammanhängande och finmaskigt. Nätet ska knyta samman viktiga målpunkter och skapa en god koppling till kollektivtrafiken. Särskilt viktigt är att en resa med cykel inte uppfattas som längre än motsvarande resa med bil.

Bekvämt att cykla i Uppsala

Bekvämligheten i cykeltrafiken avgörs till stor del av standarden på cykelvägarna. Cykling ska vara bekvämt året runt, vilket säkerställs genom effektiva drift- och underhållsåtgärder.

Hela resan ska fungera - från det att man bestämmer sig för att resa och vill få reda på den bästa vägen, själva förflyttningen och till att cykeln parkeras vid målpunkten. Det ska finnas god tillgång till cykelparkeringsplatser av bra kvalitet nära alla viktiga målpunkter, inklusive kollektivtrafikhållplatser. Cykel och kollektivtrafik ska kunna kombineras på ett enkelt sätt. Utrymme för goda parkeringsmöjligheter för cyklister säkerställs bland annat genom detaljplaneringen och bygglovshanteringen.

Tillgång till bra information om cykel- och kombinationsresor, samt tillgång till cykelparkeringsplatser vid kollektivtrafikhållplatser och andra målpunkter, är viktiga verktyg för att öka bekvämligheten för Uppsalas cyklister.

Det ska även finnas vägvisning och målning som underlättar orienterbarheten i cykelvägnätet och som möjliggör för cyklister att hitta rätt stråk och länkar. Information om cykling och cykelvägar ska finnas tillgängligt på flera sätt.

Beteendepåverkan

För att satsningar i cykelvägnätet ska ge största möjliga effekt bör de kombineras med beteendepåverkande åtgärder. Dessa kan utformas på olika sätt beroende på syfte och målgrupp. Gemensamt för beteendepåverkande åtgärder är att de uppmuntrar till ökad cykelanvändning genom att underlätta för, informera om och väcka intresse för cykling.

Uppföljning av cykeltrafiken

För att säkerställa att arbetet med cykeltrafik i Uppsala går i rätt riktning ska uppföljningar göras kontinuerligt. Det gäller såväl det faktiska cyklandet, och hur det utvecklas, som vidtagna åtgärder och deras effekt. Löpande avstämningar mot uppsatta mål ska göras. Kontinuerliga uppföljningar av cykeltrafiken ska leda till ständiga förbättringar.

Prioriterade målgrupper

Alla som bor eller arbetar ska uppleva att det är tryggt, säkert och attraktivt att cykla i Uppsala. För att uppnå en ökad andel cykelresor i kommunen krävs dock att satsningar särskilt riktas till vissa prioriterade målgrupper, även om avsikten är att förbättringarna ska komma alla cyklister till godo. Målgrupperna har valts utifrån vilka som på kort och lång sikt kan bidra till att uppnå målet.

- Förvärvsarbetande
- Studenter
- Barn och skolungdom

Gruppen förvärvsarbetande utgör en stor del av Uppsala kommuns befolkning. Att få förvärvsarbetande att börja cykla, främst på arbetsresor men även på tjänsteresor, är därför en viktig del för att uppnå målet om en ökad andel cykeltrafik. Särskilt viktigt är att satsa på cykling till områden där många arbetar, såsom Akademiska sjukhuset, Uppsala universitet och Uppsala centrum.

Studenter utgör en stor del av befolkningen i Uppsala. För gruppen studenter handlar det primärt om att upprätthålla den redan höga cykelanvändningen för att på så sätt även upprätthålla den cykelkultur som finns i Uppsala. Universitetsområden och studentbostadsområden är därför viktiga målpunkter som bör prioriteras.

Barn- och ungdomspolitiska programmet lyfter fram barn- och ungdomsperspektivet. Hemmaboende skolungdomars resande påverkar hela hushållet. Om barn och ungdomar ges goda och säkra förutsättningar att cykla till skola och fritidsaktiviteter skapas goda vanor som de tar med sig när de blir vuxna. Barn under 12 år är inte mogna att cykla i staden på egen hand. Däremot bör cykelvägnätet tillåta att de cyklar tillsammans med sina föräldrar till skola och fritidsaktiviteter i närområdet.

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2012-12-11

Plats och tid: Aspen, Lokföraren, Stationsgatan 12, klockan 18:00-20:40

Ledamöter: Stefan Hanna (C), ordförande
 Louise Bill (M), 1:e v. ordf.
 Erika Karlénus (MP); 2:e v. ordf.
 Christian Sonnenstein (M)
 Henrik Ottosson (FP)
 Mia Nördström (C)
 Ian Engblom (KD)
 Elnaz Alizadeh (S)
 Patrik Hedlund (S)
 Berit Ericsson (S)
 Lennart Söderberg (V)

Ersättare: Cecilia Linder (M)
 Harald Klomp (KD)
 Göran Svanfeldt (S)
 Polat Akgül (S)
 Elvira Caselunghe (MP) fr o m § 126

Tjänstemän: Bengt Andrén
 Åsa Nilsson Bjervner
 Tom Karlsson
 Lena Lantz
 Barbro Rinander
 Patric Andersson
 Sven-Erik Asp
 Daniel Fritz

Joanna Silfvermark Junemar
 Ann-Britt Ådegren
 Inger Tjäder, sekreterare

Under informationspunkten medverkar även Anders Larsson, Tyréns

Utses att justera: Erika Karlénus (MP)

Paragrafer: 124 - 137

Justeringens
plats och tid:

Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12, den 8 januari 2013

Underskrifter:

Stefan Hanna, ordförande

Erika Karlénus, justerare

Inger Tjäder, sekreterare

ANSLAG/BEVIS Protokoll är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ: Gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum: Den 11 december 2012

Datum för
anslags uppsättande: 9 januari 2013

Sista dag för överklagande: 31 januari 2013

Datum för anslags nedtagande: 30 januari 2013

Förvaringsplats
för protokollet: Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12

Underskrift:

Inger Tjäder, kontoret för samhällsutveckling

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

UTDRAG

Sammanträdesdatum: 2012-12-11

§ 132
Förslag till riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun
GSN-2012-0526
Beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

att anta upprättat förslag till riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun och överlämna detsamma till kommunstyrelsen

Reservation

Erika Karlénus (MP), Elnaz Alizadeh (S), Patrik Hedlund (S), Berit Ericsson (S) och Lennart Söderberg (V) anmäler reservation till förmån för Erika Karlénus yrkande om återremiss.

Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till cykelstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämma med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet cykelpolicy. Utifrån att kommunfullmäktige antar cykelpolicy ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun. Arbetet för att uppnå en ökad andel cykeltrafik bedrivs inom fem områden, vilka utgår från att det ska vara bekvämt, tryggt och säkert att cykla samtidigt som det ska vara möjligt att ta sig fram snabbt. För att öka andelen cyklister krävs också beteendepåverkande insatser och uppföljning av cykeltrafiken. För att uppnå en ökad andel cykelresor i kommunen krävs också särskilt riktade insatser till vissa grupper även om avsikten är att förbättringarna ska komma alla cyklister till godo. De utvalda målgrupperna utgörs av förvärvsarbetande, studenter, barn och skolungdom.

Yrkande

Erika Karlénus (MP): Återremiss.
Stefan Hanna (C): Ärendet avgörs idag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer yrkandena under proposition och finner att nämnden beslutar anta Stefan Hannas yrkande.

Beslutsunderlag

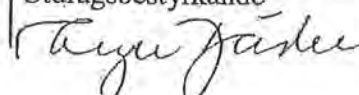
Kontorets skrivelse av den 27 november 2012.
Arbetsutskottet har utan eget yttrande överlämnat ärendet till nämnden.

Expedieras till

Akten
Kommunstyrelsen

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande





Kollektivtrafikförvaltningen UL
Cecilia Forslund
Tfn 018-65 99 78
E-post cecilia.forslund@ul.se

Uppsala kommun
Kommunledningskontoret
753 75 Uppsala

Remissvar angående "Policy och riktlinjer för cykel i Uppsala kommun" (KSN-2013-0191)

Landstinget har mottagit ovanstående ärende för synpunkter.

Sammanfattande överväganden

Ärendet omfattar ett förslag till policy och riktlinjer för att arbeta med cykeltrafik i Uppsala kommun på ett sätt som ska leda till förbättrad folkhälsa, attraktivare stadsmiljö samt minskad biltrafikandel. Kommunens viljeinriktning är att öka andelen cykelresor, att Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister, att det ska gå snabbt att cykla och att det ska vara bekvämt, tryggt och säkert att cykla.

Landstinget finner det viktigt att arbeta mot utökade möjligheter att cykla och ser positivt på att kommunen tar ställning för ett hållbart och hälsosamt sätt att resa. Landstinget noterar dock några formuleringar i policy och riktlinjer som antyder att andra hållbara färdmedel, i förhållande till cykeltrafiken, likställs med privatbil. Landstinget ser därför gärna att policy och riktlinjer tydligare uttrycker en strävan att undvika konflikter med andra hållbara färdmedel, liksom behovet av samordning mellan hållbara färdmedel för att tillsammans kunna utgöra en stark konkurrent till bilen.

Landstinget tycker inte att det framgår tydligt om policy och riktlinjer är tillämpliga i hela kommunen eller endast i Uppsala stad. Det råder olika förutsättningar för cykeltrafik i staden och i stadens närområde jämfört med möjligheterna att cykla i mindre tätorter och på landsbygden. Ute på landsbygden är det till exempel antagligen mer värdefullt att koncentrera resurser på anslutande infrastruktur till hållplatser medan det inne i staden är effektivt att satsa på sammanhängande cykelstråk. Kommunens planering bör tydligt integreras med regionförbundets cykelplan.

Cykel och kollektivtrafik

Landstinget menar att en väl integrerad cykel- och kollektivtrafik, tillsammans med andra hållbara färdmedel, kan kompensera för en del av bristerna i respektive färdmedel.

Att cykla är ett bra alternativ ur både samhälls- och individperspektiv på korta och medellånga distanser medan kollektivtrafiken på ett mer effektivt sätt hanterar långa distanser och stora resandeströmmar. Cykeltrafik är ett relativt sett osäkert färdmedel men är samtidigt ett mer flexibelt färdmedel än kollektivtrafik och hjälper till att utvidga kollektivtrafikens upptagningsområde.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-65 99 00 | fax 018-65 99 01 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Landstinget vill gärna samverka kring åtgärder som kan underlätta för kombinationsresor med kollektivtrafik och cykel. Vad gäller beteendepåverkande åtgärder finns antagligen mycket att vinna på att se och kommunicera hållbart resande som en enhet i förhållande till bilen och landstinget ser fram emot att kunna utveckla samverkan även på det området.

För Landstinget i Uppsala län

Johan Örjes
Ordförande Kollektivtrafiknämnden

Johan Wadman
Trafikdirektör Kollektivtrafikförvaltningen UL

Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun

- *Ett medel att uppnå klimat-, miljö- och folkhälsomål i ett attraktivare Uppsala*

Sammanfattning

Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun är ett verktyg för att uppnå klimat-, miljö- och folkhälsomål i ett attraktivare Uppsala. Målsättningen är att andelen cyklister i Uppsala ska öka, vilket ligger i linje med kommunens ambitioner om en långsiktigt hållbar utveckling.

Mer än en fjärdedel av resorna i Uppsala kommun görs med cykel. Det är en hög andel jämfört med andra svenska städer. Möjligheterna att öka cykelanvändningen i Uppsala är ändå goda. En stor del av alla resor som görs i kommunen är kortare än fem kilometer och i tätorten finns många målpunkter samlade inom ett förhållandevis litet område. Uppsala har dessutom ett flackt landskap och en djupt rotad cykelkultur, mycket tack vare de många studenter som bor i kommunen.

Uppsala har ett väl utbyggt cykelvägnät, i synnerhet i tätorten. För att locka fler att börja cykla krävs dock att cykelvägnätet utvecklas ytterligare. Standarden behöver höjas inom ett flertal områden och kompletteras med beteendepåverkansåtgärder och uppföljning. I denna handlingsplan föreslås att arbetet med cykelåtgärder ska bedrivas inom fem områden. Dessa områden redovisas nedan.

Åtgärderna i handlingsplanen måste prioriteras eftersom allt inte kan göras samtidigt. Cykelvägnätet i Uppsala har därför delats in i ett huvudcykelnät och ett övrigt cykelnät där huvudcykelnätet ska ha en hög standard och åtgärdas först. Även inom huvudcykelnätet måste prioriteringar göras. Där har ett antal prioriterade cykelstråk pekats ut som ska hålla en extra hög standard.

Parallellt med framtagandet av handlingsplanen har Uppsalas huvudcykelnät inventerats. De åtgärder som föreslås bygger på denna inventering.

För att uppnå största möjliga effekt av åtgärderna har ett antal målgrupper pekats ut som särskilt viktiga att satsa på för att öka cykelandelen. Målet är dock att alla cyklister i Uppsala ska gynnas av de förbättringar som föreslås. De prioriterade målgrupperna är:

- Förvärvsarbete
- Studenter
- Barn och skolungdom

Fem åtgärdsområden

Trygg och säkert att cykla i Uppsala

Det ska vara tryggt och säkert att cykla i Uppsala. För cyklister finns två huvudsakliga trafiksäkerhetsproblem – höga hastigheter hos den omgivande motortrafiken och singelolyckor. Åtgärder ska inriktas på att skapa en lugn trafikmiljö där oskyddade trafikanter är högt prioriterade. Singelolyckor minskas i

första hand genom drift- och underhållsåtgärder. Följande områden är särskilt viktiga att arbeta med:

- Rätt separering av cykel- och biltrafik
- Säkra korsningar
- Trygghet
- Säkra skolvägar
- Informationsinsatser för ökad trafiksäkerhet

Snabbt att cykla i Uppsala

Det ska gå snabbt att cykla i Uppsala. Tillgängligheten och framkomligheten för cyklister ska vara god och målpunkter ska knytas samman av ett direkt och sammanhängande cykelvägnät utan avbrott. Vid planering ska hänsyn alltid tas till restiden för cykeln jämfört med andra färdmedel. Följande områden är särskilt viktiga att arbeta med:

- Ett sammanhängande och gent cykelvägnät utan avbrott
- Trafiksignaler anpassade för cyklister
- Separering av gående och cyklister
- Tillräckligt breda cykelbanor
- Snabbcykelvägar

Bekvämt att cykla i Uppsala

Det ska vara bekvämt och upplevas som attraktivt att cykla i Uppsala. Komforten för cyklister ska vara hög och möjliggöra för cykling under hela året. Alla delar av cykelresan ska beaktas – från information och vägvisning till parkeringsmöjligheter och drift och underhåll. Hela resan ska fungera, och även att kombinera cykel och kollektivtrafik. Följande områden är särskilt viktiga att arbeta med:

- Cykelparkering
- Drift och underhåll samt beläggning
- Vinterväghållning
- Cykling vid vägarbeten
- Vägvisning
- Service för cyklister
- Lånecykelsystem
- Cykel och kollektivtrafik

Beteendepåverkan och Mobility Management

För att satsningarna i cykelvägnätet ska ge största möjliga effekt ska de kombineras med beteendepåverkansåtgärder, även kallat Mobility Management. Dessa syftar till att informera om och uppmuntra till ökad cykling och ska utgöra en integrerad del av Uppsalas arbete med cykeltrafik. Följande områden är särskilt viktiga att arbeta med:

- Beteendepåverkansprojekt för arbetsplatser
- Projekt som uppmuntrar till cykling i allmänhet
- Information om cykelåtgärder

Uppföljning

För att säkerställa att arbetet med cykeltrafik går i rätt riktning ska uppföljningar göras kontinuerligt. Det gäller såväl det faktiska cyklandet, och hur det utvecklas, som vidtagna åtgärder och deras effekt. Kontinuerliga uppföljningar ska leda till ständiga förbättringar och till att arbetet med cykeltrafik går i rätt riktning. Följande områden är särskilt viktiga att arbeta med:

- Resvaneundersökningar
- Cykelräkningar
- SCB:s medborgarundersökning samt Cykelfrämjandets kommunvelometer
- Uppföljning av polis- och sjukhusrapporterade trafikolyckor

Innehållsförteckning

Sammanfattning

1.	Inledning	1
2.	Cykelpolicy och riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun	3
3.	Strategiska dokument som har betydelse för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun	5
	Översiktsplan 2010	5
	Policy för hållbar utveckling	7
	Inriktning, Verksamhet, Ekonomi	7
	Regionala inriktningsmål för cykeltrafiken	8
	Sammanfattning av strategiska dokument	8
4.	Cykling i Uppsala idag och i framtiden	9
	Cykling i Uppsala	9
	Potential för ökad cykeltrafik	10
	Ambitionsnivåer för cykeltrafiken i Uppsala	13
5.	Målgrupper och prioriteringar	15
	Prioriterade målgrupper	15
	Effekter och nyttor av åtgärder för olika målgrupper	16
	Prioriterade cykelstråk	17
6.	Inventering av huvudcykelnätet	19
7.	Åtgärdsområden	20
	Tryggt och säkert att cykla i Uppsala	20
	Snabbt att cykla i Uppsala	26
	Bekvämt att cykla i Uppsala	35
	Beteendepåverkan & Mobility Management	42
	Uppföljning av cykeltrafiken	49
8.	Prioritering av åtgärder	53

Bilaga 1: Standarder för cykelnäten

Bilaga 2: Prioritering av åtgärder och kostnadsberäkningar

1. Inledning

Denna Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun har sin grund i Cykelpolicy för Uppsala kommun samt Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun.

Handlingsplanen, liksom cykelpolicyn och riktlinjerna, har tagits fram av Uppsala kommun i samarbete med trafikonsultföretaget Trivector Traffic. Arbetet har bedrivits av en arbetsgrupp bestående av projektledaren Daniel Fritz, Ida Larsson, Jenny Kihlberg och Tove Västibacken på Uppsala kommun samt projektledaren Liselott Söderström, Paulina Eriksson, Annika Nilsson, Eric Dahlén och Björn Kaijser på Trivector Traffic. Som stöd och bollplank för arbetsgruppen har en styrgrupp funnits tillhands bestående av Tom Karlsson, Jenny Kihlberg och Ulla-Britt Wickström på Uppsala kommun.

Arbetet med handlingsplanen har förankrats internt och externt genom referensgruppsmöten med tjänstemän inom kommunen respektive representanter för organisationer och föreningar. Den interna referensgruppen har bestått av bl.a. Liselott Dahlström, Robert Drugge, Åsa Fichtel, Jan-Olof Hasselborn, Åsa Hedin, Ingrid Lembke von Scheele, Helen Nordlund, Per Odelmalm, Jenny Oltner, Marie Louise Persson, Per-Rickard Rönnberg, Björn Sigurdsson, Kristina Stavvind och Tomas Östberg, samtliga på Uppsala kommun. Exempel på aktörer som har deltagit i den externa referensgruppen är Ambulanssjukvården, Cykelfrämjandet, Naturskyddsföreningen, Trafikpolisen, Uppsala Cykelförening, Uppsala Handelsförening, Upplands Lokaltrafik, Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd och Uppsala Studentkår m.fl.

Under arbetet har en remissrunda med allmänheten genomförts där allmänheten har fått lämna synpunkter på arbetet med cykeltrafik i kommunen. Medborgarna har också kunnat ta del av utkast till Cykelpolicy för Uppsala kommun och Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun, vilka har funnits tillgängliga på kommunens hemsida. På hemsidan har även en enkätundersökning funnits tillgänglig där allmänheten har fått lämna synpunkter på vilka områden som de anser att kommunen borde prioritera i sitt arbete för ökad cykeltrafik. Av enkätundersökningen framgår att vinterväghållning är det område som anses som viktigast. Även utrymme för cyklister på bekostnad av biltrafik, ett gent och sammanhängande cykelvägnät samt separering av cyklister, gående och biltrafik lyfts fram som viktigt. Cirka 80 personer svarade på enkätundersökningen (mötesdeltagare inkluderade, se nedan) och mer än 100 personer hörde av sig med synpunkter. Resultatet från enkätundersökningen och synpunkterna har beaktats i det fortsatta arbetet med handlingsplanen.

Under arbetet har även ett medborgarmöte ägt rum där allmänheten fått möjlighet att träffa representanter från arbetsgruppen och styrgruppen samt politiker. Under mötet hölls en presentation av innehållet i policyn och handlingsplanen varpå

deltagarna fick lämna synpunkter på och ställa frågor om dokumenten samt besvara enkäten. 75 personer deltog på medborgarmötet.

2. Cykelpolicy och riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun

Handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik har sin grund i Cykelpolicy för Uppsala kommun samt Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun. Policy och riktlinjer sammanfattas nedan:

Uppsala är på många sätt en cykelvänlig kommun. Andelen resor som görs med cykel är bland de högsta i landet och det finns en djupt rotad cykelkultur i kommunen. Uppsala är stolt över den kulturen. Ökad cykling bidrar till en bättre folkhälsa. Fler cyklister leder även till en minskad biltrafik och därmed även till en attraktivare stadsmiljö.

I Cykelpolicy för Uppsala kommun anges att cykeltrafiken i Uppsala är en viktig del i arbetet för att:

- Förbättra folkhälsan
- Skapa en attraktivare stadsmiljö
- Minska biltrafikens andel av resorna i Uppsala kommun

I Cykelpolicyn anges även 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 ska arbetet bedrivas inom följande fem områden:

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

Dessa åtgärdsområden beskrivs närmare i kapitel 7.

I Riktlinjerna för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun anges även ett antal målgrupper som kommunen ska fokusera särskilt på för att uppnå en ökad andel cykeltrafik. Målet är dock att förbättringarna ska komma alla cyklister till godo. De prioriterade målgrupperna är:

- Förvärvsarbetande
- Studenter
- Barn och skolungdom

I kapitel 5 ges en närmare beskrivning av de prioriterade målgrupperna.

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

Uppsala kommun har ett flertal strategiska dokument som påverkar cykeltrafiken och målsättningen för denna. Nedan följer en sammanställning av dokumenten och vilken syn på cykeltrafik, folkhälsa och hållbar utveckling de förmedlar.

Översiktsplan 2010

Uppsala kommuns nuvarande översiktsplan, Översiktsplan 2010, antogs i juni 2010. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men sätter tonen för den strategiska planeringen och fungerar som en vägvisare när kommunen tar fram detaljplaner. Översiktsplanen har därför en viktig roll när det kommer till att sätta upp riktlinjer för cykeltrafiken i Uppsala kommun. Det är väsentligt att cykelpolicyn står i harmoni med översiktsplanen och kommunens långsiktigt strategiska arbete, så att verktygen styrker varandra och siktar åt samma håll.

I översiktsplanen anges tre inriktningsmål för kommunen som helhet:

- Transportsystemet ska vid sidan om det nationella funktions- och hänsynsmålet¹ bidra till utvecklingskraft och social sammanhållning i staden, i utvecklingsorterna och i kollektivtrafikstråken på landsbygden.
- Trafikens klimatutsläpp ska minska i samma takt som kommunens övergripande klimatmål. Kollektivtrafiken ska vara helt fossilbränslefri senast 2020.
- Trafikens miljöbelastning ska minska. Miljökvalitetsnormerna för partikelhalt i luft, PM₁₀ samt kväveoxider i luft, NO_x ska inte överskridas något år.

För stadstrafiken anges två inriktningsmål:

- Av de motoriserade resorna ska kollektivtrafikens andel vara minst hälften år 2030.
- Gång- och cykeltrafikens andel av det totala trafikarbetet ska vara minst 40 % år 2030.

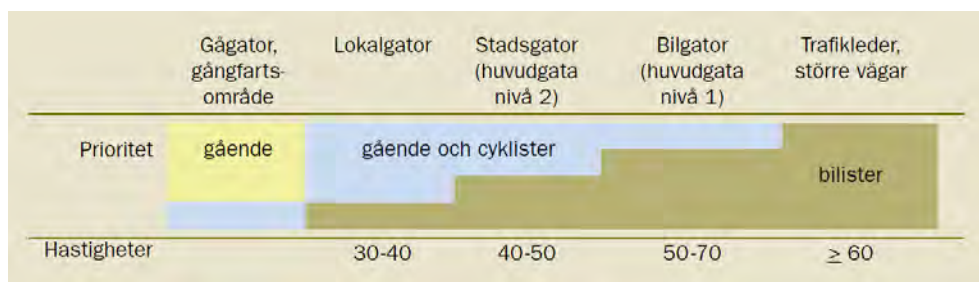
Det dimensionerande inriktningsmålet för trafiken i översiktsplanen är att kollektivtrafikens andel ska öka. Detta ska ske främst genom att bilanvändningen vid arbetsresor minskar. En attraktiv kollektivtrafik lockar dock inte bara bilister

¹ Transportpolitiska mål. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

utan även cyklister. Översiktsplanen flaggar därför för att cykelanvändningen kan komma att sjunka.

Översiktsplanen slår fast att Uppsalas stadskärna måste kopplas samman bättre med intilliggande stadsdelar. Där konstateras även att stadens transportsystem måste göras tätare i syfte att inrymma en ökad befolkning och ett mer hållbart transportsystem. I detta har cykeln en viktig del.

För att uppnå visionerna om en attraktiv, levande och miljövänlig stadskärna måste andelen resor som görs med gång, cykel och kollektivtrafik öka fastslår översiktsplanen. Planen understryker att Uppsalas inre delar måste utformas med särskild hänsyn till gående och cyklister. Figur 1 visar prioriteringen av trafikslag i Uppsalas gatuvägnät.



Figur 1 Uppsala kommuns gatusystem och prioriteringen av trafikslag

Översiktsplan 2010 konstaterar att cykeln är ett viktigt inslag i en levande och attraktiv stad. Cykeln lyfts fram som ett karaktärsdrag i Uppsala vars inre delar benämns som "cykelstaden". I översiktsplanen anges att kommunens cykelvägnät måste göras mer sammanhängande, gent, tryggt, säkert och attraktivt. Det måste åtskiljas bättre från fotgängare och förses med fler cykelparkeringsplatser. Planen föreslår även att cykelbanor ska anläggas på enkelriktade gator där så är lämpligt samt att cykelvägnätet ska göras tydligare i form av bättre skyltning.

Även det regionala cykelvägnätet måste ses över enligt översiktsplanen. I översiktsplanen ges förslag på ett flertal landsvägar som bör förses med cykelstråk och det anges att externhandeln måste göras tillgänglig och attraktiv även för cyklister. Ett ytterligare verktyg för att stärka det regionala cyklandet är att koppla samman det med kollektivtrafiken. Översiktsplanen framhåller att kombinationsresandet cykel – kollektivtrafik måste tas tillvara och att cykelvägnätet måste vara väl anslutet till kollektivtrafiknätet. Dessa nät bör prioriteras framför bilvägnätet.

Sammanfattningsvis kan sägas att Översiktsplan 2010 målar upp ett framtida scenario där bilen har en mindre framträdande roll i Uppsala kommun. Översiktsplanen förordar en förtätning av innerstaden där särskild hänsyn tas till gående och cyklister och där kollektivtrafiken och cykeltrafiken prioriteras före biltrafiken. För att uppnå detta krävs åtgärder i cykelvägnätet såsom genare stråk, bättre åtskiljning av cyklister och fotgängare, tydligare vägvisning och fler cykelparkeringsplatser.

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.

Inriktning, Verksamhet, Ekonomi

Uppsala kommun har tagit fram en flerårsplan för kommunens inriktning, verksamhet och ekonomi, IVE. IVE anger inriktningen för kommunens arbete med folkhälsan. I dokumentet anges att folkhälsan är högt prioriterad i kommunen och att det är av stor vikt att möjligheterna till spontan aktivitet i närmiljön fortsätter att beaktas när Uppsala växer och förtäts. Parker och grönytor bör finnas i närhet till bostaden och vara lättillgängliga för gående och cyklister. Tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikslag är ledord. Inriktningsmålen i IVE är att uppsalaborna känner sig trygga samt lever ett hälsosamt och klimatsmart liv.

Uppsala kommun ingår även i ett nätverk för hälsosamma städer, Healthy City. Nätverkets övergripande fokus är att arbeta strategiskt för en jämlik folkhälsa och hållbar utveckling.

Regionala inriktningsmål för cykeltrafiken

Regionförbundet Uppsala län har tagit fram ett förslag för ett regionalt cykelvägnät. I samband med arbetet har man angett följande inriktningsmål för det regionala cyklandet i länet:

- Byggandet av cykelvägar ska bidra till att resan från dörr till dörr underlättas. Cykeln ska ses som ett av flera transportmedel i en persons resa från start till mål.
- Skolbarn ska, inom tillämpliga avstånd, kunna cykla säkert till skolan på egen hand.
- Cyklister ska kunna cykla säkert längs med det statliga vägnätet där det finns behov av att cykla.
- Tätorter ska vara kopplade till sitt omland med säkra cykelvägar.
- Cyklister ska kunna cykla säkert till välbesökta målpunkter för rekreation och fritid.

Sammanfattning av strategiska dokument

Sammanfattningsvis kan sägas att de strategiska dokument som påverkar målsättningarna för cykeltrafiken i Uppsala kommun förespråkar en ökad cykelanvändning. I Översiktsplan 2010 förordas en minskad bilanvändning till förmån för fler kollektivtrafikresenärer, cyklister och fotgängare. I policy för hållbar utveckling förespråkas ett ökat hållbart resande, bättre folkhälsa, ökad trygghetskänsla och attraktiva stadsmiljöer. IVE slår fast att folkhälsan är högt prioriterad när Uppsala expanderar samt att fotgängare och cyklister ska ha hög framkomlighet och tillgänglighet. Regionförbundet Uppsala län har tagit fram inriktningsmål som stödjer ett ökat regionalt cyklande.

Vid sidan av ovanstående strategiska dokument pågår ett arbete med att ta fram styrdokument² för arbetet med klimat- och miljöfrågor i Uppsala. Dokumenten, som är resultatet av ett samverkansprojekt mellan Uppsala kommun och organisationer från näringslivet, myndigheter, universitet och föreningsliv, kan komma att ha betydelse för målsättningarna för cykeltrafik i Uppsala. Dokumenten bör därför vägas in och beaktas när denna Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun uppdateras.

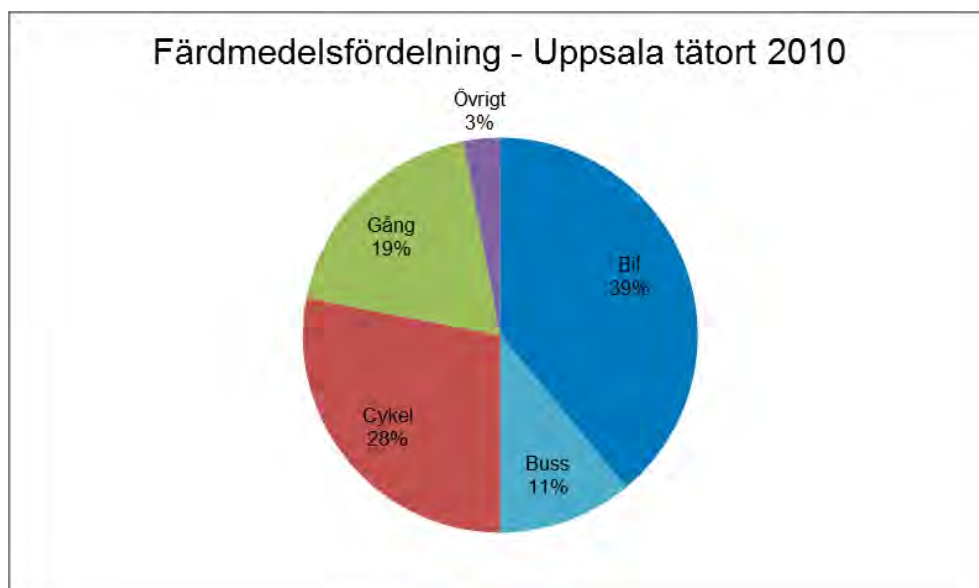
² Styrdokumentet har arbetsnamnen Ekologisk hållbarhet – samlande ramverk för program och planer, och Miljö- och klimatprogram 2013-2016

4. Cykling i Uppsala idag och i framtiden

Cykling i Uppsala

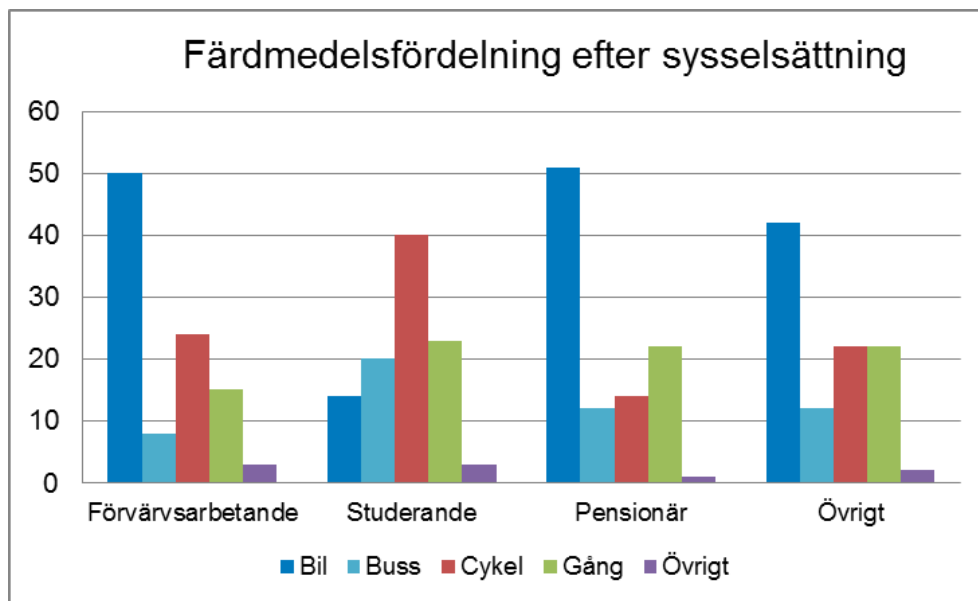
En fjärdedel av resorna i Uppsala kommun görs med cykel. Det är en hög andel. I Sverige är Uppsala en av de kommuner som har högst andel cykelresor. Även i ett internationellt perspektiv ligger Uppsala bra till. I Danmark, Nederländerna och Tyskland finns dock städer där cykelns andel är ännu högre.

Figur 2 visar färdmedelsfördelningen för boende i Uppsala tätort år 2010. För boende utanför tätorten är cykelandelen betydligt lägre, från några få procent i Almunge, Gunsta med flera upp till 9 % för boende i Storvreta. Fördelningen är i stort sett densamma som 2005 då en motsvarande resvaneundersökning genomfördes.



Figur 2 Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala tätort 2010

Figur 3, på nästa sida, visar färdmedelsfördelningen i Uppsala kommun efter sysselsättning. Den visar att cykeln är det vanligaste färdmedlet för studerande som gör fyra av tio resor med cykel. För förvärvsarbetande och pensionärer är bilen det absolut viktigaste färdmedlet, vilken används för varannan resa.



Figur 3 Färdmedelsfördelning efter sysselsättning i Uppsala kommun

Resultatet i figuren ovan bekräftas av färdmedelsfördelningen efter ålder där drygt 40 % i gruppen 18-24 år säger att de använder cykeln som färdmedel. Färdmedelsfördelningen efter ärende visar att cykeln är särskilt viktig för skol- och arbetsresor. Cirka 40 % respektive 30 % av dessa resor görs med cykeln.

Resvaneundersökningen saknar information om kombinationsresor, dvs. hur stor del av kommunens kollektivtrafikanter som cyklar till och från stationen/hållplatsen. Istället räknas hela denna resekombination som en bussresa.

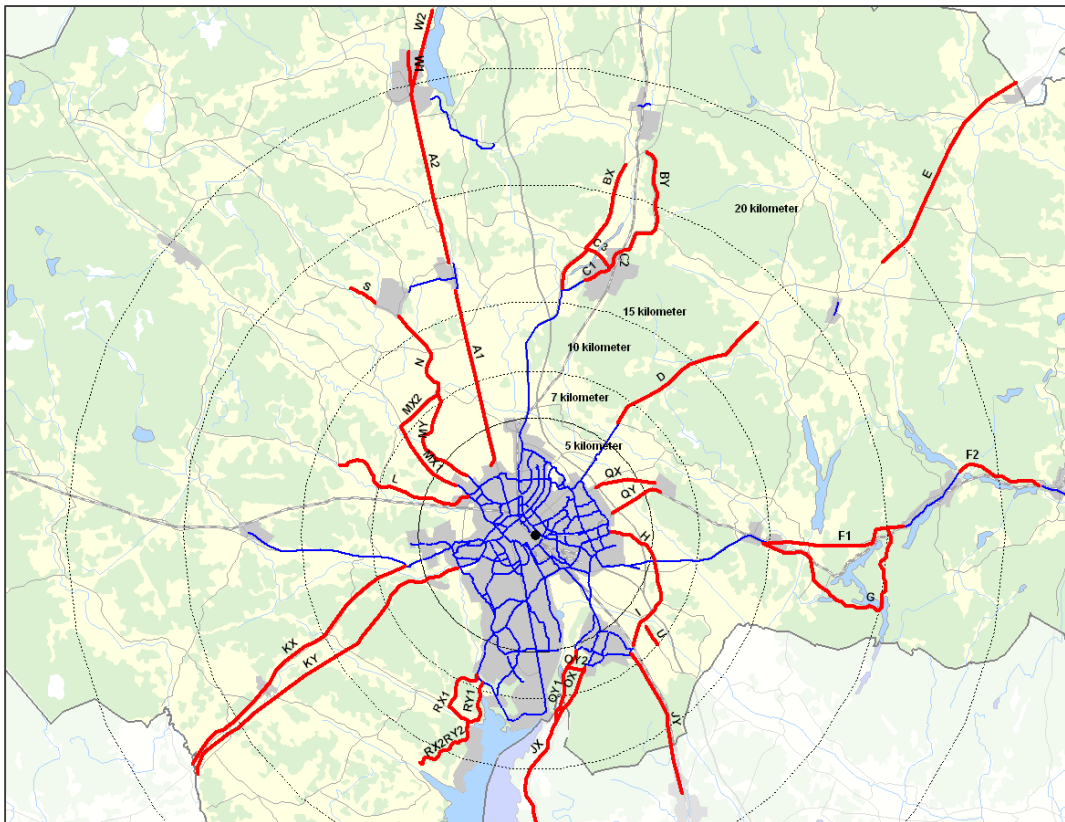
Potential för ökad cykeltrafik

Möjligheterna att öka cykelanvändningen i Uppsala kommun är goda. Drygt 75 % av alla resor som görs av boende i Uppsala tätort är kortare än fem kilometer. Detta är ett avstånd där cykeln bedöms ha stora möjligheter att konkurrera med andra färdmedel. I Uppsala finns många målpunkter samlade inom ett relativt litet avstånd. Landskapet är dessutom flackt och det finns en djupt rotad cykelkultur i kommunen, till stor del beroende på de många studenterna.

En majoritet av Uppsala kommuns invånare, cirka 150 000 personer, bor i Uppsala tätort. Att investera i det centrala cykelvägnätet är därför ett effektivt sätt att förbättra situationen för många. Med det sagt är det viktigt att inte åsidosätta den regionala cykeltrafiken. Vid sidan av att erbjuda goda regionala förbindelser som ansluter till det lokala nätet är det viktigt att möjliggöra för kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik i tätorter strax utanför Uppsala, likt Bälinge, Björklinge och Storvreta.

I Stockholm går utvecklingen mot allt längre cykelresor. Den genomsnittliga resan för cykelpendlare är idag cirka 9 km i Stockholm. I Uppsala är närmare 95 % av alla resor som görs av de boende i tätorten kortare än 9 km. Av de resor som görs av boende utanför tätorten är cirka 50 % kortare än 9 km.

Flera tätorter i Uppsala kommun, däribland Bälinge, Danmarks by, Gunsta, Löfstalöt, Ramstalund, Skölsta, Storvreta, Vreta-Ytternäs och Vänge, ligger inom överkomligt cykelavstånd från Uppsala tätort, dvs. inom ca 10-15 km. I dessa tätorter bor sammanlagt drygt 14 000 personer, varav cirka 6 500 i Storvreta.³ Att öka den regionala cyklingen i kommunen, och att koppla samman dessa tätorter med det övriga cykelvägnätet, är därmed en viktig del i arbetet för fler cyklister. Det är även viktigt att förbättra cykelmöjligheterna inom de mindre tätorterna. Där bör fokus ligga på tillgängligheten till lokala målpunkter såsom skolor, butiker och kollektivtrafikhållplatser. Figur 4 nedan visar avstånd i Uppsala från Uppsala resecentrum.



Figur 4 Avstånd från Uppsala resecentrum. Blå linjer visar befintligt vägnät och röda linjer visar föreslagna nya sträckningar.

³ Statistikenheten, Kommunledningskontoret, Uppsala kommun (2012).

Tabell 4-1 visar tätorter inom olika avstånd från Uppsala resecentrum.

Tabell 4-1 Tätorter inom olika avstånd från Uppsala resecentrum

Avstånd från Uppsala resecentrum	Tätort	Invånarantal ⁴
5 km	Uppsala tätort	152 700
10 km	Danmarksby, Skölsta, Vreta-Ytternäs	1 400
15 km	Bälinge, Gunsta, Lövsälö, Ramstalund, Storstora, Vänge	12 600
20 km	Björklunge, Blackstalund, Gävsta, Länna, Vattholma	6 200
25 km	Almunge, Järlåsa, Knutby, Läby, Skyttorp	2 900

Elcyklar möjliggör för längre resor och tillgång och efterfrågan ökar snabbt på cykelmarknaden. I Holland är var sjätte såld cykel en elcykel.

Det är viktigt att cykelpolicyn inte bara tar hänsyn till resandet som det ser ut idag utan även till de behov som kommer att uppstå i framtiden. I den senaste översiktsplanen, Översiktsplan 2010, uppskattar Uppsala kommun att antalet invånare i kommunen kommer att öka med närmare 40 000 till år 2030. Översiktsplanen slår fast att en övervägande majoritet av den nya befolkningen bör lokaliseras till Uppsala tätort och bedömer att det finns möjligheter för närmare 25 000 nya bostäder inom stadsväven. Även Almunge, Gunsta, Länna, Storstora och Vänge förväntas växa, liksom stråket längs väg 288 upp mot Alunda. I dessa områden utgör cykling för närvarande en mycket liten andel av det totala resandet. En viktig utmaning för framtiden är därför att öka cyklandet inom och till/från dessa områden.

⁴ Statistikenheten, Kommunledningskontoret, Uppsala kommun (2012).

Ambitionsnivåer för cykeltrafiken i Uppsala

Målsättningen för cykeltrafiken i Uppsala kommun är att andelen cykelresor ska öka.⁵ Hur stor denna ökning ska vara är inte fastställt. Nedan följer en beskrivning av olika alternativ för cykeltrafikens utveckling i kommunen. Utvecklingen beror på vilken ambitionsnivå som väljs. I beskrivningen nedan förs ett resonemang om vad som krävs för respektive ambitionsnivå och vad det innebär för Uppsala. Det bör påpekas att oavsett vilken ambitionsnivå som väljs så handlar det om stora satsningar för kommunen.

Ambitionsnivå 1

Ambitionsnivå 1 innebär att cykeltrafiken ökar i reella tal, men att dess andel i förhållande till andra färdmedel minskar, eller i bästa fall ligger kvar på samma nivå som tidigare. Detta scenario är det som beskrivs som mest troligt i Uppsalas översiktsplan, Översiktsplan 2010. Trots att scenariot innebär en viss minskning av andelen cykelresor krävs stora insatser för att det ska uppfyllas. Detta eftersom Uppsala kommun har som ambition att fördubbla andelen kollektivtrafikresenärer till år 2030. För att inte kollektivtrafikens andel ska öka på bekostnad av cykeltrafiken krävs omfattande åtgärder i cykelmiljön, såsom fysiska insatser och informations- och beteendepåverkande åtgärder.

Ambitionsnivå 1 innebär att det sker en överflyttning av resandeandelar i Uppsala från främst biltrafik till kollektivtrafik. I översiktsplanen beskrivs att detta ska uppnås genom att biltrafiken begränsas genom striktare parkering- och hastighetsbegränsningar, i synnerhet i Uppsalas centrala delar medan gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras.

Ambitionsnivå 2

Ambitionsnivå 2 innebär att andelen cykelresor i Uppsala ökar jämfört med idag. Detta scenario kräver en kraftfull ökning av investeringar i cykelåtgärder jämfört med dagens nivå. Som jämförelse kan nämnas Malmö där andelen cykelresor har ökat från 20 till 30 % under den senaste tioårsperioden. För att lyckas med det har Malmö kraftigt ökat sin cykelbudget. Kommunen investerar betydligt högre än genomsnittet bland de undersökta kommunerna⁶ i Cykelfrämjandets Kommunvelometer, och närmast fördubblade sin cykelbudget mellan 2011 och 2012.

Ambitionsnivå 2 kräver att biltrafiken i Uppsala begränsas påtagligt till förmån för cykeltrafiken. Detta kräver en stads- och trafikplanering som aktivt tar ställning till cykeln och dess behov. Cyklister i Uppsala måste ges hög framkomlighet och gena resvägar samtidigt som biltrafiken hålls nere genom parkeringsregleringar och ekonomiska styrmedel. Staden måste planeras utifrån en bebyggelse och lokalisering som gynnar gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Scenariot är därmed förenligt med kommunens målsättning om att fördubbla andelen kollektivtrafikresenärer.

⁵ Cykelpolicy för Uppsala kommun (2012).

⁶ Uppsala deltog i Cykelfrämjandets Kommunvelometer år 2010 och placerade sig då på en genomsnittlig nivå vad gäller investeringar i cykelåtgärder såsom infrastruktur och informationskampanjer.

Ambitionsnivå 3

Ambitionsnivå 3 innebär att andelen cykelresor i Uppsala ökar kraftigt jämfört med idag. Detta scenario kräver kraftfulla åtgärder i cykelmiljön liksom omfattande insatser för att minska biltrafiken. Det krävs en medveten stadsplanering där cyklisternas behov och tillgänglighet genomgående överordnas biltrafiken i såväl översikts- som detaljplanering. Staden måste förtätas och växa inåt för att möjliggöra korta cykelavstånd, och markytor måste omfördelas från biltrafik till gång, cykel och kollektivtrafik. Bilparkeringar och bilvägar måste frigöras till förmån för andra verksamheter i en radie ut från Uppsalas stadskärna på ett par kilometer.

Ambitionsnivå 3 kräver omfattande investeringar i cykelvägnätet. Det krävs en kraftfull utbyggnad av cykelbanor där körfält för biltrafik omvandlas till snabbcykelvägar. Som jämförelse kan nämnas Köpenhamn, vars målsättning för cykeltrafiken är att dess andel av arbetspendlingen ska öka till 50 %, som bedömer att kostnaden för nya snabbcykelvägar i staden kommer att uppgå till cirka 900 miljoner DKR. Vidare krävs att biltrafiken begränsas genom styrmedel och regleringar, såsom trängselavgifter, parkeringsavgifter och bilfria zoner.

Ambitionsnivå 3 innebär att persontrafiken i de centrala delarna av Uppsala utgörs av gång, cykel och kollektivtrafik. Biltrafiken i stadskärnan utgörs övervägande av varuleveranser, och gatuparkeringen är kraftigt reducerad. Scenariot ger ett bra underlag för kollektivtrafik och är därmed förenligt med målsättningen om en fördubbling av andelen kollektivtrafikresenärer.

5. Målgrupper och prioriteringar

Prioriterade målgrupper

För att uppnå en ökad andel cykelresor i Uppsala kommun krävs en riktad satsning på nedanstående grupper. Målet är dock att förbättringarna ska komma alla cyklister till godo.

- Förvärvsarbetande
- Studenter
- Barn och skolungdom

Gruppen förvärvsarbetande utgör en stor del av Uppsala kommuns befolkning. Närmare 75 % av alla Uppsalabor som är mellan 20 och 64 år hör till denna grupp vilket motsvarar drygt 90 000 personer. Gruppen förvärvsarbetande är dessutom den grupp som använder bilen mest frekvent. Att få dessa personer att ompröva sitt resande, främst för arbetsresor men även för tjänsteresor, är därför avgörande för målet om en ökad andel cykeltrafik i kommunen. Särskilt viktigt är att satsa på cykling till områden där många arbetar, såsom Akademiska sjukhuset, Uppsala universitet och Uppsala centrum.

Även gruppen studenter utgör en viktig målgrupp i Uppsala kommun. Uppsala universitet och Sveriges lantbruksuniversitet har tillsammans cirka 30 000 studenter vilka utgör en stor del av befolkningen i Uppsala. För gruppen studenter ligger det grundläggande arbetet i att upprätthålla den redan höga cykelanvändningen. Universitetsområden och studentområden är därför viktiga målpunkter som bör prioriteras.

Barn och skolungdom är en särskilt viktig grupp eftersom deras resande påverkar hela hushållet. Om de ges goda förutsättningar att cykla till skola och fritidsaktiviteter kan bilskjutsandet hållas nere. De ges också goda vanor som de tar med sig när de blir vuxna. Uppsala kommun har tagit fram ett barn- och ungdomspolitiskt program för perioden 2010-2014. I programmet konstateras bland annat att det ska vara enkelt för barn och ungdomar i kommunen att ”ta sig till områden och platser för utbildning, lek, idrotts-, kultur- samt fritidsaktiviteter”. I programmet fastställs även att barn och ungdomar ska leva utifrån likvärdiga villkor. För att leva upp till villkoren bör Uppsala kommun systematisera sitt arbete med barn och ungdomars resor. Kommunen bör arbeta aktivt med säkra skolvägar samt uppmuntra föräldrar till små barn att cykla med dem till skola och fritidsaktiviteter.

Dessa målgrupper har olika förutsättningar för sitt resande, men är inom grupperna också väldigt heterogena. Cykelpolicyn ska gynna den stora mängden istället för bara ett fåtal. För studenter vänder sig policyn i första hand till dem som redan cyklar. För förvärvsarbetande och barn och ungdomar vänder sig policyn både till dem som sällan eller aldrig cyklar och till dem som cyklar

regelbundet. Syftet är därmed både att få personer som sällan eller aldrig cyklar att ompröva sina resvanor och att få personer som redan cyklar att fortsätta göra det i ett långsiktigt perspektiv.

Vid sidan av ovanstående målgrupper är vintercyklister en viktig grupp att arbeta med. I Uppsala är antalet cyklister i februari knappt hälften så många som antalet cyklister i maj. Det finns med andra ord en stor potential att öka cykelanvändningen under vinterhalvåret. Detta kan ske dels genom konkreta drift- och underhållsåtgärder och dels genom bättre information om de åtgärder som genomförs. Ett ytterligare sätt att öka andelen året-runt-cyklister är att genomföra cykelkampanjer som uppmärksammar vintercykling och vintercyklister. En ökad cykelanvändning under vinterhalvåret skulle även innebära att kollektivtrafiken avlastas genom att belastningen över året blir mer jämn.

Effekter och nyttor av åtgärder för olika målgrupper

Målgrupperna kräver olika åtgärdsstrategier för att god effekt ska uppnås. För förvärvsarbetande krävs en kombination av åtgärder för att deras bilresor ska kunna överföras till cykelresor. Det behövs ett bra cykelvägnät och god cykelparkering i kombination med beteendepåverkande åtgärder. Enligt en studie som CyCity har genomfört genom Dr Sonja Forward på VTI, är en beteendepåverkande åtgärd att kommunicera hur snabbt cyklister tar sig fram i städer. För att potentiella cyklister ska kunna övertygas måste budskapet vara trovärdigt, dvs. cykelvägnätet ska vara snabbt och smidigt, annars finns risk att nyvärvade cyklister återgår till sitt gamla beteende. Mindre arbete behöver läggas på att övertyga potentiella cyklister om cyklandets positiva effekter på hälsa och miljö, eftersom de redan är väl medvetna om detta.⁷ Om förvärvsarbetare börjar cykla, uppstår hälsoeffekter som medför en stor samhällsekonomisk nytta.

För att upprätthålla den redan höga cykelanvändningen för studenter krävs ett bra cykelvägnät och goda cykelparkeringsmöjligheter. De förväntade reseffekterna av åtgärder riktade mot denna målgrupp är restidsvinster, ökad bekvämlighet och ökad trafiksäkerhet. Dessa effekter medför i sin tur en stor samhällsekonomisk nytta. Det kan behöva göras en cost benefit-analys inom detta område för att utvärdera effekter och nyttor. För ändamålet kan GC-kalk användas.⁸

För att få fler barn och skolungdomar att börja cykla krävs ett bra cykelvägnät och goda cykelparkeringsmöjligheter. Det krävs även beteendepåverkande åtgärder riktade både till barnen/skolungdomarna och till deras föräldrar. För denna grupp är det främst trygghet och säkerhet som kännetecknar ett bra cykelvägnät. Åtgärder riktade mot denna målgrupp bidrar både till ett ökat cyklande (vilket i sin tur ger goda hälsoeffekter) och till restidsvinster, ökad

⁷ CyCity: Nyhetsbrev 5: oktober 2012. (Resultat från delprojekt 7: Faktorer som påverkar val av cykeln och särskilt 'nya' cyklister (DP7). Ingen rapport finns utgiven än, men när den är utgiven kommer den att kunna laddas ner från www.cycity.se/)

⁸ GC-kalk är ett Excelbaserat verktyg för samhällsekonomiska kalkyler för gång- och cykelåtgärder som Trafikverket äger och förvaltar.

bekvämlighet och ökad trafiksäkerhet för dem som redan cyklar. Cykling främjar även lärandet genom den fysiska aktiviteten.

Den samhällsekonomiska nyttan av att satsa på cykeltrafik är känd, även om nyttans storlek varierar från fall till fall. En svensk studie visar på en samhällsekonomisk nytta på 3 kronor för varje investerad krona.⁹ Avgörande för hur stor nyttan blir är antalet personer som berörs av åtgärderna. Det är därför viktigt att prioritera åtgärderna där de gör störst nytta.

Prioriterade cykelstråk

Genomförandet av åtgärder i handlingsplanen måste prioriteras eftersom allt inte kan göras samtidigt.

I arbetet med handlingsplanen har cykelvägnätet i Uppsala delats in i ett huvudcykelnät och övrigt cykelnät. Huvudcykelnätet prioriteras högre än det övriga cykelnätet och ska hålla en högre standard. Även inom huvudcykelnätet måste prioriteringar göras. Därför har ett antal prioriterade cykelstråk pekats ut som ska hålla en extra hög standard. Standarden för de olika cykelnäten redovisas i Bilaga 1.

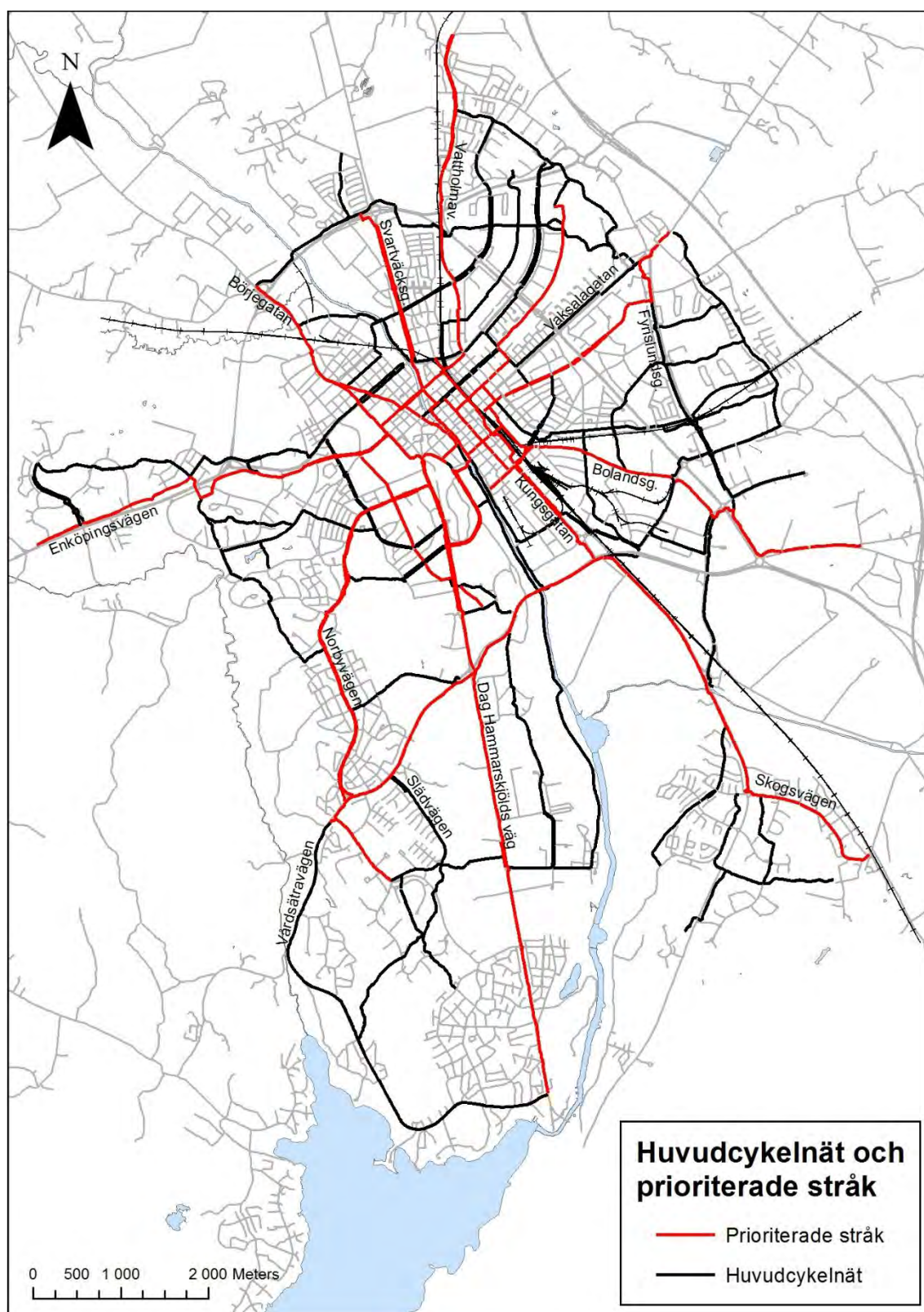
De prioriterade cykelstråken ska prioriteras högst när åtgärder genomförs och har valts ut utifrån följande faktorer:

- Cykelflöden
- Bebyggelseutveckling
- Målpunkter - viktiga arbetsplatsområden och studentområden
- Koppling till det regionala cykelnätet
- Koppling till Uppsala resecentrum

De stråk som pekats ut är sådana där cykelflödena är höga och/eller där bebyggelseutvecklingen planeras att ge stora tillskott av resenärer. Stråk som används för arbetspendling och som knyter an till viktiga arbetsområden och bostadsområden är särskilt viktiga att arbeta med, liksom stråk som kopplar huvudcykelnätet till det regionala cykelnätet. Även Uppsala resecentrum är en viktig målpunkt då det möjliggör för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

Figur 5 på nästa sida visar de prioriterade cykelstråken i Uppsalas cykelvägnät.

⁹ Naturvårdsverket (2005) *Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder. Förbättring av beslutsunderlaget*. Rapport 5456.



Figur 5 Huvudcykelnät och prioriterade cykelstråk i Uppsalas cykelvägnät

6. Inventering av huvudcykelnätet

Som en del i framtagandet av denna handlingsplan har Uppsala tätorts huvudcykelnät inventerats under hösten 2012. Huvudcykelnätet utgörs av de viktigaste stråken och länkarna och är stommen i kommunens omfattande cykelnät. Totalt uppgår huvudcykelnätet till 186 km och består av cykelbanor, cykelfält i gata och i viss mån även cykling i blandtrafik.

Syftet med inventeringen har varit att få en bild av standarden idag och vilka åtgärder som krävs för att uppnå en önskvärd standard.

Huvudcykelnätets sträckor och korsningar har inventerats från cykel med hjälp av en framtagna inventeringsmall. Inventeringen har kompletterats med foton i de fall där brister har uppmärksammats. Huvudcykelnätets sträckor har inventerats utifrån faktorer som beläggning, målning, belysning, bredd, separering av cykel och bil, separering av cykel och gående och hastighet på intilliggande väg. Korsningspunkterna har inventerats med avseende på bland annat korsningstyp, hastighetssäkring, signaldetektering, hastighet på korsande väg och förekomst av kantsten.

Inventeringen har legat till grund för flera åtgärder som föreslås i handlingsplanen. Liknande inventeringar behöver göras kontinuerligt för att säkerställa att huvudcykelnätets standard håller en hög nivå.

7. Åtgärdsområden

Uppsala har ett väl utbyggt cykelvägnät, i synnerhet i tätorten. För att locka fler cyklister krävs dock att cykelvägnätet utvecklas ytterligare. Standarden behöver höjas inom ett flertal områden och kompletteras med beteendepåverkansåtgärder. Det behövs god service för cyklister såsom exempelvis parkeringar av hög kvalitet, information om cykling, vägvisning och kartor. För att öka andelen cyklister krävs ett tryggt, säkert, snabbt och bekvämt cykelvägnät. Detta bör planeras utifrån ett stråkperspektiv där prioriterade cykelstråk åtgärdas först.

Enligt Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun ska arbetet bedrivas inom följande fem områden:

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

Nedan följer en genomgång av respektive område. De åtgärder som beskrivs i handlingsplanen ska genomföras så långt det är möjligt. För avsteg från handlingsplanen krävs särskilda skäl.

Vid utformning av infrastruktur bör Trafikverkets och SKL:s handbok¹⁰ för GCM användas.

Under arbetet med Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun har åtgärder diskuterats som inte ingår i handlingsplanen. Som komplement till denna har därför en bruttolista tagits fram. Bruttolistan innehåller åtgärder som kan vara intressanta på längre sikt, men som inte behandlas vidare i Handlingsplanen.

Tryggt och säkert att cykla i Uppsala

Känslan av trygghet och säkerhet är avgörande för cykelns attraktivitet. Att öka den upplevda tryggheten och den faktiska trafiksäkerheten i cykelvägnätet är därför mycket viktigt för att öka cyklandet.

För cyklister finns i huvudsak två trafiksäkerhetsproblem - höga hastigheter hos den omgivande motortrafiken och singelolyckor. Insatser ska inriktas på att skapa en lugn trafikmiljö som bygger på hänsyn. De oskyddade trafikanterna, i

¹⁰ SKL och Trafikverket (2010) *GCM-handbok - Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*.

synnerhet gående, ska vara dimensionerande i de centrala delarna. Singelolyckor minskas i första hand genom drift- och underhållsåtgärder.

Känslan av trygghet är ofta knuten till trafiksäkerhet, men även till den upplevda risken att drabbas av överfall. Den sociala tryggheten ska därför alltid vägas in. Insatser för ökad trafiksäkerhet och trygghet är särskilt viktigt i områden där barn vistas.

Mål

Följande mål ska gälla:

Mål för trafiksäkerhet och trygghet
Inga cyklister ska dö i trafiken
Antalet svårt skadade cyklister i trafiken ska minska
Den upplevda tryggheten i cykelvägnätet ska öka

Åtgärdsområden för att göra det tryggt och säkert att cykla i Uppsala

Om en del av en resa från A till B upplevs som otrygg kan det medföra att resan inte blir av eller att den inte görs med cykel, även om vägen i huvudsak är trygg och säker. Det är därför viktigt att hela stråk ses över när beslut tas om vilka åtgärder som ska genomföras.

Åtgärdsområden för att göra det tryggt och säkert att cykla i Uppsala
Rätt separering av cykel- och biltrafik
Säkra korsningar
Trygghet
Säkra skolvägar
Informationsinsatser för ökad trafiksäkerhet

Drift och underhåll är ett viktigt område för en ökad och säker cykeltrafik. I denna handlingsplan ingår det under *Bekvämt att cykla i Uppsala*.

Rätt separering av cykel- och biltrafik

För att öka trafiksäkerheten och tryggheten för cyklister ska cykel- och biltrafik separeras då bilarnas hastighet överstiger 30 km/h. Det är den verkliga hastigheten, inte den skyltade, som har betydelse. På gator där bilarnas verkliga hastighet är lägre än 30 km/h, och där biltrafikflödena är låga, kan cykling ske i blandtrafik. Undantaget är skolvägar som alltid ska vara separerade från biltrafiken. Även gator med höga fordonsflöden och/eller många tunga fordon ska förses med separerade cykelbanor.

På vägar där hastigheten är mellan 30 och 40 km/h kan även cykelfält användas som separeringsform.



Figur 6 Cykelbana i Uppsala

2+1-vägar bör alltid förses med separata cykelbanor. Det är viktigt att ställa krav på Trafikverket att ta hänsyn till cykeltrafik vid byggandet av sådana vägar.

I blandtrafik kan situationen för cyklister göras säkrare genom att gatan omvandlas till en så kallad cykelfartsgata. Detta är ett effektivt sätt att ge cyklister mer utrymme och kan bidra till att cykelvägnätet kopplas samman där utrymme saknas för separerade cykelbanor. Cykelfartsgator kan upprättas med små medel. I sin enklaste form krävs endast vägmärken och symboler i vägbanan. Då gatorna främst är avsedda för cyklister bör kantstensparkering förbjudas.

Cykelfartsgator påminner om gångfartsgator med den enkla skillnaden att cyklister har högst prioritet. Det innebär att övriga trafikanter måste anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Gående är i allmänhet hänvisade till trottoarer. Cykelfartsgator är ett relativt nytt koncept som växer snabbt i Europa. I Sverige har en cykelfartsgata införts i Linköping. Gatorna är ett bra sätt att marknadsföra cykling.

Uppsala kommun ska:

- Anlägga cykelbanor på gator i huvudcykelnätet där bilarnas hastighet överstiger 30 km/h
- Anlägga cykelfält på gator i huvudcykelnätet där bilarnas hastighet överstiger 30 km/h, dock inte på gator där hastigheten överstiger 40 km/h
- Anlägga cykelbanor på gator där fordonsflödet är högt och/eller antalet tunga fordon är relativt stort oavsett hastighet

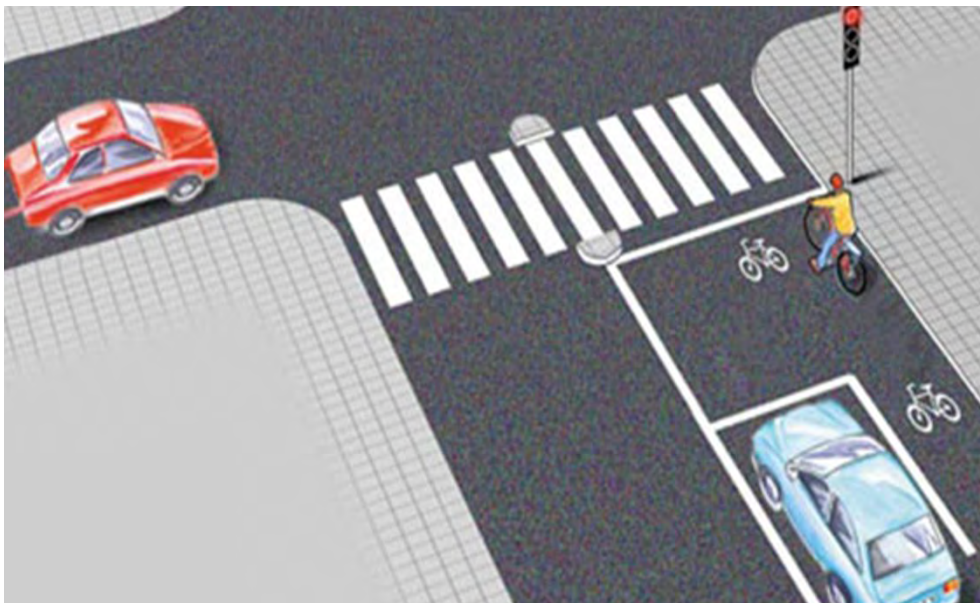
- Ställa krav på Trafikverket att ta hänsyn till cykeltrafik vid byggandet av 2+1-vägar
- Utredda möjligheten att införa cykelfartsgator i Uppsala
- Inventera och separera skolvägar från biltrafik, se nedan under *Säkra skolvägar*

I Bilaga 2 pekas de sträckor ut där cyklister ska separeras från bilister. Där anges även prioriteringsordningen och kostnaden för detta.

Säkra korsningar

Samtliga korsningspunkter i Uppsala kommuns huvudcykelnät ska hastighetssäkras. De ska även utformas så att cyklister synliggörs för biltrafiken. Där huvudcykelnätet korsar starkt trafikerade huvudgator ska refuger anläggas som är tillräckligt breda för att rymma en cyklist som tar sig över korsningen i flera steg.

Vid trafiksignaler ska cykelboxar¹¹ anläggas, vilket är en billig och effektiv trafiksäkerhetsåtgärd för att minska risken för olyckor mellan cyklister och högersvängande fordon.



Figur 7 Cykelbox i signalreglerad korsning. Källa: VGU (Vägar och Gators Utformning)

I de korsningar där de prioriterade cykelstråken korsar biltrafiken huvudgator ska färgade cykelfält anläggas. I de korsningar där huvudgatan inte trafikeras av stombussar ska väggupp anläggas.

I de korsningar där de prioriterade cykelstråken korsar biltrafikens lokalnät ska passagen för cyklister vara upphöjd. Den korsande lokalgatan ska förses med väjningspliktsskyltar och hajtänder så att bilisterna får väjningsplikt gentemot cykeltrafiken.

¹¹ En cykelbox är en yta före en korsning med trafikljus som reserverats för cyklister. Det innebär att cyklister ges möjlighet att vänta på grönt ljus framför biltrafiken. Se Figur 7.



Figur 8 Upphöjd passage i Lund

Uppsala kommun ska:

- Anlägga refuger där huvudcykelnätet korsar större vägar
- Anlägga cykelboxar i huvudcykelnätets signalreglerade korsningar
- Anlägga färgade cykelfält där de prioriterade cykelstråken korsar biltrafikens huvudgator
- Anlägga väggupp där de prioriterade cykelstråken korsar biltrafikens huvudgator och där dessa inte trafikeras av stombussar
- Höja upp passagen för cyklister där de prioriterade cykelstråken korsar biltrafikens lokalgator

I Bilaga 2 pekas de korsningar ut som ska hastighetssäkras. Där anges även prioriteringsordningen och kostnaden för detta.

Trygghet

Trygghetskänslan för cyklister är ofta knuten till trafiksäkerheten. Men även rädslan för överfall kan leda till att man väljer att inte cykla. Utgångspunkten för Uppsala kommun ska vara att huvudcykelnätet är helt befriat från mörka tunnlar. I största möjliga mån ska huvudcykelnätet även vara befriat från tätt buskage och ödsliga passager. I vissa fall kan detta stå i konflikt med visionerna om ett grönt och grönskande Uppsala. Sådana avvägningar måste göras från fall till fall.

Sikt och belysning har stor betydelse för trygghetskänslan. God belysning ska därför finnas längs alla sträckor i huvudcykelnätet. De prioriterade cykelstråken ska förses med särskild gång- och cykelbelysning. Belysningen bör utgöras av energieffektiva ljuskällor. Kommunen bör även utreda möjligheterna att införa närvarostyrd belysning.

Att skilja cyklister från biltrafik i plan kan i vissa fall vara en god trafiksäkerhetslösning, men det är viktigt att utforma tunnlar på ett tryggt och säkert sätt. Genomsikten måste vara god, utan döda vinklar, liksom belysningen. Väggar och tak ska vara ljusa och tunneldelen ska göras så öppen som möjligt. Vidare måste anslutande gång- och cykelvägar ha mjuka radier och god sikt för att undvika konflikter med andra trafikanter.

Känslan av trygghet ökar i närvaron av andra cyklister och fotgängare. Cykelvägar bör därför lokaliseras till gator och områden där många rör sig. I de fall där cykelvägen går genom otrygga områden bör det finnas alternativa färdvägar.

Uppsala kommun ska:

- Säkerställa att samtliga sträckor i huvudcykelnätet är försedda med god och energieffektiv belysning, gärna närvarostyrd
- Anlägga särskild gång- och cykelbelysning längs samtliga sträckor i de prioriterade cykelstråken. Belysningen ska vara energieffektiv och gärna närvarostyrd
- Säkerställa att samtliga tunnlar i cykelvägnätet är försedda med god och energieffektiv belysning

I Bilaga 2 pekas de sträckor ut som ska förses med GC-belysning respektive gatubelysning. Där anges även prioriteringsordningen och kostnaden för detta.

Säkra skolvägar

Insatser för ökad trafiksäkerhet och trygghet är särskilt viktigt i områden där barn vistas. Att förbättra säkerheten på skolvägar, och på vägar till lek, idrotts-, kultur- och fritidsaktiviteter, har därför hög prioritet. Skolvägar ska alltid förses med cykelbanor. Hastighetsgränsen för biltrafiken ska vara högst 30 km/h där barn korsar trafikerade vägar. Med skolvägar avses här de vägar närmast skolan som barnen oftast använder under sin cykelresa.

Vid sidan av fysiska åtgärder i trafikmiljön finns möjligheter att öka säkerheten vid skolor genom informationskampanjer. Uppsala kommun ska initiera ett mer systematiskt arbete med säkra skolvägar. Arbetet ska involvera kommunens grundskolor och bedrivas kontinuerligt. Såväl den fysiska miljön kring skolorna som information och beteendepåverkan gentemot föräldrar och elever ska ingå.

Uppsala kommun ska:

- Inventera och anlägga cykelbanor på skolvägar
- Säkerställa att korsningar på skolvägar är hastighetssäkrade till 30 km/h
- Initiera ett mer systematiskt arbete med säkra skolvägar

I Bilaga 2 beskrivs prioriteringsordningen för arbetet med beteendepåverkande åtgärder. Där anges även kostnader för detta.

Informationsinsatser för ökad trafiksäkerhet

Ökad hjälmanvändning är en viktig förutsättning för att minska antalet skadade cyklister. För att uppnå det krävs riktade informationskampanjer. Sådana kampanjer kan med fördel kombineras med kampanjer för ökad regelefterlevnad och ökad användning av reflexer och cykellysen. Uppsala kommun ska även genomföra informationskampanjer i syfte att få fler cyklister att cykla under vinterhalvåret. Exempelvis genom att informera om de underhållsåtgärder som vidtas i cykelvägnätet och nyttoeffekterna av användning av dubbdäck.

Det är viktigt att informationsinsatserna genomförs på ett pedagogiskt sätt som inte skrämmar folk från att cykla. Kampanjerna ska tydligt informera om hjälm- och lysanvändning och dess inverkan på trafiksäkerhet, men lika viktigt är att uppmuntra till ökad cykling och att tydliggöra hur mycket kommunen uppskattar Uppsalas cyklister, och därför är rädda om dem.

Informationskampanjerna kan genomföras tillsammans med Cykelfrämjandet som har en aktiv krets i Uppsala.

Uppsala kommun ska:

- Genomföra informationskampanjer för ökad användning av cykelhjälm, cykellysen, reflexer etc.
- Genomföra informationskampanjer för ökad regelefterlevnad
- Genomföra informationskampanjer för ökad och säkrare vintercykling
- Initiera ett samarbete med Cykelfrämjandets Uppsalakrets

I Bilaga 2 beskrivs prioriteringsordningen för arbetet med informationsinsatser. Där anges även kostnader för detta.

Uppföljningsmål för att göra det tryggt och säkert att cykla

- Andel säkra korsningar i huvudcykelnätet
- Andel säkra cykelvägar (dvs. cykelvägar separerad från biltrafik där biltrafikens verkliga hastighet överstiger 30 km/h eller cykling sker på vägar med lågt biltrafikflöde)
- Antal genomförda projekt med säkra skolvägar
- Andel elever som cyklar till respektive skola
- Andel cyklister som bär hjälm

Snabbt att cykla i Uppsala

Den relativa attraktiviteten mellan olika färdmedel har stor betydelse för valet av färdssätt. Restiden är en avgörande faktor. Åtgärder som syftar till högre hastighet och kortare avstånd för cyklister är därför viktiga för att öka andelen cykelresor i Uppsala.

Vid planering ska hänsyn alltid tas till restiden för cykel jämfört med andra färdmedel. För att minska restiden för cyklister måste cykeln ges utrymme, såväl

i planering som i den fysiska utformningen av infrastruktur. Åtgärder som förbättrar restiden för cyklister jämfört med andra färdmedel ska eftersträvas.

Cyklister är känsliga för omvägar. Cykelvägnätet i Uppsala ska därför vara direkt, sammanhängande och utan avbrott. Särskilt viktigt är att cykelvägar inte uppfattas som längre än motsvarande bilvägar.

Mål

Följande mål ska gälla:

Mål för snabbt att cykla i Uppsala
Tillgängligheten och framkomligheten för cykeltrafiken ska öka
Restidskvoten cykel/bil ska minska i viktiga relationer

Åtgärdsområden för att göra det snabbt att cykla i Uppsala

Att det upplevs som snabbt att cykla och att restiden jämfört med bil är god har särskilt stor betydelse i huvudcykelnätet.

Åtgärdsområden för att göra det snabbt att cykla i Uppsala
Ett sammanhängande och gent cykelvägnät utan avbrott
Trafiksignaler anpassade för cyklister
Separering av gående och cyklister
Tillräckligt breda cykelbanor
Snabbcykelvägar

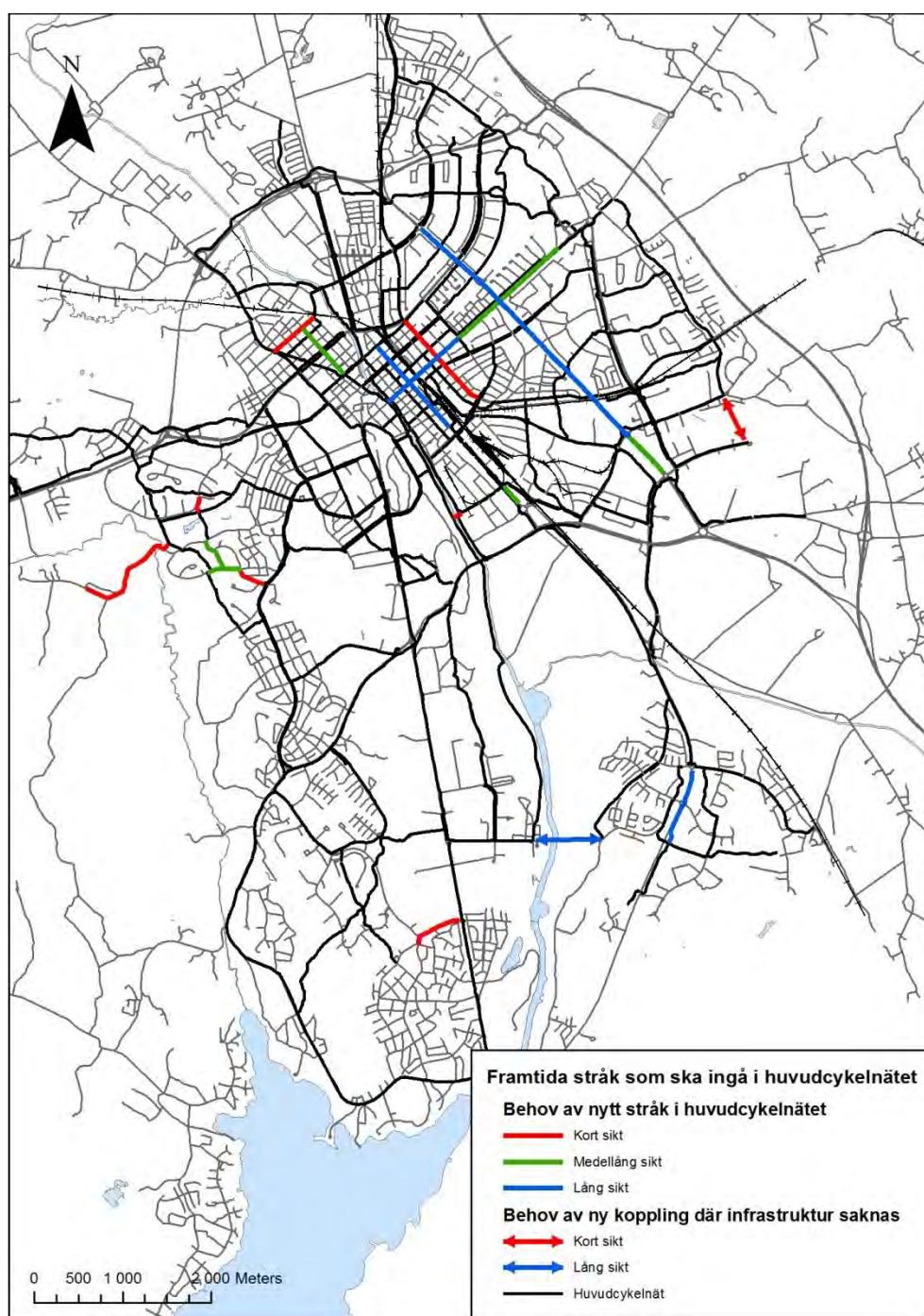
Ett sammanhängande och gent cykelvägnät utan avbrott

Cyklister är känsliga för omvägar. Att utforma cykelvägar rakt och utan avbrott är därför viktigt för att öka cykeltrafiken. Avbrott i cykelstråken ska inte accepteras någonstans och det ska alltid vara tydligt var cykelstråken går.

Särskilt viktigt är att cykelvägar inte uppfattas som längre än motsvarande bilvägar. Ett sätt att undersöka detta är att beräkna genhetsknoten mellan viktiga punkter som skolor, arbetsplatser och butiker. Genhetsknoten är cykelvägnätets längd dividerat med fågelvägen och bör alltid beräknas när nya områden planeras. Kvoten för cykeltrafiken ska då helst inte överstiga 1,25.

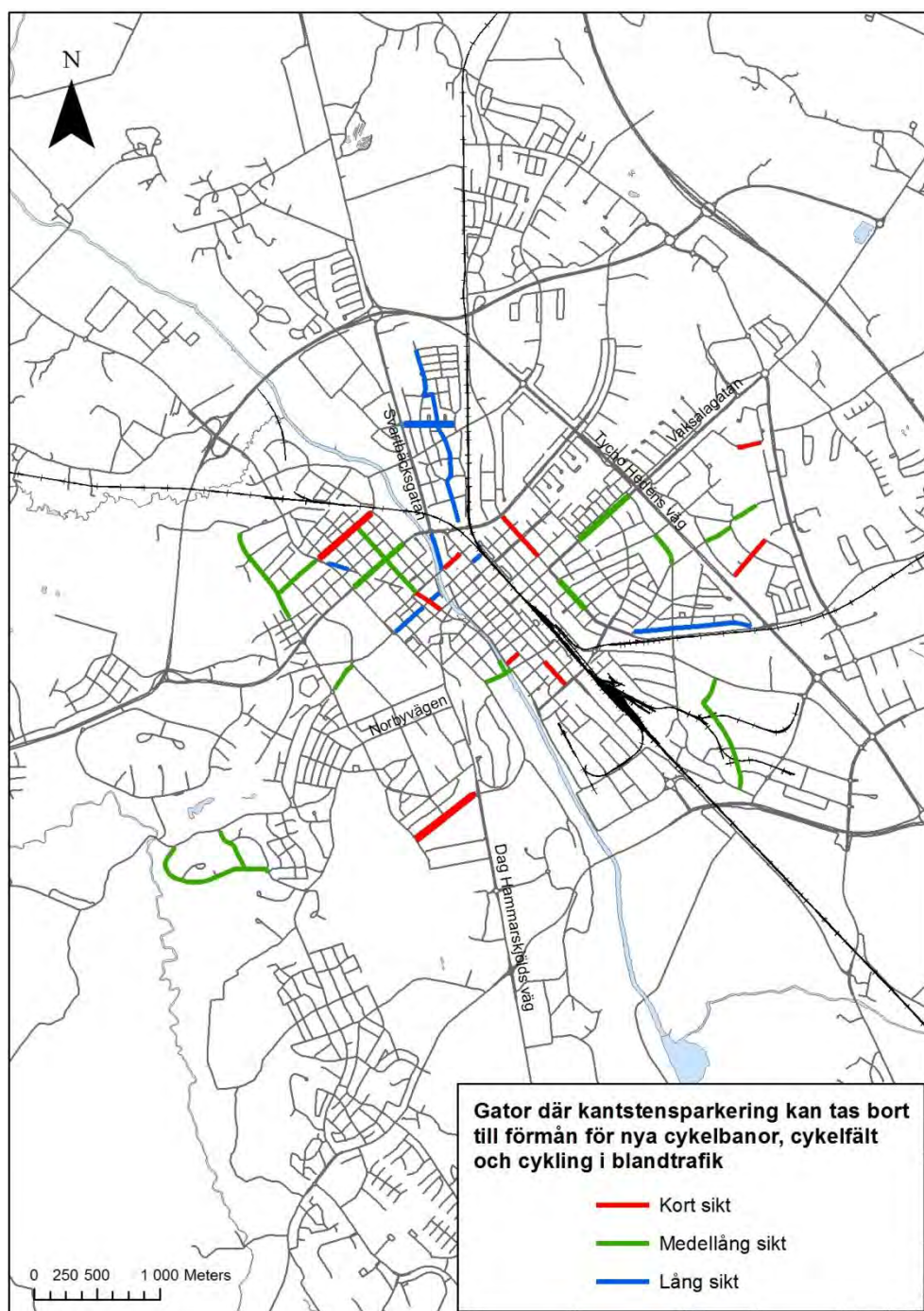
Ett ytterligare sätt att utvärdera cykelvägnätet är att beräkna restidskvoten mellan cykeltrafik och biltrafik. Restidskvoten beräknas genom att dividera restiden för cykeltrafiken med restiden för biltrafiken. Denna kvot bör alltid beräknas när nya områden planeras. För att cykeln ska kunna utgöra ett attraktivt färdmedelsval bör restidskvoten inte överstiga 1,5.

För att uppnå ett mer sammanhängande huvudcykelnät har ett antal kompletterande länkar pekats ut där nya cykelbanor behöver anläggas, se Figur 9 nedan. De nya stråken är dels utpekade utmed det befintliga gatunätet, och dels där befintlig infrastruktur saknas. I Figur 9 anges även inom vilken tidshorisont som länkarna ska åtgärdas.



Figur 9 Nya länkar för ett sammanhängande cykelvägnät

Kartan i Figur 9 utgår från Uppsalas översiktsplan, Översiktsplan 2010, där flera av de utpekade länkarna lyfts fram som viktiga för att skapa ett mer sammanhängande huvudcykelnät. Dessutom har gator där kantstensparkering kan tas bort till förmån för cykelbanor, cykelfält och cykling i blandtrafik studerats och vägts in. I Figur 10 på nästa sida pekas dessa gator ut, i figuren anges även inom vilken tidshorisont som gatorna ska åtgärdas.



Figur 10 Gator där kantstensparkering kan tas bort till förmån för cykeltrafik

För att uppnå ett sammanhängande och gent cykelvägnät krävs insatser även i det regionala cykelvägnätet. Under våren 2012 arbetade Uppsala kommun fram en åtgärdsplan för det regionala cyklandet i Uppsala. Arbetet genomfördes tillsammans med Regionalförbundet Uppsala län och resulterade i ett förslag till ett regionalt cykelvägnät. En viktig utmaning för cykeltrafiken i Uppsala är att integrera det regionala nätet med det lokala cykelvägnätet i Uppsala tätort. Särskilt viktigt är att koppla samman tätorter som ligger inom överkomligt cykelavstånd från Uppsala centrum, dvs. inom ca 10-15 km, samt tätorter som

ligger i band. Det är även viktigt att ansluta framtida exploateringsområden och se till kommande behov.

Uppsala kommun ska:

- Beräkna genhetsknoten för cykeltrafik när nya områden planeras
- Beräkna restidsknoten för cykel/bil när nya områden planeras
- Åtgärda felande länkar och otydligheter i huvudcykelnätet
- Ytterligare studera hur cykelvägar kan göras genare och kopplingar mellan områden förbättras
- Utredda vilka kanstensparkeringar som är lämpliga att ta bort till förmån för cykelbanor, cykelfält eller cykling i körbana
- Se över det regionala cykelnätet och samordna det med huvudcykelnätet

I Bilaga 2 anges prioriteringsordningen för arbetet med kompletterande länkar i cykelvägnätet samt kantstensparkering.

Trafiksignaler anpassade för cyklister

Ett tiotal korsningar i Uppsala kommuns huvudcykelnät är försedda med cykeldetektering, dvs. de registrerar ankommande cyklister som därmed inte behöver trycka på en knapp. Ambitionen är att även övriga signalreglerade korsningar ska förses med cykeldetektering.¹²

Ett ytterligare sätt att minska restiden för cyklister är att ge cykeltrafiken grön våg i signaler. Idag är trafikljusen i Uppsala dimensionerade för biltrafik vilket innebär att cyklister i praktiken får röd våg istället för grön. Genom att anpassa gröntiderna till cykeltrafiken åstadkoms inte bara kortare restider för cyklisterna utan även en lugnare trafikmiljö.

Ett alternativ till grön våg är att upprätta nedräkningsanordningar som visar antalet sekunder som återstår till nästa grönljus. Signalreglerade korsningar bör även förses med cykelvänlig knapptryckning som gör att cyklister inte behöver kliva ner från cykeln.

Uppsala kommun har försett huvudcykelnätets signalreglerade korsningar med inåtvända cykelsignaler som uppmärksammar vänstersvängande bilister på korsande cykeltrafik. Kommunen ska fortsätta med detta när nya korsningar upprättas.

Uppsala kommun ska:

- Inventera och åtgärda korsningar i huvudcykelnätet som är lämpliga för cykeldetektering
- Inventera och åtgärda korsningar i huvudcykelnätet som ska förses med grön våg och nedräkningsanordningar

¹² I vissa fall lämpar det sig inte med cykeldetektering i korsningar, t ex i korsningar där många cyklister svänger av innan de passerar vägen. Samtliga korsningar bör dock utredas med avseende på detektering.

I Bilaga 2 pekas de korsningar ut i huvudcykelnätet som saknar cykeldetektering. Där anges även prioriteringsordningen och kostnader för arbetet med trafiksignaler. Kostnaden för cykeldetektering avser bara de i huvudcykelnätet.

Separering av gående och cyklister

Att separera cyklister och gående är viktigt inte bara ur trafiksäkerhetssynpunkt utan även ur ett restidsperspektiv. Detta eftersom separerade gång- och cykelbanor möjliggör högre hastigheter. I den remissrunda med allmänheten som genomfördes i Uppsala under hösten 2012 lyftes separering av cyklister och gående fram som en av de viktigaste åtgärderna att arbeta med. Även vid medborgarmötet som hölls i samband med remissrundan lyftes separering fram som en viktig åtgärd.

Cykelbanorna utmed de prioriterade cykelstråken ska vara separerade. Det kan innebära att de också behöver breddas. Vid busshållplatser ska cykelbanan ledas på baksidan av hållplatsen. Även huvudcykelnätets cykelbanor ska vara separerade, med vissa avvägningar utifrån vad som är realistiskt att genomföra i befintligt nät. Vid nybyggnation ska alla gång- och cykelbanor vara separerade där det anses vara lämpligt. Det gälle även det övriga cykelnätet.

Cyklister och gående bör skiljas åt genom skyltar och målningar i vägbanan.¹³ Ytterligare sätt att skilja trafikslagen åt är att använda olika beläggningar, asfalt på cykelbana och betongplatta på gångbana, alternativt färgsättningar. I centrala Uppsala är målning inte tillräckligt för att separera cyklister och gående. Där bör beläggningen på gång- och cykelbanan vara av olika slag. Detta ska alltid gälla vid nybyggnation.



Figur 11 Separering av gående och cyklister i Uppsala

¹³ Endast en vit linje räcker inte alltid för synskadade som behöver taktil ledning. En upphöjd linje kan i vissa fall vara ett lämpligt alternativ.

Vid tunnlar ska gående och cyklister separeras genom såväl målning i vägbanan som genom skyltning på tunneltaket och vid sidan av cykelbanan. Målningen ska börja minst 20 meter före tunnelns öppning.

I de centrala delarna av Uppsala, där många färdslag samsas på en begränsad yta, ska insatser inriktas på att skapa en lugn trafikmiljö som bygger på hänsyn. De svagaste trafikantgrupperna ska vara dimensionerande, vilket innebär att även cyklister behöver sakta ned av hänsyn till gående. Utformning av gaturummet spelar i detta avseende en viktig roll och ska stödja det önskade beteendet.

Uppsala kommun ska:

- Åtgärda sträckor där separering av gående och cyklister saknas
- Åtgärda sträckor där separeringen av gående och cyklister finns men måste tydliggöras med målning, beläggning och/eller skyltning
- Se över behovet av ytterligare separering av gående och cyklister i huvudcykelnätet för att skapa ett mer sammanhängande cykelvägnät
- Se över behovet av separering av gående och cyklister i särskilda punkter, exempelvis platser med många gående
- Åtgärda konfliktpunkter där cykelbanan går framför väntområden vid busshållplatser
- Åtgärda tunnlar med otillräcklig separering av gående och cyklister

I Bilaga 2 pekas sträckor och tunnlar ut huvudcykelnätet där cyklister ska separeras från gående. I bilagan pekas även sträckor i huvudcykelnätet ut som enkelt kan separeras (dvs. gång- och cykelbanor vars bredd överstiger 3 meter och som kan separeras utan att vägbanan först breddas). I Bilaga 2 anges även prioriteringsordningen och kostnaden för arbetet med separering.

Tillräckligt breda cykelbanor

För att det ska gå snabbt och vara bekvämt att cykla måste cykelbanorna vara tillräckligt breda. Hur breda cykelbanorna ska vara beror på cykelflödet och om gående förekommer. Även kantstensparkeringar och eventuella skyddszoner har betydelse för bredden.

I GCM-handboken¹⁴ rekommenderas följande bredder för gång- och cykelbanor.

Tabell 7-1 Rekommenderade bredder för gång- och cykelbanor

	Litet cykelflöde	Stort cykelflöde
Separerad enkelriktad cykelbana	Gångbana: 1,8 m Cykelbana: 1,6 m	Gångbana: 1,8 m Cykelbana: 2,0 m
Separerad dubbelriktad cykelbana	Gångbana: 1,8 m Cykelbana: 2,25 m	Gångbana: 1,8 m Cykelbana: > 2,5 m

Dessa bredder ska i största möjliga mån uppfyllas i de prioriterade cykelstråken, med vissa avvägningar utifrån vad som är realistiskt att genomföra i befintligt nät. I huvudcykelnätet ska de smalaste sträckorna åtgärdas med breddning. Dessa

¹⁴ SKL och Trafikverket (2010) *GCM-handbok - Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*.

finns utpekade i Bilaga 2. Vid nybyggnation ska de rekommenderade bredderna uppfyllas i de prioriterade cykelstråken och i huvudcykelnätet.

Breda cykelbanor är viktigt även ur ett drift- och underhållsperspektiv. För många arbetsfordon, såsom snöröjningsfordon, är bredden på cykelbanan avgörande för framkomligheten och effektiviteten.

Uppsala kommun ska:

- Åtgärda cykelbanor som är i behov av breddning

I Bilaga 2 pekas de sträckor ut som är i behov av breddning. Där anges även prioriteringsordningen och kostnaden för bredda dessa.

Snabbcykelvägar

En av de viktigaste aspekterna vid valet av färdmedel är restiden. Det får helt enkelt inte ta för lång tid att cykla i förhållande till andra färdmedel. I Europa har man länge arbetat med olika typer av så kallade snabbcykelvägar och flera svenska städer är nu på gång. Utöver att snabbcykelvägars syfte är att erbjuda gena kopplingar och korta restider etc., fungerar de även som marknadsföring av cykeltrafik. En uppförd snabbcykelväg indikerar att kommunen prioriterar cyklisterna, dessutom får snabbcykelvägarna ofta en egen design och formspråk vilket enkelt kan marknadsföras i cykelkartor och vid vägvisning.



Figur 12 Cycle superhighway i London med linjekarta för cykelvägnätet

Kärt barn har många namn. Cycle superhighway (Storbritannien), Fietssnelweg (Nederländerna), Supercykelstier (Danmark), Motorväg för cyklister, Velostrada...

Det övergripande målet för Supercykelstierna i Köpenhamn är att höja nivån på cykelinfrastrukturen och länka samman kommunerna inom regionen. Med dessa vill man skapa innovativa lösningar för cyklister som väljer att pendla längre sträckor. Det finns fyra kvalitetsmål för Supercykelstierna: tillgänglighet, framkomlighet, komfort samt säkerhet och trygghet. Cyklisten ska kunna förvänta sig samma höga standard från A till B. Supercykelstier är också ett sätt att marknadsföra cykling och locka nya användare.¹⁶

Snabbcykelvägar är cykelvägar med mycket god framkomlighet och utan onödiga stopp och omvägar. De ska vara väl underhållna och ha god beläggning, avrinning, vägvisning och belysning. Cyklister på snabbcykelvägar ska vara prioriterade och ha företräde gentemot biltrafiken vid alla överfarter. Snabbcykelvägar ska vara tydligt separerade från gående och möjliggöra för höga hastigheter längs hela sträckan, minst 25 km/h.¹⁵ Vidare ska cykelvägarna vara enkelriktade, gärna med omkörningsfil, och minst tre meter breda. De ska erbjuda god service utmed sträckan, såsom offentliga cykelpumpar och servicestationer. Lutningen bör inte överstiga 4 %.

Uppsala kommun ska genomföra ett pilotprojekt med en snabbcykelväg. Snabbcykelvägen föreslås gå mellan Valsätra och Uppsala resecentrum via Vårdsätravägen och Dag Hammarskjölds väg, se karta i Bilaga 2. Sträckan täcker många boende samt ett stort antal arbetsplatser, universitetslokaler, Akademiska sjukhuset, Studenternas idrottsplats och Stadsträdgården. Utmed det föreslagna stråket kommer ny bebyggelse att tillkomma och det är viktigt att snabbcykelvägen integreras i stadsmiljön på ett attraktivt sätt. Förslaget till sträckning har dock inte undersökts i detalj inom ramen för arbetet med denna handlingsplan. Arbetet med snabbcykelväg har hög prioritet och ska genomföras på kort sikt.

I det tidiga planeringsskedet som Uppsala befinner sig i är det svårt att uppskatta vilka exakta effekter snabbcykelvägen kommer att få. En detaljerad förstudie behöver göras för att klarlägga kostnader, geografiska och planeringsmässiga svårigheter etc., samt de potentiella nyttorna av satsningen.

Uppsala kommun ska:

- Genomföra ett pilotprojekt med en snabbcykelväg

I Bilaga 2 pekas den föreslagna snabbcykelvägen ut. Där anges även prioriteringsordningen för denna.

¹⁵ TÖI, Transportekonomiska institutet i Norge, förordar att snabbcykelvägar ska vara dimensionerade för hastigheter på 25-35 km/h utifrån en kartläggning av snabbcykelvägar i Australien, Danmark, Nederländerna, Norge, Polen, Tyskland och USA.

¹⁶ *Fra god til verdens bedste – Københavns cykelstrategi 2011-2025*

Uppföljningsmål för att göra det snabbt att cykla

- Andel av huvudcykelvägnätet där gående och cyklister separeras
- Restidskvot i utvalda relationer
- Restidskvot för nybyggda områden

Bekvämt att cykla i Uppsala

Bekvämligheten i cykeltrafiken avgörs till stor del av standarden på cykelvägarna. Cykling ska vara bekvämt året runt.

Hela resan ska fungera - från det att man bestämmer sig för att resa och vill få reda på den bästa vägen, till att cykeln parkeras vid målpunkten. Det ska finnas god tillgång till cykelparkeringsplatser av bra kvalitet nära alla viktiga målpunkter. Cykel och kollektivtrafik ska kunna kombineras på ett enkelt sätt. Tillgång till bra information om cykel- och kombinationsresor samt tillgång till cykelparkeringsplatser vid kollektivtrafikhållplatser och andra målpunkter, är viktiga verktyg för att öka bekvämligheten för Uppsalas cyklister.

Det ska finnas lättillgänglig information för cyklister. Det innebär bland annat att det ska finnas vägvisning som underlättar orienterbarheten och som möjliggör för cyklister att hitta rätt stråk och länkar. Information om cykling och cykelvägar ska finnas tillgängligt i flera format, exempelvis på tryckta cykelkartor och på kommunens hemsida.

Mål

Följande mål ska gälla:

Mål för bekvämt att cykla

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

Åtgärdsområden för att göra det bekvämt att cykla i Uppsala

Hela cykelvägnätet i Uppsala ska upplevas som bekvämt att cykla i. Högst prioritet ska huvudcykelnätet ha.

Åtgärdsområden för att göra det bekvämt att cykla i Uppsala

Cykelparkering

Drift och underhåll samt beläggning

Vinterväghållning

Cykling vid vägarbeten

Vägvisning

Service för cyklister

Lånecykelsystem

Cykel och kollektivtrafik

Cykelparkering

Cykelparkering är en mycket viktig del i att hela resan skall fungera. Särskilt viktigt är cykelparkering vid kollektivtrafikhållplatser och strategiska målpunkter, såsom arbetsplatsområden, skolor, universitetslokaler och handel etc. Mer information om cykelparkeringar och hur dessa bör utformas finns att läsa i Uppsalas parkeringspolicy och handlingsplan för parkering¹⁷. I denna framhålls exempelvis vikten av att placera cykelparkeringar i direkt anslutning till målpunkten så att avståndet mellan parkering och målpunkt blir så kort som möjligt. I parkeringspolicyn understryks även att långtidsparkeringar för cykel bör erbjuda väder- och vindskydd samt låsbarhet och, i vissa fall, övervakning.

Drift och underhåll samt beläggning

Beläggningsen på vägbanan är viktig inte bara ur bekvämlighetssynpunkt utan även ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. En stor del av cykelolyckorna i Uppsala är singelolyckor.¹⁸ Studier visar att dessa ofta kan härledas till brister i beläggningsen, såsom ojämnheter, potthål och kantstenar.¹⁹

Cykelvägarna i Uppsalas huvudcykelnät ska vara belagda med asfalt. Beläggning och målning ska ses över årligen och baserat på översynen ska åtgärder genomföras.

Uppsala kommun ska:

- Asfaltera de cykelvägar i huvudcykelnätet som saknar asfalt
- Inventera beläggning och målning i huvudcykelnätet årligen
- Förbättra målningen av separeringslinjer och cykelmyror (dvs. målade cykelsymboler i vägbanan) där så behövs
- Åtgärda större belägningsproblem
- Åtgärda kantstenar i korsningar

I Bilaga 2 pekas de sträckor ut som är i behov av asfalt och bättre målning. Där pekas också platser och korsningar ut där beläggningsen måste åtgärdas och där kantstenar måste avfasas. I Bilaga 2 anges även prioriteringsordningen och kostnaden för åtgärderna.

Vinterväghållning

I Uppsala minskar cykelanvändningen kraftigt under vinterhalvåret. Mätningar visar att antalet cyklister i februari är mindre än hälften så många som antalet cyklister i maj. Vid det medborgarmöte som hölls i Uppsala under hösten 2012 lyfte många av deltagarna fram vinterväghållning som den viktigaste åtgärden för arbetet med cykeltrafik i kommunen. Detta var även något som kom framgick av de synpunkter som skickades till kommunen i samband med remissrundan med allmänheten.

¹⁷ Uppsalas parkeringspolicy och handlingsplan för parkering hade inte publicerats när denna handlingsplan togs fram.

¹⁸ STRADA (2009-2011)

¹⁹ VTI (2009). *Tema cykel – skadade cyklister*

Vinterväghållningen har stor betydelse för antalet vintercyklister. Studier visar att snöröjning och halkbekämpning har potential att öka andelen vintercyklister med närmare 20 %.²⁰ Enkätundersökningar från Luleå och Linköping visar på ännu större effekter då mer än var tredje tillfrågad angav att bättre vinterväghållning skulle få dem att cykla oftare. Liknande studier har genomförts i Helsingborg, Jönköping och Örebro. Av dessa framgår att halt väglag och snö är de främsta orsakerna till att byta från cykel till bil eller buss. Vädret ses i allmänhet som ett mindre problem.²¹

Det finns goda möjligheter att öka cyklingen under vinterhalvåret i Uppsala, men för att lyckas med det måste skötseln av cykelvägar vara av sådan standard att det möjliggör för trafiksäker cykling under hela året. På kort sikt ska kommunen arbeta aktivt med informationsinsatser, utbildning av entreprenörer och uppföljning av avtal.

En färsk svensk rapport från VTI visar att kostnaden för olyckor relaterade till is- och snöväglag för gående är högre än kostnaderna för vinterväghållning.²² Rapporten visar att skadekostnaderna är drygt fyra gånger högre än vinterväghållningskostnaderna. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det alltså lönsamt att investera i resurser för vinterväghållning för gående.

En amerikansk studie från 2012 visar att antalet dödsfall relaterade till hjärtkärlsjukdomar ökar med mellan 26 % och 36 % under vintern jämfört med sommaren.²³ En viktig orsak är minskad motion. I rapporten framkommer att det är svårt att få sommarcyklister att ersätta cyklingen med andra motionsformer. Ett effektivt sätt att minska risken för hjärtkärlsjukdomar är därför att öka andelen vintercyklister vilket i sin tur kräver plogade och isfria cykelvägar.

Det är viktigt att de som utför vinterväghållningen är utbildade och har en god förståelse för cyklisternas behov. Många av de synpunkter som kom in i samband med medborgardialogen i Uppsala handlade om vinterväghållning och dess betydelse för cykeltrafiken. Exempel på faktorer som lyftes fram som viktiga var att vägbanan plogas hela vägen ner till markytan, att snövallar och isiga spår forslas bort och avlägsnas, att cykelparkeringar skottas fria från snö och att sand sopas bort på våren. Flera personer lyfte även fram vikten av att samordna snöröjningen av bilvägnätet och cykelvägnätet, så att inte snön från bilvägarna plogas upp på cykelbanorna.

En viktig del i arbetet med vinterväghållning i Uppsala är att teckna bra avtal med de entreprenörer som utför arbetet. Avtalen bör följas upp och dokumenteras kontinuerligt. I Uppsala kommuns handbok för snöröjning på cykelvägar bör

²⁰ Trafikverket (2012). *Steg 1 och 2 – åtgärder för ökat cyklande*

²¹ VTI (2002). *Färdmedelsval vintertid*

²² VTI (2012). *Skadade fotgängare - kostnad för fotgängarskador jämfört med vinterväghållningskostnader*

²³ Schwartz et al (2012). *Heart-related deaths increase in winter regardless of climate*

detta utgöra en väsentlig del. Där bör även vikten av samordning mellan vinterväghållningen av det kommunala och statliga vägnätet lyftas fram, så att inte snövallar lämnas kvar vid gränzonen mellan kommunala och statliga vägar.

För att tydliggöra för användarna vad som gäller bör kommunen ställa krav på entreprenörerna att snöröjningen och halkbekämpningen ska vara avslutad till klockan 06.00 och 15.00 då människor tar sig till/från arbete, skola etc. Då bör även de snövallar som riskerar att bildas i övergången mellan cykelbanor och bilvägar vara undanröjda.

I framtiden kommer de som arbetar med drift och underhåll av cykelvägar i Uppsala att undervisas i cykelfrågor. Det är mycket viktigt att dessa får en god förståelse för cyklisternas behov. Det är också viktigt att allmänheten får kännedom om att denna utbildning ges.

Uppsala kommun har en kanal för felanmälan på sin hemsida. I framtiden bör kanalen kompletteras med en applikation för mobiltelefoner som möjliggör för användarna att fotografera på plats och skicka in synpunkter. Kommunen bör även redovisa de synpunkter som kommer in i en lista på hemsidan samt upprätta en lista med vanligt förekommande frågor, så kallade FAQ. Det är även viktigt att samtliga synpunkter som kommer in besvaras, åtminstone med ett automatiskt standardsvar. Så är inte fallet idag.

På längre sikt ska Uppsala kommun sträva efter striktare startkriterier och insatstider för vinterväghållningen. I Tabell 7-2 nedan redovisas de startkriterier och insatstider som rekommenderas på längre sikt.

Tabell 7-2 Rekommenderade startkriterier och insatstider för vinterväghållning

	Prioriterade cykelstråk	Huvudcykelnät	Övrigt cykelnät
Snödjup	3 cm	3 cm	3 cm
Insatstid	2 timmar	4 timmar	6 timmar
Halkbekämpning	2 timmar	4 timmar	6 timmar
Sandupptagning	2 veckor	3 veckor	4 veckor

Uppsala kommun ska:

- Undervisa entreprenörer i vinterväghållning av cykelvägar
- Följa upp de avtal som tecknas och begära ersättning i de fall entreprenören inte har utträttat sitt arbete enligt avtal
- Informera medborgarna om vad som görs för att förbättra vinterväghållningen
- Upprätta tydliga och enkla kanaler för felanmälan av vinterväghållning
- Sträva efter att införa striktare insatstider och startkriterier för vinterväghållning

I Bilaga 2 beskrivs prioriteringsordningen för arbetet med vinterväghållning. Där anges även kostnader för detta.

Cykling vid vägarbeten

Vid vägarbeten och tillfällig användning av allmän mark för byggarbeten etc. ska omdirigeringen av cykeltrafiken ges hög prioritet. Då cyklister är känsliga för omvägar är det viktigt att omdirigingsvägarna är så korta och attraktiva som möjligt. Annars finns en risk att cyklisterna försöker ta sig förbi platsen på den avstängda vägen. Hänsyn till cyklister ska tas redan i planeringen av avstängningar. Omdirigingsvägarna ska vara tydligt skyltade och hålla en god kvalitet. Exempel på omdirigingsvägar är stängslade passager på intilliggande körbanor och utlagda durkplåtar över gräsytor. Eventuella nivåskillnader ska alltid jämnas ut.



Figur 13 Bristfällig omdirigering av gång- och cykeltrafik i anslutning till vägarbete i Uppsala

Uppsala kommun ska:

- Ta fram tydliga riktlinjer för utförare för hur cyklister ska hanteras vid vägarbeten
- Följ upp hur riktlinjerna följs

I Bilaga 2 beskrivs prioriteringsordningen för arbetet med cykling vid vägarbeten. Där anges även kostnader för detta.

Vägvisning

Vägvisningen är en viktig del av orienterbarheten för cyklister. Det är även ett sätt att marknadsföra cykling och locka nya cyklister. Vägvisningen utgörs främst av skyltar och orienteringstavlor och hjälper dem som redan cyklar, liksom besökare och nya cyklister, att hitta rätt. Vid sidan av att leda cyklister till rätt stråk och länkar bör vägvisningen ange stråkens riktning och informera om avstånd. Det är viktigt att skyltarna placeras i en höjd och i en riktning som gör att de syns bra för cyklisterna. Uppsala kommun har tagit fram en cykelvägvisningsplan. I planen anges att vägvisningen ska visa vägen till viktiga

målpunkter som skolor, arbetsområden, köpcentrum, idrottsplatser etc. Vägvisningen ska även visa vägen till stadsdelar och orter inom och utanför Uppsala tätort samt till platser med viktiga orienteringsfunktioner. Arbetet med cykelvägvisning ska utföras utifrån cykelvägvisningsplanen. Skyltningen i kommunen ska ses över kontinuerligt, förslagsvis vart tredje år.

Uppsala kommun ska ta fram en särskild vägvisning för de prioriterade cykelstråken. Dessa ska föras med skyltar som skiljer sig från övriga cykelskyltar i kommunens cykelvägnät, exempelvis genom en annan bakgrundsfärg. Detta för att tydligare visa vilka stråk som är prioriterade. Vägvisningen ska synkroniseras med kommunens cykelkarta, exempelvis genom att de prioriterade cykelstråken markeras med samma färg som skyltarna.

Till vägvisningen hör även cykelkartor. Dessa bör finnas både i pappersformat och digitalt format. Som komplement till cykelkartorna bör Uppsala kommun ta fram en reseplanerare som anger färdvägsval och avståndsangivelser. Reseplaneraren bör även vara tillgänglig som applikation för mobiltelefoner. Här kan Stockholms reseplanerare fungera som ett gott exempel.

Uppsala kommun ska:

- Ta fram en reseplanerare, även tillgänglig som mobilapplikation
- Uppdatera cykelkartan vartannat år
- Sätta upp orienteringstavlor vid viktiga målpunkter och där prioriterade cykelstråk möts
- Förse de prioriterade cykelstråken med särskild vägvisning
- Se över skyltningen i cykelvägnätet kontinuerligt

I Bilaga 2 beskrivs prioriteringsordningen för arbetet med cykelvägvisning. Där anges även kostnader för detta.

Service för cyklister

Service för cyklister ökar bekvämligheten under cykelresan. Exempel på service är offentliga pumpar och servicestationer där cyklister kan låna verktyg och cykelolja etc. Ett ytterligare exempel är laddningsstolpar för elcyklar.

Service bör finnas vid viktiga målpunkter och där prioriterade cykelstråk möts. Det är viktigt att platserna för servicen märks ut på kommunens cykelkarta.

Uppsala kommun ska:

- Anlägga offentliga pumpar
- Anlägga cykelbarometrar
- Anordna servicestationer
- Anlägga laddningsstolpar för elcyklar

I Bilaga 2 beskrivs prioriteringsordningen för arbetet med service för cyklister. Där anges även kostnader för detta.

Låncykelsystem

Låncyklar ger en möjlighet för dem som inte äger en cykel att cykla. De fungerar även som ett alternativ till den egna cykeln för dem som redan cyklar, exempelvis för pendlare som pendlar till och från Uppsala. Låncyklar gör det enklare att kombinera cykel och kollektivtrafik och bör finnas vid samtliga viktiga kollektivtrafikhållplatser. I och med att de fungerar som rullande reklampelare ger de dessutom bra marknadsföring för cykling.

Låncyklar finns i Stockholm och Göteborg, men flera svenska städer är på gång att starta liknande system. År 2010 lånades Stockholms låncyklar vid 450 000 tillfällen.

Uppsala kommun ska:

- Utredda möjligheten att införa ett system med låncyklar i samarbete med Upplands Lokaltrafik

I Bilaga 2 beskrivs prioriteringsordningen för arbetet med låncykelsystem i Uppsala.

Cykel och kollektivtrafik

Att underlätta för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik är mycket viktigt, både för boende i Uppsalas mindre tätorter och för pendlare som reser till och från Uppsala.

År 2010 pendlade drygt 18 000 personer regelbundet till Uppsala kommun. Om fler av dessa kan uppmuntras att resa med cykel till och från hållplatsen kan andelen cyklister i kommunen öka i stor utsträckning. För att lyckas med det måste cykelvägarna till och från kollektivtrafikhållplatserna hålla en hög standard. Även cykelparkeringsplatserna vid hållplatserna måste vara av god kvalitet och tillräckligt antal. Mer om detta finns att läsa i Uppsalas parkeringspolicy och handlingsplan för parkering²⁴. Fler utredningar behöver klarlägga på vilka kollektivtrafikslag (tåg, regionbussar och/eller stadsbussar) det kan vara lämpligt att få ta med sig cykeln ombord. Detta måste även studeras utifrån kollektivtrafikens framkomlighet och restid.

Uppsala kommun ska:

- Inventera cykelvägarna till/från hållplatser när det nya stomnätet för kollektivtrafiken i Uppsala är fastlagt
- Utredda möjligheten att förenkla för att ta med cykel på kollektivtrafik

I Bilaga 2 beskrivs prioriteringsordningen för arbetet med att förbättra möjligheterna att kombinera cykel och kollektivtrafik.

²⁴ Uppsalas parkeringspolicy och handlingsplan för parkering hade inte publicerats när denna handlingsplan togs fram.

Uppföljningsmål för att göra det bekvämt att cykla

- Andel av huvudcykelvägnätet med godkänd kvalitet på beläggning
- Andel av huvudcykelnätet med vägvisning
- Antal servicestationer
- Antal, kvalitet och beläggningsgrad på cykelparkeringsplatser vid viktiga kollektivtrafikhållplatser

Beteendepåverkan & Mobility Management

För att satsningarna i cykelvägnätet ska ge största möjliga effekt bör de kombineras med beteendepåverkande åtgärder, även kallade mobility management-åtgärder. Mobility management (MM) är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet som handlar om att effektivisera nyttjandet av befintlig infrastruktur genom kunskapshöjande information och bättre nyttjandesystem. En ofta använd svensk definition lyder ”mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat”.

Åtgärderna kan utformas på olika sätt beroende på syfte och målgrupp. Gemensamt för de beteendepåverkande åtgärder som föreslås i denna handlingsplan är att de uppmuntrar till ökad cykelanvändning genom att underlätta för, informera om och väcka intresse för cykling.

Mål

Följande mål ska gälla:

Mål för beteendepåverkan
Beteendepåverkan ska vara en integrerad del av kommunens arbete för ökad cykeltrafik

Nyttan med mobility management

Fördelarna med att arbeta med mobility management är många. Dessa åtgärder påverkar transportbehovet och färdmedelsvalet och ger därför både globala effekter (exempelvis i form av minskade koldioxidutsläpp) och lokala effekter (exempelvis form av påverkan på miljö och trafiksäkerhet). Nyttan med mobility management blir stor för samhället såväl som för individen och det enskilda företaget:

- Samhällsvinster: minskade CO₂-utsläpp, bättre hälsa mm.
- Individuella vinster: bättre ekonomi, bättre hälsa mm.
- Företagsvinster: lägre kostnader för resor och p-platser, friskare personal mm.

Mobility management blir mer och mer respekterat som åtgärd och numera finns flertalet viktiga källor, som t.ex. forskningsrapporten Smarter Choices från Storbritannien som innehåller en genomgång av flera utvärderingar. Ett annat betydelsefullt dokument är från EU-projektet MAX, som är det största genomförda EU-projektet inom mobility management. Detta projekt har även genererat ett flertal verktyg som gjort det lättare att utvärdera och förstå nyttan av mobility management-åtgärder.

För att få största möjliga effekt av mobility management-åtgärder krävs ofta att dessa genomförs samordnat med fysiska åtgärder. En kampanj som informerar om fördelarna med att cykla ger större effekt om cykelbanorna är i gott skick. För att åstadkomma långvariga förändringar i cykelanvändningen är det en förutsättning.

Organisation och arbete med mobility management

Ansvar

För att effektivisera arbetet med mobility management-åtgärder bör ansvarsfrågan tydliggöras. En utpekat ansvarig för mobility management underlättar arbetet för både den som är ansvarig och för övriga som berörs av arbetet. Ett tydligt mandat signalerar även att mobility management som verksamhetsområde är viktigt i det kommunala arbetet. Arbetet med mobility management kan gärna samlas under paraplyet Miljösmart - Uppsala kommuns arbete för att underlätta för dem som bor, besöker, arbetar eller har företag i Uppsala, att leva och verka miljövänligt.

Vidare är det bra att i förlängningen konkretisera mobility management-aktiviteter i en handlingsplan på samma sätt som en gångtrafikplan eller cykelplan. Här kan man dra nytta av och samordna aktiviteter som planeras i olika verksamhetsplaner för att uppnå synergier med fysiska åtgärder. Utan en handlingsplan finns en risk att arbetet blir mer projektbaserat och att det brister i kontinuiteten. Den erfarenhet som kommunen besitter säkerställer inte att arbetet med mobility management-åtgärder blir lyckat. För detta krävs även struktur och långsiktighet i arbetet. Ett ytterligare sätt att säkerställa kontinuitet i arbetet är att fastställa och knyta en budget till handlingsplanen. På så sätt behöver inte medel ansökas för varje enskilt projekt.

Utvärdering och diskussion

Utvärdering och diskussion av erhållna resultat inom och mellan förvaltningar, samt med externa samarbetspartners är viktigt. Som en del i utbytet av erfarenheter bör relevanta projekt och åtgärder tas upp och diskuteras i relevanta forum. De olika förvaltningarna har olika synsätt och syfte med sin verksamhet och att diskutera erhållna resultat kan hjälpa till att öka förståelsen för andras arbete. Detsamma gäller externa partners där mål och syfte ofta skiljer sig ännu mer.

Ett effektivt sätt att utvärdera en organisations arbete med mobility management och för att få ett bra stöd för fortsatt arbete är att använda MaxQ. MaxQ är ett system för att processutvärdera och förbättra arbetet med mobility management och hållbart resande i en kommun. En MaxQ-revision bygger på två väsentliga delar:

- En modell för att systematiskt gå igenom styrkor och svagheter i kommunens arbete med mobility management och hållbart resande
- En processledare som utifrån sin erfarenhet kan ge idéer och förbättringsförslag för det fortsatta arbetet

MaxQ är uppbyggt kring ett system med fyra områden – policy, strategi, genomförande och mätning. Inom varje område finns ett antal nyckelfaktorer, totalt tolv stycken, som bedöms och utvärderas var för sig.

Arbeta mot rätt målgrupp

Viktigt att tänka på då man arbetar med mobility management-åtgärder är vilken målgrupp som åtgärderna vänder sig till. Färdmedelsval och förändringsbenägenheten beror både på möjligheten att resa med olika färdmedel och olika individers vilja att förändra sitt beteende och är en stegvis process. Vissa har redan kommit långt vad gäller tanken på att byta färdmedel från bil till cykel, medan andra behöver mer information och fler incitament för att göra ett byte.²⁵ Hur långt målgruppen har kommit i förändringen av ett beteende kan också utgöra motiv för vilken åtgärd som väljs.

Personer som nyligen bytt bostad är i regel mer benägna att ompröva sina resvanor och beteenden. Därför är det lämpligt att rikta sig till nyinflyttade uppsalabor och de som flyttar in i kommunens nybyggnadsområden. Förutom beteendepåverkande åtgärder är det även viktigt att se till att det finns attraktiv cykelinfrastruktur när de första boende flyttar in, så att goda vanor kan grundläggas tidigt. Dessutom bör beteendepåverkande åtgärder riktas till boende i områden med väldigt hög bilförarandel, till och från dessa områden kan även ny infrastruktur behöva anläggas om de boende upplever det som en brist.

Åtgärdsområden och exempel

En av de målgrupper som pekas ut som prioriterade i denna handlingsplan är förvärvsarbetande. Insatser inom beteendepåverkan bör därför främst fokusera på arbetsresor vilka utgör en stor del av det totala resandet i Uppsala kommun. Att ersätta arbetsresor med bil med cykelresor är ett effektivt sätt att förbättra folkhälsan i kommunen och gynnar därmed både individen, arbetsgivaren och kommunen. Vidare behöver kommunen arbeta med generella kampanjer för att uppmuntra cykling samt säkerställa att informationen om detta kommer medborgarna till del.

Åtgärdsområden inom beteendepåverkan

Beteendepåverkansprojekt för arbetsplatser Projekt för att uppmuntra cykling (generellt) Information om cykelåtgärder

Beteendepåverkansprojekt för arbetsplatser

Uppsala kommun bör inleda sitt arbete med beteendepåverkan med aktiviteter inom den egna verksamheten. På så sätt kan man ”testa” olika tillvägagångssätt och metoder innan man vänder sig utåt mot allmänheten. Därefter kan det vara lämpligt att vända sig till större företag i kommunen. Ett lämpligt tillvägagångssätt är att välja arbetsplatser med bra förutsättningar för cyklande och där arbetsledningen är positivt inställd. Här kan man utnyttja ”Klimatprotokollet”²⁶ där organisationer från olika delar av näringslivet, föreningslivet, universitet och offentlig verksamhet redan arbetar för att ta sig an klimatutmaningen och förstår att åtgärder som dessa är nödvändiga för att minska koldioxidutsläppen.

²⁵ Som verktyg för detta finns MaxSem från EU-projektet MAX, som syftar till att beskriva de stadier som en beteendeförändring består av.

²⁶ <http://www.uppsala.se/klimatprotokollet>

Beteendepåverkansprojekten bör därefter inledas med en kartläggning av de anställdas resvanor och förutsättningar samt vilka åtgärder som skulle kunna få dem att börja cykla. Genom att projektet drivs kopplat till specifika arbetsplatser kan informationen som samlas in vara vägledande för valet av åtgärder. På motsvarande sätt bör budskapet som kommuniceras skraddarsys efter särskilda målgrupper som identifieras. Det är viktigt att åtgärderna sker samordnat och/eller i samarbete med andra aktörers åtgärder så att synergieffekterna tas tillvara.

Ett framgångsrikt projekt som genomförts inom Landstinget i Uppsala län och på flera andra håll i Sverige är Hälsocyklister/Hälsotrampare som riktar sig till vanebilister. Deltagarna i projektet skriver kontrakt om att cykla minst tre dagar i veckan under kampanjen. Efter ett projekt som Hälsocyklister behåller 60-85 % sitt nya beteende och fortsätter att cykla efter att kampanjen är slut.

Att införa en resepolicy i kombination med en tjänstebilpool kan ge stora effekter. Förutom att de anställda kör säkrare och mer miljöanpassade bilar, förenklas administrationen samtidigt som kostnaderna minskar. Som exempel kan nämnas Hallstahammar där införandet av en resepolicy och tjänstebilpool minskade kostnaderna med 10 %. Dessutom minskade antalet körda mil och koldioxidutsläpp från tjänsteresor med 10 %. Vid sidan av tjänstebilpool kan låncyklar vara ett alternativ för tjänsteresor.

För att möjliggöra att cykla till jobbet bör övriga åtgärder kombineras med fysiska åtgärder såsom bra cykelparkering och möjlighet att duscha på arbetsplatsen.

Uppsala kommun ska:

- Genomföra projekt med Hälsotrampare/Hälsocyklister, såväl internt som externt
- Arbeta med tjänstebilpool/låncyklar och resepolicy
- Förbättra möjligheten till cykelparkering och dusch på arbetsplatsen

År 2003 påbörjade Landstinget i Uppsala län ett projekt med hälsocyklister, som gick ut på att uppmuntra bilister och kollektivtrafikresenärer att cykla till arbetet. De som blev uttagna fick genomgå ett konditionstest samt blev försedda med regnställ, cykeldator, och cykelhjälm. Kostnaden för projektet år 2003 var 245 000 kronor. I detta ingick kostnaden för projektarbetet (40 % tjänst under ett år) samt all materialkostnad.²⁷ Utvärderingen efter flera års projekt visade att 65 % av deltagarna fortsatte att cykla även efter det att projektet avslutats. Konditionen hade förbättrats och sjukfrånvaron minskat. Under 2003 var det cirka 100 deltagare. Hälsocyklistprojektet fortsatte sedan i fem år och totalt har omkring 500 personer deltagit.²⁸

²⁷ Utvärdering Hälsocyklare 2003, Landstinget i Uppsala län

²⁸ Samtal med Jan Wikström, projektledare Landstinget i Uppsala län

Växjö kommun genomförde tillsammans med Kronobergs landsting ett Hälsotramparprojekt under år 2011. Totalt deltog 130 personer som förband sig att ställa bilen minst tre dagar i veckan under sju månader och istället cykla. Deltagarna fick konditions- och hälsotest, cykelutrustning och information.

Av de 130 som deltog var 112 vanebilister. Dessa uppskattas ha cyklat 151 000 km under de sju månaderna, vilket motsvarar en minskning av koldioxidutsläpp på nära 30 ton och en ekonomisk besparing på cirka 540 000 kr (4 800 kr per deltagare).

Bland deltagarna sjönk sjukfrånvaron med i genomsnitt en dag per deltagare och år. I och med den lägre sjukfrånvaron var projektet företagsekonomiskt lönsamt efter drygt ett år. Konditionstesterna som genomfördes efter projektet visade också att flera av deltagarna hade förbättrat sin syreupptagningsförmåga, samtidigt som deltagarnas egen upplevelse av sin kondition hade stigit markant.²⁹

Projekt för att uppmuntra cykling (generellt)

Uppsala kommun bör visa och tala om att de är glada att invånarna cyklar! Ett bra exempel är Stockholm Stads återkommande kampanj ”Tack för att du cyklar” då en gåva (tackpåse) och information delas ut till cyklister på väg till arbetsplatsen. I samband med detta kan information ges om de goda miljö- och hälsoeffekterna som följer av ett ökat cyklande. En kampanj som denna bör marknadsföras på de nya prioriterade cykelstråken.

Ett exempel på en lyckad kampanj är ”Inga löjliga bilresor” som genomförts i Malmö varje år sedan 2007. Syftet är en upplyftande och positiv kampanj som visar fördelarna med att cykla/resa kollektivt/gå istället för att göra en ”löjligt” kort bilresa. Vid utvärderingen av 2008 års kampanj framgick att varannan malmöbo hade uppmärksammat projektet och att drygt var fjärde malmöbo sade sig vara säger på att kampanjen påverkat deras syn på bilresor. Utvärderingen av kampanjen visade också att 15 % av de som uppmärksammat kampanjen hade förändrat sina resvanor till ett mindre bilresande. År 2008 genomfördes kampanjen under en helg. Annonseringen gjordes veckan innan. Totalbudgeten för kampanjen uppgick till 670 000 kronor inklusive kostnader för personal, eventmaterial, profilprodukter, annonser mm.³⁰

²⁹ Totalkostnaden för projektet var cirka 210 000 kr vilket inkluderar material, information och lönekostnader för deltagande personal.

http://www.ltkronoberg.se/upload/Dokument/Om_landstinget/Arbetsomraden/Folkhalsa/H%C3%A4lsotrampare%20Kronoberg,%20rapport%202011.pdf

³⁰ Malmö Stad, 2008, Utvärderingsrapport – Inga löjliga bilresor 2008

Det finns en stor potential att öka cykelandelen under vinterhalvåret i Uppsala. Vintercykelkampanjer kan utformas för att både inspirera till och informera om vintercykling. Dessa kampanjer kan med fördel genomföras i samband med att kommunen genomför nya, skärpta krav för vinterväghållning, och i samband med kampanjerna informera om detta.

I Borlänge arrangerades "Vintercyklisten 2" under vintern 2010/2011. 200 personer deltog och cyklade under sex vintermånader. Deltagarna fick kostnadsfritt dubbdäck, reflexväst och sadelskydd för att cykla säkert och bekvämt. I och med att 45 % av vintercyklisterna i Borlänge valde bort bilen till förmån för cykeln sparades 6 ton utsläpp av koldioxid (CO₂) in. 84 % av deltagarna angav efter försöket att de skulle fortsätta cykla även kommande vinter. 14 % angav att de skulle cykla ibland. Projektet, inkl. material, annonsering mm. kostade 236 000 kronor. I det ingick inte kostnaden för arbetstid för projektledning, planering etc.³¹

Att dela ut information om cykling till nyinflyttade är en effektiv åtgärd då människor är som mest påverkbara då de byter livssituation. En flytt innebär för många en stor förändring. Att byta resvanor i samband med detta är ofta mer naturligt än att göra det under vanliga omständigheter.

Vid terminsstart bör studenter informeras om säker cykling samt uppmuntras till att cykla. Även utbytesstudenter bör informeras om cykling. Dessa skulle även kunna få hjälp med tillgång till cykel (exempelvis genom att hyra en cykel). Här kan Uppsala kommun möjligtvis ta hjälp av studentorganisationer för samordning.

Uppsala kommun bör genomföra kampanjer för att få fler att cykla till affären. För att åtgärden ska vara så effektiv som möjligt bör affärsinnehavare involveras i arbetet. För att göra det så enkelt som möjligt att ta sig till affären och frakta hem varorna bör åtgärden kombineras med bra cykelparkeringsmöjligheter samt möjlighet till hemleverans av varor. Även uthyrning/utlåning av cykelkärror kan vara ett alternativ för att ta hem varor vid mindre inköp.

Uppsala kommun bör ta hjälp av organisationer som arbetar för att främja cykling med att genomföra kampanjer och informationsinsatser. Dessa har en bra lokalkännedom och en lång erfarenhet av att genomföra cykelkampanjer. Som exempel kan nämnas Cykelfrämjandet som har en aktiv Uppsalakrets. Cykelfrämjandet har visat intresse för att hjälpa till under Europeiska Trafikantveckan.

Studier visar att generella informationskampanjer kan minska antalet bilresor med 0,1-1 %.³²

³¹ Borlänge kommun, 2011, Vintercyklisten 2 - Projekt för hållbart resande 2010/2011 Slutrapport

³² Cairns et al, 2008, *Smarter Choices: Assessing the Potential to Achieve Traffic Reduction Using 'Soft Measures'*. Transport Reviews, vol, no 5, 28 593-618

Uppsala kommun ska:

- Genomföra ”Tack för att du cyklar”-kampanj
- Genomföra ”Vintercyklister”-kampanj
- Dela ut information till nyinflyttade
- Dela ut information till utbytesstudenter om cykling
- Genomföra kampanjer för ökat cyklande till butiker/affärer
- Fördjupa samarbetet med organisationer som arbetar för att främja cykling

Information kring cykelåtgärder

Ett ytterligare sätt att arbeta med beteendepåverkan är genom information. Uppsala kommun ska arbeta med informationsinsatser för att göra medborgarna uppmärksamma om det växande utbudet av cykelmöjligheter. Detta bör göras i olika kanaler för att nå så många målgrupper som möjligt

Varje gång en större åtgärd genomförs ska ett pressmeddelande skickas ut som informerar om detta. Särskilt viktigt är detta för de prioriterade cykelstråken. En ökad synlighet i medier ökar Uppsalas möjligheter att uppfattas som en stad för cyklister.

Uppsala kommun ska utveckla sitt arbete med sociala medier för att marknadsföra cykling. Detta är ett effektivt sätt att nå ut till unga uppsalabor och att snabbt sprida information om vad som händer på cykelfronten.

Även kommunens egen hemsida bör utnyttjas för informationsspridning om de cykelåtgärder som genomförs. Kommunen har redan en portal, ”Miljösmart” som ger information om hur man på enklast möjliga sätt blir så miljösmart som möjligt. Till denna sida kan information kopplas om klimatsmarta resor. Detta skulle kunna genomföras genom en så kallad ”Resejämförare”. En sådan finns på Lunds kommun hemsida och möjliggör för användarna att föra in adresser för start- och målpunkt för sina resor. Därefter ges information om kostnad och koldioxidutsläpp för olika färdmedel.

Uppsala kommun ska:

- Informera om cykelsatsningar i pressmeddelanden
- Informera om cykelsatsningar på en egen Facebook-sida
- Informera om cykelsatsningar på den egna hemsidan
- Ta fram en Resejämförare

Uppföljning och utvärdering

Ett nyckelområde för att få politiker, andra tjänstemän och även invånare att se nyttan med mobility management-åtgärder är att utvärdera projekten. Vid sidan av en sammanställning av genomförda mobilitetsprojekt bör även effekterna av projektet utvärderas.

En välbeprövad metod för utvärdering av projekt som syftar till att förändra beteende och attityder till transporter är SUMO³³/MaxSumo³⁴. MaxSumo möjliggör uppföljning av projektet både under och efter projektet. Därmed finns möjlighet att jämföra projekt med varandra vilket ger en ökad förståelse för vad som har fungerat och varför. De personer som arbetar med mobility management och hållbart resande i Uppsala bör gå en kurs i SUMO och på så sätt lära sig hur man enkelt utvärderar de projekt som genomförs. Projekt som har utvärderats och som visar nytta och kostnadseffektivitet bidrar till att skapa en fast och långsiktig budget.

Uppföljning av cykeltrafiken

För att säkerställa att arbetet med cykeltrafik i Uppsala går i rätt riktning ska uppföljningar göras kontinuerligt. Uppföljning av målen och effekterna av åtgärderna är ett viktigt verktyg för att tjänstemän och politiker ska få en återkoppling om hur cykelarbetet framskrider. Det gäller såväl det faktiska cyklandet, och hur det utvecklas, som vidtagna åtgärder och deras effekt. Kontinuerliga uppföljningar av cykeltrafiken ska leda till ständiga förbättringar och till att arbetet med cykeltrafik går i rätt riktning.

Uppföljningsresultaten ska också kommuniceras till cyklisterna, övriga uppsalabor, grannkommuner, Trafikverket och andra intresserade. En bra form för det är ett cykelboksut som visar vilka åtgärder som genomförts under året och vad åtgärderna har gett för resultat i relation till målen i form av färre skadade cyklister och fler och nöjdare cyklister. Delar av uppföljningsresultaten kan också tas med i Uppsalas Hållbarhetsboksut.

Cykeltrafikens utveckling bör följas upp årligen. Då utvecklingen av vissa mål inte sker så fort kan det vara lämpligt att följa upp dessa med längre intervall. Ett exempel på detta är resvaneundersökningar som är lämpliga att göra vart femte år. Cykeltrafikflödet ska däremot följas upp varje år för att fånga upp hur stråkutbyggnaden påverkar resmönstren och antalet cyklister. Vart tredje år ska handlingsplanen för cykel i Uppsala uppdateras för att behålla sin aktualitet. Uppdateringen ska ske i samverkan med utbyggnadsplaner av kollektivtrafik, VA och bredband.

Effekten av varje enskild åtgärd är svår att fånga upp och därför är det klokt att istället mäta de sammantagna effekterna av åtgärderna. Uppföljning sker för vart och ett av de fem viljeinriktningarna i Uppsalas cykelpolicy (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 vara snabbt att cykla i Uppsala, Det ska vara bekvämt att cykla i Uppsala).

Beteendepåverkansåtgärder och kampanjer som genomförs för att informera om cykling i Uppsala ska utvärderas med hjälp av utvärderingsverktyget SUMO från Trafikverket.

³³ SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt, Vägverket publikation 2004:98

³⁴ MaxSUMO – Vägledning i planering, uppföljning och utvärdering av mobilitetsprojekt, www.epomm.eu

Vad som är tryggt, snabbt och bekvämt kan variera mellan olika typer av cykelgrupper. Uppföljning bör ta hänsyn till detta när utvärderingar görs. Resultat för de tre målgrupperna förvärvsarbetande, studenter samt barn och skolgång bör redovisas separat.

Öka andelen cykelresor i Uppsala

Andel cykelresor mäts genom resvaneundersökningar (RVU). Tidigare resvaneundersökningar genomförda i Uppsala kommun redovisar inte kombinationsresor, det vill säga resor med cykel och kollektivtrafik. I framtida resvaneundersökningar ska detta ingå. Eftersom cyklingen varierar mellan årstider ska resvanundersökningarna göras vid samma tidpunkt på året. Trafikverkets skrift från 2012 *"Hur mycket cyklas det i din kommun"* bör användas vid utformningen av undersökningen.

För att fånga upp förändringar i cyklandet under olika årstider ska cykelflöden mätas med fasta mätstationer som mäter dygnet runt, året om. Om mätningen sker med temporär mätutrustning som slangar eller manuell räkning finns det risk för stora variationer till följd av vädret vid mättillfället.

Befintliga manuella mätsnitt runt centrum ska behållas för att få kontinuerliga mätserier. Därtill behöver kommunens cykelräkningar utökas till fler punkter för att få en bättre bild av var cyklisterna cyklar. Räkningar bör göras på de prioriterade cykelstråken. Dessa ska mätas både före och efter att åtgärder genomförts så att effekten kan utvärderas.

Detta ska följas upp:

- Cykeltrafikens andel av delresor med start och mål i kommunen under vardagar (RVU)
- Kombinationsresors andel av delresor med start och/eller mål i kommunen under vardagar (RVU)
- Antal cykelresor per person och vardag (RVU)
- Antal cyklister i utvalda mätpunkter (räkningar)
- Antal cyklister på prioriterade stråk, före och efter insatser (räkningar)
- Antal cyklister per månad (fasta räknestationer)

Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister

Uppföljningen av huruvida Uppsala uppfattas som en cykelstad görs lämpligen med enkätundersökningar där kommunens cyklister och övriga boende får tycka till i frågan. En möjlighet är att ta med frågan som en tilläggsfråga i SCB:s Medborgarundersökning som Uppsala kommun redan medverkar i. En möjlig frågeformulering är *"I vilken utsträckning anser du att Uppsala är en stad för cyklister?"*.

En annan möjlighet för uppföljning är att delta i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Cykelfrämjandet är en oberoende granskare av cykelarbete och utser varje år årets cykelstad bland de kommuner som deltar i granskningen. En utmärkelse som årets cykelstad skulle bidra till att än mer profilera Uppsala som en cykelstad. Ett deltagande i granskningen skulle även visa hur Uppsala

står sig som cykelstad jämfört med andra svenska städer. För att få en rättvis bild bör Uppsala delta minst vartannat år.

Detta ska följas upp:

- Andel uppsalabor som anser att Uppsala är en stad för cyklister (SCB-enkät)
- Förändring av poäng i Cykelfrämjandets Kommunvelometer jämfört med tidigare år

Det ska vara tryggt och säkert att cykla i Uppsala

Cyklisternas upplevda trygghet ska följas upp genom en tilläggsfråga i SCBs Medborgarenkät, eller motsvarande enkätundersökning. En möjlig frågeformulering är ”Anser du att det är tryggt att cykla i Uppsala?”.

Trafiksäkerhet ska mätas genom att antalet och allvarligheten i de cykelolyckor som rapporteras i Uppsala kommun följs upp. Uppföljningen ska göras årligen. För att minska mörkertalet, som i allmänhet är mycket stort när det kommer till cykelolyckor, är det viktigt att utnyttja statistik över såväl polisrapporterade som sjukhusrapporterade olycksfall. Uppsala kommun bör verka för att Uppsala Akademiska sjukhus ansluts till STRADA som är ett informationssystem för skador och olyckor i trafiken. För att få en sann bild av olycksrisken bör utvecklingen av cykelolyckorna relateras till ett mått på antalet cyklister i Uppsala. Att bära cykelhjälm är en skadeförebyggande åtgärd som minskar allvarligheten i många cykelolyckor. Hjälm användning följs redan upp i Uppsala kommun och ska följas upp även fortsättningsvis.

Detta ska följas upp:

- Andel uppsalabor som anser det vara tryggt att cykla i Uppsala (SCB-enkät)
- Antal döda/allvarligt skadade cyklister samt antal i relation till antal cyklister i kommunen (STRADA, sjukhusrapporterade olyckor)
- Andel cyklister som bär hjälm (räkning)

Det ska gå snabbt att cykla i Uppsala

Snabbheten i cykelvägnätet ska mätas både subjektivt och objektivt. En subjektiv mätning kan genomföras genom enkätundersökningar där uppsalabor får ge sin bild. Detta ska göras årligen för att se hur uppfattningen utvecklas. Den upplevda snabbheten ska också följas upp i samband med att åtgärder vidtas i de prioriterade cykelstråken. Snabbheten kan exempelvis utvärderas i samband med invigning av prioriterade cykelstråk eller i samband med kampanjer av typen ”Tack för att du cyklar”.

Snabbheten ska även undersökas objektivt genom att mäta cykelhastigheten på de prioriterade cykelstråken före och efter invigning. Den ska också undersökas relativt andra färdmedel genom att beräkna restidskvoter där tiden för att åka bil respektive cykel mellan två platser jämförs. Undersökningen av restidskvoter kan exempelvis göras under evenemang som Trafikantveckan för att samtidigt informera om och väcka uppmärksamhet kring cykling.

Detta ska följas upp:

- Andel uppsalabor som anser att det går snabbt att cykla i Uppsala (SCB-enkät)
- Förändrad cykelhastighet på de prioriterade cykelstråken före och efter vidtagna åtgärder (mätning samt enkät)
- Andel undersökta resor vars restidskvot för cykel och bil är lägre än 1,5 (beräkning/mätning)

Det ska vara bekvämt att cykla i Uppsala

Hur bekvämt cyklisterna tycker det är att cykla i Uppsala ska följas upp genom en tilläggsfråga i SCBs Medborgarenkät, eller motsvarande enkätundersökning. En möjlig frågeformulering är *”Anser du att det är bekvämt att cykla i Uppsala?”*.

Bekvämlighet inbegriper många aspekter av cykling, såsom service vid start- och målpunkter och bekvämligheten vid själva resan. Hur lätt det är att hitta en säker cykelparkeringsplats är en fråga som kan ställas till cyklister i samband med evenemang och enkätundersökningar. I SCBs Medborgarenkät finns redan flera frågor som kan användas. Såsom *”Vad tror eller tycker du om underhåll och skötsel av gång- och cykelvägar i Uppsala?”*, samt *”Vad tror eller tycker du om snöröjning av gång- och cykelvägar i Uppsala?”*. Dessa frågor bör delas upp för att endast röra cykelvägar.

Detta ska följas upp:

- Andel cyklister som anser att det är bekvämt att cykla i Uppsala (SCB-enkät)
- Andel cyklister som anser att det är lätt att hitta en säker cykelparkeringsplats i Uppsala (SCB-enkät)
- Andel cyklister som är nöjda med underhåll och skötsel av cykelvägar (SCB-enkät)
- Andel cyklister som är nöjda med snöröjning av cykelbanor (SCB-enkät)

8. Prioritering av åtgärder

I Bilaga 1 presenteras de standardnivåer som ska gälla för de olika cykelnäten, medan bilaga 2 pekar ut vilka åtgärder som ska genomföras inom en viss tidshorisont.

De åtgärder som föreslås bygger på den inventering som genomfördes under hösten 2012 i syfte att kartlägga standarden i Uppsalas huvudcykelnät. Syftet med de föreslagna åtgärderna är att uppgradera huvudcykelnätet till önskvärd standard. Standardnivåerna är till stor del hämtade från Trafikverkets och SKL:s handbok för GCM³⁵, med vissa avvägningar för huvudcykelnätet utifrån vad som är realistiskt att genomföra i befintligt nät. Vid nybyggnation och i de prioriterade cykelstråken ska dock kraven som ställs i GCM-handboken alltid gälla.

Åtgärderna i bilaga 2 har prioriterats på kort, medellång respektive lång sikt. För varje åtgärd finns en översiktlig kostnadsberäkning, vilka har summerats för respektive tidshorisont. Förutom fysiska åtgärder från inventeringen ingår även beteendepåverkansåtgärder, samverkansåtgärder, förslag på snabbcykelväg etc. I kostnadskalkylerna ingår däremot inte de ordinarie drift- och underhållskostnaderna för snöröjning, sandupptagning med mera.

Högst prioritet har trafiksäkerhetshöjande åtgärder och åtgärder som bedöms som enkla att genomföra till hög nytta, så kallade enkelt avhjälpta hinder. Till enkelt avhjälpta hinder räknas bland annat avfasning av kantsten, införande av cykelbox, underhåll av sliten målning, belysning av stråk som i nuläget är helt obelysta etc. Ytterligare exempel på åtgärder som har hög prioritet är snabbcykelväg, beteendepåverkande åtgärder, informationsinsatser, uppföljning och underhåll.

De prioriterade cykelstråken ska uppgraderas stråkvis. Detta underlättar marknadsföringen av stråken. Det gynnar även Uppsalas cyklister att samtliga åtgärder på ett stråk genomförs på en gång och inte sprids ut över tiden. Tre stråk åtgärdas på kort sikt och resterande på medellång och lång sikt.

Förutom att åtgärda de prioriterade cykelstråken ska även sträckor i huvudcykelnätet åtgärdas. De allra smalaste cykelbanorna ska breddas, samtidigt som separata cykelbanor ska anläggas där man idag cyklar i blandtrafik. Dessa åtgärder har prioritetssatts på de tre tidshorisonterna.

Nya cykelbanor ska också anläggas som sedan kommer att ingå i huvudcykelnätet. Detta för att skapa ett mer sammanhängande och gent cykelvägnät. Likt övriga åtgärder kommer de nya stråken att anläggas på kort, medellång och lång sikt.

³⁵ SKL och Trafikverket (2010). *GCM-handbok - Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.*

Bilaga 1 – Standarder för cykelnäten

I tabellerna nedan redovisas de standarder som ska gälla för de olika cykelnäten i Uppsala kommun. I tabellerna anges även den ungefärliga kostnaden för åtgärder i cykelnäten.

	Snabbcykelväg	Prioriterade cykelstråk	Huvudcykelnät	Övrigt cykelnät	Kostnad per enhet
Sträckor					
Separering (cykel/bil):					
- Cykelbana	X	X	X	X	2 000 ¹
- Cykelfält (hastighet ≤ 40 km/h)	-	X	X	X	100 ²
- Cykelfartsgata	X	X	X	X	1 500 ³
- Blandtrafik (hastighet ≤ 30 km/h)	-	-	X	X	-
Separerade köriktningar	X	-	-	-	50 ⁴
Separering (cykel/gående):					
- Separering genom fysisk avskiljning	X				Oklart
- Separering genom beläggning/nivåskillnad	-	X**	X**	-	300 ⁵
- Separering genom målning	-	X	X***	X*	50 ⁴
Underhåll av befintlig målning	X	X	X	X	50 ⁴
Beläggning:					
- Endast asfalt tillåten	X	X	X	-	50 ⁶
- Även grus och kullersten tillåten	-	-	-	X	-
Belysning:					
- Endast GC-belysning	X	X	X*	X*	300 ⁷
- Gatubelysning tillåten	-	-	X	X	300 ⁷
Bredd (separerad enkelriktad cykelbana):					
≥ 3,0 meter	X	-	-	-	3 000 ¹
≥ 2,0 meter	-	X*	X*	-	2 000 ¹
≥ 1,6 meter	-	-	-	X*	1 200 ¹

*Vid nybyggnation ** Vid nybyggnation i central stadsmiljö

***Avsteg kan behöva göras i befintligt miljö p.g.a. utrymmesbrist, ska dock alltid gälla vid nybyggnation

¹ Ungefärlig kostnad per meter anlagd cykelbana – Åtgärds katalog för säker trafik i tätort

² Ungefärlig kostnad per meter anlagd cykelfält – Trafiksäkerhetsprogram för attraktiva stadsrum och ett rikt stadsliv

³ Ungefärlig kostnad per vägmärke – Åtgärds katalog för säker trafik i tätort

⁴ Ungefärlig kostnad per meter målade linje – Åtgärds katalog för säker trafik i tätort

⁵ Ungefärlig kostnad per kvadratmeter anlagd gatustensbeläggning – Åtgärds katalog för säker trafik i tätort

⁶ Ungefärlig kostnad per meter asfalt – Åtgärds katalog för säker trafik i tätort

⁷ Ungefärlig kostnad per meter belysning – Åtgärds katalog för säker trafik i tätort

	Snabbcykelväg	Prioriterade cykelstråk	Huvud-cykelnät	Övrigt cykelnät	Kostnad per enhet
Sträckor forts.					
Bredd (separerad dubbelriktad cykelbana):					
> 2,5 meter	-	X*	X*	-	2 000 ¹
≥ 2,25 meter	-	-	-	X*	2 000 ¹
Bredd (oseparerad dubbelriktad cykelbana):					
> 3,0 meter + 1,8 meter gångbana	-	-	-	X	3 000 ¹

* Vid nybyggnation

	Snabbcykelväg***	Prioriterade cykelstråk	Huvud-cykelnät	Övrigt cykelnät	Kostnad per enhet
Korsningar					
Hastighetssäkrade korsningar:					
- Upphöjd passage (korsande lokalgata)	X	X	-	-	75 000 ⁸
- Färgsatt cykelfält (korsande huvudgata)	X	X	-	-	10 000 ⁹
- Väggrupp (korsande huvudgata)	-	X	-	-	20 000 ⁸
- Refug (korsande gata med fler än två körfält)	-	-	X	X	25 000 ¹⁰
- Cykelbox	X	X	X	X	3 500 ¹⁰
Nedsänkt kantsten	X	X	X	X	2 000 ¹¹
Signaler					
- Grön våg	X	X	-	-	Oklart
- Nedräkning till nästa grönljus	X	X	-	-	Oklart
- Cykeldetektering	X	X	X	X	180 000 ¹²
- Cykelvänlig knapptryckning	X	X	X	X	Oklart
- Inåtvända cykelsignaler	X	X	X	X	
Tunnlar (cyklist/gående):					
- Separering genom beläggning/nivåskillnad	X	-	-	-	300 ⁵
- Separering genom målning	-	X	X	X	50 ⁴
- Separering genom skyltning	X	X	X	X	1 500 ³
- Åtgärdande av otrygg tunnel	X	X	X	X	Oklart
God sikt i korsningar	X	X	X	X	Oklart
Cirkulationsplats:					
- Cykelbana om flera körfält	X	X	X	X	2 000 ¹
- Blandtrafik om ett körfält	-	X	X	X	-

*** Snabbcykelvägar kräver särskilda lösningar i korsningar som måste avgöras från fall till fall

⁸ Ungefärlig kostnad per korsning – Åtgärds katalog för säker trafik i tätort

⁹ Ungefärlig kostnad per korsning – Cykelplan för Botkyrka kommun

¹⁰ Ungefärlig kostnad per styck – Trafiksäkerhetsprogram för attraktiva stadsrum och ett rikt stadsliv

¹¹ Ungefärlig kostnad per kantsten – Cykelplan Gävle 2010

¹² Ungefärlig kostnad per korsning – Hinnemo Sampo, Uppsala kommun

	Snabbcykelväg	Prioriterade cykelstråk	Huvudcykelnät	Övrigt cykelnät	Kostnad per enhet
Punkter					
Lutning (maximalt 4 %)	X	-	-	-	Oklart
Cykelbana bakom busshållplats	X	X	X*	X*	2 000 ¹
God sikt	X	X	X	X*	Oklart
Åtgärdande av konfliktpunkt (cykel/gående)	X	X	X	X*	50 ⁴
Åtgärdande av belägningsstandard	X	X	X	X	200 ¹³
Åtgärdande av föremål i sidoområden	X	X	X	X	Oklart

* Vid nybyggnation

¹³ Ungefärlig kostnad per kvadratmeter belägningsförbättring – Åtgärds katalog för säker trafik i tätort

Bilaga 2 – Prioritering av åtgärder och kostnadsberäkning

Bilaga 2 pekar ut vilka cykelåtgärder som ska genomföras i Uppsala kommun. Åtgärderna berör huvudcykelnätet och de prioriterade cykelstråken och avser både fysiska och övriga åtgärder likt beteendepåverkansåtgärder, informationsinsatser och underhåll m.m. Bilagan är strukturerad utifrån tre tidshorisonter där åtgärderna beskrivs och kostnadsberäknas.

Syftet med de fysiska åtgärderna är att uppgradera huvudcykelnätet till önskvärd standard, vilket till stor del är hämtat från GCM-handboken. Åtgärderna bygger på den inventering av brister i cykelnätet som genomfördes hösten 2012 för att kartlägga dagens standard i Uppsalas huvudcykelnät. Vid nybyggnation av cykelinfrastruktur ska alltid kraven i GCM-handboken gälla.

Åtgärderna har prioriterats på kort, medellång och lång sikt. Högst prioritet, och som därmed ska genomföras på kort sikt, har trafiksäkerhetshöjande åtgärder och åtgärder som bedöms som enkla att genomföra till hög nytta, så kallade enkelt avhjälpta hinder. Dessa åtgärder ska genomföras i hela huvudcykelnätet, inklusive de prioriterade stråken. Även beteendepåverkande åtgärder, informationsinsatser, underhåll och uppföljning prioriteras högt. Ordinarie drift- och underhållsåtgärder likt snöröjning, sandupptagning etc. ingår inte i kostnadskalkylerna.

De elva prioriterade cykelstråken ska uppgraderas stråkvis. Detta underlättar marknadsföringen av stråken, samtidigt som det gynnar cyklisterna att samtliga åtgärder längs ett stråk genomförs på en gång och inte sprids ut över tiden. Tre stråk åtgärdas på kort sikt och resterande på medellång respektive lång sikt. På kort sikt ska även ett pilotprojekt med en snabbcykelväg genomföras.

Samtliga åtgärder som beskrivs i bilaga 2 har kostnadsberäknats översiktligt och summerats för respektive tidshorisont, se nedan.

Kostnader på kort sikt

Typ av åtgärd	Prioriterade cykelstråk	Huvudcykelnät	Total kostnad
Enkelt avhjälpta hinder	X	X	12 110 000
Stråk 1	X		14 815 000
Stråk 2	X		3 122 000
Stråk 3	X		12 920 500
Refug		X	100 000
Breddning av cykelbanor		X	4 000 000
Cykelbanor där cyklisterna är i blandtrafik		X	7 320 000
Nya framtida huvudcykelstråk		X	8 600 000
Summa fysiska åtgärder från inventering			63 000 000
Summa övriga åtgärder*			33 200 000
Totala investeringskostnader på kort sikt			96 200 000 kr
Årliga kostnader*			6 700 000 kr

* Övriga åtgärder baseras till stor del på antaganden och kostnaden beror på hur omfattande åtgärder som genomförs. Åtgärder och de antaganden som gjorts beskrivs på sid 27-31

Kostnader på medellång sikt

Typ av åtgärd	Prioriterade cykelstråk	Huvudcykelnät	Total kostnad
Stråk 4	X		6 000 000
Stråk 5	X		8 723 000
Stråk 6	X		6 193 000
Breddning av cykelbanor		X	11 270 000
Cykelbanor där cyklister är i blandtrafik		X	6 200 000
Nya framtida huvudcykelstråk		X	7 640 000
Summa fysiska åtgärder från inventering			46 000 000
Summa övriga åtgärder*			4 800 000
Totala investeringskostnader på medellång sikt			50 800 000
Årliga kostnader*			6 700 000

* Övriga åtgärder baseras till stor del på antaganden och kostnaden beror på hur omfattande åtgärder som genomförs. Åtgärder och de antaganden som gjorts beskrivs på sid 44-46

Kostnader på lång sikt

Typ av åtgärd	Prioriterade cykelstråk	Huvudcykelnät	Total kostnad
Stråk 7	X		7 589 000
Stråk 8	X		5 276 000
Stråk 9	X		6 793 000
Stråk 10	X		7 319 000
Stråk 11	X		12 971 000
Breddning av cykelbanor		X	4 740 000
Cykelbanor där cyklister är i blandtrafik		X	15 500 000
Nya framtida huvudcykelstråk		X	14 860 000
Summa fysiska åtgärder från inventering			75 000 000
Summa övriga åtgärder*			5 000 000
Totala investeringskostnader på lång sikt			80 000 000
Årliga kostnader*			16 700 000

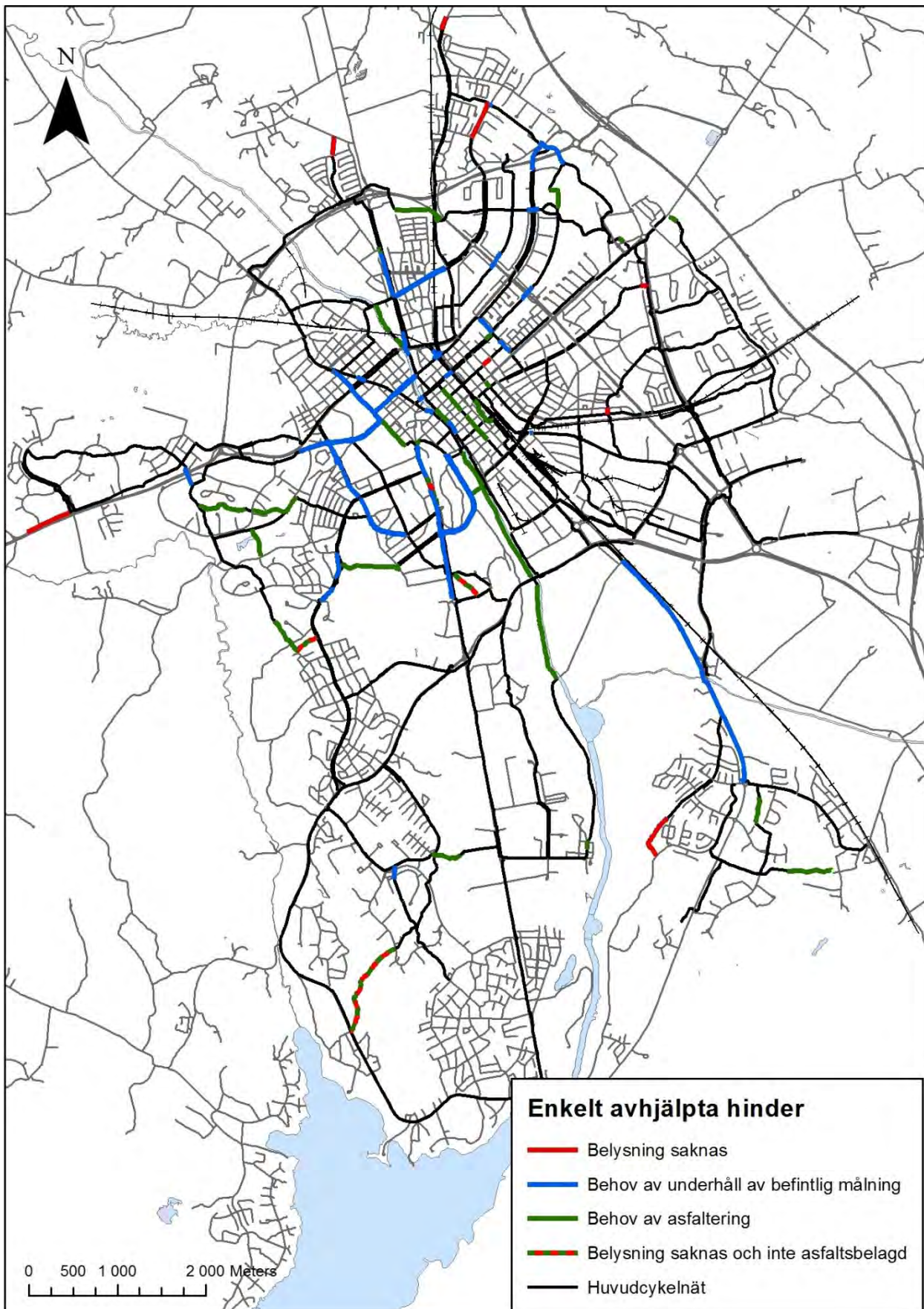
* Övriga åtgärder baseras till stor del på antaganden och kostnaden beror på hur omfattande åtgärder som genomförs. Åtgärder och de antaganden som gjorts beskrivs på sid 63-65

Innehållsförteckning

1.	Kort sikt	4
	Enkelt avhjälptra hinder	4
	Enkelt avhjälptra hinder – Kostnads kalkyl	11
	Snabbcykelväg och prioriterade cykelstråk 1-3	12
	Åtgärder i huvudcykelnätet	19
	Övriga åtgärder	27
	Totalkostnad för åtgärder på kort sikt	31
2.	Medellång sikt	32
	Prioriterade cykelstråk 4-6	32
	Åtgärder i huvudcykelnätet	38
	Övriga åtgärder	44
	Totalkostnad för åtgärder på medellång sikt	46
3.	Lång sikt	47
	Prioriterade cykelstråk 7-11	47
	Åtgärder i huvudcykelnätet	57
	Övriga åtgärder	63
	Totalkostnad för åtgärder på lång sikt	65
4.	Behov av särskild GC-belysning utmed de prioriterade cykelstråken	66

1. Kort sikt

Enkelt avhjälpna hinder



Tabell 1-1 Enkelt avhjälpna hinder – åtgärder på sträcka

Åtgärd	Sträcka
Belysning	Fyrsparksvägen mellan öster om väg 72 och Herrhagsvägen
	GC-väg mellan Flottiljgatan och Garnisonsvägen
	GC-bana utmed Vattholmavägen mellan Ärnäsvägen och Gamla Uppsala skola (västra sidan)
	GC-väg mellan Orvars väg och i höjd med Mimersvägen
	GC-väg mellan Källparksgatan och Fyrislundsgatan
	GC-väg mellan Hammarbygatan och Fålhagsgatan
	GC-bana utmed S:t Persgatan mellan Väderkvarnsgatan och Botvidsgatan
	GC-väg mellan Hemsjösvägen och i höjd med Varpvägen
Underhåll av målning	GC-väg under Hugo Alfvéns väg och Valthornsvägen (vid Willys)
	GC-bana utmed Norbyvägen mellan Granitvägen och Skogsbergsvägen (östra sidan)
	GC-bana utmed Norbyvägen mellan Lindsbergsgatan och Karlsrogatan (västra sidan)
	GC-tunnel under Enköpingsvägen, mellan Berthågavägen och Flogstavägen
	GC-banor utmed S:t Johannesgatan mellan den västra delen och Kyrkogårdsgatan
	GC-banor utmed Krongatan mellan S:t Johannesgatan och Norbyvägen
	GC-banor utmed Kåbovägen/Götavägen mellan Norbyvägen och Villavägen
	GC-bana utmed Kyrkogårdsgatan mellan S:t Johannesgatan och Ringgatan
	GC-tunnel under Luthagesesplanaden i korsning med Börjegatan
	GC-bana utmed Skolgatan mellan Kyrkogårdsgatan och Svartbäcksgatan
	Cykelfält St: Olofsgatan, bron över Fyrsån
	Cykelfält vid Fyrstorg
	Östra Ågatan mellan Smedsgränd och Bangårdsgatan
	GC-bana utmed S:t Olofsgatan mellan Kungsgatan och järnvägen (sliten cykel-symbol)
	GC-väg mellan Skolgatan och Storgatan, samt GC-bro över Råbyvägen
	GC-väg utmed Svartbäcksgatan mellan Eddaspången och Repslagargatan
	GC-bana utmed Svartbäcksgatan mellan Gamla Uppsalagatan och Torbjörnsgatan (västra sidan)
	GC-banor utmed Gamla Uppsalagatan mellan Svartbäcksgatan och Vattholmavägen
	GC-tunnel under Tycho Hedéns väg, mellan Kantorsgatan och Stagneliusgatan
	GC-tunnel under Tycho Hedéns väg, mellan Wennerbergsgatan och Bruno Liljeforsgatan
	GC-tunnel under Råbyvägen, strax norr om Bruno Liljeforsgatan
	GC-bana utmed Råbyvägen mellan Tennisvägen och Fredrika Bremersgatan (västra sidan)
	GC-väg mellan Fredrika Bremersgatan och UTK-hallen
	GC-bana utmed Torkelsgatan mellan S:t Olofsgatan och Thunmansgatan
	GC-bana utmed Torkelsgatan mellan Kvarnängsgatan och Gärdets Bilgata
	GC-väg mellan Östra Vindbrovägen och Skogsvägen
	GC-bana utmed Dag Hammarskjölds väg mellan Drottninggatan och strax söder om Norbyvägen

Asfaltering

GC-bana utmed Dag Hammarskjölds väg mellan Pelle Svanslös hus och Regementsvägen (västra sidan)

GC-banor utmed Sjukhusvägen mellan Munkgatan och Dag Hammarskjölds väg

GC-bana utmed Bergsbrunnagatan, kort sträcka öster om Säbygatan, även slitna cykelsymboler Björkgatan

GC-tunnel under Gamla Uppsalagatan, mellan Mimersvägen och Topeliusgatan

GC-väg mellan Gläntvägen och i höjd med Hollandsresan

GC-väg från Carl von Linnés väg och Lapplandsresan

GC-väg mellan Slädvägen och Bäcklösavägen

GC-väg längs Fyrisån mellan Östra Vindbrovägen och Kungsängsleden

GC-väg längs Fyrisån mellan Kungsängsleden och Munkgatan

GC-väg i Stadsträdgården mellan Fyrisån och Sjukhusvägen

Hampus von Posts väg mellan Duhrevägen och Vindbrovägen

GC-väg mellan Kwickstensvägen och i höjd med Blodstensvägen

GC-väg mellan Eriksbergsvägen och Flogstavägen

GC-bana utmed Vänortsgatan mellan Tavastehusgatan Vänortsgatan västerut

GC-bana utmed Vänortsgatan och Flogstavägen

GC-väg mellan Flogstavägen och GC-väg i höjd med Hesselmans väg

GC-väg vid Slottsbacken, kort sträcka

GC-bana utmed Kyrkogårdsgatan mellan Uppsala universitetsbibliotek och S:t Johannesgatan

Östra Ågatan mellan Gamla torget och söder om Smedsgränd

Väderkvarmsgatan mellan Klostergatan och Smedsgränd, samt mellan Bredgränd och Kålsängsgränd (sträckan är under ombyggnad)

GC-bana vid centralstationen mellan Fjalars gränd och Stadshusgatan

Salagatan över Vaksalatorg

GC-väg mellan Svartbäcksgatan och Gamla Uppsalagatan

GC-bana utmed Svartbäcksgatan i korsningen med Gamla Uppsalagatan, kort sträcka

GC-väg mellan Vattholmavägen och Sandgropsgatan

GC-väg runt Gränby ishall

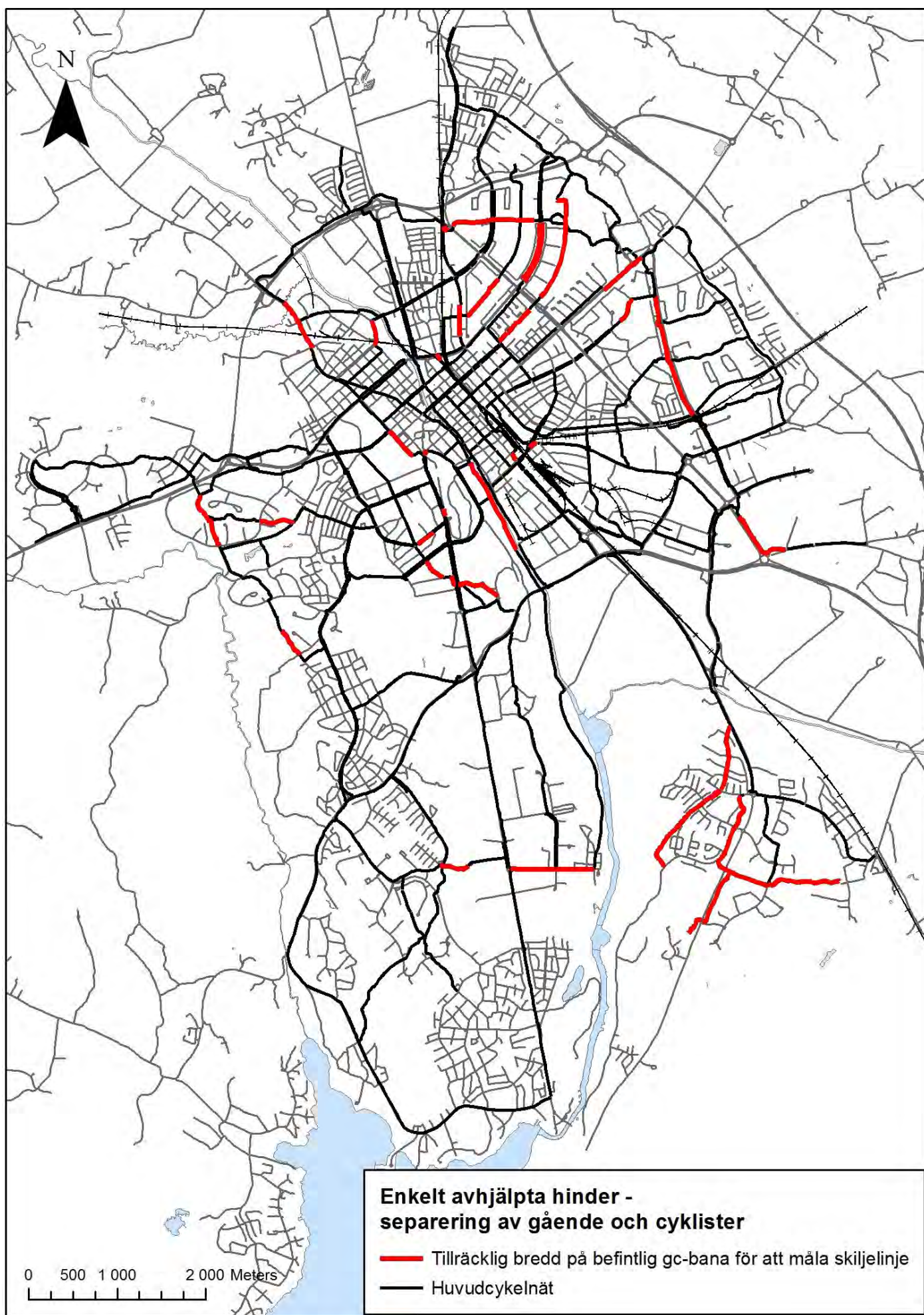
Belysning och asfaltering

GC-väg mellan Vårdsåtravägen och Musikvägen

GC-väg mellan Norbyvägen och Kwickstensvägen

GC-väg mellan Dag Hammarskjölds väg och Regementsvägen

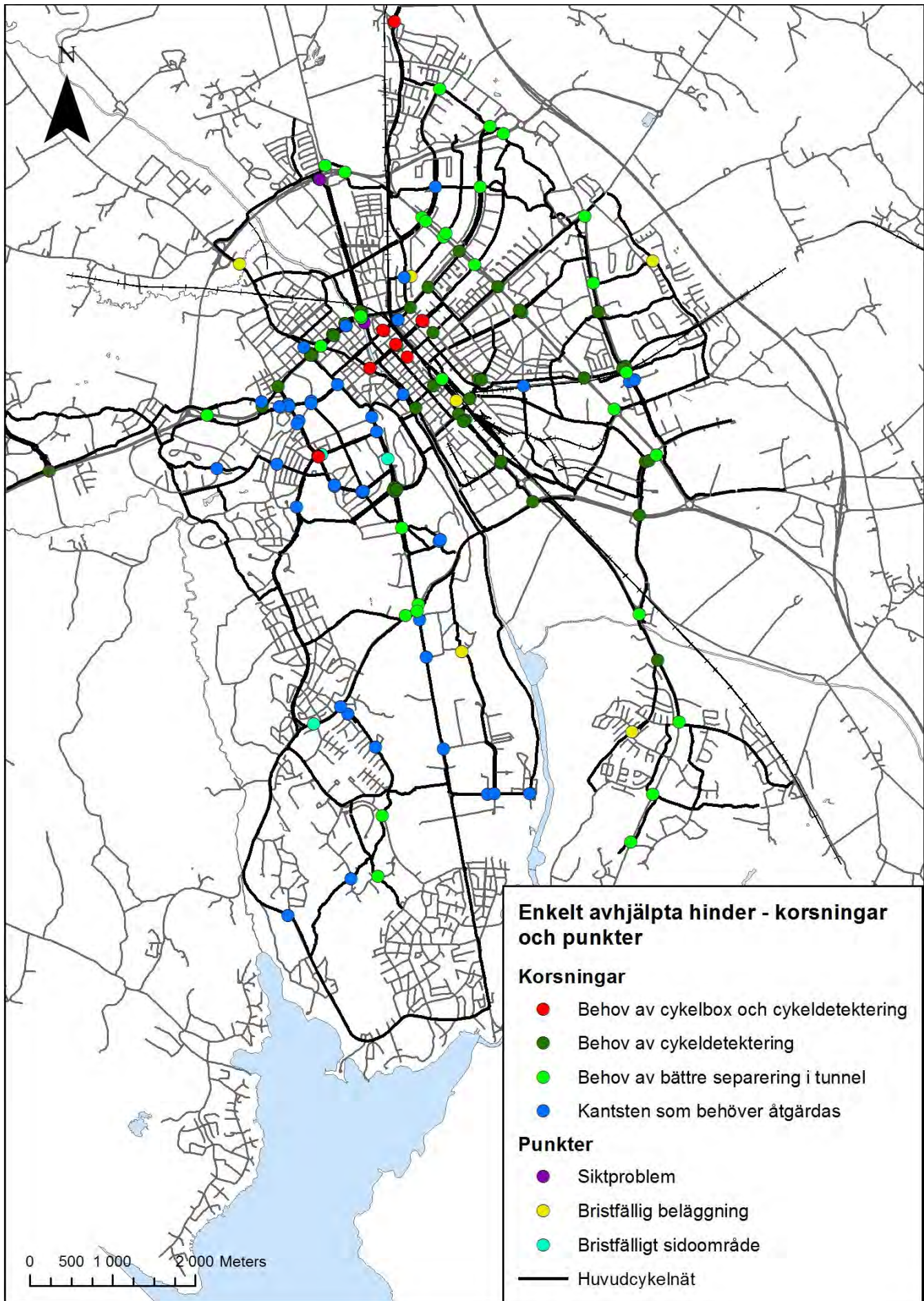
GC-bana utmed Dag Hammarskjölds väg mellan Kung Jans väg och söder om Norbyvägen



Tabell 1-2 Enkelt avhjälpna hinder – separering av gående och cyklister, vissa sträckor behöver asfalteras innan skiljelinje kan målas

Åtgärd	Sträcka
Skiljelinje för att separera gående och cyklister	GC-väg parallellt med väg 255, mellan Nantuna backe och koloniområdet vid väg 255
	GC-väg mellan Gläntvägen och Hemslöjdsvägen (finns skiljelinje vid gc-tunneln, den östliga delen är grusväg)
	GC-väg mellan Hemslöjdsvägen och Nämndemansvägen
	GC-bana mellan Hemslöjdsvägen och väg 255
	GC-bana utmed Ultunavägen mellan Dag Hammarskjölds väg och Hampus von Posts väg
	GC-väg mellan Slädvägen och Bäcklösavägen (grusväg)
	GC-väg mellan Kvikstensvägen och mot Granitvägen (grusväg)
	GC-väg mellan södra delen av Flogstavägen till den norra delen
	GC-väg mellan Vänortsvägen och Flogstavägen (grusväg)
	GC-väg mellan Norra vägen, under Dag Hammarskjölds väg, och Eklundshovsvägen
	GC-väg mellan Norra vägen och Döbelnsgatan
	GC-bana utmed Artillerigatan mellan Villavägen och Banérgatan
	GC-bana utmed Dag Hammarskjölds väg mellan norr om Artillerigatan och Kung Jans väg (grusväg)
	GC-väg vid Slottsbacken (grusväg, mycket kort sträcka)
	GC-väg utmed Kyrkogårdsgatan mellan Uppsala universitetsbibliotek och S:t Johannesgatan (grusväg)
	GC-bana utmed Börjegatan mellan Hällbygatan och ån strax söder om Skebo-gatan
	GC-bana utmed Ringgatan mellan Götgatan och Gamla Uppsalagatan
	GC-bro över Råbyvägen
	GC-bana utmed Vattholmavägen mellan Portalgatan och norr om Kapellgatan (sträckan är för tillfället under ombyggnad)
	GC-väg mellan Vattholmavägen och Råbyvägen (exkl. bron över Tycho Hedéns väg, kortare del vid Vattholmavägen är grusväg)
	GC-banor utmed Råbyvägen mellan Bellmansgatan och Bruno Liljeforsgatan
	GC-väg mellan Djäknegatan och Tycho Hedéns väg
	GC-väg mellan Torkelsgatan och Tycho Hedéns väg
	GC-väg mellan Bruno Liljeforsgatan och Gränby ishall (grusväg norra delen vid ishallen)
	GC-bana utmed Vaksalagatan mellan Tövädersgatan och Fyrislundsgatan
	GC-väg mellan Brantingstorget och Källparksgatan
	GC-väg utmed Fyrislundsgatan mellan Källparksgatan och Fålhagsleden
	GC-bana utmed Almungevägen och Tycho Hedéns väg. Sträckan mellan buss-hållplats Uppsala Business Park och söder om Raps-gatan
	GC-bana på södra sidan av cirkulationsplatsen vid Strandbodkilen/Bergsbrunnagatan
	GC-bana utmed Kungsgatan mellan Strandbodkilen och Fjalars gränd
	GC-väg genom Stadsträdgården mellan Svandammen och i höjd med Kungsängsplanaden (grusväg)

Enkelt avhjälpna hinder forts.



Tabell 1-3 Enkelt avhjälptra hinder – korsningar och punkter på sträcka

Åtgärd	Korsning/plats
Cykelbox och cykeldetektering	S:t Olofsgatan/Väderkvarnsgatan (2 st) S:t Olofsgatan/Kungsgatan (söderut) S:t Persgatan/Kungsgatan Vattholmavägen/Ottars väg (norrut) Kåbovägen/Norbyvägen (2 st – båda riktningar på Kåbovägen) Skolgatan/Kungsgatan (2 st) Norbyvägen/Kåbovägen (österut på Norbyvägen)
Cykeldetektering	S:t Olofsgatan/Kungsgatan (norrut) Hjalmar Brantingsgatan/Tycho Hedéns väg (2 st) GC-bana/Tycho Hedéns väg Fyrislundsgatan/Fälhagsleden (3 st) S:t Persgatan/Väderkvarnsgatan Gärdets bilgata/Tycho Hedéns väg Strandbodkilen/Fälhagsleden (2 st) Rapskatan/Kungsängsleden GC-bana/Johannesbäcksgatan Luthagesesplanaden/Götgatan (2 st) Luthagesesplanaden/Sysslomansgatan (2 st) Luthagesesplanaden/Börjegatan (3 st) Luthagesesplanaden/Tiundagatan (västerut) Hildur Ottelinsgatan/Luthagesesplanaden Hedensbergsvägen/Herrhagsvägen GC-passage över Svartbäcksgatan, vid Luthagesesplanaden GC-bana utmed väg 255/Näntunavägen Strandbodgatan/Kungsgatan GC-bana utmed Råbyvägen/Väderkvarnsgatan GC-bana utmed Råbyvägen/Torkelsgatan GC-bana utmed Råbyvägen/Tycho Hedéns väg Dag Hammarskjölds väg/Sjukhusvägen (4 st) Svartbäcksgatan/mot Länsförsäkringar Kyrkogårdsgatan/Luthagesesplanaden Östra Ägatan/islandsbron (dessutom klagomål om lång rödtid för cyklister) Kungsgatan/infart mot Posten (2 st) Kungsgatan/Kungsängsesplanaden Kungsängsesplanaden/Kungsgatan Kungsängsgatan/Kungsängsleden Cirkulationsplats Stationsgatan/Strandbodgatan Cirkulationsgatan Rapskatan/Bolandsgatan (2 st) Norbyvägen/Krongatan (västerut) Vretgränd/Kungsgatan (dessutom klagomål om lång rödtid för cyklister)
Tunnel i behov av upprustning	Under Tycho Hedéns väg (6 st) Under Bärbyleden (3 st) Under Stagneliusgatan Under Råbyvägen (2 st) Under Gamla Uppsalagatan Under Fyrislundsgatan (3 st) Vid resecentrum Under Luthagesesplanaden (2 st) Under Dag Hammarskjölds väg (2 st) Under Vårdsåtravägen (2 st) Under Hugo Alfvéns väg Under Orkestervägen Under väg 255 (4 st)
Kantstensåtgärd	Vårdsåtravägen/Granelidsvägen GC-bana/Musikvägen Ultunaallén/Christian Barthels väg Ultunaallén/Ulls väg Ultunaallén/Hampus von Posts väg Dag Hammarskjölds väg/Veterinärsvägen Dag Hammarskjölds väg/Ulleråkersvägen Dag Hammarskjölds väg/Emmy Rappes väg Slädvägen/Kålvägen Slädvägen/Stackmästarvägen 11 Vårdsåtravägen/Slädvägen Cirkulationsplats Regementsvägen/Lägerhyddsvägen (2 st) Cirkulationsplats Villavägen/Götavägen (4 st) Kåbovägen/Götavägen (2 st) Norbyvägen/Lindsbergsvägen Arosgatan/Karlsrogatan GC-bana/Flogstavägen Cirkulationsplats Krongatan/Ekebyvägen och Karlsrogatan (2 st) Cirkulationsplats S:t Johannesgatan/Krongatan och Tiundagatan (2 st) S:t Johannesgatan/Klångs gränd Cirkulationsplats S:t Johannesgatan/Karlsrogatan och Rackarbergsgatan (2s st) Otto Myrbergs väg/Hildur Ottelinsgatan Kyrkogårdsgatan/S:t Johannesgatan Dag Hammarskjölds väg/Norbyvägen Dag Hammarskjölds väg/Thunbergsvägen Slottgränd/Västra Ägatan Kyrkogårdsgatan/Geijersgatan Luthagesesplanaden/Götgatan (östra sidan) Cirkulationsplats Fyrislundsgatan/Axel Johanssons gata (2 st)

	Björkgatan/Fålhagsleden GC-bana/Storgatan Vattholmavägen/Kapellgatan GC-bana/Gamla Uppsalagatan
Siktproblem	Svartbäcksgatan/Eddaspången: cyklister måste korsa trottoaren mot tunnel, siktproblem finns Sydväst om cirkulationsplatsen Bärbyleden/Svartbäcksgatan: bullerplank skymmer sikten
Bristfällig beläggning	GC-bana norr om Krassegatan GC-bana vid korsning med Djäknegatan Nordväst om cirkulationsplatsen S:t Johannesgatan/Krongatan Fjalars gränd GC-bana vid korsning Nantunavägen/Kamgarnsvägen Börjegatan: bron över vattendrag vid Librobäck Vid Ewa Lagervalls väg/Henry Sälde's väg
Bristfälligt sidoområde	Vårdtravägen, strax väster om Bernadottevägen: stolpe mitt på cykelbanan Norbyvägen, strax öster om Käbovägen: träd på gc-banan Dag Hammarskjölds väg, norr om Artillerigatan: träd på gc-banan

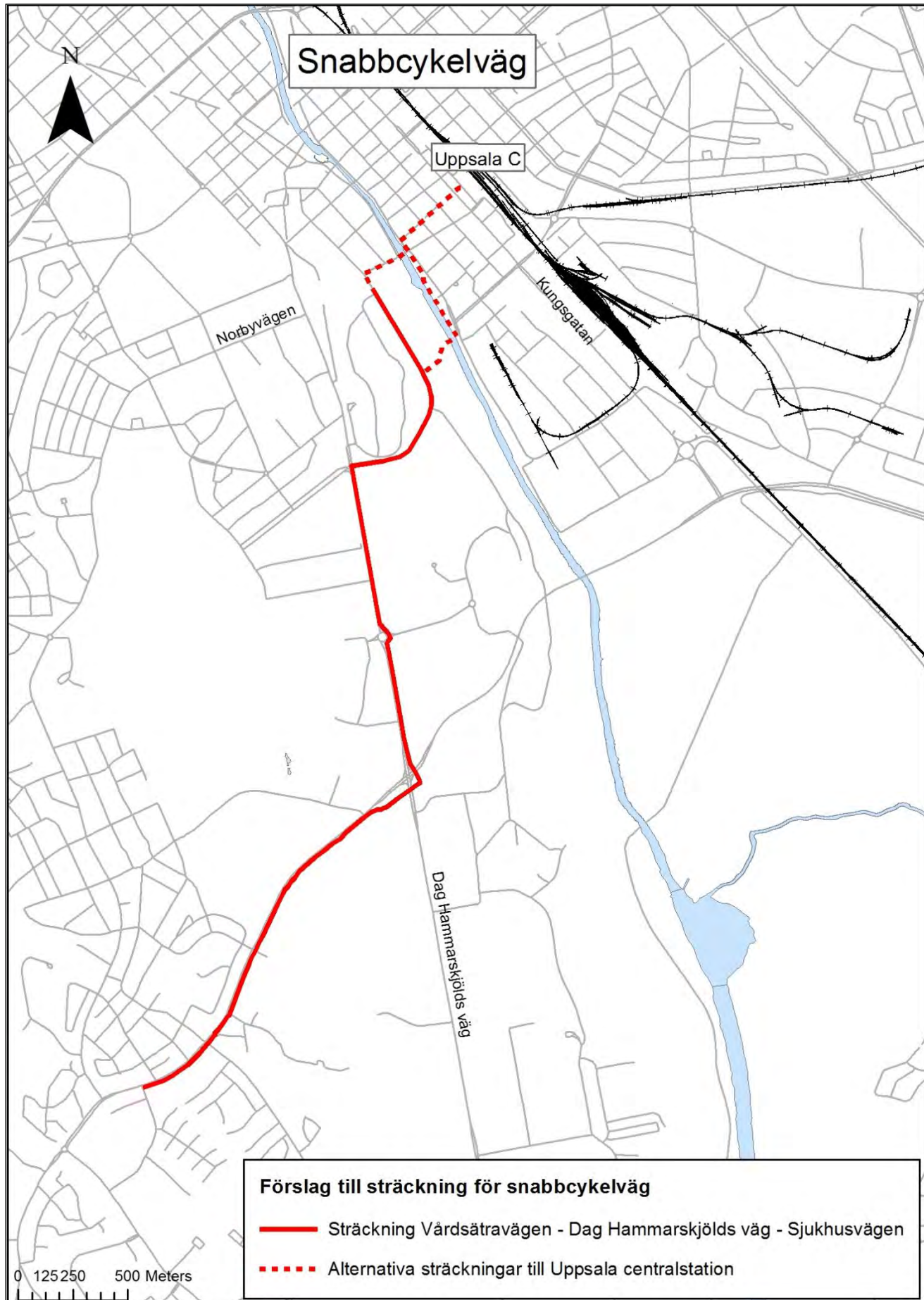
Enkelt avhjälpna hinder – Kostnadskalkyl

Tabell 1-4 Kostnadskalkyl för enkelt avhjälpna hinder

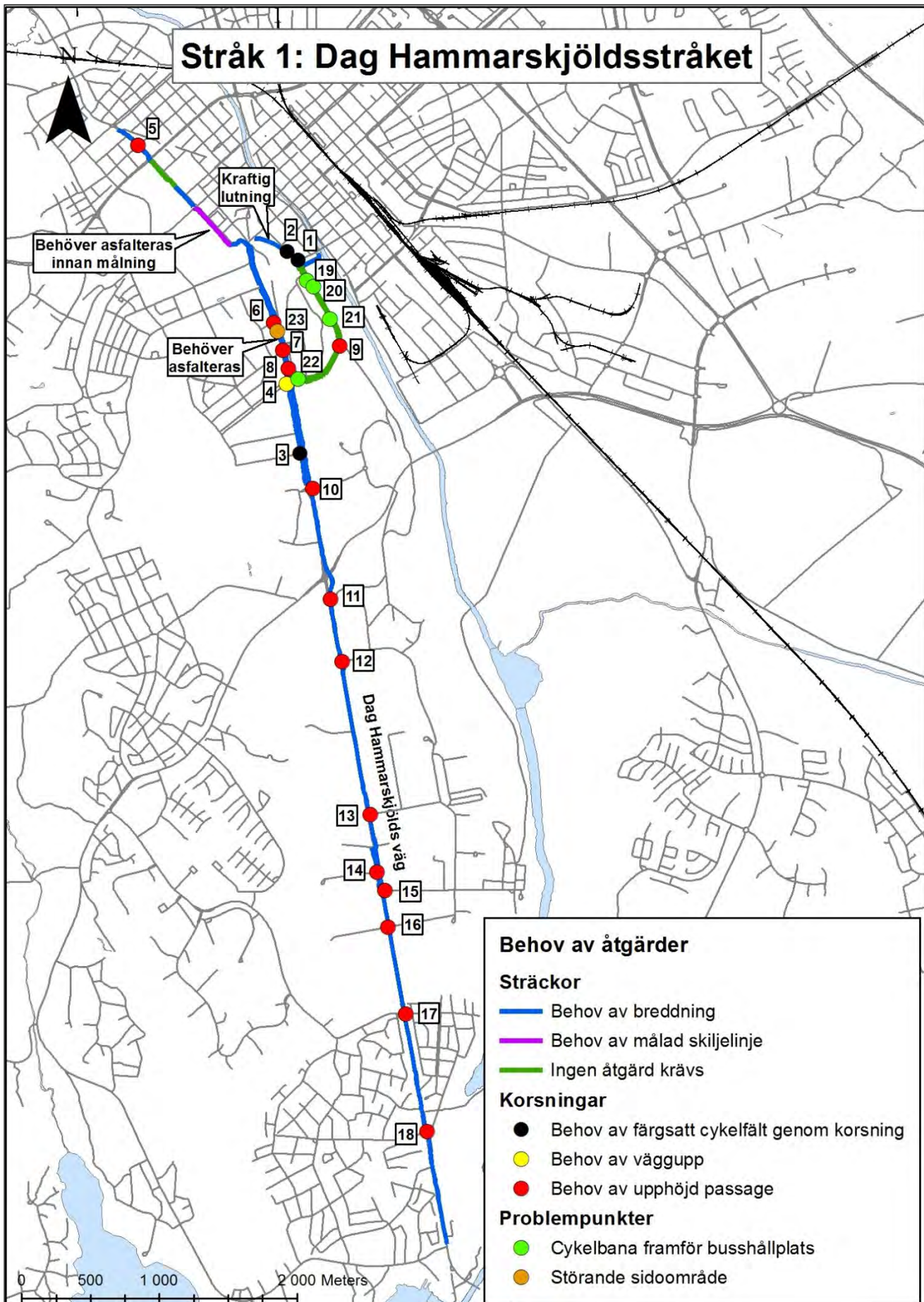
Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
Gatubelysning	300 (meter)	4 260 meter	1 278 000
Underhåll av målning	50 (meter)	18 900 meter	945 000
Asfaltsbeläggning	50 (meter)	12 300 meter	615 000
Separering av gång- och cykeltrafik genom målning	50 (meter)	20 000 meter	1 000 000
Cykelbox	3 500 (styck)	10 stycken	35 000
Cykeldetektering	180 000 (korsning)	43 korsningar	7 740 000
Separering GC i tunnel genom målning	60 (meter)	30 tunnlar – ca 1 800 meter	90 000
Separering GC i tunnel genom skylt	1 500 (skylt)	30 tunnlar – ca 180 skyltar	270 000
Nedsänkt kantsten	2 000 (styck)	70 stycken	140 000
God sikt	Behöver utredas närmare	2 punkter	-
Belägningsstandard	200 (kvm)	7 punkter	1 400
Sidoområden	Behöver utredas närmare	3 punkter	-
SUMMA			12 110 000

Snabbcykelväg och prioriterade cykelstråk 1-3

Förslag till snabbcykelväg



Stråk 1 – Dag Hammarskjöldsstråket



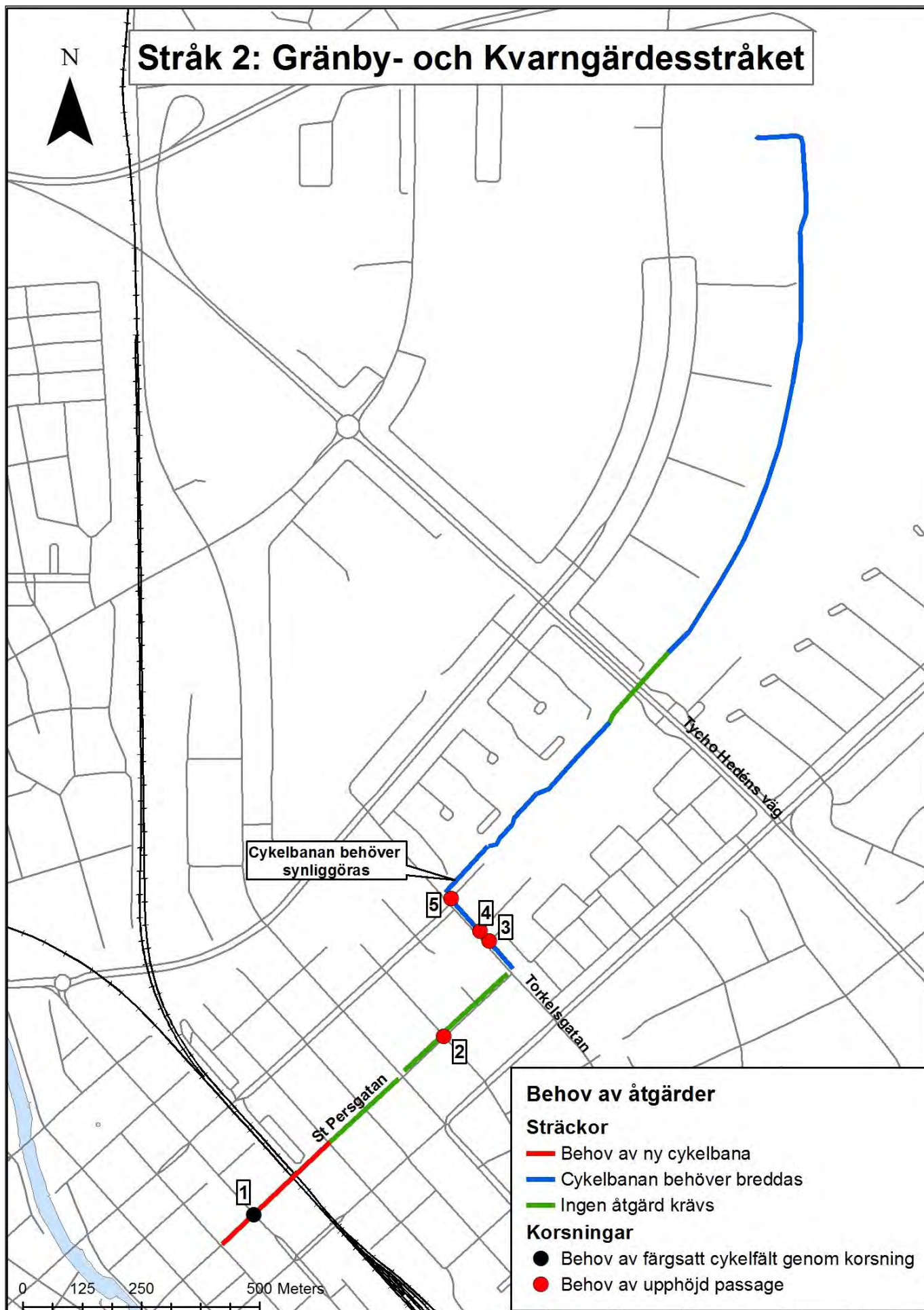
Tabell 1-5 De punktivsa åtgärdernas lokalisering

Typ av åtgärd	Nr i karta	Korsning/plats
Färgsatt cykelfält genom korsning	1	Sjukhusvägen/Munkgatan
	2	Nedre Slottsgatan/Slottsgård
	3	Dag Hammarskjölds väg/Husargatan
Väggupp	4	Västra sidan av Dag Hammarskjölds väg/Döbelnsgatan
Upphöjd passage	5	Kyrkogårdsgatan/Geijersgatan
	6	Dag Hammarskjölds väg/Blåsenhusgatan
	7	Dag Hammarskjölds väg/Artillerigatan
	8	Dag Hammarskjölds väg/parkeringsutfart
	9	Sjukhusvägen/Ullåkersvägen
	10	Dag Hammarskjölds väg/Regementsgatan
	11	Dag Hammarskjölds väg/Emma Rappes väg
	12	Dag Hammarskjölds väg/Ullåkersvägen
	13	Dag Hammarskjölds väg/Veterinärvägen
	14	Dag Hammarskjölds väg/Bäklösavägen
	15	Dag Hammarskjölds väg/Ulfunaallén
	16	Dag Hammarskjölds väg/Lervägen
	17	Dag Hammarskjölds väg/Holmvägen
	18	Dag Hammarskjölds väg/Långvägen
Störande busshållplats	19	Uppsala akademiska sjukhus norra
	20	Uppsala akademiska sjukhus norra
	21	Uppsala akademiska sjukhuset
	22	Uppsala akademiska sjukhuset södra
Störande sidoområde	23	Dag Hammarskjölds väg norr om Artillerigatan: träd på gång- och cykelbanan

Tabell 1-6 Kostnads kalkyl för Dag Hammarskjöldsstråket

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
GC-belysning (se karta i kap. 4)	300 (kr/m)	9 710 meter	2 913 000
Breddning av cykelbana	1 000 (kr/m)	10 680 meter	10 680 000
Upphöjd passage	75 000 (kr/korsning)	14 korsningar	1 050 000
Färgsatt cykelfält	10 000 (kr/korsning)	3 korsningar	30 000
Väggupp	20 000 (kr/korsning)	1 korsning	20 000
Åtgärd av cykelbana vid busshållplats	2 000 (kr/m)	4 hållplatser - ca 60 meter	120 000
SUMMA			14 815 000

Stråk 2 – Gränby- och Kvarngärdesstråket



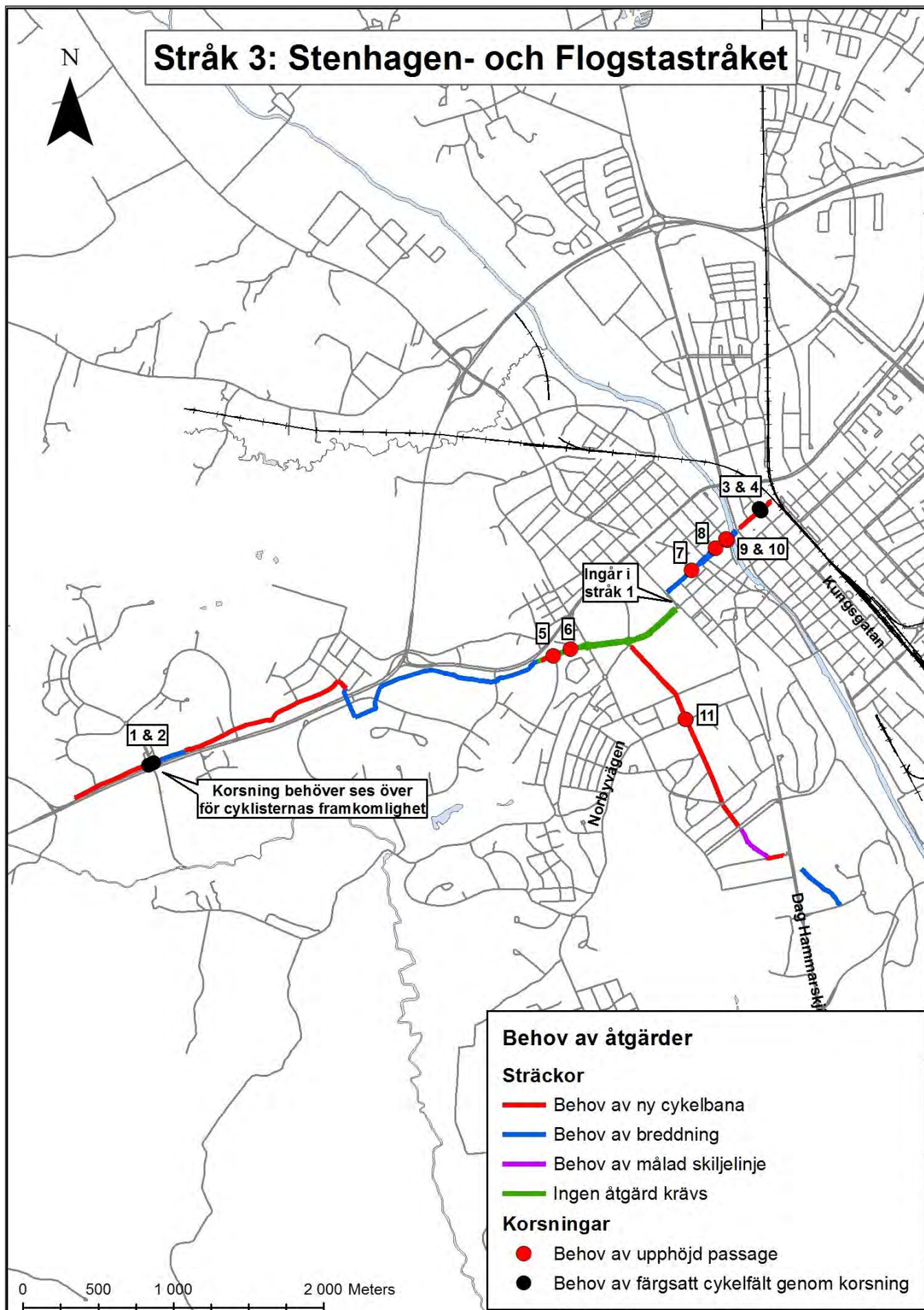
Tabell 1-7 De punktvisa åtgärdernas lokalisering

Typ av åtgärd	Nr i karta	Korsning/plats
Färgsatt cykelfält genom korsning	1	S:t Persgatan/Kungsgatan
Upphöjd passage	2	S:t Persgatan/Botvidsgatan
	3	Torkelsgatan/Kvarnängsgatan
	4	Torkelsgatan/Kvarntorgsgatan
	5	Torkelsgatan/Kvarntorgen

Tabell 1-8 Kostnadskalkyl för Gränby- och Kvarngärdesstråket

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
GC-belysning (se karta i kap. 4)	300 (kr/m)	780 meter	234 000
Ny cykelbana	2 000 (kr/m)	314 meter	628 000
Breddning av cykelbana	1 000 (kr/m)	1 950 meter	1 950 000
Upphöjd passage	75 000 (kr/korsning)	4 korsningar	300 000
Färgsatt cykelfält	10 000 (kr/korsning)	1 korsning	10 000
SUMMA			3 122 000

Stråk 3 – Stenhagen- och Flogstastråket



Tabell 1-9 De punktvisa åtgärdernas lokalisering

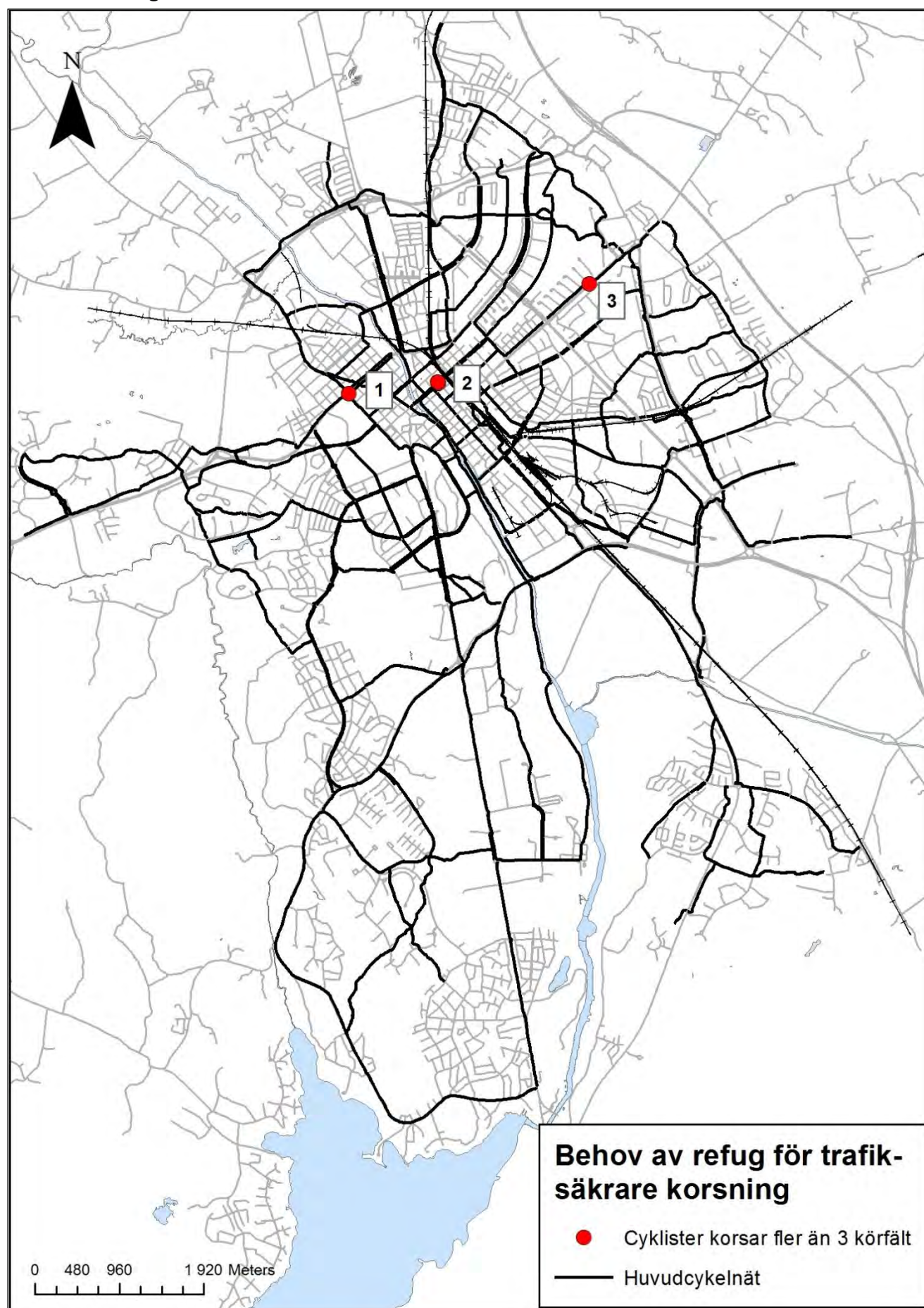
Typ av åtgärd	Nr i karta	Korsning/plats
Färgsatt cykelfält genom korsning	1-2	Över Herrhagsvägen
	3-4	Skolgatan/Kungsgatan
Upphöjd passage	5	S:t Johannesgatan/Helsingforsgatan
	6	S:t Johannesgatan/Klangs gränd
	7	Skolgatan/Rektorsgatan
	8	Skolgatan/Sturegatan
	9-10	Skolgatan/Götgatan och Västra Strandgatan
	11	Villavägen/Norbyvägen

Tabell 1-10 Kostnadskalkyl för Stenhagen- och Flogstastråket

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
GC-belysning (se karta i kap. 4)	300 (kr/m)	6 740 meter	2 022 000
Ny cykelbana	2 000 (kr/m)	3 590 meter	7 180 000
Breddning av cykelbana	1 000 (kr/m)	3 140 meter	3 140 000
Målad skiljelinje	50 (kr/m)	270 meter	13 500
Upphöjd passage	75 000 (kr/korsning)	7 korsningar	525 000
Färgsatt cykelfält	10 000 (kr/korsning)	4 korsningar	40 000
SUMMA			12 921 000

Åtgärder i huvudcykelnätet

Behov av refug

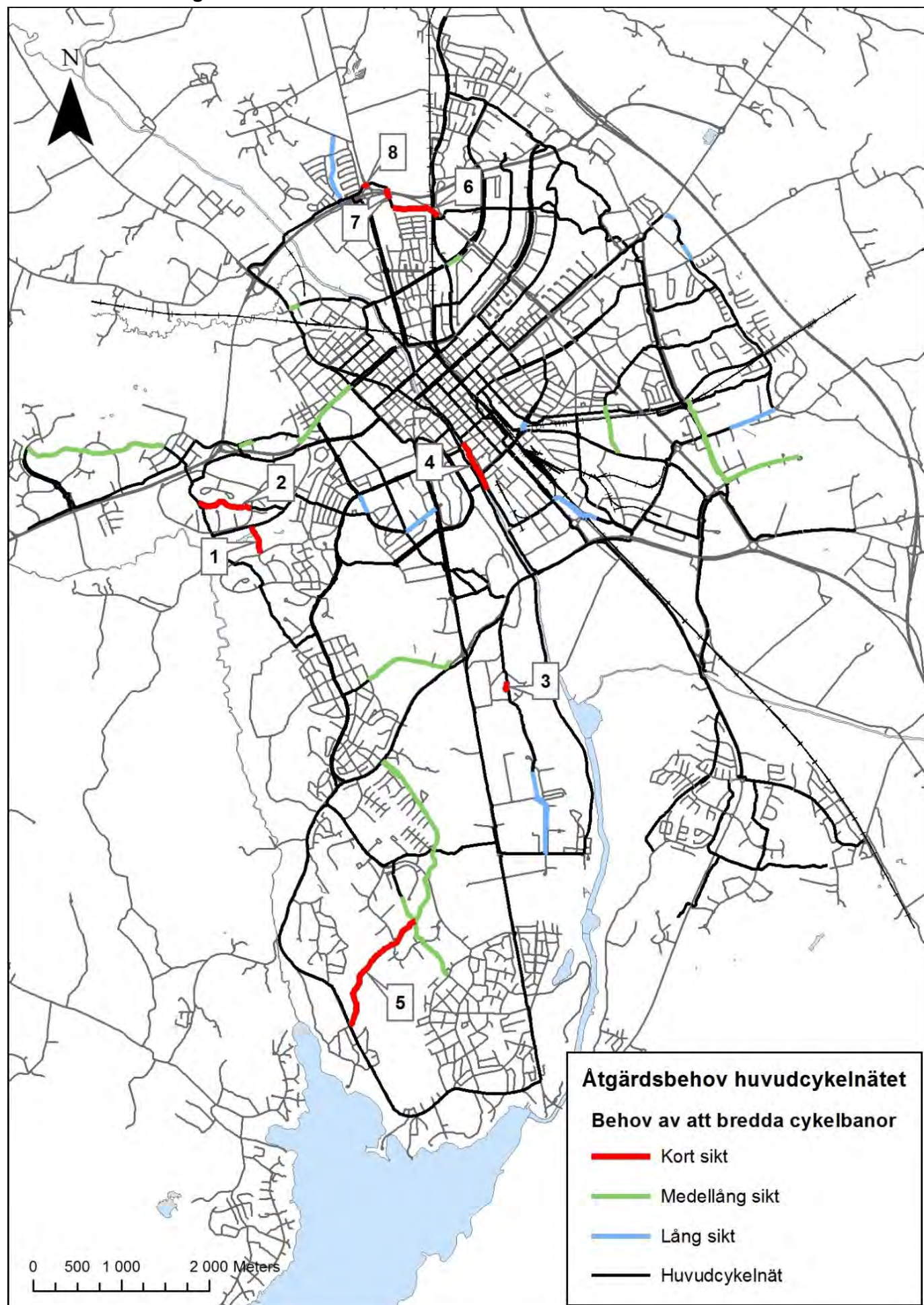


Tabell 1-11 Lokalisering av nya refuger

Nr i karta	Korsning
1	Längs Luthagesesplanaden i korsning med Kyrkogårdsgatan
2	Längs S:t Olofsgatan i korsning med Kungsgatan (2 st)
3	Längs Tövädersgatan i korsning med Vaksalagatan

Tabell 1-12 Kostnadskalkyl för refuger

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
Refug	25 000 (kr/styck)	4 stycken	100 000
SUMMA			100 000

Behov av breddning

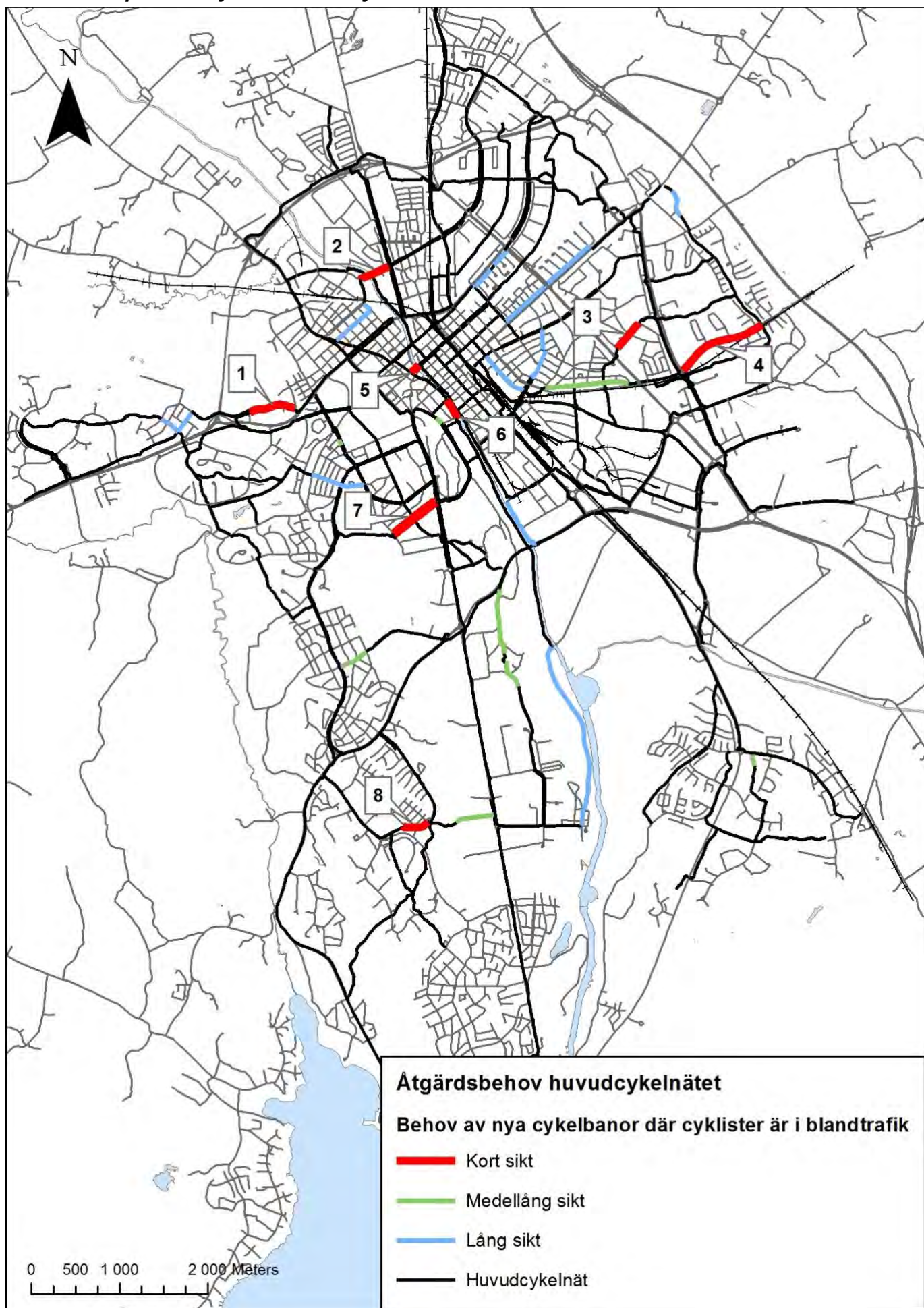
Tabell 1-13 Sträckor där befintliga gång- och cykelbanor behöver breddas

Nr i karta	Gata/plats
1	Gång- och cykelbana mellan Eriksbergsvägen och Flogstavägen
2	Gång- och cykelbana mellan Flogstavägen och gc-bana söder om Sernanders väg
3	Kort sträcka inne i Ullåkerområdet
4	Utmed Östra Ågatan mellan Islandsbron och söder om Islandsgatan
5	Gång- och cykelbana genom skogsområden mellan Vårdsätravägen och Gottsunda
6	Gång- och cykelbana norr om Ynglingagatan
7	Gång- och cykeltunnel under Bärbyleden
8	Gång- och cykeltunnel under Bärbyleden

Tabell 1-14 Kostnadskalkyl för breddning

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
Breddning	1 000 (kr/m)	4 000 meter	4 000 000
SUMMA			4 000 000

Behov av separerad cykelbana där cyklister är i blandtrafik



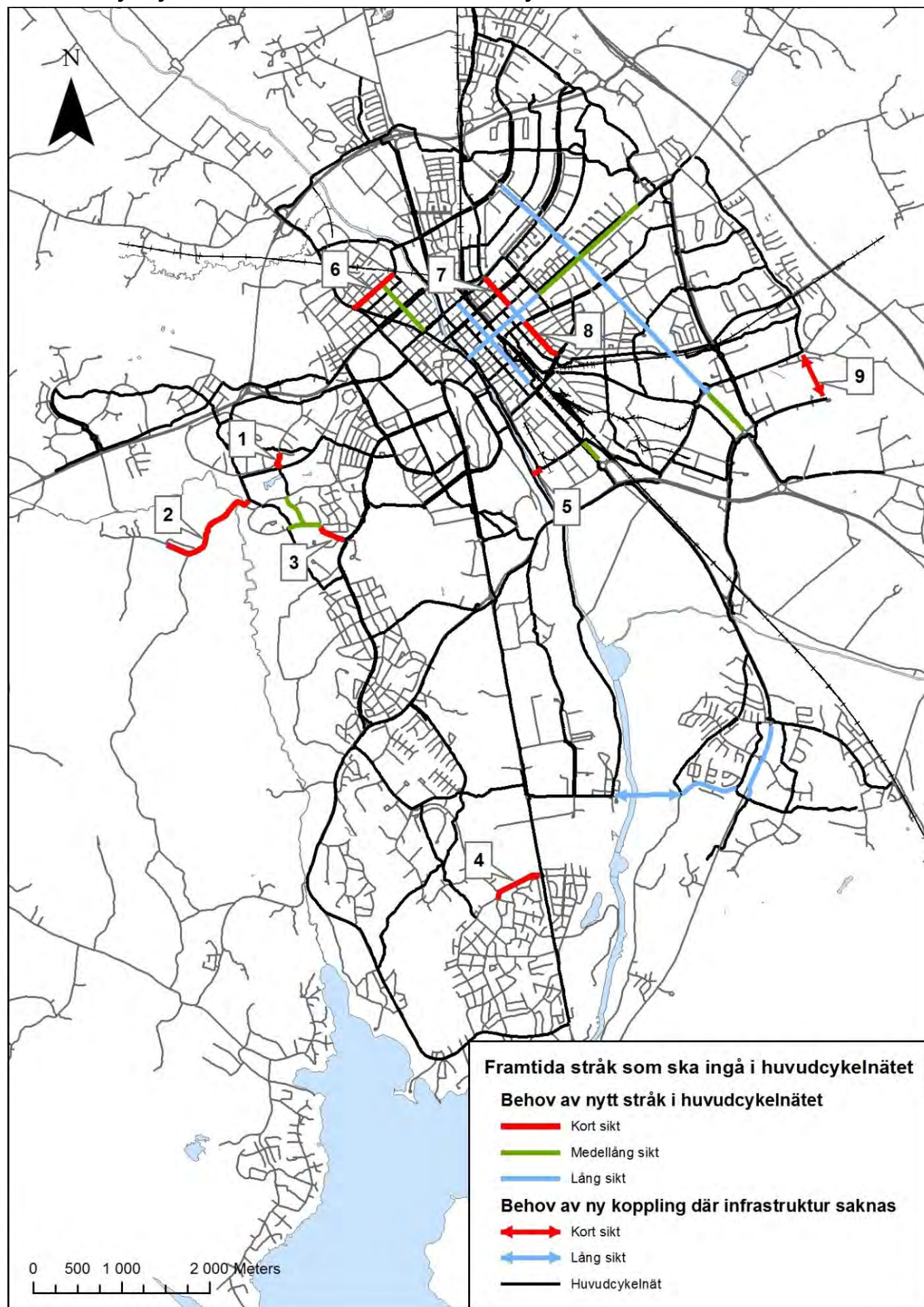
Tabell 1-15 Sträckor där nya cykelbanor behöver anläggas i och med blandtrafik

Nr i karta	Gata/plats
1	Otto Myrbergs väg mellan Polhemsgatan och Hildur Ottelinsgatan
2	Gamla Uppsalagatan mellan Svartbäcksgatan och Ringgatan. <i>(Under ombyggnad)</i>
3	Murargatan mellan Byggmästargatan och Snickargatan
4	Fälhagsleden mellan Fyrislundsgatan och öster om Jordgubbsgatan
5	S:t Olofsgatan mellan Sysslomansgatan och Östra Ågatan
6	Västra Ågatan mellan Islandsbron och Slottsgränd
7	Döbelnsgatan mellan Dag Hammarskjölds väg och Kåbovägen
8	Slädvägen mellan Flakvägen och Linrepevägen

Tabell 1-16 Kostnadskalkyl för nya cykelbanor

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
Cykelbana	2 000 (kr/m)	3 660 meter	7 320 000
SUMMA			7 320 000

Behov av nya cykelbanor för framtida stråk i huvudcykelnätet



Tabell 1-17 Sträckor där nya stråk ska anläggas och som ska ingå i huvudcykelnätet

Nr i karta	Gata/plats
1	Flogstavägen och koppling till befintlig cykelbana
2	Hågavägen mellan Ekebydalsvägen och Hågaby
3	Granitvägen mellan Norbyvägen och Skogsbergsvägen
4	Rosenvägen mellan Dag Hammarskjölds väg och Morkullevägen
5	Ny gång- och cykelbro över Fyrisån
6	Ringgatan mellan Börjegatan och Götgatan
7	Väderkvarnsgatan mellan Råbyvägen och S:t Persgatan
8	Väderkvarnsgatan mellan Hjalmar Brantingsgatan och Strandbodgatan
9	Ny koppling mellan Rapsgatan och Stålgatan

Tabell 1-18 Kostnadskalkyl för nya stråk i huvudcykelnätet

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
Nya stråk	2 000 (kr/m)	4 300 meter	8 600 000
Ny koppling	Svårt att uppskatta utan vidare utredning		-
SUMMA			8 600 000

Övriga åtgärder

Rätt separering av cykel- och biltrafik

Typ av åtgärd	Kostnad
Krav på Trafikverket att ta hänsyn till cykeltrafik vid byggandet av 2+1-vägar	-
Utredning av möjligheterna att införa cykelfartsgator i Uppsala	-

Trygghet

Typ av åtgärd	Kostnad
Säkerställande att tunnlar i cykelvägnätet är försedda med god belysning	300 000 kr
Investering	300 000 kr

Antagande att 30 av huvudcykelnätets tunnlar, med en längd om 20 meter, behöver uppgraderas till en kostnad om 500 kr/meter belysning ger en total investeringskostnad på 300 000 kr.

Säkra skolvägar

Typ av åtgärd	Kostnad
Inventering och anläggning av cykelbanor på skolvägar	2 000 000 kr
Säkerställande att korsningar på skolvägar är hastighetssäkrade till 30 km/h	375 000 kr
Systematiskt arbete med säkra skolvägar	150 000 kr
Årlig kostnad	2 525 000 kr

Antagande att 5 korsningar åtgärdas och 1 km cykelbana anläggs per skola. 2000 kr/m cykelbana och 75 000 kr per upphöjd korsning.

Antagande om att en skola utreds och åtgärdas per år.

Informationsinsatser

Typ av åtgärd	Kostnad
Informationskampanjer för ökad användning av cykelhjälm, cykellysen, reflexer etc.	300 000 kr
Informationskampanjer för ökad regelefterlevnad	300 000 kr
Informationskampanjer för ökad och säkrare vintercykling	300 000 kr
Samarbete med Cykelfrämjandets Uppsalakrets	-
Årlig kostnad	900 000 kr

Kostnad för informationsinsatser beror på dess omfattning och ambitionsgrad, 300 000 kr ska ses som ett genomsnitt per kampanj.

Antagande om att en av varje informationskampanj genomförs per år.

Ett sammanhängande och gent cykelvägnät utan avbrott

Typ av åtgärd	Kostnad
Beräkning av genhetskvot för cykeltrafik när nya områden planeras	-
Beräkning av restidskvot för cykel/bil när nya områden planeras	-
Borttagande av kantstensparkering till förmån för cykelbanor, cykelfält och cykling i körbana	12 600 000 kr
Samordning av regionalt cykelnät och huvudcykelnät	-
Investering	4 200 000 kr

Totalt längd för gator där kantstensparkering ska tas bort är ca 16 km. Antagande att 6 km blir cykelbana, 6 km blir cykelfält och 4 km blandtrafik

Antagande om att 6 km görs om till ny cykelbana (2000 kr/meter) och att 6 km görs om till cykelfält (100 kr/meter) ger: $6000 \cdot 2000 + 6000 \cdot 100 = 12,6$ Mkr

Antagande om att en tredjedel av gatorna åtgärdas på kort sikt och resterande på medellång respektive lång sikt

Trafiksignaler anpassade för cyklister

Typ av åtgärd	Kostnad
Inventering och åtgärdande av korsningar som ska förses med grön våg och nedräkningsanordningar	800 000 kr
Inventering och åtgärdande av korsningar i huvudcykelnätet som är lämpliga för cykeldetektering	3 650 000 kr
Investering	4 450 000 kr

Kostnad för inventering är 50 000 kr i båda fallen.

Antagande att 5 stycken signaler bedöms lämpliga att förses med grön våg, till en kostnad om 150 000 kr/signal.

Antagande att 20 stycken signaler bedöms lämpliga att åtgärdas med cykeldetektering till en kostnad om 180 000 kr/signal.

Separering av gående och cyklister

Typ av åtgärd	Kostnad
Separera gående och cyklister för att skapa ett mer sammanhängande cykelvägnät	150 000 kr
Separera gående och cyklister i särskilda punkter, exempelvis platser med många gående	100 000 kr
Investering	250 000 kr

Antagande att ca 3000 meter behöver kompletteras med ny separering av gående och cyklister för att harmonisera de sträckor som ska separeras som enkelt avhjälpta hinder och skapa ett sammanhängande nät av separerade gång- och cykelbanor.

Antagande att gående och cyklister behöver separeras vid särskilda konfliktpunkter. Totalt uppskattas ca 2000 meter behöva åtgärdas i särskilda punkter.

Kostnaden är 50 kr/meter målning vilket ger $3000 \cdot 50 + 2000 \cdot 50 = 185\,000$ kr.

Snabbcykelväg

Typ av åtgärd	Kostnad
Pilotprojekt med snabbcykelväg	21 500 000 kr
Investering	21 500 000 kr

Antagande om att ny cykelbana behöver byggas i princip längs hela den föreslagna snabbcykelvägen för att åstadkomma enkelriktade cykelbanor. Snabbcykelvägen är ca 5 km, beroende på exakt dragning, till en kostnad om 2000 kr/meter vilket ger en investeringskostnad på 10 Mkr.

Antagande att ytterligare 3 km befintliga cykelbanor längs snabbcykelvägen behöver breddas till en kostnad om 1000 kr/meter ger en investeringskostnad på 3 Mkr.

Antagande om att 20 korsningar behöver åtgärdas, kostnad ca 75 000 kr/korsning vilket en investeringskostnad på 1,5 Mkr

Antagande om tillkommande kostnader som ev. markexpropriation, uträtande av kurvradier, åtgärdande av lutningar, åtgärdande av busshållplatser, nya servicestationer, vindskydd, extra marknadsföring etc. på 7 Mkr

Drift och underhåll¹

Typ av åtgärd	Kostnad
Kontinuerlig inventering av målning och beläggningsstandard i cykelvägnätet	100 000 - 200 000 kr per tillfälle
Åtgärdande av de sträckor/punkter som i inventeringen pekas ut som bristfälliga	50 kr/m målning 200 kr/kvm asfaltering
Årlig kostnad	1 160 000 kr

Antagande om genomsnittlig inventeringskostnad om 150 000 kr och att ca 20 000 meter behöver målas och 50 stycken punkter behöver ny beläggning.

Kostnad, inklusive inventering: $150\,000 + 20\,000 \cdot 50 + 50 \cdot 200 = 1\,160\,000$ kr/år

¹ Inkluderar inte ordinarie drift och underhållsarbete som snöröjning, sandupptagning etc.

Vinterväghållning

Typ av åtgärd	Kostnad
Upprättande av enkel och tydlig kanal för felanmälan av vinterväghållning	-
Kontinuerlig undervisning för entreprenörer som sköter vinterväghållningen av cykelvägnätet	-
Uppföljning av tecknade avtal	-

Cykling vid vägarbeten

Typ av åtgärd	Kostnad
Tydliga riktlinjer för hur cyklister ska hanteras vid vägarbeten	200 000 kr
Uppföljning av hur riktlinjerna följs	-
Investering	200 000 kr

Antagande om kostnad för att upprätta ett förankrat dokument kring riktlinjer, exklusive uppföljningskostnad.

Vägvisning

Typ av åtgärd	Kostnad
Startkostnad Reseplanerare på internet och som mobilapplikation	75 000 kr
Årlig driftkostnad	108 000 kr
Kontinuerlig inventering och åtgärdande av skyltningen i cykelvägnätet	145 000 kr
Framtagande av cykelkarta vartannat år	300 000 kr
Orienteringstavlur vid viktiga målpunkter och där prioriterade stråk möts	200 000 kr
Särskild vägvisning för prioriterade cykelstråk	563 000 kr
Investering	508 000 kr
Årlig kostnad	358 000 kr

Kostnad för cykelreseplanerare kommer från Astando AB som bl. a. utvecklat Stockholms cykelreseplanerare och sköter driften av Karlstads (ca 9 000 kr/månad).

Antagande om kostnad för inventering om 100 000 kr och åtgärdande av 30 st vägvisningsskyltar á 1 500 kr ger en årlig kostnad om 100 000 kr och investeringskostnad på 45 000 kr.

Framtagande av cykelkarta ca 200 000 kr, plus 3000 kartor till en kostnad om 25 kr/karta för tryck och distribution ger en total kostnad på 300 000 kr vartannat år, dvs 150 000 kr i årlig kostnad.

Antagande om att 10 stycken orienteringskartor á 20 000 kr/styck ger en investeringskostnad på 200 000 kr.

Antagande om att det krävs 5 vägvisningsskyltar per kilometer längs de prioriterade stråken som totalt utgör cirka 75 km. En skylt kostar 1 500 kr. Ger en total investeringskostnad på 563 000 kr som fördelas jämnt på kort, medellång och lång sikt, dvs en investeringskostnad på 188 000 kr per tidshorisont.

Service för cyklister

Typ av åtgärd	Kostnad
Offentliga pumpar	375 000 kr
Servicestationer	300 000 kr
Cykelbarometer	300 000 kr
Laddningsstolpar för elcyklar	100 000 kr
Investering	1 075 000 kr

Antagande om 5 stycken offentliga pumpar á 75 000 kr styck
 Antagande om 4 stycken servicestationer á 75 000 kr styck
 Antagande om 3 stycken cykelbarometrar á 100 000 kr styck
 Antagande om 10 laddningsstolpar för elcyklar á 10 000 kr styck

Låncykelsystem

Typ av åtgärd	
Utreda möjligheterna att införa ett låncykelsystem i samarbete med Upplands Lokaltrafik	-

Cykel och kollektivtrafik

Typ av åtgärd	
Inventering av cykelvägar till/från hållplatser i det nya stomnätet för kollektivtrafik	100 000 - 200 000 kr per tillfälle
Utreda möjligheterna att förenkla för att ta med cykel på kollektivtrafik	-

Beteendepåverkan

Typ av åtgärd	Kostnad
Genomföra projekt med Hälso trampare/Hälsocyklister, såväl internt som externt	500 000 kr
Arbeta med tjänstebil/låncyklar och resepolicy	500 000 kr
Förbättra möjligheten till cykelparkering och dusch på arbetsplatsen	300 000 kr
Genomföra "Tack för att du cyklar"-kampanj	300 000 kr
Genomföra "Vintercyklister"-kampanj	250 000 kr
Dela ut information till nyinflyttade	300 000 kr
Dela ut information till utbytesstudenter om cykling	100 000 kr
Genomföra kampanjer för ökat cyklande till butiker/affärer	100 000 kr
Fördjupa samarbetet med organisationer som arbetar för att främja cykling	-
Informera om cykelsatsningar i pressmeddelanden	-
Informera om cykelsatsningar på en egen Facebook-sida	-
Informera om cykelsatsningar på kommunhemsidan	-
Ta fram en Resejämförare	Kostnaden inkluderas i reseplaneraren
Investering	700 000 kr
Årlig kostnad	1 650 000 kr

Hälso tramparprojekt kostar ca 2500 kr/deltagare, antagande om 100 deltagare ger en total kostnad om 250 000 kr, vilket ska genomföras både internt och externt en gång per år.

Antagande om 30 st tjänstecyklar á 10 000 kr ger investeringskostnad om 300 000 kr. Investeringskostnad för framtagande av resepolicy 200 000 kr.

Antagande om cykelparkering för 200 personer. Kostnad per ställ, med plats för 5 cyklar, 5 000 kr ger en total investeringskostnad på 200 000 kr. Extra lokalhyra för dusch- och omklädningsrum beräknas till 100 000 kr/år.

Antagande om 3000 nyinflyttade per år och materialkostnad, inkl distribution, om 100 kr/person ger en årlig kostnad på 300 000 kr.

Uppföljning av cykeltrafik

Typ av åtgärd	Kostnad
Genomföra resvaneundersökning vart femte år	Görs redan inom kommunen
Cykelräkningar, utöka med 10 fler mätpunkter	30 000 kr
Före- och eftermätningar på prioriterade stråk genom enkät	40 000 kr
Före- och eftermätning av hastigheter på prioriterade stråk	25 000 kr
Restidskvoter	-
SCB-enkät	25 000 kr
Ansluta Uppsala till Cykelfrämjandets kommunvelometer	15 000 kr
Årlig kostnad	135 000 kr

Antagande om 3000 kr per tillkommande mätpunkt ger en extra årlig kostnad på 30 000 kr.

Antagande om att två personer delar ut enkäter i 6 timmar. Två mätningar görs vilket kräver ca 30 timmar. För- och efterarbete bedöms till 50 timmar. Kostnad per timme ca 500 kr ger en årlig kostnad på 40 000 kr.

Antagande om att hastighetsmätning inkluderar för- och efterarbete.

4 st tillkommande frågor i SCB:s medborgarenkät kostar 25 400 kr.

Kostnad för att ansluta sig till Cykelfrämjandets kommunvelometer är ca 15 000 kr per år.

Totalkostnad för åtgärder på kort sikt

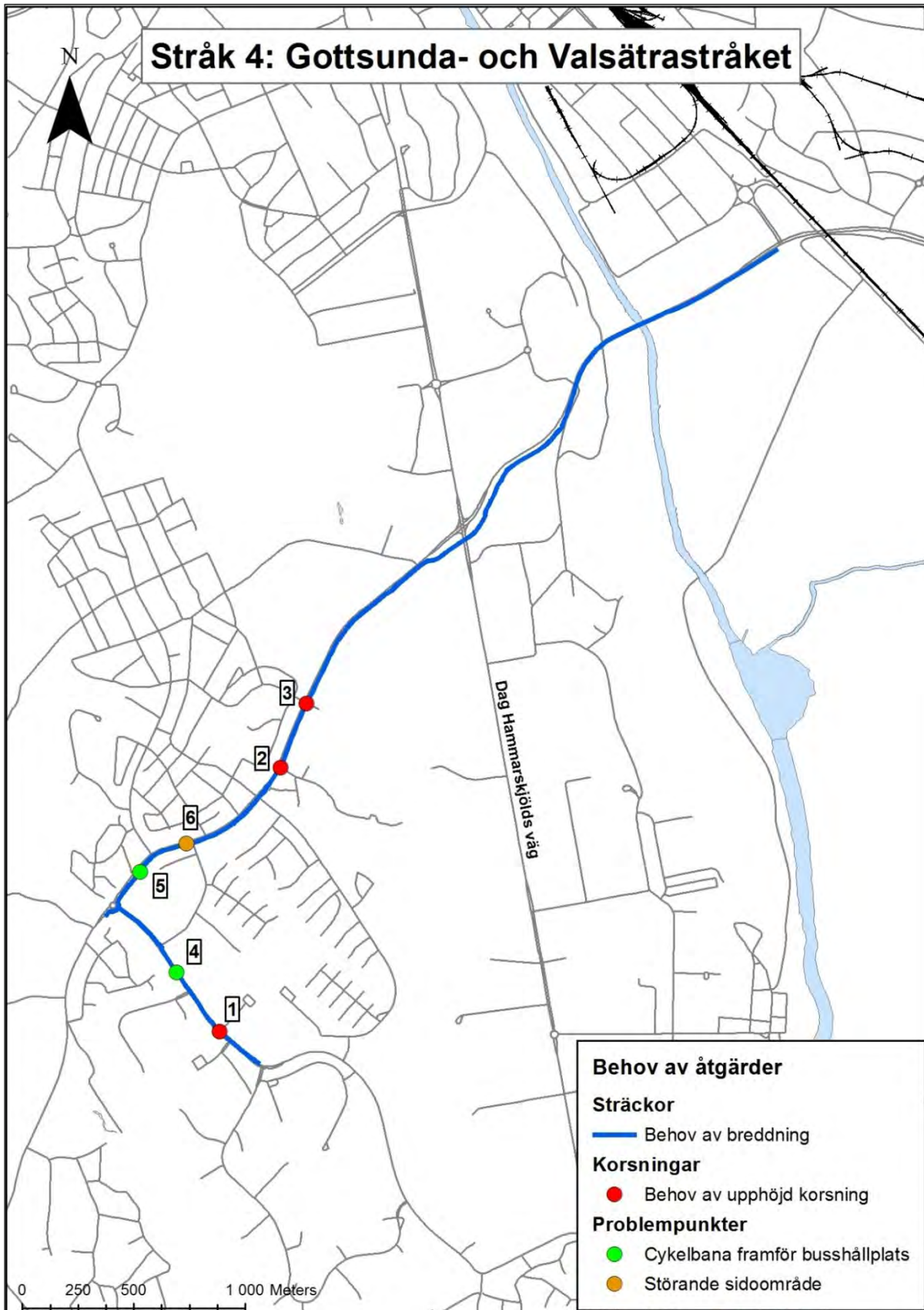
Typ av åtgärd	Prioriterade cykelstråk	Huvudcykelnät	Total kostnad
Enkelt avhjälpta hinder	X	X	12 110 000
Stråk 1	X		14 815 000
Stråk 2	X		3 122 000
Stråk 3	X		12 921 000
Refug		X	100 000
Breddning av cykelbanor		X	4 000 000
Cykelbanor där cyklister är i blandtrafik		X	7 320 000
Nya framtida huvudcykelstråk		X	8 600 000
Summa fysiska åtgärder från inventering			63 000 000
Summa övriga åtgärder*			33 200 000
Totala investeringskostnader på kort sikt			96 200 000 kr
Årliga kostnader			6 700 000 kr

* Övriga åtgärder baseras till stor del på antaganden och kostnaden beror på hur omfattande åtgärder som genomförs. Åtgärder och de antaganden som gjorts beskrivs på sid 27-31

2. Medellång sikt

Prioriterade cykelstråk 4-6

Stråk 4 – Gottsunda- och Valsätrastråket



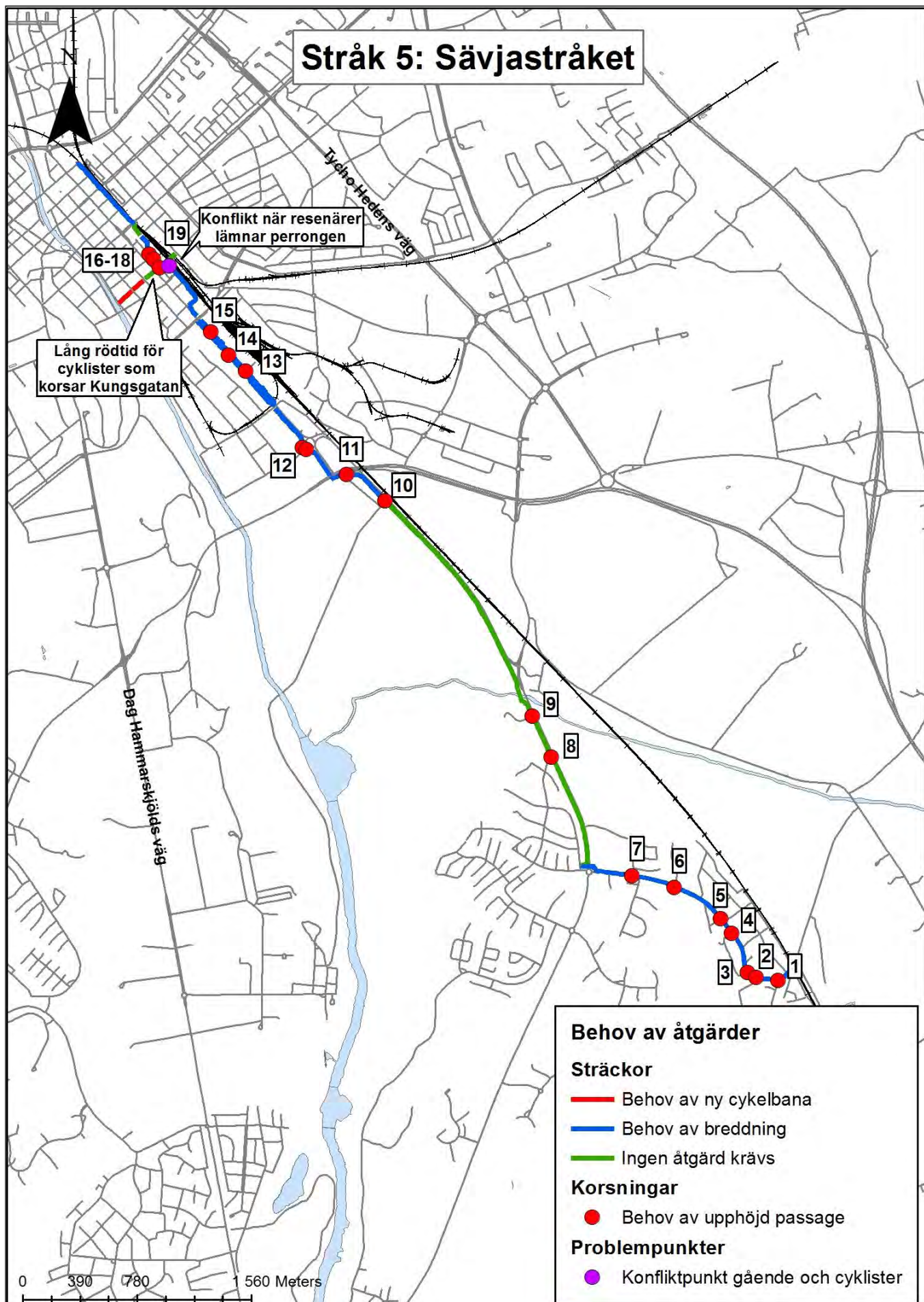
Tabell 2-1 De punktvias åtgärdernas lokalisering

Typ av åtgärd	Nr i karta	Korsning/plats
Upphöjd korsning	1	Hugo Alfvéns väg/Bandstolsvägen
	2	Vårdsätravägen/Malmvägen
	3	Vårdsätravägen/Malma backe
Störande busshållplats	4	Gottsunda August Södermans väg
	5	Gottsunda Martallsvägen
Störande sidoområde	6	Vårdsätravägen, väster om Bernadottevägen: stolpe i cykelbanan

Tabell 2-2 Kostnadskalkyl för Gottsunda- och Valsätrastråket

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
GC-belysning (se karta i kap. 4)	300 (kr/m)	960 meter	288 000
Breddning av cykelbana	1 000 (kr/m)	5 430 meter	5 430 000
Upphöjd passage	75 000 (kr/korsning)	3 korsningar	225 000
Åtgärd av cykelbana vid busshållplats	2 000 (kr/m)	2 hållplatser - ca 30 meter	60 000
SUMMA			6 000 000

Stråk 5 – Sävjastråket



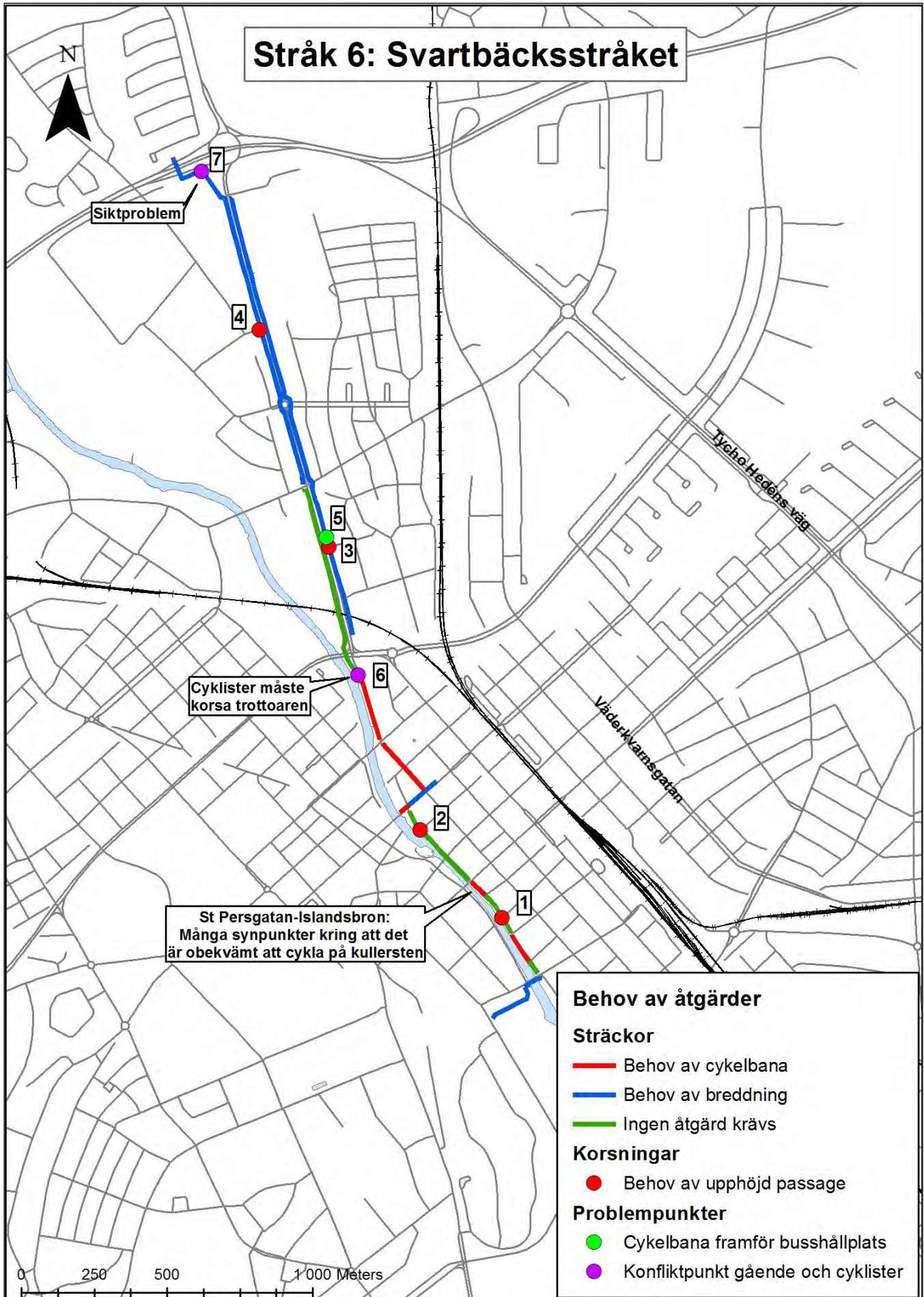
Tabell 2-3 De punktvisa åtgärdernas lokalisering

Typ av åtgärd	Nr i karta	Korsning/plats
Upphöjd korsning	1	Skogsvägen/Gårdsvägen
	2	Skogsvägen/Glänsvägen
	3	Skogsvägen/Pumpvägen
	4	Skogsvägen/Bror Wallins väg
	5	Skogsvägen/Dammvägen
	6	Skogsvägen/Fiskljusevägen
	7	Skogsvägen/Falkvägen
	8	GC-bana utmed väg 255/Näntunavägen
	9	GC-bana utmed väg 255/Lilla Djurgården
	10	GC-bana utmed väg 255/Östra Vindbrovägen
	11	GC-bana utmed Kungsängsleden/Östra Vindbrovägen
	12	Cirkulationsplats vid Kungsgatan/Stallängsgatan (2 st)
	13	Kungsgatan/Kungsängsgränd
	14	Kungsgatan/infart mot Uppsala Gamla buss
	15	Kungsgatan/infart mot Posten
	16-18	Vretgränds förlängning/Stationsgatan Stationsgatan/Olof Palmes plats (2 st)
Konfliktpunkt	19	Vid Fjalars gränd/Stationsgatan: trångt när tågpassagerare lämnar perrongen

Tabell 2-4 Kostnadskalkyl Sävjastråket

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
GC-belysning (se karta i kap. 4)	300 (kr/m)	4 460 meter	1 338 000
Ny cykelbana	2 000 (kr/m)	220 meter	440 000
Breddning av cykelbana	1 000 (kr/m)	5 670 meter	5 670 000
Upphöjd passage	75 000 (kr/korsning)	17 korsningar	1 275 000
SUMMA			8 723 000

Stråk 6 – Svartbäcksstråket



Tabell 2-5 De punktvisa åtgärdernas lokalisering

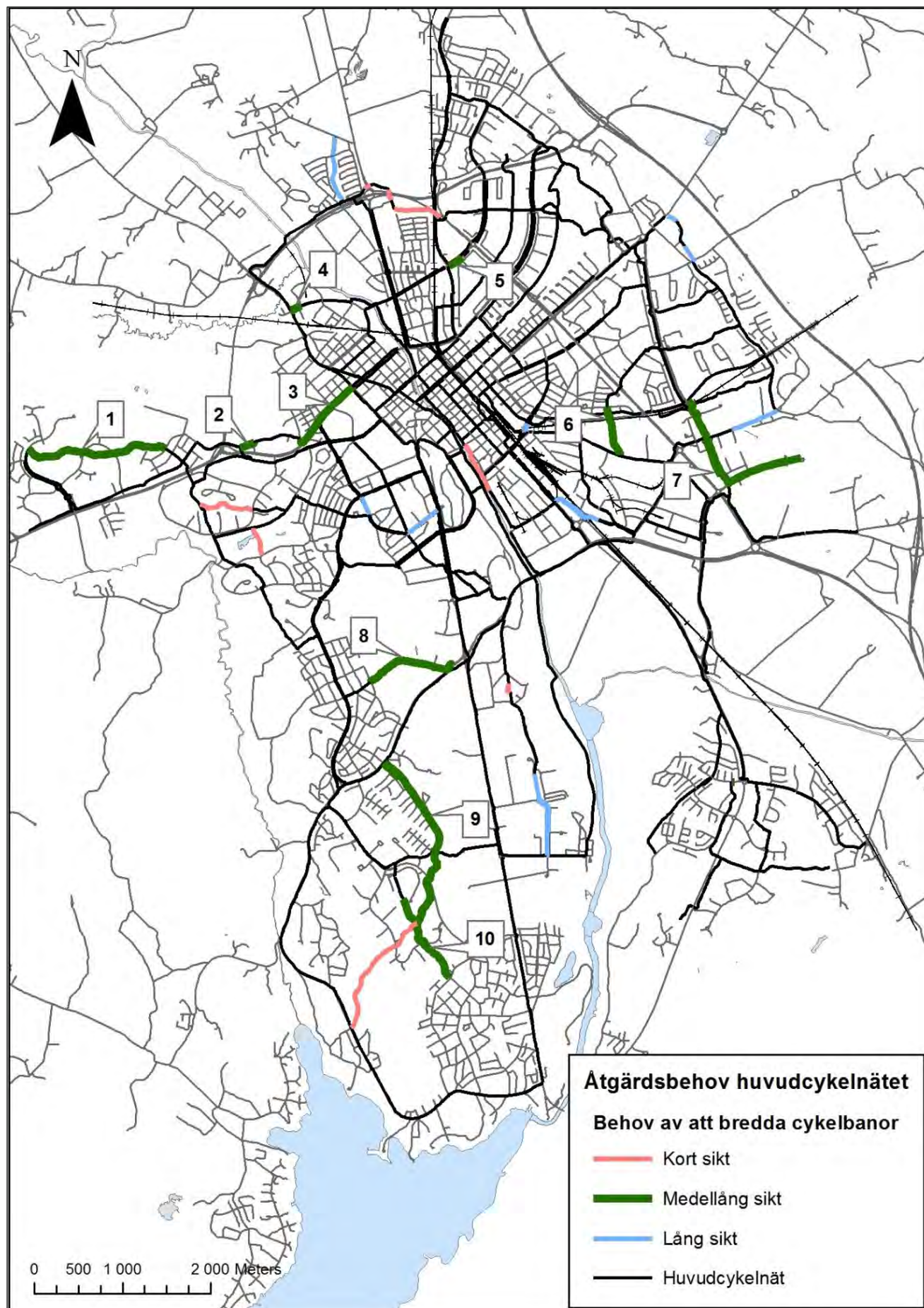
Typ av åtgärd	Nr i karta	Korsning/plats
Färgsatt cykelfält genom korsning	1	Östra Ågatan/Bredgränd
	2	Östra Ågatan/Klostergatan
	3	Svartbäcksgatan/Stiernhiemsgatan
	4	Svartbäcksgatan/Torbjörnsgatan
Störande busshållplats	5	Uppsala Svartbäckens vårdcentral
Konfliktpunkt	6	Svartbäcksgatan/Eddaspången: cyklister måste korsa trottoaren mot tunnel, siktproblem finns
	7	Sydväst om cirkulationsplatsen Bärbyleden/Svartbäcksgatan: bullerplank skymmer sikten

Tabell 2-6 Kostnadskalkyl för Svartbäcksstråket

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
GC-belysning (se karta i kap. 4)	300 (kr/m)	4 310 meter	1 293 000
Ny cykelbana	2 000 (kr/m)	670 meter	1 340 000
Breddning av cykelbana	1 000 (kr/m)	3 230 meter	3 230 000
Upphöjd passage	75 000 (kr/korsning)	4 korsningar	300 000
Åtgärd av cykelbana vid busshållplats	2 000 (kr/m)	1 hållplatser - ca 15 meter	30 000
SUMMA			6 193 000

Åtgärder i huvudcykelnätet

Behov av breddning



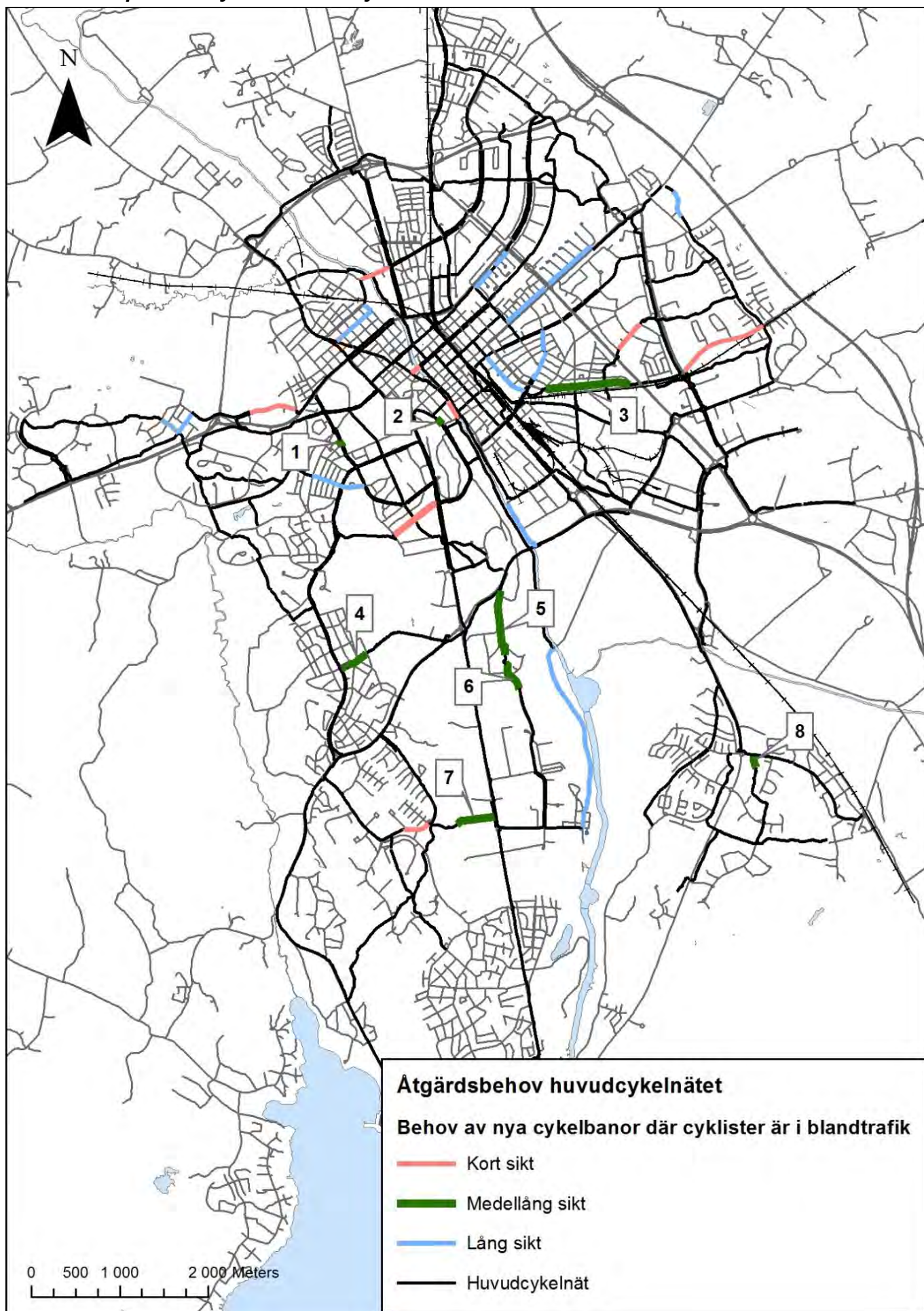
Tabell 2-7 Sträckor som behöver breddas

Nr i karta	Gata/plats
1	Gång- och cykelbana mellan Herrhagsvägen och Furudalsvägen
2	Gång- och cykelbana utmed Otto Myrbergs väg
3	Luthagesesplanaden mellan Otto Myrbergs väg och Kyrkogårdsgatan
4	Fyrisvallsgatan mellan Börjegatan och Vallongatan
5	Östra delen av Gamla Uppsalagatan mellan Vattholmavägen och Kantorsgatan
6	Gång- och cykelbana mellan Hammarbygatan och Bolandsgatan
7	Rapsgatan och Fyrislundsgatan
8	Rosendalsvägen mellan Vårdsätravägen och Storskogsvägen
9	Slädvägen (från Vårdsätravägen) och gång- och cykelbana till Gottsunda
10	Gång- och cykelbana mellan Valthornsvägen och Morkullevägen

Tabell 2-8 Kostnadskalkyl för breddning

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
Breddning	1 000 (kr/m)	11 270 meter	11 270 000
SUMMA			11 270 000

Behov av separerad cykelbana där cyklister är i blandtrafik



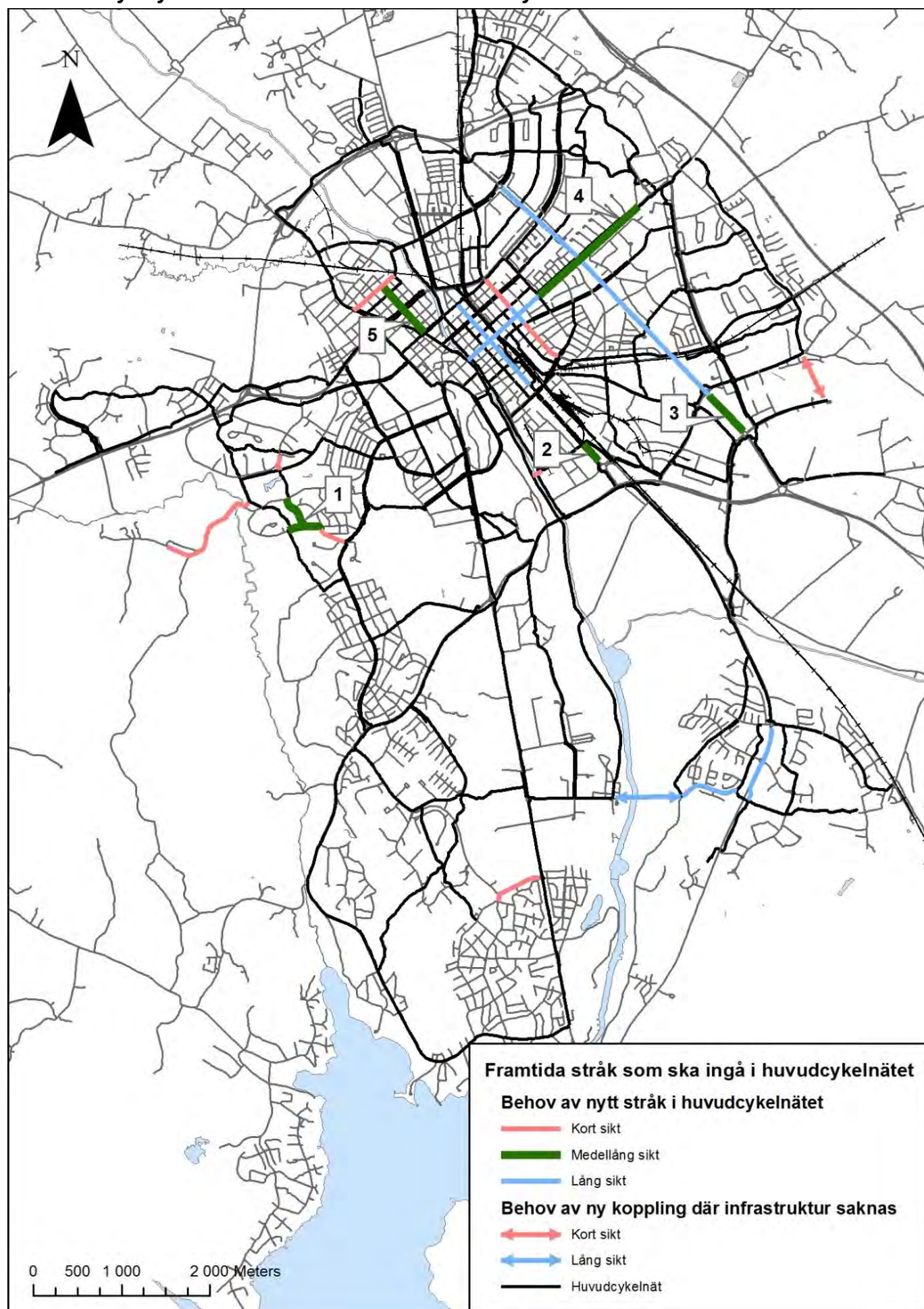
Tabell 2-9 Sträckor där nya cykelbanor behövs i och med blandtrafik

Nr i karta	Gata/plats
1	Västra delen av Krongatan mellan Slöjdgatan och Tegelgatan
2	Nedre Slottsgatan mellan Munkgatan och Slottsgränd
3	Fälhagsgatan mellan Hammarbygatan och Solrosgatan
4	Malma bergsväg mellan Norbyvägen och Storskogsvägen
5	Lägerhyddsvägen-Ulleråkersvägen mellan Kungsängsleden till Frey Svenssons väg
6	Eva Lagerwalls väg/Ulls väg mellan Henry Sälde's väg och Ekuddens förskola
7	Bäcklösavägen mellan Dag Hammarskjölds väg och gång- och cykelbana mot Slädvägen
8	Carl von Linnés väg mellan Skogsvägen och gång- och cykelväg söderut

Tabell 2-10 Kostnadskalkyl för nya cykelbanor

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
Ny cykelbana	2 000 (kr/m)	3 100 meter	6 200 000
SUMMA			6 200 000

Behov av nya cykelbanor för framtida stråk i huvudcykelnätet



Tabell 2-11 Sträckor där nya stråk ska anläggas och som ska ingå i huvudcykelnätet

Nr i karta	Gata/plats
1	Granitvägen mellan Skogsbergsvägen och öster om Porfyrvägen Stigbergsvägen mellan Granitvägen och Eriksbergsvägen
2	Kungsgatan mellan Stallängsgatan och Kungsängsesplanaden
3	Tycho Hedéns väg mellan Rapskatan och Stålgatan
4	Vaksalagatan mellan Gränbyvägen och Torkelsgatan
5	Sysslomannagatan mellan Skolgatan och Ringgatan

Tabell 2-12 Kostnadskalkyl för nya stråk i huvudcykelnätet

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
Nya stråk	2 000 (kr/m)	3 820 meter	7 640 000
SUMMA			7 640 000

Övriga åtgärder

Säkra skolvägar

Typ av åtgärd	Kostnad
Inventering och anläggning av cykelbanor på skolvägar	2 000 000 kr
Säkerställande att korsningar på skolvägar är hastighetssäkrade till 30 km/h	375 000 kr
Systematiskt arbete med säkra skolvägar	150 000 kr
Årlig kostnad	2 525 000 kr

Antagande att 5 korsningar åtgärdas och 1 km cykelbana anläggs per skola. 2000 kr/m cykelbana och 75 000 kr per upphöjd korsning.

Antagande om att en skola utreds och åtgärdas per år.

Informationsinsatser

Typ av åtgärd	Kostnad
Informationskampanjer för ökad användning av cykelhjälm, cykellysen, reflexer etc.	300 000 kr
Informationskampanjer för ökad reglefterlevnad	300 000 kr
Informationskampanjer för ökad och säkrare vintercykling	300 000 kr
Samarbete med Cykelfrämjandets Uppsalakrets	-
Årlig kostnad	900 000 kr

Kostnad för informationsinsatser beror på dess omfattning och ambitionsgrad, 300 000 kr ska ses som ett genomsnitt per kampanj.

Antagande om att en av varje informationskampanj genomförs per år.

Ett sammanhängande och gent cykelvägnät utan avbrott

Typ av åtgärd	Kostnad
Beräkning av genhetsknot för cykeltrafik när nya områden planeras	-
Beräkning av restidsknot för cykel/bil när nya områden planeras	-
Borttagande av kantstensparkering till förmån för cykelbanor, cykelfält och cykling i körbana	12 600 000 kr
Samordning av regionalt cykelnät och huvudcykelnät	-
Investering	4 200 000 kr

Totalt längd för gator där kantstensparkering ska tas bort är ca 16 km. Antagande att 6 km blir cykelbana, 6 km blir cykelfält och 4 km blandtrafik

Antagande om att 6 km görs om till ny cykelbana (2000 kr/meter) och att 6 km görs om till cykelfält (100 kr/meter) ger: $6000 \cdot 2000 + 6000 \cdot 100 = 12,6$ Mkr

Antagande om att en tredjedel av gatorna åtgärdas på kort sikt och resterande på medellång respektive lång sikt

Drift och underhåll²

Typ av åtgärd	Kostnad
Kontinuerlig inventering av målning och belägningsstandard i cykelvägnätet	100 000 - 200 000 kr per tillfälle
Åtgärdande av de sträckor/punkter som i inventeringen pekas ut som bristfälliga	50 kr/m målning 200 kr/kvm asfaltering
Årlig kostnad	1 160 000 kr

Antagande om genomsnittlig inventeringskostnad om 150 000 kr och att ca 20 000 meter behöver målas och 50 stycken punkter behöver ny beläggning.

² Inkluderar inte ordinarie drift och underhållsarbete som snöröjning, sandupptagning etc.

Kostnad, inklusive inventering: $150\,000 + 20\,000 \cdot 50 + 50 \cdot 200 = 1\,160\,000$ kr/år

Vägvisning

Typ av åtgärd	Kostnad
Driftkostnad för reseplanerare på internet och mobilapplikation	108 000 kr
Kontinuerlig inventering och åtgärdande av skyltningen i cykelvägnätet	145 000 kr
Framtagande av cykelkarta vartannat år	300 000 kr
Särskild vägvisning för prioriterade cykelstråk	563 000 kr
Investering	233 000 kr
Årlig kostnad	360 000 kr

Kostnad för cykelreseplanerare kommer från Astando AB som bl. a. sköter driften av Karlstads cykelreseplanerare (ca 9 000 kr/månad).

Antagande om kostnad för inventering om 100 000 kr och åtgärdande av 30 st vägvisningsskyltar å 1 500 kr ger en årlig kostnad om 100 000 kr och investeringskostnad på 45 000 kr.

Framtagande av cykelkarta ca 200 000 kr, plus 3000 kartor till en kostnad om 25 kr/karta för tryck och distribution ger en total kostnad på 300 000 kr vartannat år, dvs 150 000 kr i årlig kostnad.

Antagande om att det krävs 5 vägvisningsskyltar per kilometer längs de prioriterade stråken som totalt utgör cirka 75 km. En skylt kostar 1 500 kr. Ger en total investeringskostnad på 563 000 kr som fördelas jämnt på kort, medellån och lång sikt, dvs en investeringskostnad på 188 000 kr per tidshorisont.

Beteendepåverkan

Typ av åtgärd	Kostnad
Genomföra projekt med Hälso trampare/Hälsocyklister, såväl internt som externt	500 000 kr
Arbeta med tjänstebil/lånecyklar	300 000 kr
Förbättra möjligheten till cykelparkering och dusch på arbetsplatsen	200 000 kr
Genomföra "Tack för att du cyklar"-kampanj	300 000 kr
Genomföra "Vintercyklister"-kampanj	250 000 kr
Dela ut information till nyinflyttade	300 000 kr
Dela ut information till utbytesstudenter om cykling	100 000 kr
Genomföra kampanjer för ökat cyklande till butiker/affärer	100 000 kr
Fördjupa samarbetet med organisationer som arbetar för att främja cykling	-
Informera om cykelsatsningar i pressmeddelanden	-
Informera om cykelsatsningar på en egen Facebook-sida	-
Informera om cykelsatsningar på kommunhemsidan	-
Investering	400 000 kr
Årlig kostnad	1 650 000 kr

Hälso tramparprojekt kostar ca 2500 kr/deltagare, antagande om 100 deltagare ger en total kostnad om 250 000 kr, vilket ska genomföras både internt och externt en gång per år.

Antagande om ytterligare 30 st tjänstecyklar å 10 000 kr ger investeringskostnad om 300 000 kr.

Antagande om ytterligare cykelparkering för 100 personer. Kostnad per ställ, med plats för 5 cyklar, 5 000 kr ger en total investeringskostnad på 100 000 kr. Extra lokalhyra för dusch- och omklädningsrum beräknas till 100 000 kr/år.

Antagande om 3000 nyinflyttade per år och materialkostnad, inkl distribution, om 100 kr/person ger en årlig kostnad på 300 000 kr.

Uppföljning av cykeltrafik

Typ av åtgärd	Kostnad
Genomföra resvaneundersökning vart femte år	Görs redan inom kommunen
Cykelräkningar, utöka med 10 fler mätpunkter	30 000 kr
Före- och eftermätningar på prioriterade stråk genom enkät	40 000 kr
Före- och eftermätning av hastigheter på prioriterade stråk	25 000 kr
Restidskvoter	-
SCB-enkät	25 000 kr
Ansluta Uppsala till Cykelfrämjandets kommunvelometer	15 000 kr
Årlig kostnad	135 000 kr

Antagande om 3000 kr per tillkommande mätpunkt ger en extra årlig kostnad på 30 000 kr.

Antagande om att två personer delar ut enkäter i 6 timmar. Två mätningar görs vilket kräver ca 30 timmar. För- och efterarbete bedöms till 50 timmar. Kostnad per timme ca 500 kr ger en årlig kostnad på 40 000 kr.

Antagande om att hastighetsmätning inkluderar för- och efterarbete.

4 st tillkommande frågor i SCB:s medborgarenkät kostar 25 400 kr.

Kostnad för att ansluta sig till Cykelfrämjandets kommunvelometer är ca 15 000 kr per år.

Totalkostnad för åtgärder på medellång sikt

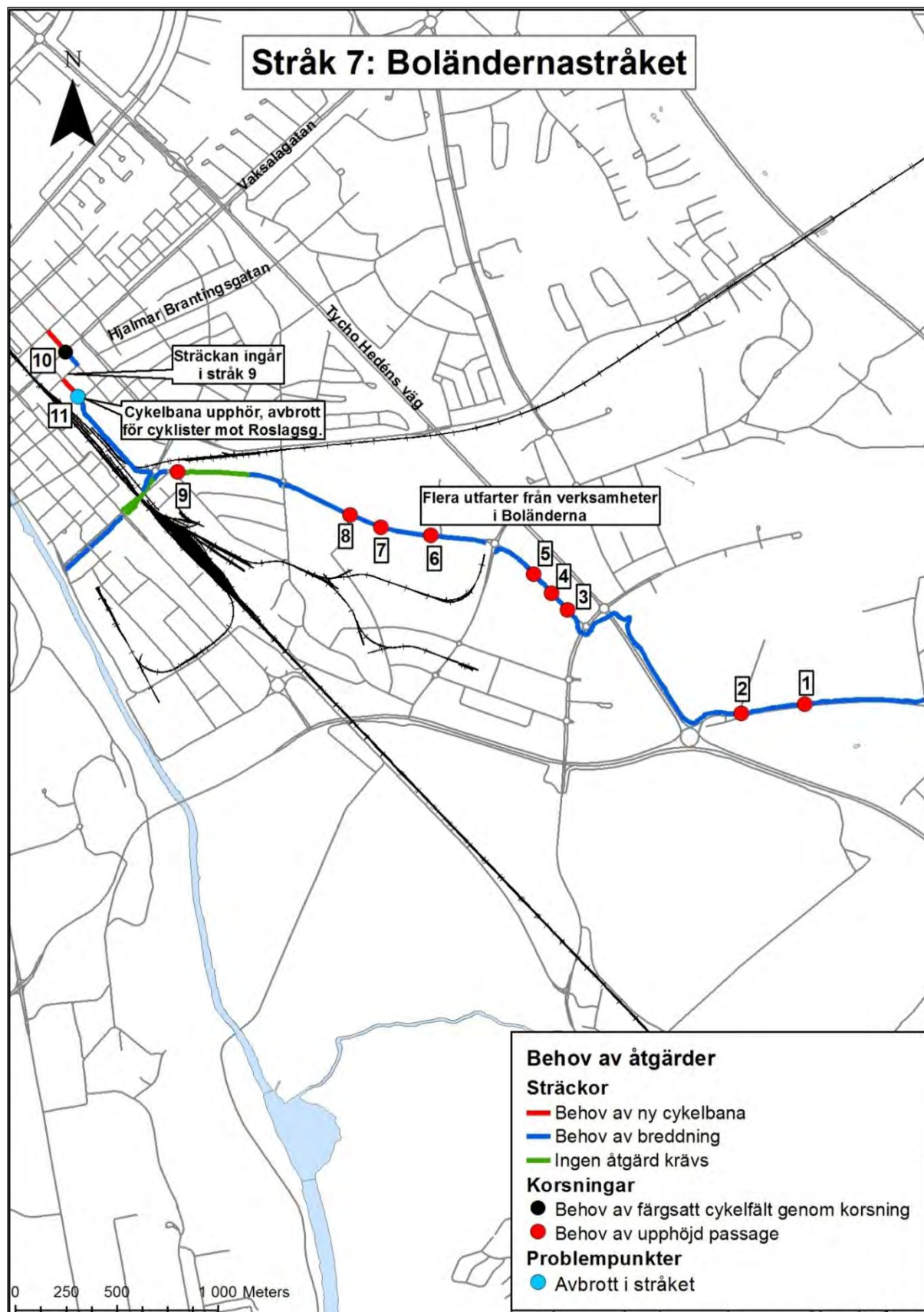
Typ av åtgärd	Prioriterade cykelstråk	Huvudcykelnät	Total kostnad
Stråk 4	X		6 000 000
Stråk 5	X		8 723 000
Stråk 6	X		6 193 000
Breddning av cykelbanor		X	11 270 000
Cykelbanor där cyklister är i blandtrafik		X	6 200 000
Nya framtida huvudcykelstråk		X	7 640 000
Summa fysiska åtgärder från inventering			46 000 000
Summa övriga åtgärder*			4 800 000
Totala investeringskostnader på medellång sikt			50 800 000
Årliga kostnader			6 700 000

* Övriga åtgärder baseras till stor del på antaganden och kostnaden beror på hur omfattande åtgärder som genomförs. Åtgärder och de antaganden som gjorts beskrivs på sid 44-46

3. Lång sikt

Prioriterade cykelstråk 7-11

Stråk 7 – Boländernastråket



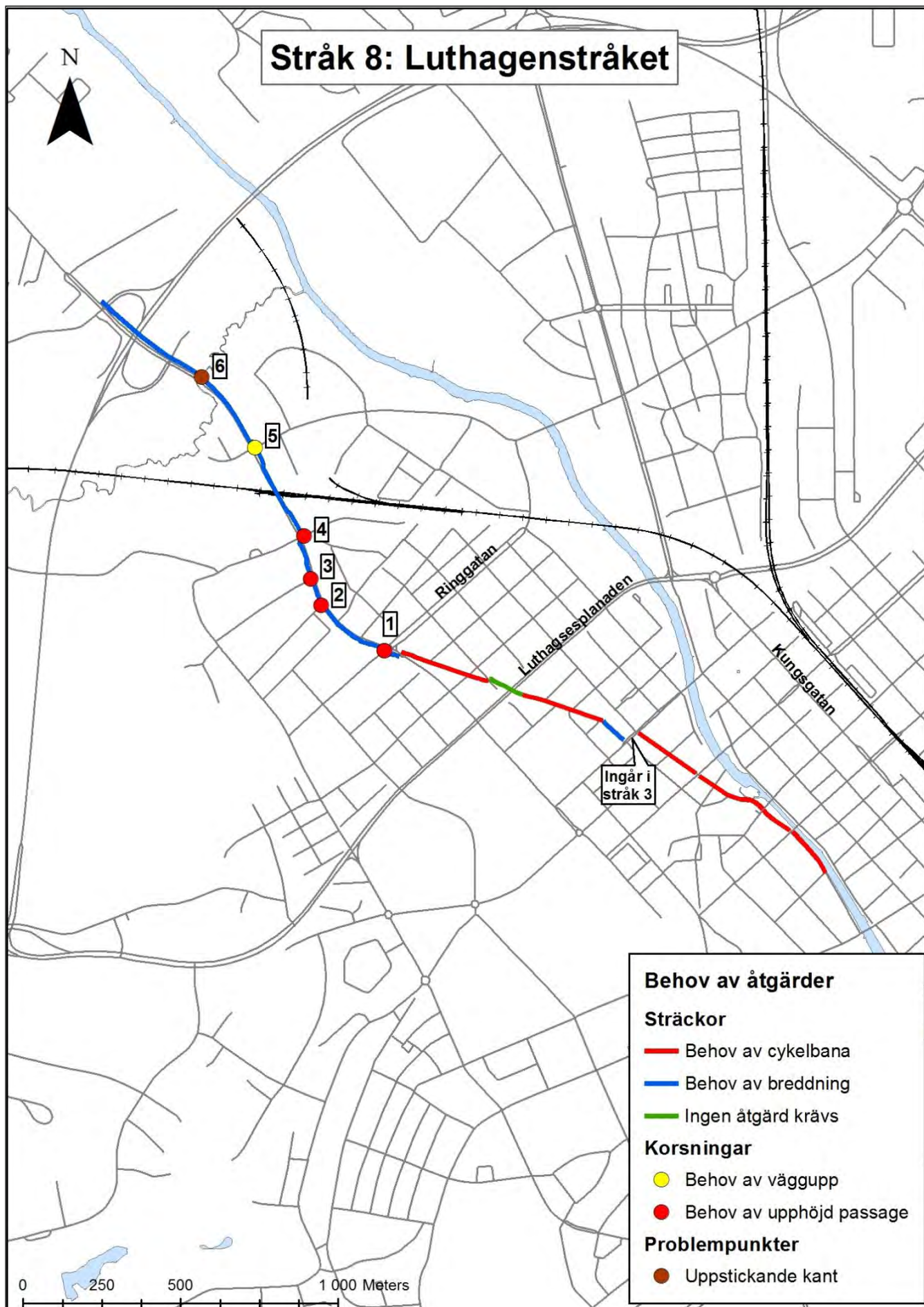
Tabell 3-1 De punktvisa åtgärdernas lokalisering

Typ av åtgärd	Nr i karta	Korsning/plats
Upphöjd korsning	1	Almungevägen/infart parkering till arbetsplatsområde vid Fyrislund
	2	Almungevägen/Virdings allé
	3	Bolandsgatan/infart parkering vid Biltema
	4	Bolandsgatan/infart parkering vid Plantagen
	5	Bolandsgatan/infart mot Jysk
	6	Bolandsgatan/infart Vattenfall
	7	Bolandsgatan/infart Vattenfall (västra)
	8	Bolandsgatan/Danmarksgatan
	9	Bolandsgatan/Säbygatan
Färgsatt cykelfält genom korsning	10	Salagatan/Vaksalagatan
Avbrott i stråk	11	Avbrott för cyklister som måste korsa Roslagsgatan

Tabell 3-2 Kostnadskalkyl för Boländernastråket

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
GC-belysning (se karta i kap. 4)	300 (kr/m)	4 380 meter	1 314 000
Ny cykelbana	2000 (kr/m)	250 meter	500 000
Breddning av cykelbana	1 000 (kr/m)	5 090 meter	5 090 000
Upphöjd passage	75 000 (kr/korsning)	9 korsningar	675 000
Färgsatt cykelfält	10 000 (kr/korsning)	1 korsning	10 000
SUMMA			7 589 000

Stråk 8 – Luthagenstråket



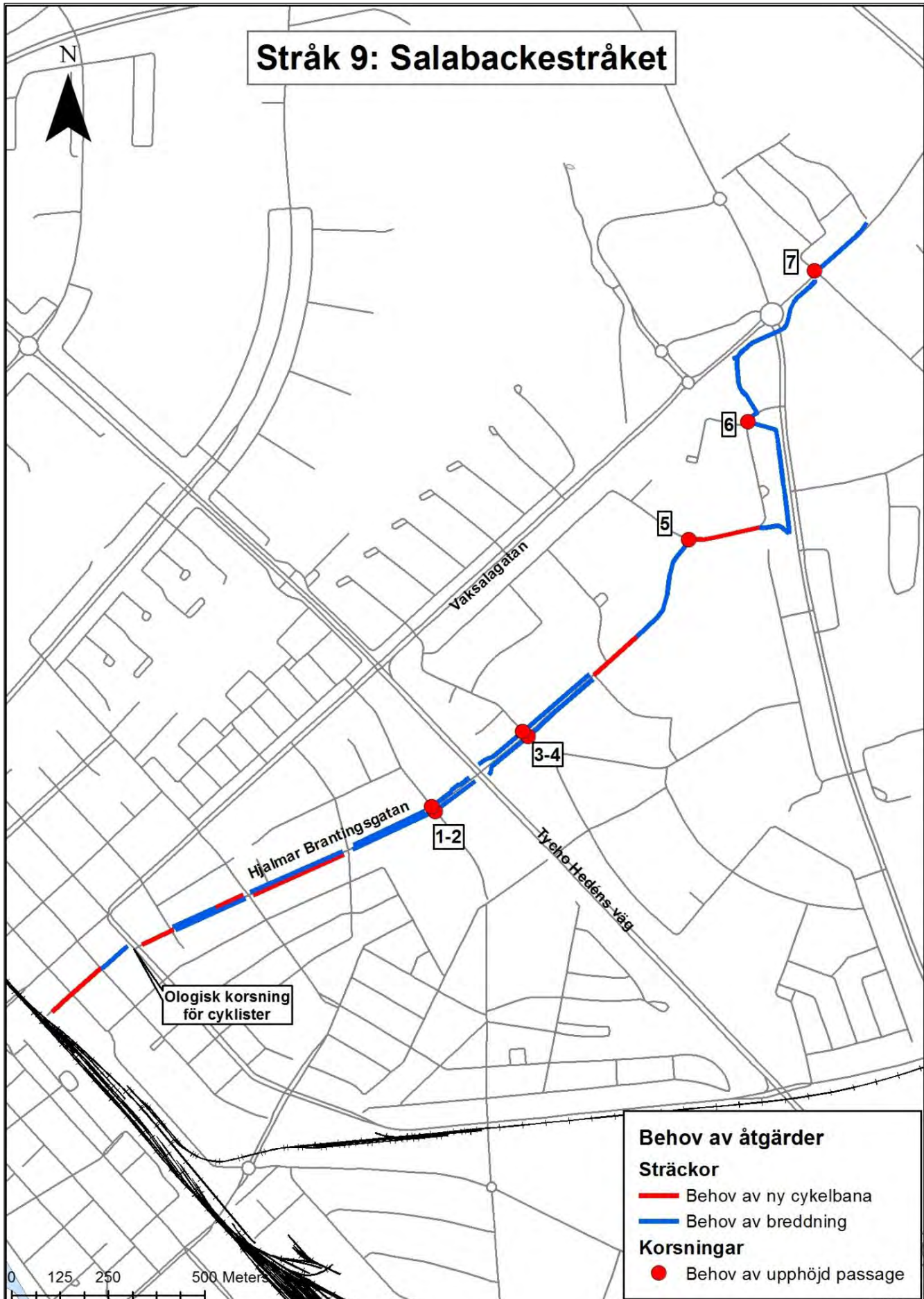
Tabell 3-3 De punktvisa åtgärdernas lokalisering

Typ av åtgärd	Nr i karta	Korsning/plats
Upphöjd korsning	1	Cirkulationsplats Börjegatan/Ringgatan
	2	Börjegatan/Stabby allé
	3	Börjegatan/Prästgårdsgatan
	4	Börjegatan/Hällbygatan
Väggupp	5	Börjegatan/Fyrisvallsgatan
Beläggningsåtgärd	6	Börjegatan: uppstickande kant på bron över vattendrag vid Librobäck

Tabell 3-4 Kostnadskalkyl Luthagenstråket

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
GC-belysning (se karta i kap. 4)	300 (kr/m)	2 520 meter	756 000
Ny cykelbana	2 000 (kr/m)	1 290 meter	2 580 000
Breddning av cykelbana	1 000 (kr/m)	1 620 meter	1 620 000
Upphöjd passage	75 000 (kr/korsning)	4 korsningar	300 000
Väggupp	20 000 (kr/korsning)	1 korsning	20 000
SUMMA			5 276 000

Stråk 9 – Salabackestråket



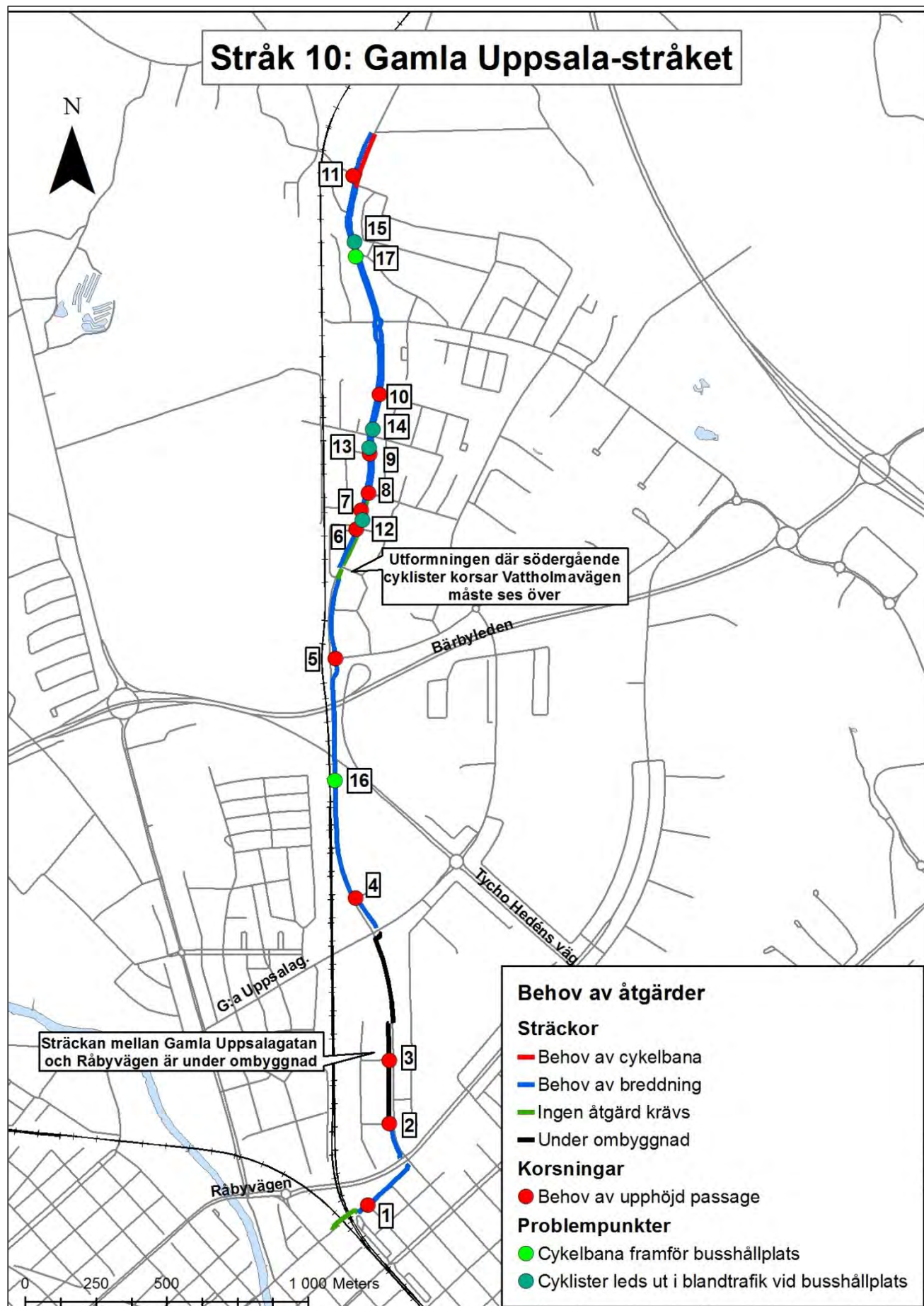
Tabell 3-5 De punktvisa åtgärdernas lokalisering

Typ av åtgärd	Nr i karta	Korsning/plats
Upphöjd korsning	1-2	Hjalmar Brantingsgatan/Björkgatan
	3-4	Hjalmar Brantingsgatan/Årstagatan
	5	GC-bana/Källparksvägen
	6	GC-bana/Johannesbäcksgatan
	7	Vaksalagatan/Smedjegatan (norrut)

Tabell 3-6 Kostnadskalkyl för Salabackestråket

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
GC-belysning (se karta i kap. 4)	300 (kr/m)	3 160 meter	948 000
Ny cykelbana	2 000 (kr/m)	940 meter	1 880 000
Breddning av cykelbana	1 000 (kr/m)	3 440 meter	3 440 000
Upphöjd passage	75 000 (kr/korsning)	7 korsningar	525 000
SUMMA			6 793 000

Stråk 10 – Gamla Uppsala-stråket



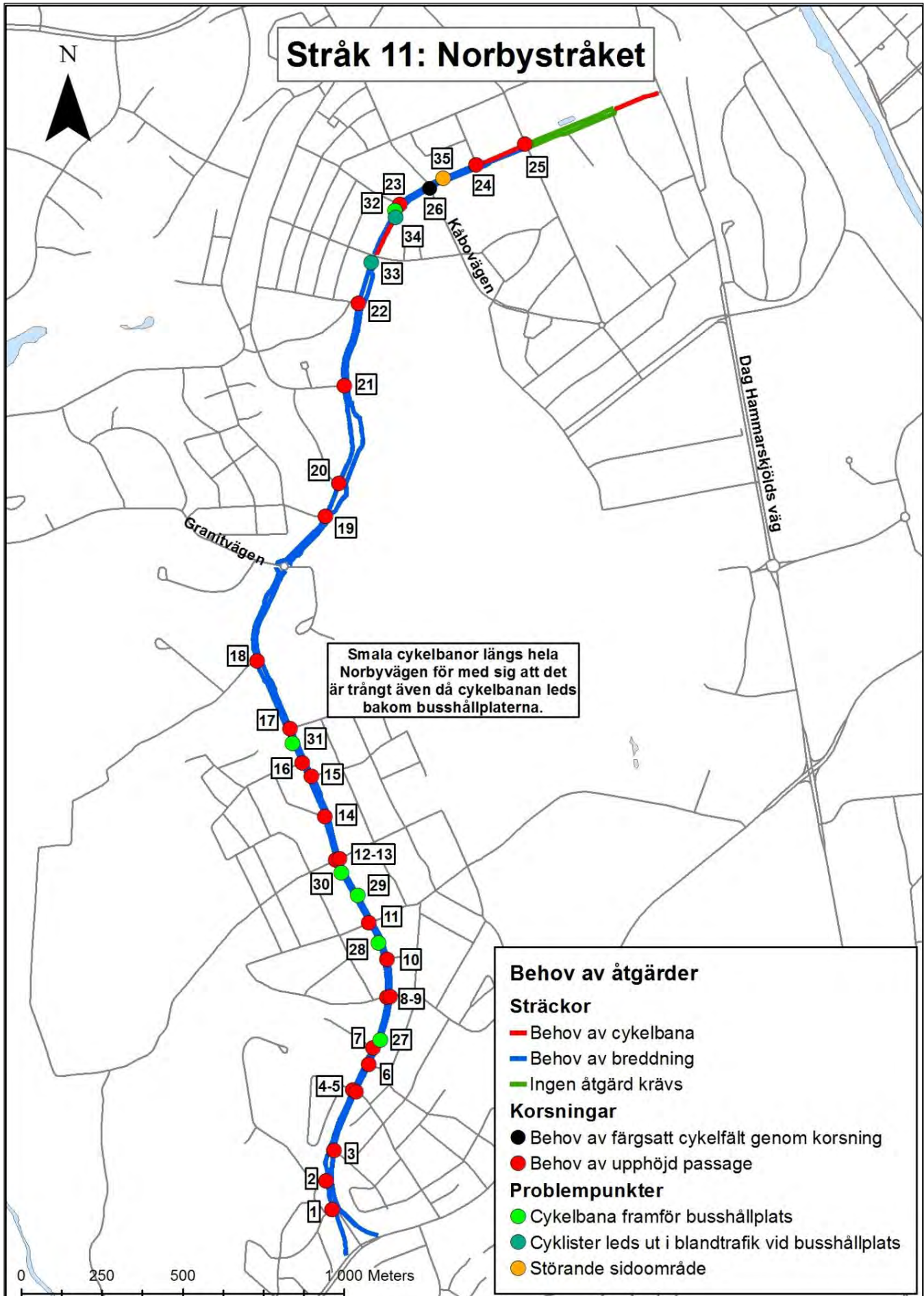
Tabell 3-7 De punktvisa åtgärdernas lokalisering

Typ av åtgärd	Nr i karta	Korsning/plats
Upphöjd korsning	1	GC-bana söder om Råbyvägen/Storgatan
	2	Vattholmavägen/Portalgatan
	3	Vattholmavägen/Kapellgatan
	4	Vattholmavägen/Sportfältsvägen
	5	Vattholmavägen/Runebergsgatan
	6	Vattholmavägen/Nybyplan (norra)
	7	Vattholmavägen/Fylkingsvägen
	8	Vattholmavägen/Orvars väg
	9	Vattholmavägen/Vidulvs väg
	10	Vattholmavägen/Ledungsvägen
	11	Vattholmavägen/Ärnäsvägen
I dagsläget cyklister i blandtrafik vid busshållplats	12	Uppsala Nyby gård
	13	Uppsala Bågspännarvägen (båda riktningar)
	14	Uppsala Bågspännarvägen (båda riktningar)
	15	Uppsala Regins väg (norrgående)
I dagsläget cykelbana framför busshållplats	16	Uppsala Lötén
	17	Uppsala Regins väg (södergående)

Tabell 3-8 Kostnadskalkyl för Gamla Uppsala-stråket

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
GC-belysning (se karta i kap. 4)	300 (kr/m)	5 180 meter	1 554 000
Ny cykelbana	2 000 (kr/m)	200 meter	400 000
Breddning av cykelbana	1 000 (kr/m)	4 360 meter	4 360 000
Upphöjd passage	75 000 (kr/korsning)	11 korsningar	825 000
Åtgärd av cykelbana vid busshållplats	2 000 (kr/m)	6 hållplatser - ca 90 meter	180 000
SUMMA			7 319 000

Stråk 11 – Norbystråket



Tabell 3-9 De punktvisa åtgärdernas lokalisering

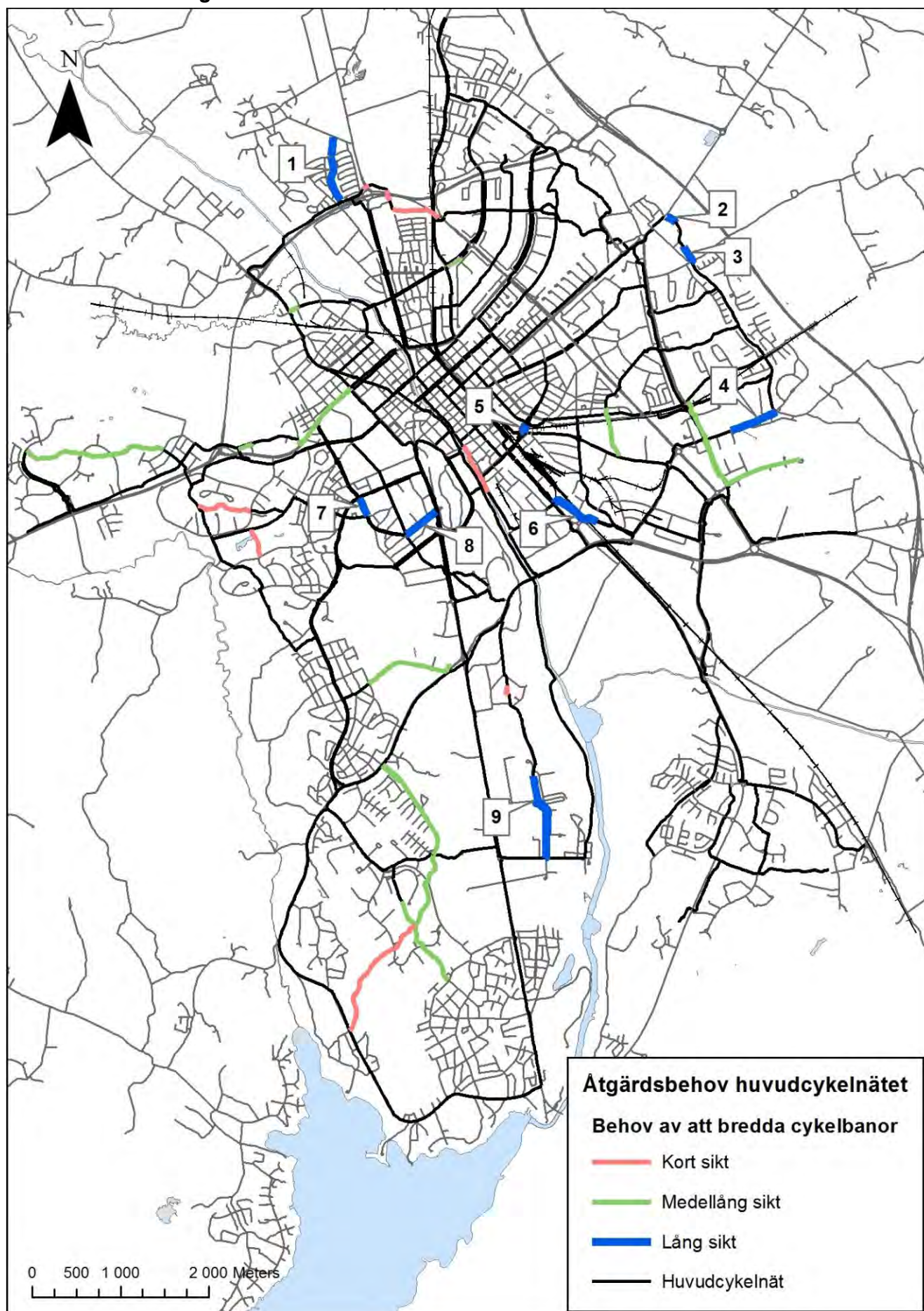
Typ av åtgärd	Nr i karta	Korsning/plats
Upphöjd korsning	1	Norbyvägen/Fingerlavsvägen
	2	Norbyvägen/Tryffelvägen
	3	Norbyvägen/Björklundavägen
	4-5	Norbyvägen/Slättervägen (2 st)
	6	Norbyvägen/Svamporgsvägen
	7	Norbyvägen/Kantarellvägen
	8-9	Norbyvägen/Tallbacksvägen (2 st)
	10	Norbyvägen/återvändsgränd mot Malma Stenväg
	11	Norbyvägen/Malma bergsväg
	12-13	Norbyvägen/Södra Parkvägen (2 st)
	14	Norbyvägen/Mellanvägen
	15	Norbyvägen/Norra Parkvägen
	16	Norbyvägen/Norra Parkvägen
	17	Norbyvägen/Skogsmyrsvägen
	18	Norbyvägen/Kvickstensvägen
	19	Norbyvägen/Skogsbergsvägen
	20	Norbyvägen/Lindsbergsgatan
	21	Norbyvägen/Karlsrogatan
	22	Norbyvägen/Birkagatan
	23	Norbyvägen/Hagundagatan
	24	Norbyvägen/Liljeborgsvägen
	25	Norbyvägen/Villavägen
Färgsatt cykelfält genom korsning	26	Norbyvägen/Kåbovägen (södra sidan)
I dagsläget cykelbana framför buss-hållplats	27	Norby Svamporget
	28	Malma Bergsväg
	29	Malma Bergsväg
	30	Norby Södra Parkvägen
	31	Norby Norra Parkvägen
	32	Bergaskolan
	33	Birkagatan
I dagsläget leds cyklister ut i bland- trafik vid busshållplats	34	Bergaskolan
	35	Norbyvägen, strax öster om Kåbovägen: träd på gc-banan

Tabell 3-10 Kostnadskalkyl för Norbystråket

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
GC-belysning (se karta i kap. 4)	300 (kr/m)	7 920 meter	2 376 000
Ny cykelbana	2 000 (kr/m)	440 meter	880 000
Breddning av cykelbana	1 000 (kr/m)	7 510 meter	7 510 000
Upphöjd passage	75 000 (kr/korsning)	25 korsningar	1 875 000
Åtgärd av cykelbana vid busshållplats	2 000 (kr/m)	11 hållplatser - ca 165 meter	330 000
SUMMA			12 971 000

Åtgärder i huvudcykelnätet

Behov av breddning



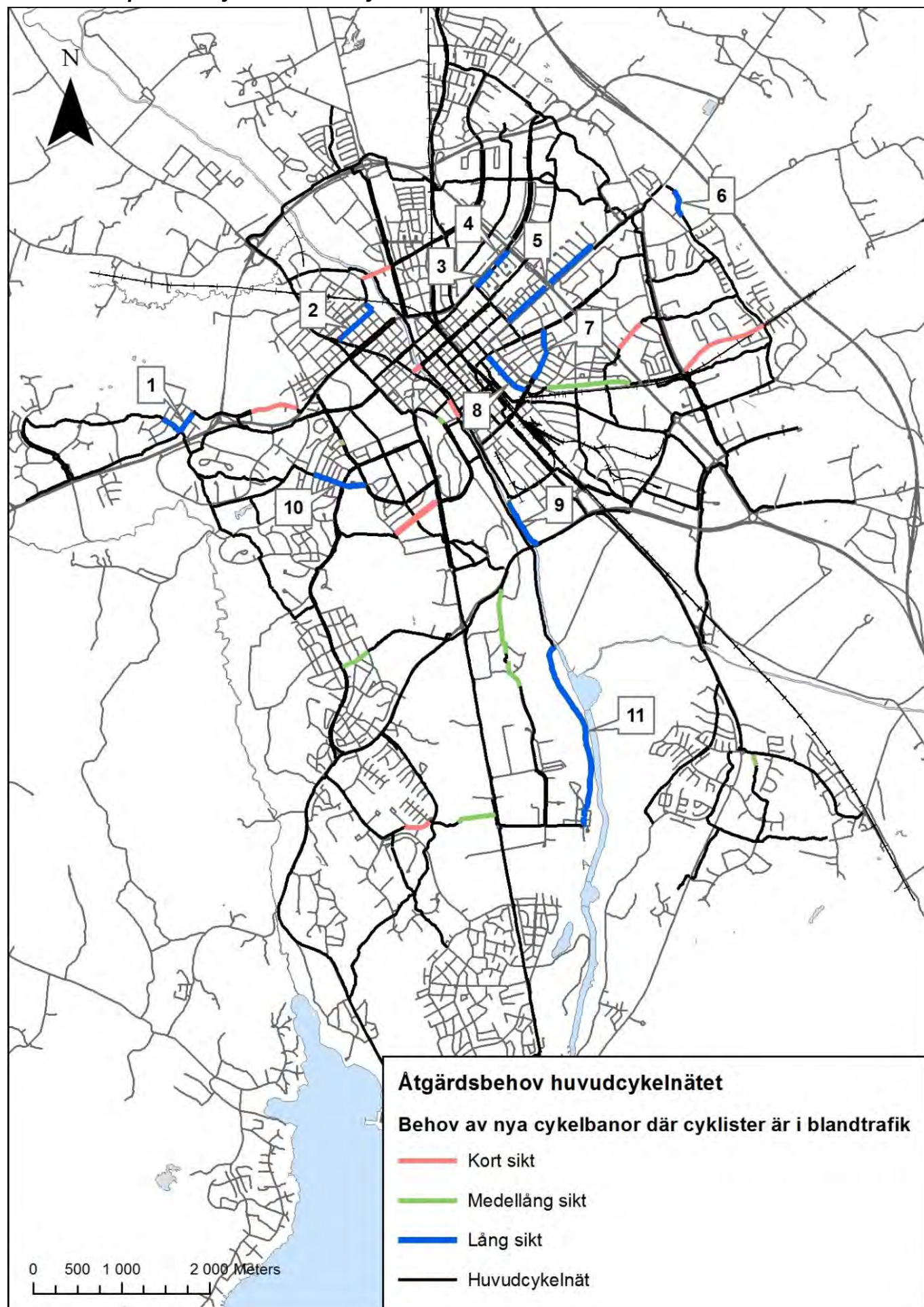
Tabell 3-11 Cykelbanor som behöver breddas

Nr i karta	Gata/plats
1	Gång- och cykelbana mellan Bärbyleden och Garnisonsvägen
2	Västra delen av gång- och cykelbana på Vaksala kyrkväg
3	Östra delen av gång- och cykelbana på Vaksala kyrkväg
4	Stålgatan mellan Lefflersgatan och Södra Slavstavägen
5	Mellan cirkulationsplats Strandbodgatan/Stationsgatan och Salagatan
6	Vimpelgatan mellan Kungsgatan och Kungsängsvägen Kungsängsvägen mellan Vimpelgatan mot Björkvägen
7	Kåbovägen mellan Norbyvägen och Arosvägen
8	Artillerigatan mellan Villavägen och Dag Hammarskjölds väg
9	Ulls väg mellan Ultunallén och Gålbovägen

Tabell 3-12 Kostnadskalkyl för breddning

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
Breddning	1 000 (kr/m)	4 740 meter	4 740 000
SUMMA			4 740 000

Behov av separerad cykelbana där cyklister är i blandtrafik



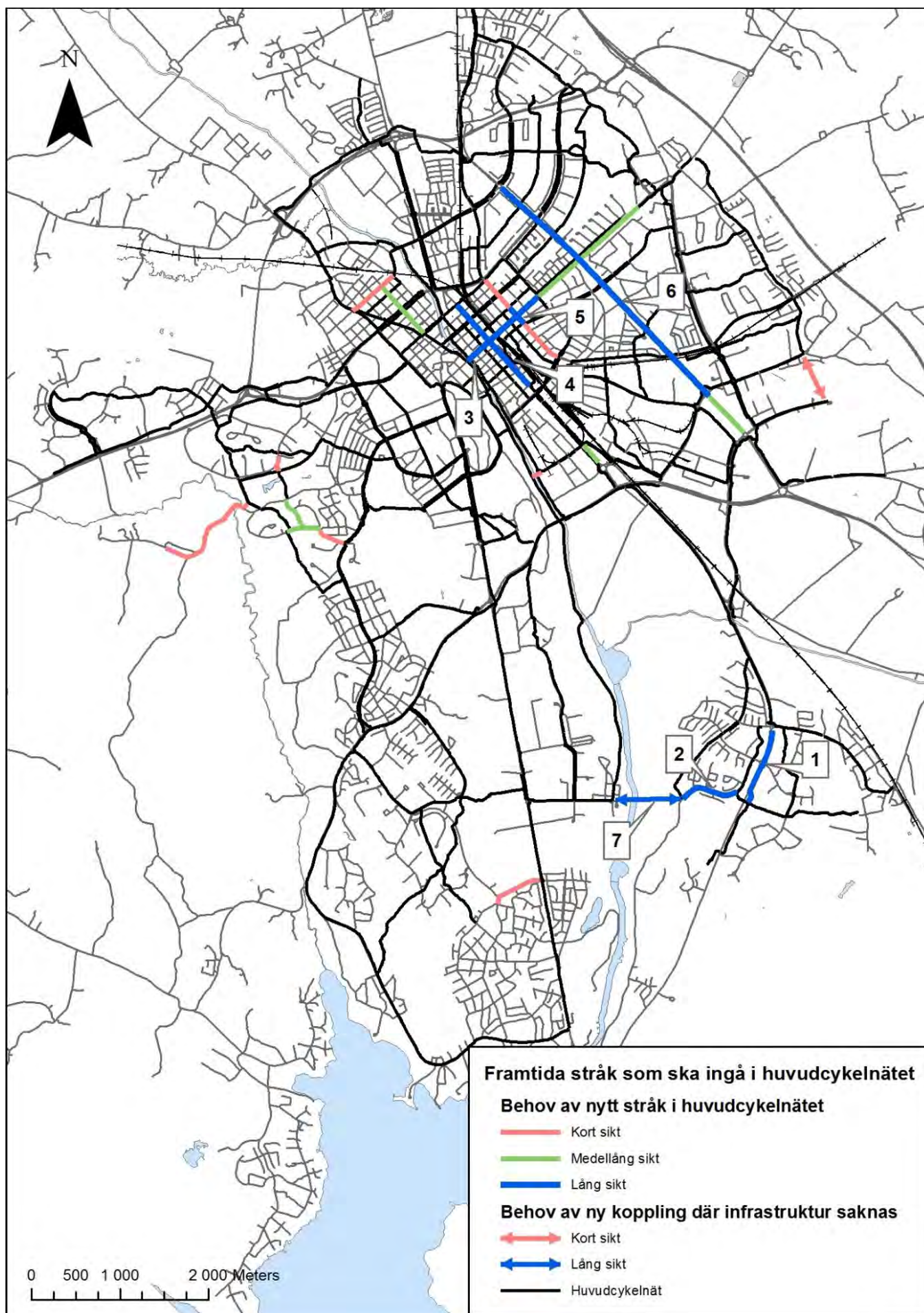
Tabell 3-13 Sträckor där nya cykelbanor behöver anläggas i och med blandtrafik

Nr i karta	Gata/plats
1	Berthågavägen mellan Furudalsvägen och Hedensbergsvägen Hedensbergsvägen mellan Berthågavägen och Berthåga byväg
2	Tegnérsgatan mellan Börjegatan och Götgatan Götgatan mellan Tegnérsgatan och Ringgatan
3	Thunmansgatan mellan Torkelsgatan och Bureusgatan
4	Thunmansgatan mellan Karlfeldtsgatan och Tycho Hedéns väg/Thunmansgatan
5	Gärdets/Gränby Bilgata mellan Torkelsgatan och Tövådersgatan
6	Vaksala kyrkväg – vägen mellan gång- och cykelbanorna
7	Liljegatan mellan S:t Göransgatan och Tömlundsgatan Österängsgatan mellan Ymergatan och Hjalmar Brantingsgatan
8	Salagatan mellan Strandbodkilen och Roslagsgatan
9	Stallängsgatan mellan Kungsängsleden och Kungsängsesplanaden
10	Arosgatan mellan Käbovägen och Karlsrogatan
11	Hampus von Posts väg mellan Ultunaallén och Vindbrovägen Västra Vindbrovägen mellan Hampus von Posts väg och avstängd bro över Fyrisån

Tabell 3-14 Kostnadskalkyl för nya cykelbanor

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
Ny cykelbana	2 000 (kr/m)	7 750 meter	15 500 000
SUMMA			15 500 000

Behov av nya cykelbanor för framtida stråk i huvudcykelnätet



Tabell 3-15 Sträckor där nya stråk ska anläggas och som ska ingå i huvudcykelnätet

Nr i karta	Gata/plats
1	Utmed väg 255 mellan Skogsvägen och i höjd med Hemslöjdsvägen
2	Hemslöjdsvägen mellan befintliga cykelbanor
3	Vaksalagatan mellan Västra Ågatan och Torkelsgatan
4	Kungsgatan mellan Skolgatan och Fjalars gränd
5	Väderkvarnsgatan mellan S:t Persgatan och Hjalmar Brantingsgatan
6	Tycho Hedéns väg mellan Gamla Uppsalagatan och Stålgatan
7	Ny koppling i form av gång- och cykelbro mellan Ultunaallén och Hemslöjdsvägen

Tabell 3-16 Kostnadskalkyl för nya cykelbanor

Typ av åtgärd	Kostnad per enhet	Antal enheter att åtgärda	Total kostnad
Nya stråk	2 000 (kr/m)	7 430 meter	14 860 000
Ny koppling	Svårt att uppskatta kostnad		-
SUMMA			14 860 000

Övriga åtgärder

Säkra skolvägar

Typ av åtgärd	Kostnad
Inventering och anläggning av cykelbanor på skolvägar	2 000 000 kr
Säkerställande att korsningar på skolvägar är hastighetssäkrade till 30 km/h	375 000 kr
Systematiskt arbete med säkra skolvägar	150 000 kr
Årlig kostnad	2 525 000 kr

Antagande att 5 korsningar åtgärdas och 1 km cykelbana anläggs per skola. 2000 kr/m cykelbana och 75 000 kr per upphöjd korsning.

Antagande om att en skola utreds och åtgärdas per år.

Informationsinsatser

Typ av åtgärd	Kostnad
Informationskampanjer för ökad användning av cykelhjälm, cykellysen, reflexer etc.	300 000 kr
Informationskampanjer för ökad reglefterlevnad	300 000 kr
Informationskampanjer för ökad och säkrare vintercykling	300 000 kr
Samarbete med Cykelfrämjandets Uppsalakrets	-
Årlig kostnad	900 000 kr

Kostnad för informationsinsatser beror på dess omfattning och ambitionsgrad, 300 000 kr ska ses som ett genomsnitt per kampanj.

Antagande om att en av varje informationskampanj genomförs per år.

Ett sammanhängande och gent cykelvägnät utan avbrott

Typ av åtgärd	Kostnad
Beräkning av genhetsknot för cykeltrafik när nya områden planeras	-
Beräkning av restidsknot för cykel/bil när nya områden planeras	-
Borttagande av kantstensparkering till förmån för cykelbanor, cykelfält och cykling i körbana	12 600 000 kr
Samordning av regionalt cykelnät och huvudcykelnät	-
Investering	4 200 000 kr

Totalt längd för gator där kantstensparkering ska tas bort är ca 16 km. Antagande att 6 km blir cykelbana, 6 km blir cykelfält och 4 km blandtrafik

Antagande om att 6 km görs om till ny cykelbana (2000 kr/meter) och att 6 km görs om till cykelfält (100 kr/meter) ger: $6000 \cdot 2000 + 6000 \cdot 100 = 12,6$ Mkr

Antagande om att en tredjedel av gatorna åtgärdas på kort sikt och resterande på medellång respektive lång sikt

Drift och underhåll³

Typ av åtgärd	Kostnad
Kontinuerlig inventering av målning och belägningsstandard i cykelvägnätet	100 000 - 200 000 kr per tillfälle
Åtgärdande av de sträckor/punkter som i inventeringen pekas ut som bristfälliga	50 kr/m målning 200 kr/kvm asfaltering
Årlig kostnad	1 160 000 kr

Antagande om genomsnittlig inventeringskostnad om 150 000 kr och att ca 20 000 meter behöver målas och 50 stycken punkter behöver ny beläggning. Kostnad, inklusive inventering: $150\,000 + 20\,000 \cdot 50 + 50 \cdot 200 = 1\,160\,000$ kr/år

³ Inkluderar inte ordinarie drift och underhållsarbete som snöröjning, sandupptagning etc.

Vinterväghållning

Typ av åtgärd	Kostnad
Striktare startkriterier och insatstider för vinterväghållning	10 000 000 kr
Årlig kostnad*	10 000 000 kr

* 10 Mkr avser kostnadsökning från dagens nivå

Vägvisning

Typ av åtgärd	Kostnad
Driftkostnad för reseplanerare på internet och mobilapplikation	108 000 kr
Kontinuerlig inventering och åtgärdande av skyltningen i cykelvägnätet	145 000 kr
Framtagande av cykelkarta vartannat år	300 000 kr
Särskild vägvisning för prioriterade cykelstråk	563 000 kr
Investering	233 000 kr
Årlig kostnad	360 000 kr

Kostnad för cykelreseplanerare kommer från Astando AB som bl. a. sköter driften av Karlstads cykelreseplanerare (ca 9 000 kr/månad).

Antagande om kostnad för inventering om 100 000 kr och åtgärdande av 30 st vägvisningsskyltar á 1 500 kr ger en årlig kostnad om 100 000 kr och investeringskostnad på 45 000 kr.

Framtagande av cykelkarta ca 200 000 kr, plus 3000 kartor till en kostnad om 25 kr/karta för tryck och distribution ger en totalkostnad på 300 000 kr vartannat år, dvs 150 000 kr i årlig kostnad.

Antagande om att det krävs 5 vägvisningsskyltar per kilometer längs de prioriterade stråken som totalt utgör cirka 75 km. En skylt kostar 1 500 kr. Ger en total investeringskostnad på 563 000 kr som fördelas jämnt på kort, medellång och lång sikt, dvs en investeringskostnad på 188 000 kr per tidshorisont.

Beteendepåverkan

Typ av åtgärd	Kostnad
Genomföra projekt med Hålsotrampare/Hålsocyklister, såväl internt som externt	500 000 kr
Arbeta med tjänstebil/lånecyklar och resepolicy	500 000 kr
Förbättra möjligheten till cykelparkering och dusch på arbetsplatsen	200 000 kr
Genomföra "Tack för att du cyklar"-kampanj	300 000 kr
Genomföra "Vintercyklister"-kampanj	250 000 kr
Dela ut information till nyinflyttade	300 000 kr
Dela ut information till utbytesstudenter om cykling	100 000 kr
Genomföra kampanjer för ökat cyklande till butiker/affärer	100 000 kr
Fördjupa samarbetet med organisationer som arbetar för att främja cykling	-
Informera om cykelsatsningar i pressmeddelanden	-
Informera om cykelsatsningar på en egen Facebook-sida	-
Informera om cykelsatsningar på kommunhemsidan	-
Investering	600 000 kr
Årlig kostnad	1 650 000 kr

Hålsotramparprojekt kostar ca 2 500 kr/deltagare, antagande om 100 deltagare ger en totalkostnad om 250 000 kr, vilket ska genomföras både internt och externt en gång per år.

Antagande om ytterligare 30 st tjänstecyklar á 10 000 kr ger investeringskostnad om 300 000 kr. Antagande att resepolicyn behöver revideras till en kostnad om 200 000 kr.

Antagande om ytterligare cykelparkering för 100 personer. Kostnad per ställ, med plats för 5 cyklar, 5 000 kr ger en total investeringskostnad på 100 000 kr. Extra lokalhyra för dusch- och omklädningsrum beräknas till 100 000 kr/år.

Antagande om 3000 nyinflyttade per år och materialkostnad, inkl distribution, om 100 kr/person ger en årlig kostnad på 300 000 kr.

Uppföljning av cykeltrafik

Typ av åtgärd	Kostnad
Genomföra resvaneundersökning vart femte år	Görs redan inom kommunen
Cykelräkningar, utöka med 10 fler mätpunkter	30 000 kr
Före- och eftermätningar på prioriterade stråk genom enkät	40 000 kr
Före- och eftermätning av hastigheter på prioriterade stråk	25 000 kr
Restidskvoter	-
SCB-enkät	25 000 kr
Ansluta Uppsala till Cykelfrämjandets kommunvelometer	15 000 kr
Årlig kostnad	135 000 kr

Antagande om 3000 kr per tillkommande mätpunkt ger en extra årlig kostnad på 30 000 kr.

Antagande om att två personer delar ut enkäter i 6 timmar. Två mätningar görs vilket kräver ca 30 timmar. För- och efterarbete bedöms till 50 timmar. Kostnad per timme ca 500 kr ger en årlig kostnad på 40 000 kr.

Antagande om att hastighetsmätning inkluderar för- och efterarbete.

4 st tillkommande frågor i SCB:s medborgarenkät kostar 25 400 kr.

Kostnad för att ansluta sig till Cykelfrämjandets kommunvelometer är ca 15 000 kr per år.

Totalkostnad för åtgärder på lång sikt

Typ av åtgärd	Prioriterade cykelstråk	Huvudcykelnät	Total kostnad
Stråk 7	X		7 589 000
Stråk 8	X		5 276 000
Stråk 9	X		6 793 000
Stråk 10	X		7 319 000
Stråk 11	X		12 971 000
Breddning av cykelbanor		X	4 740 000
Cykelbanor där cyklister är i blandtrafik		X	15 500 000
Nya framtida huvudcykelstråk		X	14 860 000
Summa fysiska åtgärder från inventering			75 000 000
Summa övriga åtgärder*			5 000 000
Totala investeringskostnader på lång sikt			80 000 000
Årliga kostnader			16 700 000

* Övriga åtgärder baseras till stor del på antaganden och kostnaden beror på hur omfattande åtgärder som genomförs. Åtgärder och de antaganden som gjorts beskrivs på sid 63-65

4. Behov av särskild GC-belysning utmed de prioriterade cykelstråken

