



Region Uppsala



Regional cykelstrategi för Uppsala län



Innehållsförteckning

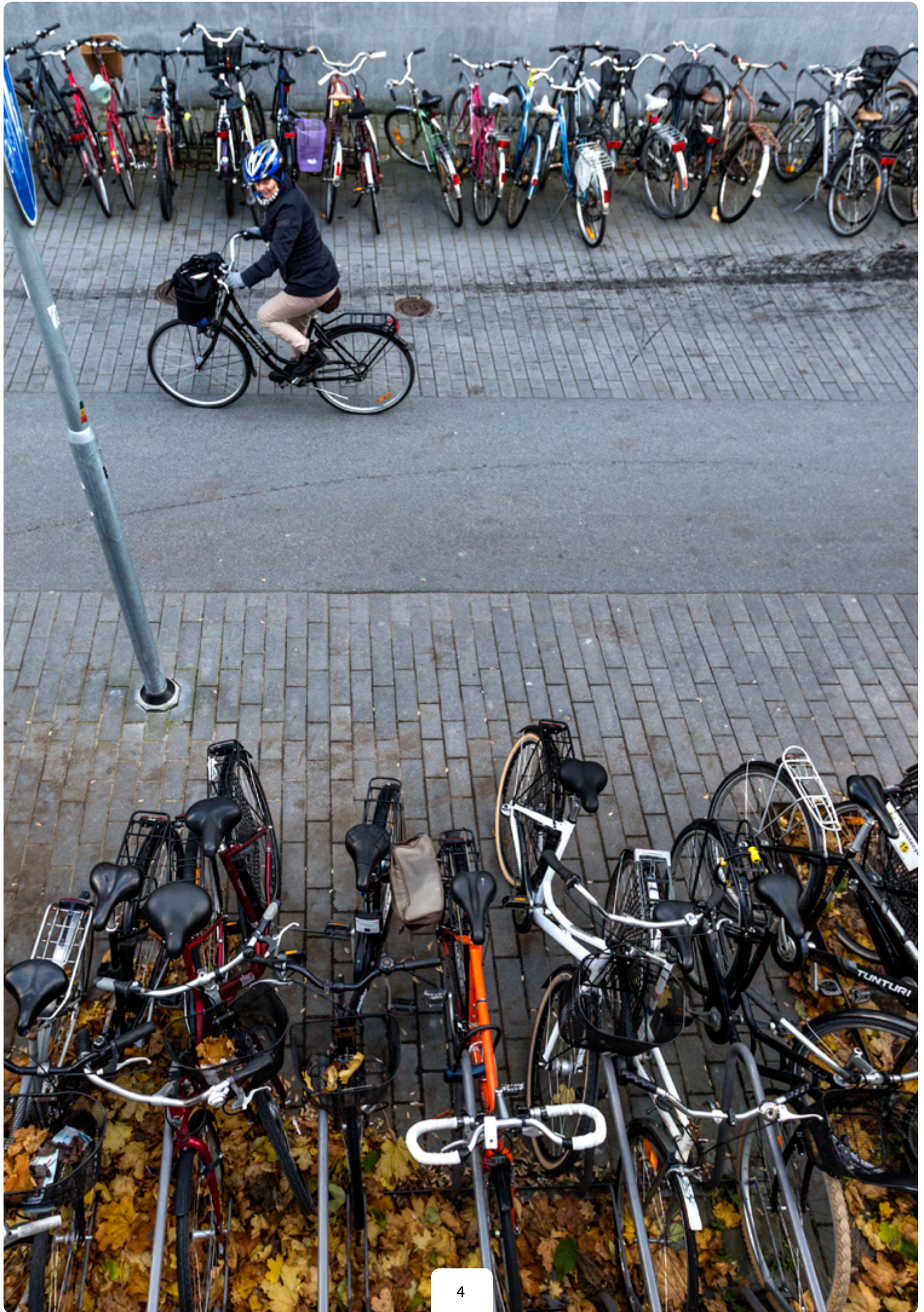
Innehållsförteckning	2
Förord	5
Bakgrund	7
Syfte och avgränsning	8
Ett ökat cyklande	9
Förutsättningar i Uppsala län	10
Cykelstrategins koppling till regional utvecklingsstrategi för Uppsala län	12
Framtidsbild	14
Målstruktur	16
Mål	17
Strategier	17
Insatsområden, indikatorer och aktörer	18
Genomförande	25
Samverkan för ökad cykling	27
Prioriteringsprinciper	28
Revidering	30
Källförteckning	31



Dokumenttitel: Regional cykelstrategi för Uppsala län
 Organisation: Region Uppsala
 Datum för fastställande: 19 december 2017

Region Uppsala
 Telefon: 018-611 00 00
 Hemsida: www.region uppsala.se/cykel
 E-post: region.uppsala@region uppsala.se
 Besöksadress: Storgatan 27, 753 31 Uppsala





Förord

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

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

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

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

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

Jenny Lundström (mp)
Ordförande
Regionala utvecklingsnämnden





Bakgrund

Cykeln spelar en viktig roll i skapandet av ett hållbart transportsystem. Det är ett fordon som varken bidrar till ökade utsläpp eller buller. När många länsinvånare väljer att cykla istället för att köra bil avlastar det väginfrastrukturen, frigör mark i tätorter och förbättrar framkomligheten både för bussar och för kvarvarande bilister. Det är också bra för folkhälsan. Cykeln innebär också en stor frihet. Cykel som transportmedel är tillgänglig för i stort sett alla oavsett ålder, inkomst, bakgrund, utbildning eller kön. De platser som formas för att prioritera cyklister och gående blir ofta barnvänligare.

För att öka cyklingen i länet ställs troligen högre krav på en funktionellt utformad och väl utbyggd cykelinfrastruktur. För att få fler att välja cykeln som transportmedel krävs att gamla föreställningar utmanas och att nya idéer prövas. Det krävs att man sätter sig in i målgruppens vardag för att förstå utmaningarna som hindrar utvecklingen. En cykelvänlig och cykelbar infrastruktur är en grundförutsättning. Därutöver är det mycket mer som ska fungera för att underlätta cyklistens vardag, oavsett om syftet är arbets- och studiependling eller för rekreation och turism. En ökad cykelandel kommer exempelvis innebära en större efterfrågan på service, nya lösningar i cykelinfrastrukturen och andra kringtjänster kopplat till cykel. Detta kommer tydliggöra behovet av att bland annat stödja näringslivet för att utveckla nya tjänster, nya produkter och innovationer för cykeltrafiken. Region Uppsala ställer sig positiva till att medverka till att få fram nya innovationer inom mobilitetsfrågor, något som stöds av den regionala utvecklingsstrategin.

Cyklingen förändras även över tid. Den snabba utvecklingen av nya typer av cyklar i form av bland annat lastcyklar och elcyklar kommer till viss del att förändra hur cykelresor görs i framtiden. Resorna kommer att kunna bli längre och en rad olika transportuppgifter att kunna utföras med cykel.

Främst används cykeln för att ta sig fram lokalt på sin ort, men ofta utgör den även en viktig del i en längre resekedja, där cykeln börjar och/eller avslutar en längre resa. Det är av stor vikt att det är lätt, säkert och tryggt att cykla till och från kollektivtrafiken, vilket ökar kollektivtrafikens tillgänglighet och möjliggör för att det kollektiva resandet kan öka.

Den *Regionala cykelstrategin för Uppsala län* synliggör vilka strategiska satsningar och insatser som krävs för att stärka Uppsala län som cykelregion – en region med utpräglad cykelkultur där cykeln är det naturliga färdmedlet för såväl korta som medellånga resor och där det känns naturligt att kombinera cykelresan med både kollektivtrafik och bil. Cykelstrategin kopplar an till uttalade målsättningar som finns i den regionala utvecklingsstrategin för Uppsala län som syftar till förbättrade möjligheter att välja kollektivtrafik, gång och cykel samt att transportsystemet ska bidra till bättre folkhälsa och klimat.

Syfte och avgränsning

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

Strategin är en av grunderna för samverkan och samordning inom den regionala infrastrukturplaneringen. Strategin ska vara till vägledning och stöd för länets kommuner och deras cykelplanering. Strategin är även underlag till Regionala kollektivtrafikförvaltningen UL och Trafikverket Region Öst för deras planering.

Cykelstrategin gäller för gång- och cykelväg längs med det regionala statliga vägnätet, dvs. statliga gång- och cykelvägar i Uppsala län. När det gäller gång- och cykelvägar längs det kommunala vägnätet kan kommunerna söka statlig medfinansiering via länstransportplanen. Den regionala cykelstrategin fokuserar på vardagsresor, men behandlar även rekreations- och turismcykling som är av betydelse för besöksnäringen.



MÅL

År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2016, från 13 procent till 23 procent

10%

MÅL

38%

År 2030 ska andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik ha fördubblats jämfört med 2016, från 19 procent till 38 procent

MÅL

År 2030 ska antalet omkomna och allvarigt skadade cyklister ha halverats jämfört med 2017, från 8 till 4.

Ett ökat cyklande

Uppsala län och våra invånare har mycket att vinna på att investera i insatser för en ökad och säker cykling. Men ett ökat cyklande ställer även nya krav på bland annat samhällsplanering och infrastruktur.

Bättre folkhälsa

Fysisk aktivitet är en av de största friskfaktorerna, alltså sådant som får människor att må bra, och är ett effektivt sätt att kraftigt minska risken för en rad folksjukdomar. Genom att på ett mer tydligt sätt främja aktiv transport, såsom gång och cykling, i samhälls- och infrastrukturplanering förbättras folkhälsan. De negativa effekterna består av en ökad risk för cykelolyckor och ökad exponering för luftföroreningar.

Attraktivare miljöer för alla

De områden som formas för att prioritera cyklister och gående blir ofta tillgängligare, mindre bullriga och får en bättre luftkvalitet. För barn och unga ger cykel och gång möjlighet att kunna ta sig fram själv eller med förälder till

skola, vänner och fritidsaktiviteter. Cykeln tar dessutom betydligt mindre plats än en bil. Om bilen används mindre i länets tätorter frigör det plats som bättre utnyttjas till lokalt näringsliv, attraktiva utemiljöer för rekreation, spontanidrott, mötesplatser och lek. Ett Uppsala län som i större utsträckning planeras för att främja cykel som färdmedel blir på så vis ett län där den geografiska närheten till service kan öka och där fler goda livsmiljöer växer fram. Samtidigt är det en utmaning att utforma säkra miljöer där gångtrafikanter och cyklister ofta förväntas dela på utrymmet.

Cykling för rekreation och turism – näringslivsutveckling

Satsning på cykelturism, där nya och gamla leder sammanflätas till en fungerande infrastruktur, möjliggör utveckling av det lokala näringslivet i form av att nya upplevelsetjänster och service kan etableras och befintliga verksamheter kan få en ny kundgrupp.

Förutsättningar i Uppsala län

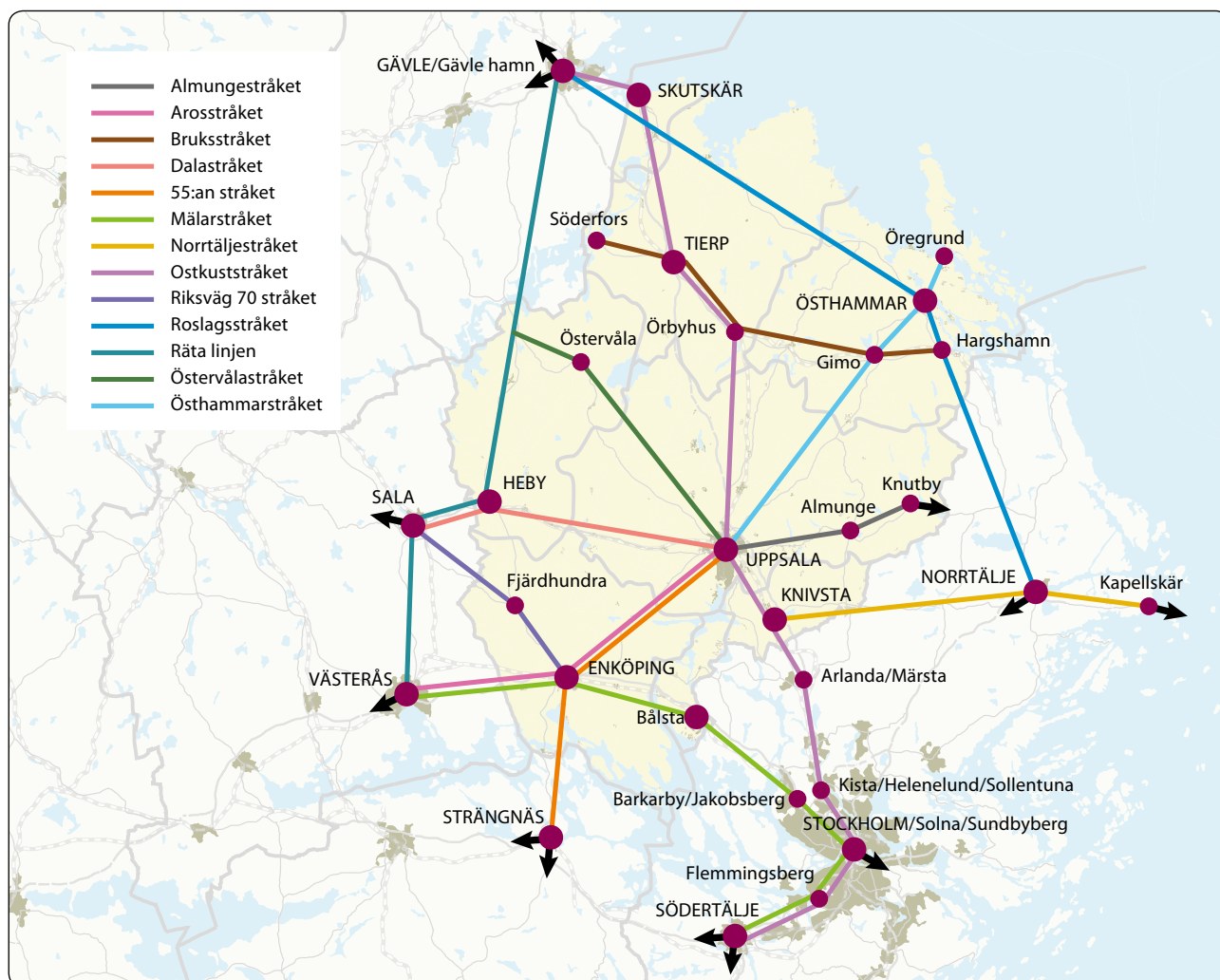
Uppsala län består av en stor och ett antal mindre kommunhuvudorter: Uppsala stad och Enköping, Bålsta, Knivsta, Heby, Tierp, Östhammar och Skutskär. Avstånden mellan orterna är oftast så långa att potentialen för vardagsresor på cykel mellan dem i nuläget är begränsad. Den pågående teknikutvecklingen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

Länet har en stor befolkning på en relativt liten koncentrerad yta och orterna är i hög grad lokaliserade i länets söd-

ra del. Kartan nedan illustrerar hur länets regionala vägnät och orter kan ses som stråk. Det är utifrån dessa stråk Region Uppsala prioriterar infrastrukturplaneringen.

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

Hösten 2012 genomfördes en regional inventering av behovet av cykelvägar¹. Utgångspunkten var att binda ihop



Figur 1: Stråk i Uppsala län och till angränsande län.



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

så gott som samtliga länets tätorter. I dialog med kommunerna valdes ytterligare några sträckor ut. Sammanlagt 106 sträckor med en total längd om knappt 900 kilometer inventerades. Syftet med behovsinventeringen var att utifrån olika faktorer sammanställa ett prioriteringsunderlag för tänkbara cykelvägar i hela länet utmed det statliga vägnätet. Med hjälp av prioriteringsunderlaget kunde objektens nytta jämföras med andra inom både den egna kommunen och mellan olika kommuner. Inventeringen utgjorde ett underlag inför länstransportplan för 2014–2025. Kartan nedan visar de befintliga och planerade gång- och cykelvägar i Uppsala län. De två planerade gång- och cykelvägarna ska vara färdiga 2019.

De befintliga gång- och cykelvägarna som kartan visar är gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet och informationen är hämtad från Nationella vägdata-basen (NVDB). De planerade gång- och cykelvägarna är beslutade av Region Uppsala att genomföras via länstransportplanen 2014–2025. Det pågår även ett arbete med att sammanställa kommunernas önskade gång- och cykelvägar och felande länkar i gång- och cykelvägnätet i länet. Ansatsen med denna cykelstrategi är att först ta fram mål och strategier för var regionala gång- och cykelvägar ska anläggas. Nästa steg blir utifrån åtgärdsvalsstudier² och prioriteringsprinciper anlägga gång- och cykelvägar.

1 Länstransportplanen för Uppsala län 2014–2025, del 2

2 <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Atgardsva/2017-10-08>



Cykelstrategins koppling till regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

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

Målsättningar i den regionala utvecklingsstrategin för Uppsala län (RUS)³ är att förbättra möjligheterna att välja kollektivtrafik, gång och cykel samt att transportsystemet

ska bidra till bättre folkhälsa och minskad klimatpåverkan. Det finns tre mål i RUS som vägleder cykelstrategin och de presenteras i figuren nedan. Ett av insatsområdena i RUS är att främja resor på cykel genom att erbjuda en utbyggd infrastruktur för cykel. För att nå dit ska cykelvägarna vara säkra och koppla samman tätorter med omlandet. Hela-resan-perspektivet är centralt och därför är det viktigt att skapa goda förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

³ Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län, 2017-04-10

Vision för regional utvecklingsstrategi för Uppsala län:
Ett gott liv i en nyskapande kunskapsregion med internationell lyskraft

Den "lånsiktiga" visionen konkretiseras i tre strategiska utvecklingsområden:

EN VÄXANDE REGION fokuserar på utveckling av det geografiska området Uppsala län och förhållandet till omkringliggande län.

EN NYSKAPANDE REGION tar fasta på betydelsen av ett livskraftigt näringsliv samt förmågan till förnyelse och värdeskapande i företag och organisationer i global konkurrens.

EN REGION FÖR ALLA lyfter fram länets invånare och det goda livet

Mål i regionala utvecklingsstrategin som berör regionala cykelstrategin:

- Planera för 5 000 bostäder per år till år 2023 för att bygga ikapp behoven och därefter minst 2 100 nya bostäder per år för att möta befolkningstillväxten.
- De samlade utsläppen av växthusgaser, i absoluta tal, ska ha minskat med minst 40 procent till år 2020 jämfört med år 1990. Till 2040 ska utsläppen vara minst 75 procent lägre än 1990 i enlighet med miljömålberedningens slutförslag.
- Antalet resor i kollektivtrafiken ska fördubblas till år 2020 och kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ska fördubblas till år 2030.
- Regioninvånarna ska ha landets högsta självskattande hälsa, med minskade skillnader mellan grupper och individer.
- Bidra till att utsläppen av växthusgaser minskar med 40 procent till år 2020 jämfört med år 1990. Till 2040 ska utsläppen vara minst 80 procent lägre än år 1990 i enlighet med miljömålberedningens slutförslag. Fram till år 2030 ska utsläppen för inrikes transporter vara minst 70 procent lägre jämfört med 2010 års nivå.

Regionala cykelstrategin för Uppsala län

Länsplan för regional transportinfrastruktur Uppsala län
Cykelfrågor integreras i planen

Figur 3: Cykelstrategi ur ett regionalt utvecklingsperspektiv.

Framtidsbild

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

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

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

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

Cykeln är ett förstahandsval för de flesta av våra korta och medellånga resor till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Vi använder gärna cykeln för inköp och många av oss cyklar även för rekreation och motion. I Uppsala län finns cykelleder för turism och rekreation.



Målstruktur

Målstrukturen för cykelstrategin är uppdelade i fyra olika nivåer; mål, strategier, insatsområde och indikatorer⁴.



Figur 4: Processbild över mål, strategier och insatsområde.

Mål

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

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län har tre mål:

1. År 2030 ska andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik ha fördubblats jämfört med 2016, från 19 procent till 38 procent
2. År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2016, från 13 procent till 23 procent
3. År 2030 ska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ha halverats jämfört med 2017⁴, från 8 till 4.

Det första målet utgår från hela-resan-perspektivet eftersom det är centralt för att skapa goda förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Andelen kombinationsresor är 19 procent år 2016 och den andelen ska fördubblas till 2030, till 38 procent. Målet kommer att mätas och följas upp via Kollektivtrafiksbarometern⁵. Inom detta mål är det viktigt att insatserna ligger i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet⁶.

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

Det tredje målet är att halvera antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister i länet fram till 2030. Målet är att halvera antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister från 8 år 2016 till 4 år 2030. Målet kommer att mätas och följas upp via Transportstyrelsens system för registrering av trafikolyckor med personsador i vägtrafiken, Strada⁷. Region Uppsala långsiktiga mål är att nå riksdagens nollvision för vägsäkerhetsarbetet om att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken⁸.

Strategier

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

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

1. Bytet mellan olika transportmedel i resan upplevs snabb och effektiv ur ett hela-resan-perspektiv
2. Underlätta kommunal, mellankommunal, regional och nationell cykelplanering
3. Bättre, fler och säkrare cykelresor

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

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

6 Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län, 2017-04-07

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

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

Insatsområden, indikatorer och aktörer

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

Förbättra cykelparkeringar kring prioriterade bytespunkter

För att öka attraktiviteten för cykling bör cykelparkeringarna placeras i så nära anslutning som möjligt till den buss eller det tåg som resan ska kombineras med. Det är även betydelsefullt hur cykelparkeringarna är utformade. Därför ska det finnas säkra, funktionella och attraktiva cykelparkeringar vid kollektivtrafikens prioriterade bytespunkter. Behovet av parkering varierar beroende på resenär, cykeltyp och hur lång tid cykeln ska stå parkerad. Oavsett bytespunkt behöver cykelparkeringarna vara rätt dimensionerade, ha en god underhållsstandard och vara trygga. Såväl sällancyklister som vanecyklister uttrycker en påtaglig oro för att cykeln ska bli stulen eller vandaliserad. Säkra cykelparkeringar är därmed en avgörande faktor för att det ska upplevas attraktivt och tryggt att cykla. Vid cykelvårdstationer finns det möjlighet ta hand om sin cykel. Det finns möjlighet att spola av cykeln med vatten, blåsa rent med tryckluft, mecka och pumpa däcken. Det finns även ett behov av att placera ut publika pumpar där medborgare kan pumpa till exempel cyklar, barnvagnar, rullatorer och rullstolar. Inom detta insatsområde är det viktigt att insatserna ligger i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik⁹.

Indikator

Cykelparkering

- Antal cykelparkeringar med och utan tak
- Antal cykelparkeringar för lastcyklar
- Antal cykelparkeringar med och utan belysning
- Antal cykelgarage, antal parkeringar i cykelgarage och laddmöjligheter i cykelgarage

Service för cyklister

- Antal publika pumpar
- Antal cykelvårdstationer

Aktörer

Region Uppsala, länets kommuner, väghållare, markägare/fastighetsägare och Trafikverket Region Öst

Utöka kollektivtrafikens upptagningsområde genom satsningar på cykelinfrastruktur och service

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

Att tillhandahålla låncyklar är en viktig pusselbit för att kunna resa hela vägen med delade resurser från start till mål, och därmed bidra till att öka det kollektiva resandet. Systemen för att tillhandahålla låncyklar har utvecklats snabbt, och låncykeltrenden växer lavinartat runtom i världen. Den tekniska utvecklingen har gått från smarta system till smarta cyklar, med mobila lösningar och större flexibilitet för användaren.

Den vanligaste formen för låncykelsystem är så kallade fasta system där man låser fast sin cykel i ett fysiskt ställ, men det finns även lösningar med flytande cykelpooler där cykeln är oberoende av en station. Användandet för låncyklar är vanligtvis begränsat till några timmar eller max ett dygn. Region Uppsala vill främja arbetet med få ett låncykelsystem i Uppsala län.

Indikator

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

Aktörer

Region Uppsala, kommuner, markägare/fastighetsägare och Trafikverket Region Öst

⁹ Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län, 2017-04-07

¹⁰ Nationella cykelstrategin, 2017-05-02



Förbättra möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafik

För att främja ett ökat cyklande i länet är det av stor vikt att underlätta och stimulera kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Kombinationen kollektivtrafik och cykel tillgängliggör länets besöksmål på ett nytt sätt vilket främjar länets besöksnäring. Att kombinera cykel och kollektivtrafik är ett sätt att förkorta restiden och komma fort fram till sin destination. Vid vissa tillfällen är det viktigt att kunna ta med sig en fullstor cykel på kollektivtrafiken för inte minst cykelturismen och rekreationscyklingen då det är angeläget att besökaren kan ta cykeln med sig till och från cykellederna. För pendlaren som inte äger en hopfällbar cykel kan det också vara attraktivt att ta med sin fullstora cykel ombord på kollektivtrafiken. Störst potential för att kunna utöka möjligheten att ta med fler fullstora cyklar finns på tågen.

Att cykeln inte fritt får tas med på kollektivtrafiken har flera orsaker. Bland annat gör utformningen av tågen och vissa stationer samt den platsbrist som uppkommer, att det är svårt att erbjuda mer plats åt cykeln med nuvarande förutsättningar.

I stadsbusstrafiken samt under rusningstrafik är det av utrymmesskäl inte lämpligt att medföra cykel. Utanför rusningstrafik är det dock viktigt att underlätta för kombinationsresor på regionbussar och Upptågen, t.ex. genom ändamålsenlig utformning av tåg och stationer.

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

Cykelturism innebär inte bara cykelresor längs med de svenska cykellederna. En stor del av turismen omfattar även möjligheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Många cyklister vill se olika delar av landet och att cykla till alla destinationer håller sällan. Därför är det viktigt att de sträckor som inte sker med cykel kan ske med kollektivtrafik. Som turist och framförallt utländsk turist, kan det vara svårt att planera sin cykelsemester utifrån den svenska kollektivtrafiken. Kombinationen kollektivtrafik och cykel tillgängliggör länets besöksmål på ett nytt sätt vilket i sin tur medför att besöksmål vilket ger möjlighet för utveckling av nya tjänster inom besöksnäringen.

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

¹¹ Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län, 2017-04-07

¹² <http://www.nvdb.se/>, 2017-05-02

Indikator

- Antalet sålda cykelbiljetter i kollektivtrafiken

Aktörer

Region Uppsala

Stärk trafikslaget cykelns roll i samhällsplaneringen

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

Indikator

- Antalet antagna styrdokument där trafikslaget cykel finns prioriterat i planeringen.
- Antal antagna översiktsplaner, fördjupande översiktsplaner och detaljplaner som har cykelprioritering

Aktörer

Region Uppsala, kommuner, Länsstyrelsen Uppsala län, Trafikverket Region Öst, företagsföreningar och företag

Säkerställ god tillgänglighet till data om prioriterade stråk för cykel och kombinationsresor

Kännedomen om cykeltrafiken är generellt sett låg i jämförelse med motoriserade fordon. Inrapporteringen av gång- och cykelvägar i Nationella vägdatabase (NVDB)¹² är inte fullständig och inrapporteringen om var det är lämpligt att cykla i blandtrafik med motorfordon bristfällig. Inte heller är gång- och cykelvägarnas standard alltid känd. Bristfälliga data gör att det är svårt att erbjuda bra cykelkartor i reseplanerare, vilket i sin tur riskerar att försämra upplevelsen av att cykla i Uppsala län. Utan bra data är det svårt att veta exakt var insatser bör göras för att förbättra trafikmiljön för cyklister och vilka platser som har lägre prioritet avseende förbättrad trafikmiljö. Viktigt är därför att säkerställa tillgång till kvalitetssäkrad data om cykelinfrastrukturen.

För att i en åtgärdsvalsstudie kunna prioritera mellan insatser för cykel, bil och kollektivtrafik på ett jämbördigt sätt måste det finnas lika bra information om cykeltrafiken som det gör för övrig trafik.

Indikator

- Antal cykelmätningar utförda i länet
- Antal mätpunkter i länet som tillhandahåller kvalitetssäkrad data

Aktörer

Region Uppsala, länets kommuner och Trafikverket
Region Öst

Investera i statliga regionala gång- och cykelvägar

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

På sikt kommer investeringar i cykelvägar genomföras mellan orter i de prioriterade cykelstråken för att stärka ar-

bets- och studiependling. Det är dock inte möjligt att bygga ny gång- och cykelväg längs alla sträckor i det regionala cykelvägnätet på kort sikt. Istället blir cykelvänliga stråk en viktig eftersträvan. Med cykelvänliga stråk menas cykelstråk med hög grad av cykelbarhet, utan att nödvändigtvis vara en fullgod gång- och cykelväg. Cykelbarhet är ett mått på både den enskilda cyklistens upplevda känsla av trygghet och om den generella vägmiljön främjar eller hindrar människor från att ta cykeln.

Indikator

- Antal km planerade gång- och cykelvägar
- Antal km utbyggda gång- och cykelvägar i förhållande till bilvägar
- Antal km kommunala utbyggda gång- och cykelvägar
- Antal cykelvänliga stråk
- Antal km cykelvänligt stråk

Aktörer

Region Uppsala, berörda kommuner och Trafikverket
Region Öst



Tydliggör trafikslaget cykeln i länstransportplanen för ökad jämlikhet mellan trafikslag

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

Indikator

- Fördelning av ekonomiska medel i länsplanen mellan trafikslag

Aktörer

Region Uppsala och Trafikverket Region Öst

Stärka cykling för rekreation och turism

Prioriteringen för att stärka cykling för rekreation och turism bör främst bestå i att höja standard och förbättra trafiksäkerhet på sträckor där det finns brister. Befintliga och nya turistcykelleder bör även byggas ihop. På vissa platser i länet finns det behov av att åtgärda så kallade "felande länkar" för att binda samman tätorter med besöks- och rekreativsmål. De felande länkarna gäller korta sträckor, upp till ett par kilometer, där en ny cykelväg avsevärt skulle förbättra de fysiska förutsättningarna för ett stort antal cyklister. Eventuellt kan kommunal medfinansiering vara aktuellt även för gång- och cykelvägar som främst har ett rekreativ- och turismsyfte. För att optimera cykelturismens potential som en näringslivs- och tillväxtfråga är samverkan extra viktig.

I flera delar av Uppsala län är cykelturismen på fram-marsch som näring. Det finns en potential att utveckla cykelturismen. Ur ett näringspolitiskt och lokalt perspektiv innebär cykelturism en möjlighet för lokala företag att utveckla tjänster och upplevelser för besökare. En cykelled möjliggör även för invånare att ta sig till målpunkter och besöksmål. Region Uppsala vill förbättra förutsättningarna för rekreativcykling och cykelturism i Uppsala län.

Indikator

- Antalet åtgärder som gynnar cykling för rekreation och turism

Aktörer

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

Åtgärda trafik- och säkerhetsproblem och genomföra informationsinsatser för att öka trafiksäkerheten

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

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. 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. Region Uppsala vill tillsammans med länets kommuner initiera ett mer systematiskt arbete med säkra skolvägar. Arbetet ska involvera kommunens grundskolor och bedrivs kontinuerligt. Såväl den fysiska miljön kring skolorna som information och beteendepåverkan gentemot föräldrar och elever ska ingå.

Indikator

- Antalet åtgärder som ökar trafiksäkerheten för cyklister
- Antalet åtgärder som bidrar till säkra skolvägar för barn och unga

Aktörer

Kommuner, Trafikverket Region Öst och Region Uppsala

Informationsinsatser som främjar beteendeförändring

En utmaning för att nå målet om ökat cyklande är att få människor att ändra resvanor genom att förändra attityder och därmed beteenden samt välja mer energieffektivt sätt att mötas på. Det är en stor utmaning och tillsammans behöver vi på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Det är av stor vikt att påverka resan eller transporten redan innan den börjar. Region Uppsala tycker att det viktigt att arbeta med steg 1 och steg 2-åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip¹³ och det ska därför vara första steg i arbetet med bristerna i länets transportsystem.

13 <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Fyrstegsprincipen/> 2017-10-19

Informationsinsatser för ökad trafiksäkerhet

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

För att uppnå en ökad hjälmanvändning krävs det riktade informationskampanjer. Sådana kampanjer kan med fördel kombineras med kampanjer för ökad regelefterlevnad och ökad användning av reflexer och cykellysen. Region Uppsala ska tillsammans med länets kommuner 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. 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 cyklingens betydelse för hållbar utveckling.

Indikator

- Antal genomförda informationsinsatser
- Antal informationsinsatser för ökad hjälmanvändning, användning av reflexer och cykellysen samt regelefterlevnad

Aktörer

Region Uppsala, länets kommuner och Trafikverket Region Öst

Verka för innovations- och utvecklingsprojekt inom cykling

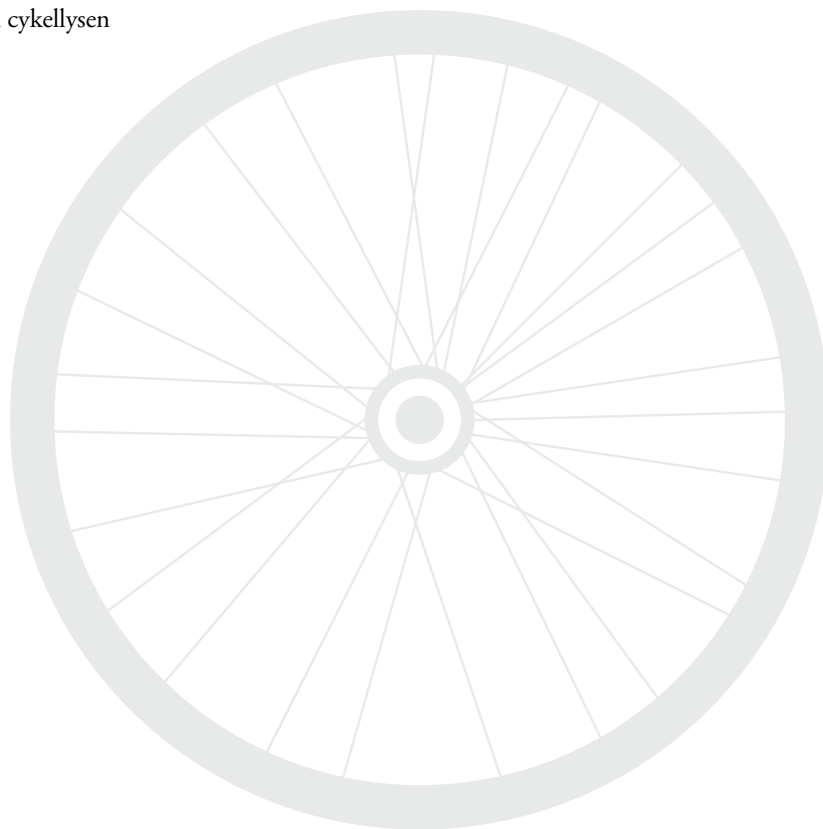
Genom strategin uppmuntrar Region Uppsala alla involverade parter att tänka till och tänka nytt kring cykelfrågor. Regionen vill gå i bräschen för innovativa lösningar, piloter och utvecklingsprojekt. Exempelvis kan det vara att implementera ett låncykelsystem vid prioriterade bytespunkter som kopplar an till modern informationsteknologi för att lokalisera, boka och betala för cykeln och därmed skapa gynnsamma förutsättningar för ett ökat cyklande i Uppsala län. Det kan även vara projekt angående elcyklar, mobilitetstjänster och modern informationsteknologi. Vid innovations- och utvecklingsprojekt är det viktigt att bygga in uppföljnings- och förbättringsmetoder som tar hänsyn till cyklistens förutsättningar eftersom detta leder till ständiga utvecklingsprocesser och nya innovationer inom området.

Indikator

- Antal projektidéer inkomna till Region Uppsala
- Antal genomförda innovations- och utvecklingsprojekt

Aktörer

Region Uppsala, länets kommuner, näringsliv, organisationer och Trafikverket Region Öst



¹⁴ <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/vart-trafiksakerhetsarbete/skyltfonden/projekt/slutforda-projekt/ovrigt/ovrigt/okad-cykelhjalmsanvandning--cyklisters-drivkrafter-och-statens-styrmedel/> 2017-10-20



Genomförande

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

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

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

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

Statliga vägar

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

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

Kommunala vägar

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

Enskilda vägar

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

Region Uppsalas arbete

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

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

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

Trafikverkets arbete

Det är Trafikverkets ansvar att genomföra de projekt som finns uppsatta i Region Uppsalas länstransportplan i tät



dialog. Trafikverket sköter därmed frågor som samråd, markförhandlingar, projektering och anläggning av infrastrukturen utmed det statliga vägnätet enligt gällande riktlinjer och lagstiftning på området.

Kommunernas delaktighet

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

Kommunerna kan söka statlig medfinansiering för vissa cykelinfrastruktur- och kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet från lästransportplanens pott för Trafiksäkerhet och miljö samt potten för kollektivtrafikåtgärd. Potternas storlek bestäms av Region Uppsala och vad som medger medfinansiering bestäms av Trafikverket efter riktlinjerna i Hantering av statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet¹⁵.

Regeringen har beslutat att cykeln ska kunna vara en del av det så kallade stadsmiljöavtalet som främjar hållbara stadsmiljöer¹⁶. Kommuner och regioner får på så vis möjlighet att söka statliga medel för satsningar på cykelinfrastruktur.

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

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



Samverkan för ökad cykling

Cykelutvecklingsplattform – ett nätverk för cykelaktörer

Region Uppsala kommer att samla kommunerna i länet och Trafikverket till en cykelutvecklingsplattform för att tillsammans i Uppsala län sprida och vidareutveckla de insatser och den kunskap som krävs för att lyckas med att få fler att cykla samt att utveckla arbetet med varje insatsområde. I plattformen möts aktörer från offentlig, privat och idéburen sektor för att peka ut och prioritera insatser och projekt. Aktörerna träffas efter behov, som deltagare i olika insatser.

Cykelforum

För att visa det samlade arbetet som sker för att utveckla Uppsala län som cykelregion ska ett Cykelforum anordnas varje år. På Cykelforum möts aktörer från offentlig, privat och idéburen sektor för att bestämma riktningen för arbetet under kommande år. Dessutom är syftet att sprida ny kunskap inom infrastruktur, beteendepåverkan och innovation kopplat till cykelutveckling. Cykelforum är också en arena

för att öka kunskapen om cykelfrågor i Uppsala län på en politisk nivå. Region Uppsala samordnar planeringen av Cykelforum tillsammans med en värdkommun. Värdskapet ska bidra till ett brett engagemang för cykelfrågor i den aktuella kommunen.

Årligt Cykelbokslut

I samband med Cykelforum kommer ett regionalt cykelbokslut presenteras. I det årliga bokslutet utvärderas arbetet med målen, insatsområdena och indikatorerna. Cykelbokslutet blir ett konkret sätt för både tjänstemän och politiker att följa arbetet med att utveckla Uppsala län som cykelregion. Med cykelbokslutet kommer det också gå att jämföra Uppsala läns utveckling med andra regioner.

Cykelprestation

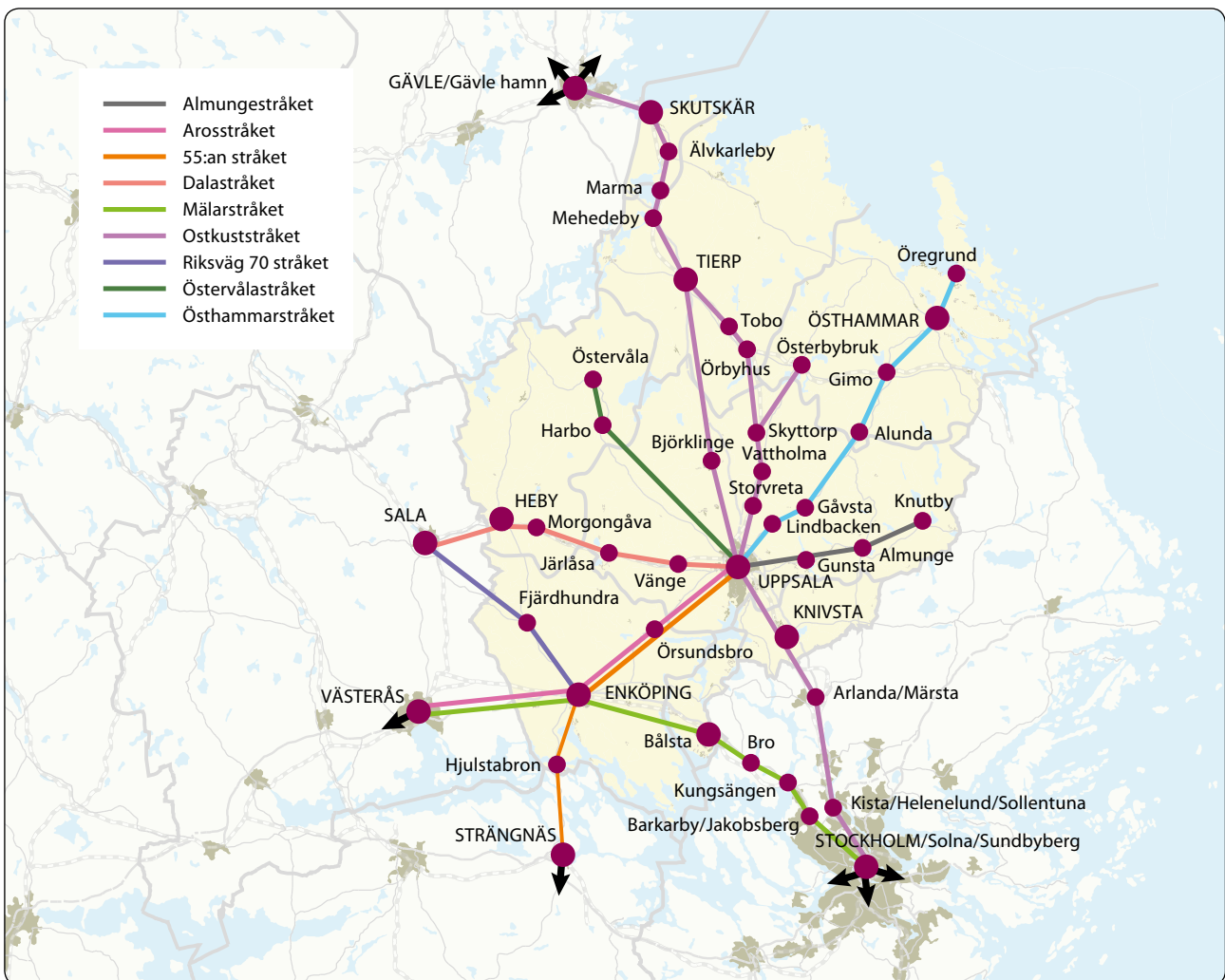
Varje år kommer året cykelpresentation utses i samband med Cykelforum. Utmärkelsen delas ut till den organisationen som föregående år har gjort cykelfrämjande insatser som bidrar till att cykelstrategins mål och insatsområden nås.

Prioriteringsprinciper

Att på kort sikt bygga cykelväg längs de sträckor som har definierats att ingå i det regionala cykelvägnätet är inte möjligt på grund av de ekonomiska ramarna som finns i den regionala länstransportplanen. Av den anledningen måste prioriteringar göras. Prioriteringsprinciperna har tagits fram baserat på de förutsättningar och potentialer som i dagsläget finns i Uppsala län. Förutsättningar och potentialen för ökad cykling är där många bor, arbetar eller där flera andra målpunkter finns. Flest resor görs för att nå arbete, skola, inköp, men även resor till fritidsaktiviteter utgör en betydande andel. Satsningar som främjar en ökad och säker cykling för vardagsresor i anslutning till

tätorter, i eller mellan närliggande tätorter för att nå arbete, skola eller allmän service prioriteras. I kombination med kollektivtrafiken kan cyklingen bli en del av en längre vardagsresa och förbättrade tillgänglighet för cykel till busshållplatser och kollektivtrafiknoder prioriteras.

Insatser för förbättringar av rekreations- och turismcykling har en lägre prioritet än de för vardagsresor. Bland cykelturistlederna är de sträckor där både turism och vardagscykling gynnas prioriterade. Turistcykellederna skapar förutsättningar för cykelturism, men infrastrukturperspektivet är bara en liten del i ett större besöksnäringsspektiv. På längre distanser finns potential för fritids- och motions-



Figur 5: Prioriterade stråk för åtgärder inom cykel och kombinationsresor (kollektivtrafik och cykel) Orterna som är utmarkerade på kartan är de prioriterade bytesplatserna



cykling samt cykelturism. Prioriteringen bör främst bestå i att höja standard och förbättra trafiksäkerhet där det finns brister samt att bygga ut felande länkar i stråken. Samverkan är viktig mellan kommunernas näringslivsföreträdare, turistorganisationer och besöksnäring för att se cykelturism som en näringslivsfråga. Det finns även möjlighet att söka medel för cykelleder för turism via landsbygdsprogrammet.

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

De åtgärder som är en del av det statliga regionala cykelvägnätet finansieras till 100 procent av länsplanen. Det kan även gälla åtgärder längs enskilt vägnät. Därutöver finns behov av gång- och cykelvägar längs statlig väg som är av mer lokal funktion. Förslaget innebär att länstransportpla-

nen finansierar dessa med 40 procent och aktuell kommun med 60 procent. Avvägningen av procentsatsen består av att å ena sidan utgöra ett incitament till byggande av gång- och cykelvägar, och å andra sidan inte ta fokus och medel från länstransportplanens uppgift att bygga ut ett regionalt cykelvägnät som kan bidra till länsplanens övergripande målsättning om ökade andelar hållbara resor, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång.

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



Revidering

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

Källförteckning

Internet

1. En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling– som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet, http://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d-4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf 2017-06-07
2. Hantering av statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet, Trafikverket, https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/18542/Ineko.Product.RelatedFiles/2016_169_hantering_av_statlig_medfinansiering_till_regionala_kollektivtrafikanlaggningar.pdf, 2017-04-10
3. Länstransportplanen för Uppsala län 2014–2025, del 1 och del 2, <https://www.regionuppsala.se/sv/Regional-utveckling/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/Lanstransportplan-2014-2025/> 2017-11-09
4. Nationella cykelstrategin http://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf 2017-05-02
5. Nationell vägdatabas <http://www.nvdb.se/sv> 2017-05-02
6. Nollvisionen <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/Tillsammans-for-Nollvisionen/> 2017-05-02
7. Nystart för nollvisionen – Ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten i Sverige, Näringsdepartementet (2016:30), http://www.regeringen.se/4a509c/contentassets/00c9b57223d74e1fa0fe4da50e1e4e83/trafiksakerhet_160905_webb.pdf 2017-11-09
8. Regionala trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik Uppsala län, <http://www.lul.se/sv/Kollektivtrafik1/Dokument-och-handlingar/Trafikforsorjningsprogram/> 2017-05-02
9. Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län, <http://www.lul.se/sv/Regional-utveckling/> 2017-05-02
10. Statsmiljöavtal <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Finansieringsmetoder/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/> 2017-05-02
11. Strada, Transportstyrelsen <http://www.transportstyrelsen.se/strada>, 2017-03-30
12. Åtgärdsvalsstudier <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Atgardsval/> 2017-10-08
13. Ökad cykelhjälm användning – cyklisters drivkrafter och statens styrmedel <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/vart-trafiksakerhetsarbete/skyltfonden/projekt/slutforda-projekt/ovrigt/ovrigt/okad-cykelhjalmsanvandning--cyklisters-drivkrafter-och-statens-styrmedel/> 2017-02-15

