Cykelrutter för rekreation och turism i Uppsala län: Nuläge och visionsbild

KOUCKY & PARTNERS
TRAFIK- OCH MILJÖKONSULTER

2019

Koucky & Partners AB
På uppdrag av Region Uppsala

Titel:	Cykelrutter för rekreation och turism i Uppsala län: Nuläge och visionsbild
Version:	1.2
Författare:	Michael Koucky
Medarbete:	Alex Spielhaupter Pauline Munoz Olsö
Kvalitetssäkring:	Pauline Munoz Olsö
Uppdragsgivare:	Region Uppsala
Kontaktpersoner:	Michael Koucky, Koucky & Partners AB
	Karin Södergren, Region Uppsala
Uppdragsnummer:	19017

Datum: 2019-12-12

Illustration på titelsidan: Helena Berglund

Sammanfattning

Inledning

Denna rapport ska ge en aktuell nulägesbild avseende utbud och kvalité av den befintliga infrastrukturen för cykelturism inom Uppsala län och ge förslag på ett framtida nät av attraktiva cykelleder inom länet. Den ska fungera som grund för ett långsiktigt arbete kring utvecklingen av cykelturism och fritidscykling inom Uppsala län och bidra till en stark och hållbar besöksnäring och en attraktiv region.

Nulägesanalys

Nulägesanalysen bygger på en kartläggning och kvalitetsbedömning av befintliga cykelturistiska leder inom länet. Det är idag svårt att enkelt skaffa sig en tydlig bild över utbudet av turistiska leder i länet. Informationen är spridd, delvis föråldrad och svår att hitta.

Totalt har 7 leder som marknadsförs för cykelturism identifierats. Längden i länet varierar mellan 13 och 134 km, den sammanlagda längden är ca. 490 km. De längre leder som passerar länet – Cykelspåret, Kustlinjen, Mälardalsleden och Sverigeleden - är alla delar av längre sammanhängande leder som sträcker sig långt utanför Uppsala län.

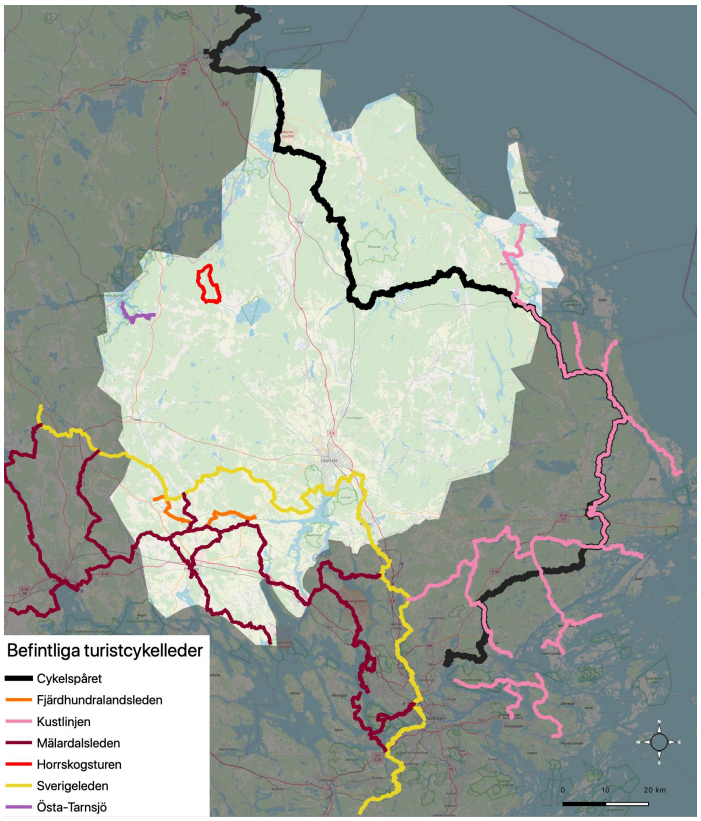

Bild S1: Befintliga cykelturistiska leder i Uppsala län

För kvalitetsbedömningen användes Trafikverkets kriterier för cykelturistiska leder samt en kartläggning av utbudet av besöksmål och övernattningsmöjligheter längs lederna.

De befintliga turistiska cykellederna i länet är en bra utgångspunkt för utvecklingen av ett regionalt nät, men visar på några tydliga svagheter. Den största bristen utifrån ett regionalt perspektiv är att Uppsala som länets tyngdpunkt och befolkningscentrum är dåligt anknuten till lednätet. En attraktiv förbindelse mellan Uppsala norröver och mot kusten saknas helt. Vidare så saknas en kustnära led i länet. Trafiksäkerhetsstandarden är inte genomgående god och möjligheten att knyta an till det regionala tågnätet utnyttjas inte fullt ut.

Visionsbilden

Med utgångspunkt i de befintliga lederna, redan planerade utbyggnadsplaner och kollektivtrafikutbudet utvecklades en visionsbild för ett nät av turistiska cykelleder i Uppsala län. Målet har varit att knyta ihop viktiga tätorter och besöksmål i och utanför länet för att skapa ett ledsystem som är attraktivt och tillgängligt för många. Det föreslagna nätet ska vidare möjliggöra cykelutflykter och resor av varierande längd.

Även för det föreslagna nätet genomfördes en kvalitetsbedömning utifrån trafiksäkerhetsaspekter och den turistiska potentialen. På bild S2 presenteras visionsbilden. Vid komplett utbyggnad erbjuder det föreslagna nätet många möjligheter till cykelresor av varierande längd, både som rundor eller som resor från A till B.

Utifrån avsnittens turistiska potential men även investeringsbehovet för att åstadkomma god trafiksäkerhet föreslås en prioriteringsordning för utvecklingen, från 1 till 6. Viktigast är att skapa en attraktiv länk mellan Stockholm och Uppsala, följd av att knyta an Uppsala norröver mot Gävle och till kusten.

Rekommendationer

Som vidare steg för utvecklingen av cykelturism i Uppsala län rekommenderas att:

- skapa en regional organisering med ansvar för utvecklingen och marknadsföring av cykelturism, med tydlig mandat och resurser
- förankra idén av ett regionalt nät av cykelturistiska leder med kommunerna och andra relevanta aktörer i länet
- etablera samarbeten med angränsande län för att knyta an till viktiga noder utanför Uppsala län, främst Stockholm, Gävle, Västerås, Sala och Norrtälje
- utveckla och marknadsföra möjligheten att ta med cykel med kollektivtrafiken
- använd ett enhetligt skyltningssystem

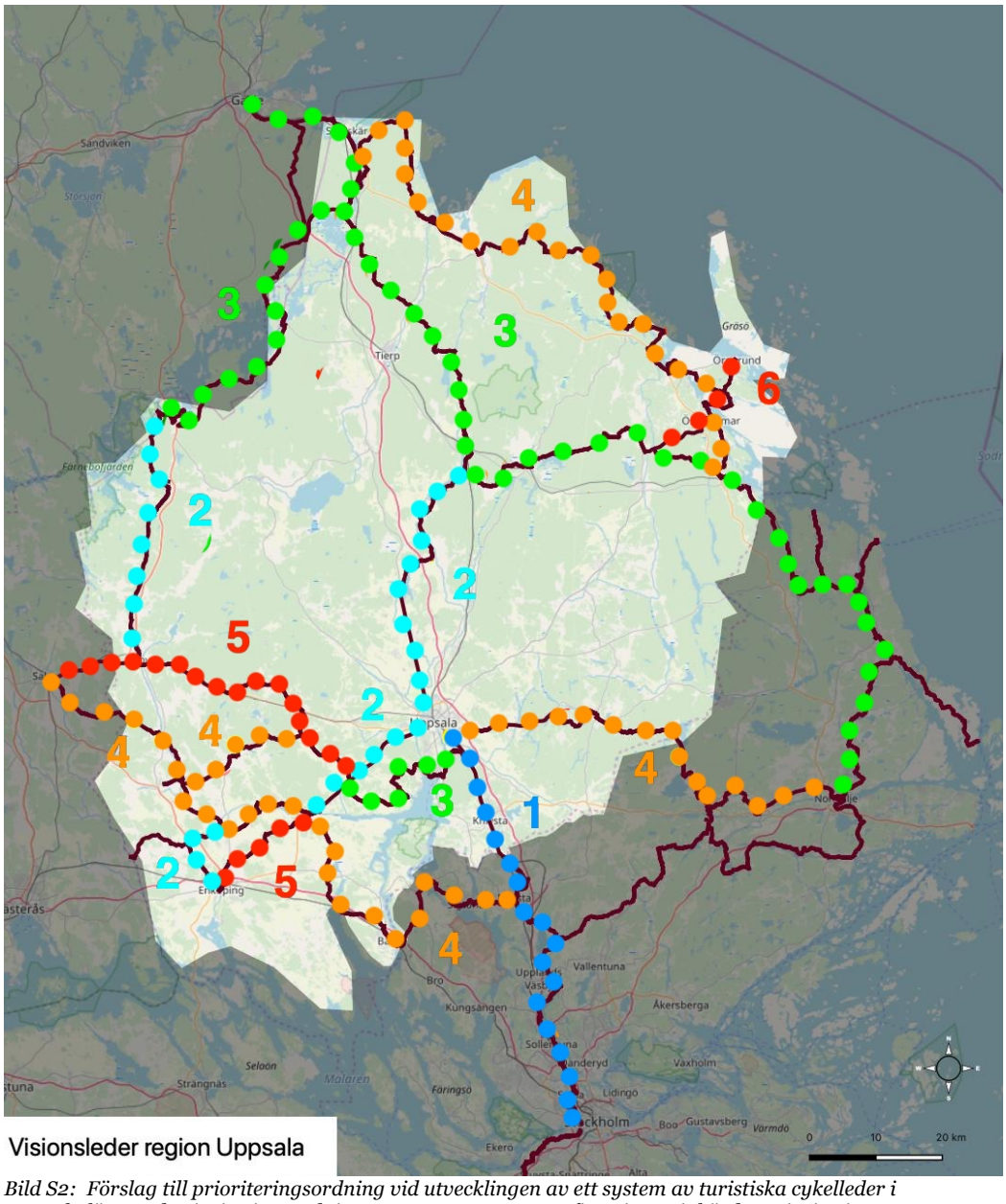

Bild S2: Förslag till prioriteringsordning vid utvecklingen av ett system av turistiska cykelleder i Uppsala län, med prioriteringsordningen 1-6. Inom en grupp finns ingen inbördes prioritering.

Innehållsförteckning

1 INLEDNING 9
2 SYFTE OCH MÅL 10
2.1 SYFTE 10
2.2 MÅL 10
3 METOD 11
3.1 BEFINTLIGA CYKELLEDER 11
3.2 KVALITETSBEDÖMNING 11
3.3 TURISTISKT UTBUD OCH -INFRASTRUKTUR 13
3.4 FRAMTAGNING AV VISIONSBILD 13
3.5 AVGRÄNSNINGAR 14
4 NULÄGET I UPPSALA LÄN 15
4.1 INLEDNING 15
4.2 VIKTIGA BESÖKSMÅL 15
4.3 BOENDEMÖJLIGHETER 18
4.4 TILLGÄNGLIGHET MED KOLLEKTIVTRAFIK 19
4.5 BEFOLKNINGSUNDERLAG 21
4.6 BEFINTLIGA TURISTISKA CYKELLEDER – ÖVERBLICK 23
4.7 PLANERAD UTBYGGNAD AV CYKELINFRASTRUKTUR 26
4.8 DISKUSSION AV NULÄGET 27
5 VISIONSBILD 28
5.1 INLEDNING 28
5.2 VÄGLEDANDE PRINCIPER 28
5.3 GROVSTRUKTUR – LÄNKA NODER OCH SKAPA NÄT 28
5.4 LEDFÖRSLAG FÖR VISIONSNÄTET 31
5.5 BESKRIVNING AV DELAVSNITT 33
5.6 SÄKERHETSSTANDARD OCH ÅTGÄRDSBEHOV 37
6 PRIORITERINGAR OCH REKOMMENDATIONER 41
6.1 PRIORITERINGSORDNING 41
6.2 VIDAREUTVECKLING AV EXAKTA STRÄCKOR 44
6.3 DISKUSSION OCH REKOMMENDATIONER 44
BILAGA 1: DETALJBESKRIVNING AV BEFINTLIGA LEDER 46
BILAGA 2: DETALJBESKRIVNING AV VISIONSNÄTET 69

1 Inledning

Intresset för turism- och rekreationscykling växer i Sverige enligt nationell kartläggning från 2017[1]. Det finns god potential för ökade intäkter, ökad sysselsättning och andra bieffekter i form av ökad folkhälsa och en mer hållbar inhemsk turism. Förutsättningar som behöver vara på plats för att få en framgångsrik utveckling av rekreationscykling och cykelturism är välutvecklade och lättillgängliga cykelleder, attraktiva besöksmål och lämplig turistisk infrastruktur som boende, service och matställen.

Den nationella kartläggningen av leder för cykelturism som genomfördes inom ramen av Tillväxtverkets uppdrag kring cykelturism[2] visade att det finns ett betydande utbud av längre turistiska cykelleder i Sverige. Den visade också att det för de flesta leder saknas vedertagna kvalitetsdefinitioner, samordning, långsiktigt ansvariga huvudmän och att det därtill delvis finns brister i ledernas kvalitet.

Cykelturism är än så länge en liten del av besöksnäringen i Uppsala län och har potential att utvecklas. Även där krävs välutvecklade cykelleder, attraktiva besöksmål och lämplig turistisk infrastruktur som boenden och matställen för att lyckas. Tillväxtverkets kartläggning identifierade flera cykelturistiska leder som passerar Uppsala län – Cykelspåret längs ostkusten, Kustlinjen, Mälardalsleden och Sverigeleden. Dessa har i huvudsak utvecklats av cyklistorganisationer under 1980-1990-talet och ingen av de lederna är certifierad enligt Trafikverkets kriterier för turistiska cykelleder. För dessa leder saknas idag statistik om nyttjande, samordnad marknadsföring samt tydliga roller vem som ansvarar för underhåll och utveckling.

Denna rapport ska ge en aktuell nulägesbild avseende utbud och kvalité av den befintliga infrastrukturen för cykelturism inom Uppsala län. Rapporten ska belysa vilka sträckor som har hög turistisk potential samt hur stort åtgärdsbehovet är.

Underlaget ska fungera som grund för fortsatt arbete kring utveckling av ett framtida nät av cykelleder för rekreation och turism inom Uppsala län. Detta för att långsiktigt kunna bidra till en stark och hållbar besöksnäring samt en attraktiv region.

Uppdragsgivare är Region Uppsala med Karin Södergren som kontaktperson, utförare är Koucky & Partners AB, med Michael Koucky som kontaktperson.

[1] Tillväxtverket, 2017: Nationell kartläggning och sammanställning av det pågående arbetet inom turism- och rekreationscykling. Regeringsuppdrag N2017/04848/TS

[2] Koucky & Partners, 2017: Underlag för nationell kartläggning av leder för cykelturism – Nulägesbild november 2017. Rapport på uppdrag av Tillväxtverket.

2 Syfte och mål

2.1 SYFTE

Rapporten ska ligga till grund för ett strategiskt arbete för att utveckla cykelturism och rekreationscykling. Det övergripande syftet är att bidra till utvecklingen av cykelturism och rekreationscykling i Uppsala län.

Utredningen ska bidra till att:

- skapa förutsättningar för vidareutveckling av turism- och rekreationscykling i länet, för ökad attraktionskraft nationellt och internationellt.
- utveckla och underlätta för fritidscyklingen inom länet och därmed bidra till trivsel och folkhälsa bland länets befolkning.
- öka kunskap om lämpliga stråk för turism- och rekreationscykling för att använda för framtida prioriteringar i länets infrastrukturplanering
- utveckla länets besöksnäring och bidra till en hållbar näringslivsutveckling och ökad sysselsättning och service, särskild på landsbygden.

2.2 MÅL

Utredningens mål har varit att:

- ta fram en nulägesbild av utbudet av turistiska cykelleder inom Uppsala län.
- genomföra en kvalitetsbedömning av de befintliga lederna utifrån trafiksäkerhets- och attraktivitetsperspektiv.
- ta fram en visionsbild med förslag på prioriterade rutter som bedöms ha hög turistisk potential.
- granska de prioriterade rutterna och bedöma åtgärdsbehovet för att säkerställa en genomgående hög standard avseende säkerhet och attraktivitet.
- ge förslag på prioriteringar i utvecklingen av det cykelturistiska nätet.

3 Metod

3.1 BEFINTLIGA CYKELLEDER

För att kartlägga det befintliga utbudet av turistiska cykelsträckor inom Uppsala län har grundliga sökningar på Internet genomförts. Detta har kompletterats med kontakter med samtliga lokala turistbyråer inom Uppsala län och/eller turistansvariga i kommunerna, antingen genom e-post eller telefon. Även material från en tidigare, nationell kartläggning[3] har använts.

Kartläggningen har innefattat både skyltade och oskyltade cykelleder, i de fall de marknadsförs som cykelresmål på ett eller annat sätt, exempelvis av lokala turistbyråer. Leder under 10 km har inte tagits med. Inte heller rena pendlingssträckor utan rekreationsvärde eller cykelvägsnät för vardagscykling inom tätorter har tagits med. Med undantag om de är del av en lägre rutt för cykelturism eller rekreation.

I detta skede har ingen kvalitetsbedömning gjorts, utan samtliga leder som på något vis marknadsförs för rekreation och turism med cykel har tagits med.

Lederna redovisas i kart- och tabellform och i den mån informationen går att ta fram redovisas aspekterna nedan:

- Geografisk sträcka och längd
- Om leden är skyltad
- Vem som har utvecklat leden och/eller är huvudman
- Vem som är marknadsförare
- Om leden är klassad som nationell eller regional led

För att visualisera nuläget har geografiska informationssystem (GIS) använts.

3.2 KVALITETSBEDÖMNING

För att skapa en bild av kvalitén på de befintliga turistcykellederna har Trafikverkets trafiksäkerhetsklassificering för turistiska- och rekreationscykelleder[4] använts som grund. Denna klassificering bygger på fyra kategorier av (del-)sträckor:

- **Grön Standard:** Cyklister upplever att det utan problem går bra att cykla med barn under 12 år på sträckan.
- **Gul Standard:** Vägen upplevs som så pass lugn att två vuxna ofta kan cykla i bredd utan att störas av trafik.
- **Röd Standard:** Vägen upplevs som osäker.
- **Lila Standard:** Vägen upplevs som mycket trafikfarlig.

[3] Koucky & Partners, 2017: *Underlag för nationell kartläggning av leder för cykelturism – Nulägesbild november 2017*. Rapport på uppdrag av Tillväxtverket.

[4] Trafikverket, 2017: *Cykelleder för rekreation och turism – Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning*. Version 2.0, 2017.

För klassificeringen används en sammanvägning av hastighetsgränser tillsammans med trafikintensiteten (uttryckt i SDT, antal motorfordon/dygn på sommaren). Exempelvis har en led på väg med hastighetsgräns 70, tillsammans med SDT < 500 grön standard. En väg med samma hastighetsgräns men med SDT > 2 000 har istället lila standard.

För att kunna klassas som nationell cykelturistled enligt Trafikverkets kriterier ska leden till övervägande del uppfylla kraven för grön standard. Vidare ska leden inte innehålla några avsnitt med lila standard och högst 10% av den totala längden får utgöras av avsnitt med röd standard.

I denna kartläggning har aktuell data (sommar/höst 2019) som finns i den nationella vägdatabasen (NVDB) använts som underlag. Då SDT-data saknas, har istället ÅDT (årsgenomsnitt för antal motorfordon/dygn) använts. Enligt Trafikverket går det bra att använda ÅDT-data vid bedömning istället för SDT, men om misstankar finns om att sommartrafikmängden är mycket högre än årsgenomsnittet måste hänsyn till det tas[5]. ÅDT-data i NVDB finns inte för samtliga vägavsnitt. Därför har flera avsnitt på de befintliga lederna, samt på sträckorna för visionslederna, inte kunnat klassificeras. För dessa avsnitt genomförs en bedömning utifrån vägtyp och läge.

I tabell 1 beskrivs kriterierna för kategorierna som används i denna granskning. Klassningen följer så långt som möjligt Trafikverkets klasser, men några mindre förenklingar har gjorts. Exempelvis har vägar innanför och utanför tätbebyggt område analyserats på samma sätt, medan Trafikverkets kriterier skiljer sig något beroende på om avsnittet ligger innanför eller utanför vägar i tätbebyggt område.

Standard	Kategorier
Grön bred linje	Separat cykelbana, helt bilfritt
Grön linje	30 km h 60 km/h + ÅDT < 500, 70 km/h + ÅDT < 500
Gul linje	40 km/h + ÅDT < 3000 , 50 km/h + ÅDT < 2500 60 km/h + ÅDT 500 -2000, 80 km/h + ÅDT < 250
Röd linje	40 km/h +ÅDT > 2999, 50 km/h + ÅDT 2500-5000 60 km/ + ÅDT > 2000, 70 km/h + ÅDT 500-2000 80 km/h + ÅDT 250 -1000
Lila linje	50 km/h + ÅDT > 5000, 70 km/h + ÅDT > 2000 80 km/h + ÅDT > 1000, 90 km/h
Grå linje	> 30 km/h + ÅDT okänd

Tabell 1: Underlag för bedömning av befintliga leder och visionsleders trafiksäkerhetsstandard

I GIS har hastighetsdata och ÅDT-data från nationella vägdatabasen (NVDB) lagts samman med de befintliga turistcykellederna för att få en översiktlig kvalitetsbild av de befintliga lederna.

[5] Jenny Palmqvist, Planläggning och utformning, Trafikverket. Personlig kontakt 2017-04-10

3.3 TURISTISKT UTBUD OCH -INFRASTRUKTUR

För att bedöma potentialen för cykelturistiska leder så har kommunernas mest populära turistmål kartlagts. Kommunerna har själva bidragit med information om de mest populära destinationerna generellt, vilket kompletterats med grundliga sökningar på internet. Kommunerna har också fått komma med inspel om mest populära destinationer i förhållande till cykelturism och om efterfrågan finns vad gäller cykel och turistmål samt vart. Vidare har kommunerna och turistbyråerna, i de fall de haft kunskap, gett förslag på områden som de tror skulle vara relevanta för cykelturism framöver. Vad gäller turistmål utanför Uppsala Region så har grundliga undersökningar via turistinformation på internet använts.

För att undersöka utbudet av övernattningsmöjligheter har sökningar på internet genomförts. Tillgänglighet med kollektivtrafik har undersökts utifrån tillgänglighet med tåg samt identifiering av viktiga hållplatser för regionala bussar. Information om befolkningsunderlaget har inhämtats från SCB.

Hänsyn har även tagits till redan beslutade planer för nya cykelleder enligt regional plan.

För att visualisera informationen har geografiska informationssystem (GIS) använts.

3.4 FRAMTAGNING AV VISIONSBILD

Framtagning av visionsbilden bygger på principen om att ett cykelledsnät behöver vara uppbyggt runt noder, oftast orter, som är lämpliga start- eller målpunkter för cykelturism. Noderna behöver ha god tillgänglighet och erbjuda ett basutbud av turistisk infrastruktur. Huvudnoder bör helst även ha en betydande mängd egen befolkning. Detta för att internationell erfarenhet kring cykelturistiska leder visar att lokalbefolkning längs eller nära lederna är en mycket viktig användargrupp. Attraktiva cykelleder som är lätt tillgängliga från regionens tätorter är både uppskattade av stadsbefolkningen, bidrar till en starkare koppling mellan tätort och landsbygd samt skapar utvecklingsmöjligheter för landsbygden.

Lämpliga noder inom och i närheten av Uppsala län identifierades utifrån tillgänglighet, befolkningsstorlek och turistiskt utbud.

Utifrån den geografiska placeringen av noderna, den turistiska infrastrukturen, angränsande leder samt det befintliga och planerade lednätet utvecklades en visionsbild med ett begränsat antal leder som bedöms ha hög potential. I urvalet har även grundläggande krav avseende avstånd mellan förtärings- och övernattningsmöjligheter vägts in. För en närmare beskrivning av behovet av kringinfrastruktur för cykelturistiska leder, se rapporten *Cykelturism – vad krävs mer än asfalt*[6].

Grundprinciper i urvalet har varit att:

- Cykelledsnätet behöver vara lätt tillgängligt för många och behöver passera noder med god kollektivtrafiktillgänglighet. Helst ska de passera orter med ett betydande befolkningsunderlag

[6] Koucky, Michael, 2010: Cykelturistleder – Vad krävs mer än asfalt? Kringinfrastruktur, service och marknadsföring av framgångsrika turistiska cykelleder. Föreningen Bilfria Leder, med stöd av Tillväxtverket

- Lederna behöver i så stor utsträckning som möjligt gå genom områden med höga natur- och kulturvärden.
- Det bör finnas ett utbud av besöksmål, övernattningsmöjligheter och matställen längs med lederna. Möjlighet till övernattning bör finnas minst var 60:e km.
- Nätet ska, i den mån det är möjligt, ge användaren valmöjligheten att kombinera olika delsträckor till en individuell rutt snarare än att tvingas följa en rutt hela vägen.
- Från de största noderna ska det helst vara möjligt att genomföra endagsturer (med start- och slutpunkt i samma nod eller med goda kollektivtrafikförbindelser mellan start och slut), tvådags-/helgturer samt längre cykelresor.

Befintliga turistiska leder, befintliga och planlagda cykelbanor samt lågtrafikerade vägar (klassad som grön enligt Trafikverkets kriterier) har i så stor mån som möjligt valts för förslagen. Detta för att minimera behovet av nybyggnation och för att snabbt kunna skapa ett attraktivt nät. De föreslagna rutterna granskades därefter på samma vis som de befintliga leder utifrån säkerhetskrav för att bedöma åtgärdsbehovet och åstadkomma en sträcka som uppfyller kraven på en säker och attraktiv led.

3.5 AVGRÄNSNINGAR

Kartläggningen är begränsad till Uppsala län. Vissa viktiga start- eller målpunkter (noder) ligger dock i angränsande län. I dessa fall har leden till dessa noder tagits med i undersökningen.

4 Nuläget i Uppsala län

4.1 INLEDNING

Detta kapitel beskriver förutsättningar och nuläge avseende turistiska cykelleder i Uppsala län. Det innefattar utbudet av viktiga besöksmål, övernattningsmöjligheter, tillgänglighet med kollektivtrafik och befintliga turistiska cykelleder. Syftet är att beskriva det nuvarande utbudet av turistiska cykelleder och i vilken utsträckning det matchar utbudet av turistisk infrastruktur och av besöksmål. Vidare ska kartläggningen skapa en grund för framtagandet av en visionsbild för utvecklingen av ett nät av cykelturistiska leder i länet.

4.2 VIKTIGA BESÖKSMÅL

Viktiga turistiska besöksmål

Ett generellt utbud av attraktiva besöksmål är viktig även för cykelturismen. Cykelturism precis som andra typer av turism behöver anledningar för att besöka en viss plats. För att få en bild av utbudet och var inom Uppsala län som viktiga besöksmål finns, genomfördes sökningar på respektive kommuns turistinformation på Internet och samtal med ansvariga för den lokala turistinformationen. För att få ett bredare perspektiv utvidgades sökningen även till angränsande områden utanför Uppsala län, främst till Roslagen/Norrtälje. Sökningen gör inget anspråk på fullständighet och ska enbart ge en bild över var viktiga besöksmål inom länet ligger. Resultaten sammanställs i tabell 2 samt i bild 1 där de viktiga generella turistmålen är markerade som lila.

Utbudet av turistiska besöksmål är ojämnt fördelat över länets åtta kommuner och även inom kommunerna. Störst ansamling av besöksmål finns i länets södra del. Inom Uppsala tätort finns en hög koncentration, däremot finns få större besöksmål i de norra och östra delarna av Uppsala kommun. I de andra kommunerna finns färre och mindre kända turistmål jämfört med Uppsala kommun, de är dock generellt mer spridda inom kommunen.

Besöksmål för cykelturister

För att identifiera besöksmål som lyfts fram som särskilt intressanta för cykelturister kartlades vilka mål som idag marknadsförs som cykeldestinationer, antingen via hemsidor, broschyrer eller turistbyråer. Vidare tillfrågades turistansvariga i samtliga kommuner inom länet vilka mål som bedöms som intressanta för cykelturism eller för vilka destinationer information har efterfrågats av cykelturister.

Samtliga identifierade mål listas under kategorin ”nämnda cykelturistmål” i tabell 2 samt i bild 1 där de markeras som rosa. Observera att de kontaktade tjänstemännen på kommunerna delvis har olika arbetsuppgifter i förhållande till turism. Av de intervjuade arbetar några med turistfrågor på heltid och möter även turister i sin vardag, medan andra arbetar med frågorna som en mindre del av tjänst och mer strategiskt. Detta kan ha påverkat bilden något.

Kommun	Viktiga generella turistmål	Nämnda cykelturistmål
Älvkarleby	Dragongate Laxön Skutskär Rullsands Havsbad och Camping Billuddens Naturreservat	Rullsands Havsbad och Camping
Håbo	Skoklosters slott Åbergs Museum	Skoklosters slott Hjälstavikens Naturreservat Grillby(Enköping)
Uppsala	Fyrisån Gamla Uppsala Museum Uppsala Domkyrka Danmarks Kyrka Uppsala Slott Linnés Hammarby	Ekeby by Ulva kvarn Vårdsätra Vik Hammarskog Fjällnora Skarholmen
Heby	Gårdsjö Älgpark Ingbo källor Färnebofjärdens Nationalpark	
Knivsta	Noors Slott Mora Stenar Kungshamn Morga Naturreservat	Kungshamn Morga Naturreservat Näsets Gröna Brunnbybadet Lunsentorpet
Enköping	Landsberga Gård Grillby Grönsöö Slott Fjärdhundraland	Grönsöö Slott Krägga Herrgård Härkeberga Kyrka
Östhammar/Roslagen	Gimo Herrgård Forsmarksbruk Ramhälls gruva Gräsö Öregrund Hargshamn Österbybruks Herrgård	Gräsö Österbybruks Herrgård Öregrund Hargshamn Tvärnö Gräsöbadens camping Klockarboda
Tierp	Ängskärs havscamping Strömsberg Örbyhus Slott Karlholmsbruk Tobo Kapplasse Söderfors Fagerviken Lövstabruk	Lövstabruk

Tabell 2: Turistmål och nämnda cykelturistmål i Uppsala Region uppdelade på kommuner.

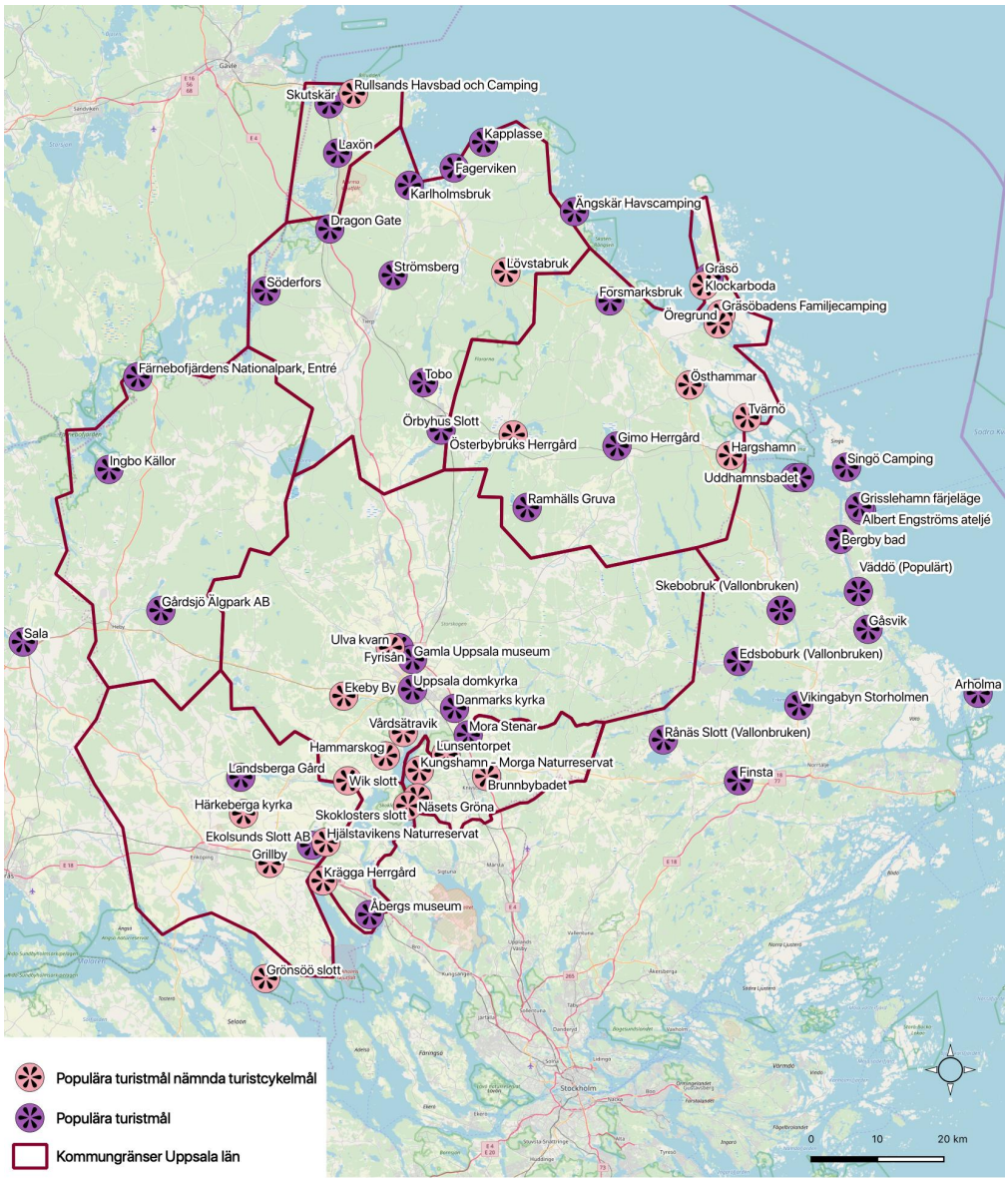

Bild 1: Turistmål och nämnda cykelturistmål i Uppsala Region och kringliggande områden.

I kartläggningen framkom att tyngdpunkterna vad gäller cykelturism idag främst ligger i Uppsala kommuns södra del, Knivsta Kommun samt Roslagen/Östhammar och längs kusten. De historiska bruksorterna i regionen lyftes också fram av flera kommuner. Sammantaget nämndes 24 olika platser där cykelturism antingen förekommer eller uppges ha potential.

Utanför länet är Grisslehamn med färjeförbindelse till Åland viktigt att nämna utifrån cykelturistperspektiv. Åland är en cykelturistdestination och det går att dra nytta av deras satsningar och rykte för att fortsätta utveckla intresset för cykelturism i regionen.

4.3 BOENDEMÖJLIGHETER

Utbudet av övernattningsmöjligheter på lämpligt avstånd har stor påverkan på potentialen för cykelturism då det är en förutsättning för resor över flera dagar. Utbudet har kartlagts genom sökningar på Internet med hjälp av flera vedertagna sökmotorer[7] för att hitta hotell, vandrarhem, camping eller Bed & Breakfast. Resultatet gör inget anspråk på fullständighet men ger ändå en tydlig bild över vad en besökare utifrån kan förväntas hitta och ger en bild över tätheten av övernattningsmöjligheter. Inom Heby kommun kunde inga boenden hittas med ovan nämnda sökmetoder. Genom Heby kommuns hemsida kunde ändå enstaka övernattningsmöjligheter identifieras, men informationen är inte lättillgängligt för potentiella besökare. Utbudet presenteras i bild 2 med tre kategorier:

- Litet utbud: 1-2 verksamheter, ingen stor bredd i typ/standard av övernattningsmöjlighet
- Basutbud: 3-5 verksamheter, större bredd i typ/standard av övernattningsmöjlighet
- Brett utbud: 6 eller fler verksamheter, stor bredd typ/standard av övernattningsmöjlighet

Kartan visar att urvalet är begränsat på de flesta orter i länet och att det finns stora delar av länet där det idag saknas övernattningsmöjligheter för turister.

Störst utbud finns inom Uppsala och Enköping tätort samt i Älvkarleby och Östhammar. Även inom Håbo kommun finns det sammanlagt gott om olika övernattningsmöjligheter. I resten av länet är det glest med övernattningsmöjligheter och avstånden är däremellan delvis långa - särskilt inom Heby kommun.

I närområdet erbjuder Västerås, Gävle, Norrtälje och Stockholms-regionen ett brett utbud av övernattningsmöjligheter.

Övernattningsmöjligheterna sammanfaller i stort med antalet populära turistmål förutom i Heby kommun där utbudet är litet.

[7] Google maps (sökningar på hotell & ortsnamn, camping & ortsnamn, vandrarhem & ortsnamn), Hotels.com, Trivago.se,

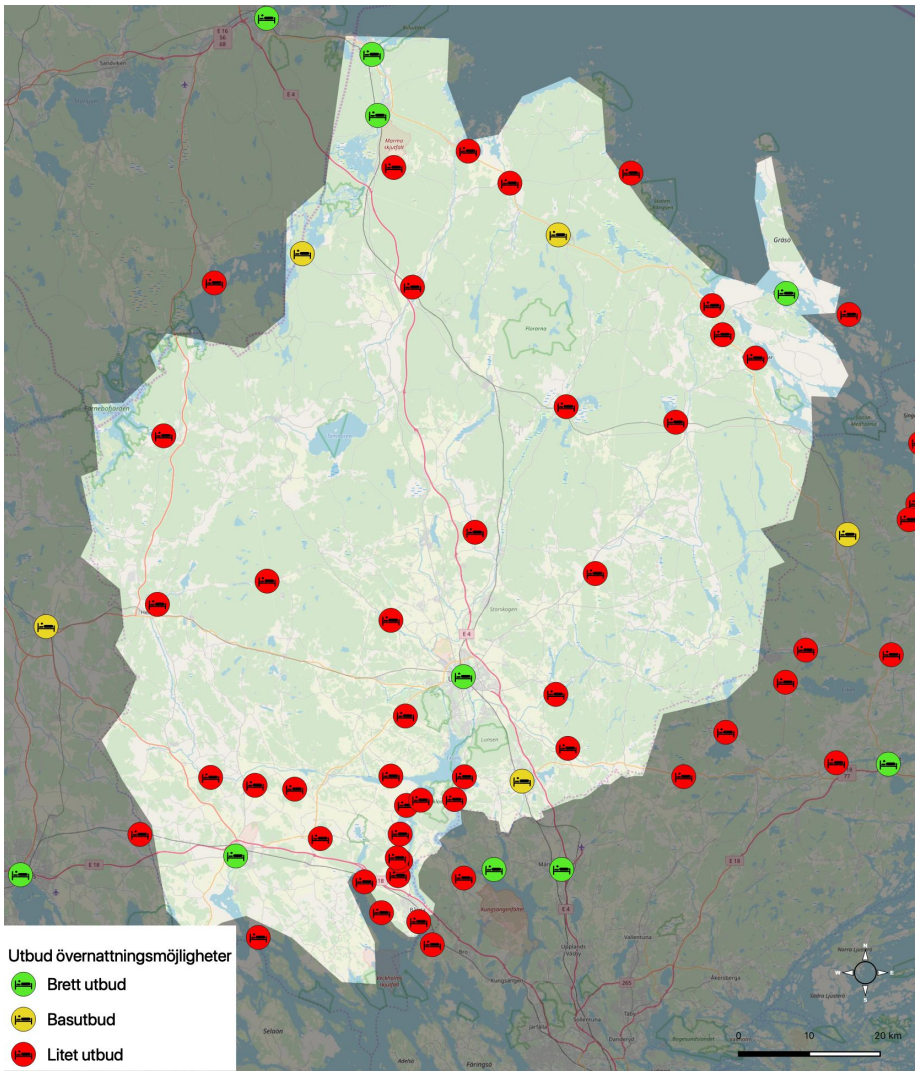

Bild 2: Utbudet av övernattningsmöjligheter i och runt Uppsala Region

4.4 TILLGÄNGLIGHET MED KOLLEKTIVTRAFIK

Tåg

Tillgänglighet med kollektivtrafik som tillåter cykeltransport är en viktig faktor för att underlätta cykelturism. Det möjliggör för besökare att bekvämt komma till startpunkten för cykelresan med sin cykel och att cykla sträckor från A till B och återfärd med kollektivtrafik. Möjligheten att transportera cyklar gör det även möjligt att förkorta resan, exempelvis vid dåligt väder eller trötthet.

I Uppsala län erbjuds kommersiell tågtrafik av SJ och den regionala kollektivtrafiken under varumärkena UL och SL.

På UL:s tåg (Upptåget) får cykel tas med i mån av plats utanför rusningstid. Cykeltransport på Upptåget är kostnadsfritt. Kapaciteten är begränsad till två cyklar per tågset, fyra vid ihopkopplade dubbla tågset.

Upptåget håller på att integreras med Mälardalstrafiken till ett gemensamt tågtrafiksystem i mälardalesregionen, Mälartåget. Detta skapar bl.a. möjligheten att knyta ihop sträckan Uppsala-Sala med sträckan Sala-

Västerås-Eskilstuna-Norrköping utan byte[8]. Målartåg har upphandlat nya tåg med utrymme för sex cyklar per tågset (12 cyklar vid ihopkopplade tågset) och dessa tåg kommer att trafikera UL:s befintliga tågnät. Därmed förbättras möjligheten till cykeltransport inom och till Uppsala län.

På SL:s pendeltåg är cykeltransport tillåten utanför rusningstid, dock ej på Arlanda C, Odenplan och Stockholm C[9]. På bild 3 presenteras UL:s och SL:s linjenät och hållplatser i gult.

UL:s och SL:s trafiksystem medför att det redan idag är möjligt att transportera cyklar på sträckorna Uppsala-Gävle, Uppsala Stockholm och Uppsala-Sala samt Stockholm-Bålsta. Mellan Uppsala och Enköping finns inte längre någon tågförbindelse.

Sträckan Stockholm-Enköping-Västerås trafikeras idag endast av SJ. SJ tillåter inte cykeltransport på tåg förutom för ihopfällbara cyklar samt för demonterade cyklar i transportväska, i mån av plats. Ombordspersonalen kan neka resenärer tillträde till tåget om det inte finns utrymme för bagaget[10]. Det innebär i praktiken att det för de flesta cykelturister idag är svårt att resa med cykel på SJ:s tåg.

Möjligheterna till cykeltransport med tåg är därmed redan idag förhållandevis goda i länet, förutom till Enköping. Begränsningen till två cyklar per tåg på UL:s äldre tåg är ett hinder för cykelturism eftersom det förhindrar att grupper kan resa ihop och ta med sig cyklar. Det pågående bytet till de nya mälartågen med fler cykelplatser förbättrar situationen. Att cykeltransport inte är tillåten till och från Stockholm Centralstation och hållplatsen Arlanda är en begränsning som är särskilt hindrande för mer långväga besökare.

Regionbuss

Cykeltransport är tillåten på regionbussar inom Uppsala län under sommarhalvåret (april till och med oktober), men endast i mån av plats. Regionalbussnätet når stora delar av länet där det inte finns tågtrafik – se bild 3. Det finns plats för två cyklar på varje buss på ställ på utsidan av bussen. På expressbussarna och vissa linjer går det inte att ta med cykel. Cykeltransport med buss kostar 24 kronor.

Möjligheten att ta med cyklar på regionbussar förbättrar tillgängligheten för cykelturism avsevärt. Busstransport är för stora delar av länet den enda möjligheten att transportera cykel utan egen bil. Särskilt för att nå de kustnära områden samt för sträckan Uppsala-Enköping och de nordvästra delarna av länet är bussen idag enda möjligheten. Att kapaciteten är begränsad till två cyklar per buss och att expressbussar inte tillåter cykeltransport begränsar potentialen för en mer storskalig användning. Som en ”nödlösning” för att komma hem eller för att kunna avbryta en cykelresa är möjligheten till busstransport värdefull.

[8] https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vastmanland/upptaget-vill-bli-del-av-malartag

[9] https://www.ul.se/reseinfo/resa-med-oss/vad-galler-ombord/

[10] https://www.sj.se/sv/reseinfo/bagageregler.html

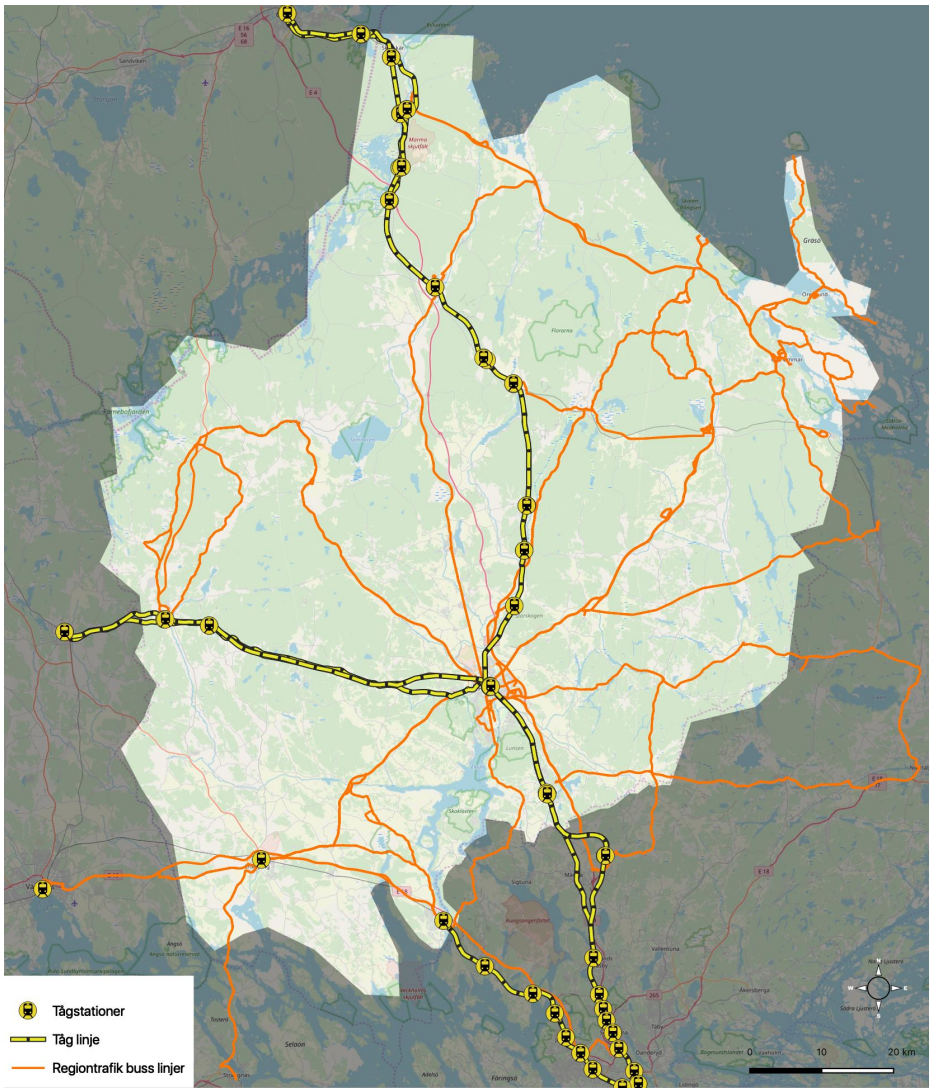

Bild 3: UL:s och SL:s tågnät och hållplatser (i gult). På hela nätet är cykeltransport idag tillåten, men begränsad i kapacitet. Undantagen är hållplatserna Stockholm C och Arlanda. På sträckan Stockholm-Enköping-Västerås är cykeltransport på tåg idag endast tillåten för ihopfällbara cyklar och demonterade cyklar i cykeltransportväska. Kartan visar även nätet av regionbussar (orange). På regionbussar är cykeltransport tillåten på sommarhalvåret i mån av plats (max 2 cyklar per buss), dock inte på expressbussar och vissa linjer. Källa: Region Uppsala

4.5 BEFOLKNINGSUNDERLAG

Cykelleder för rekreation och turism drar stark fördel av att ha ett stort befolkningsunderlag inom sitt när- och upptagningsområde. Internationella erfarenheter visar att en majoritet av de som nyttjar turistiska cykelleder genomför dagsturer eller kortare utflykt[11] och utgörs av lokalbefolkning eller besökare som gör kortare cykelutflykter. Exempelvis visade en undersökning bland användarna av det schweiziska nätet av rekreativa cykelrutter att hela 78% använde nätet för dagsturer eller kortare cykelutflykt, ca. 22% cyklade

[11] Claudia Krieger, 2007: *Cycling Tourists – Who they are, what they want and how they improve regional Economy. www.nationeller-radverkehrplan.de*

flera dagar[12]. Med andra ord så kan leder med ett stort befolkningsunderlag i närheten förväntas användas mer intensivt.

Uppsala län hade 2018 cirka 375 000 invånare[13] och befolkningen är starkt koncentrerad till tätorter, främst till Uppsala tätort som har flest invånare med klart betydande större befolkning än Enköping, som är näst störst i länet.

Strax söder om Uppsala län och väl anknuten med kollektivtrafik ligger Stockholmsregionen med ett mycket högt befolkningsunderlag på över 2 miljoner invånare. I kombination med kollektivtrafik är hela Uppsala län lämpad för dags- eller flerdagsutflykter från Stockholmsregionen. Det ger Uppsala län ett stort potentiellt underlag för cykelturister utifrån. Vidare finns Gävle, Västerås och Eskilstuna i närheten vilket ytterligare ökar underlaget för besökare från den närmare omgivningen. Bild 4 illustrerar befolkningsstorleken i tätorter i Uppsala län och närområdet.

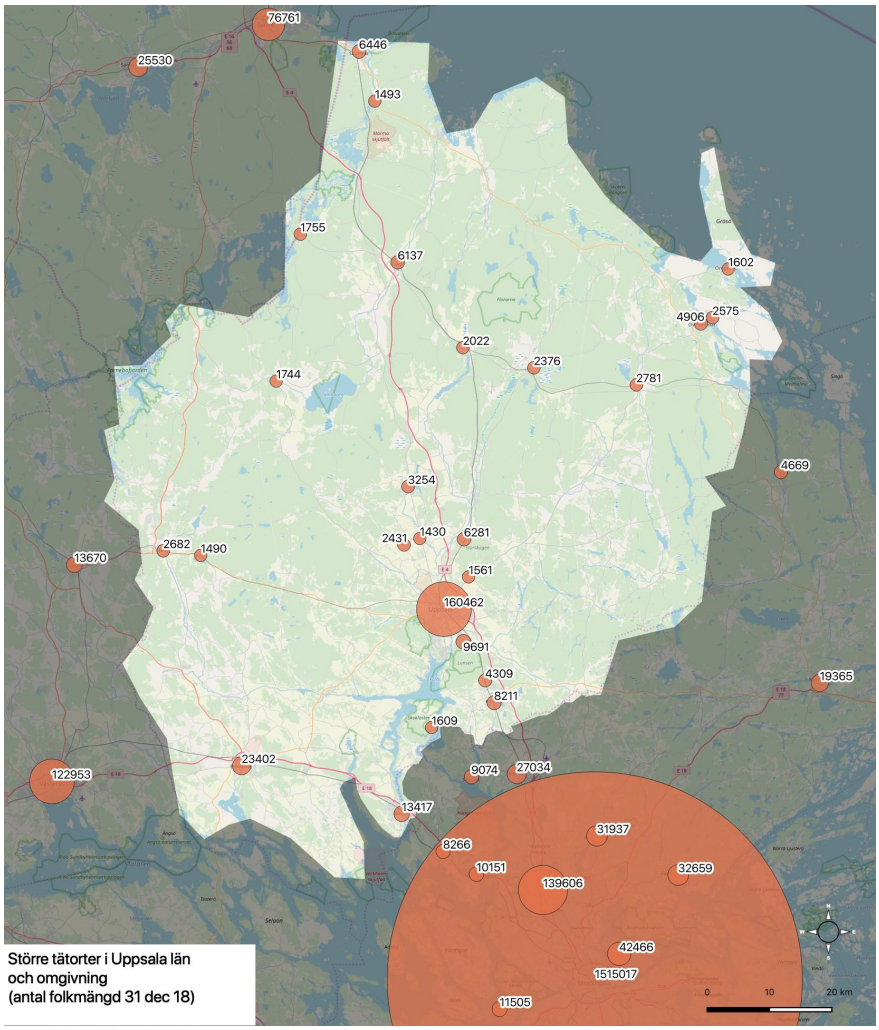

Bild 4: Större tätorter i Uppsala län och omgivning, med grafisk illustration av invånartalen. Observera att invånartalen avser tätort, inte kommuner.

[12] Switzerland Mobility, 2015: *Switzerland Mobility Usage Survey 2013*. SwitzerlandMobility Foundation.

[13] https://www.lansstyrelsen.se/uppsala/om-lansstyrelsen-i-uppsala/nyheter-och-press/nyheter---uppsala/2019-02-21-uppsala-lan-vaxer---fick-7-383-nya-invanare-forra-aret-enligt-ny-statistik.html

4.6 BEFINTLIGA TURISTISKA CYKELLEDER – ÖVERBLICK

Sju namngivna turistiska cykelleder har identifierats inom Uppsala län. Där finns både korta, lokala leder som Östervåla-Horrskog eller Fjärdhundralandsleden och långa, länsöverskridande leder som Sverigeleden eller Kustlinjen som har avsnitt inom Uppsala län. Deras sammanlagda längd inom Uppsala län är 487 km. Ledernas sträckor presenteras i bild 5, information om lederna i tabell 3.

Det är inte uteslutet att det finns ytterligare leder, men det är dessa som har gått att identifiera genom sökningar på Internet, i litteratur och genom kontakt med lokala turistbyråer. Rena ruttförslag för korta cykelutflykter som bl.a. i boken *Cykelguide till Uppland*[14] har inte tagits med, men har beaktats i utvecklingen av visionsleder.

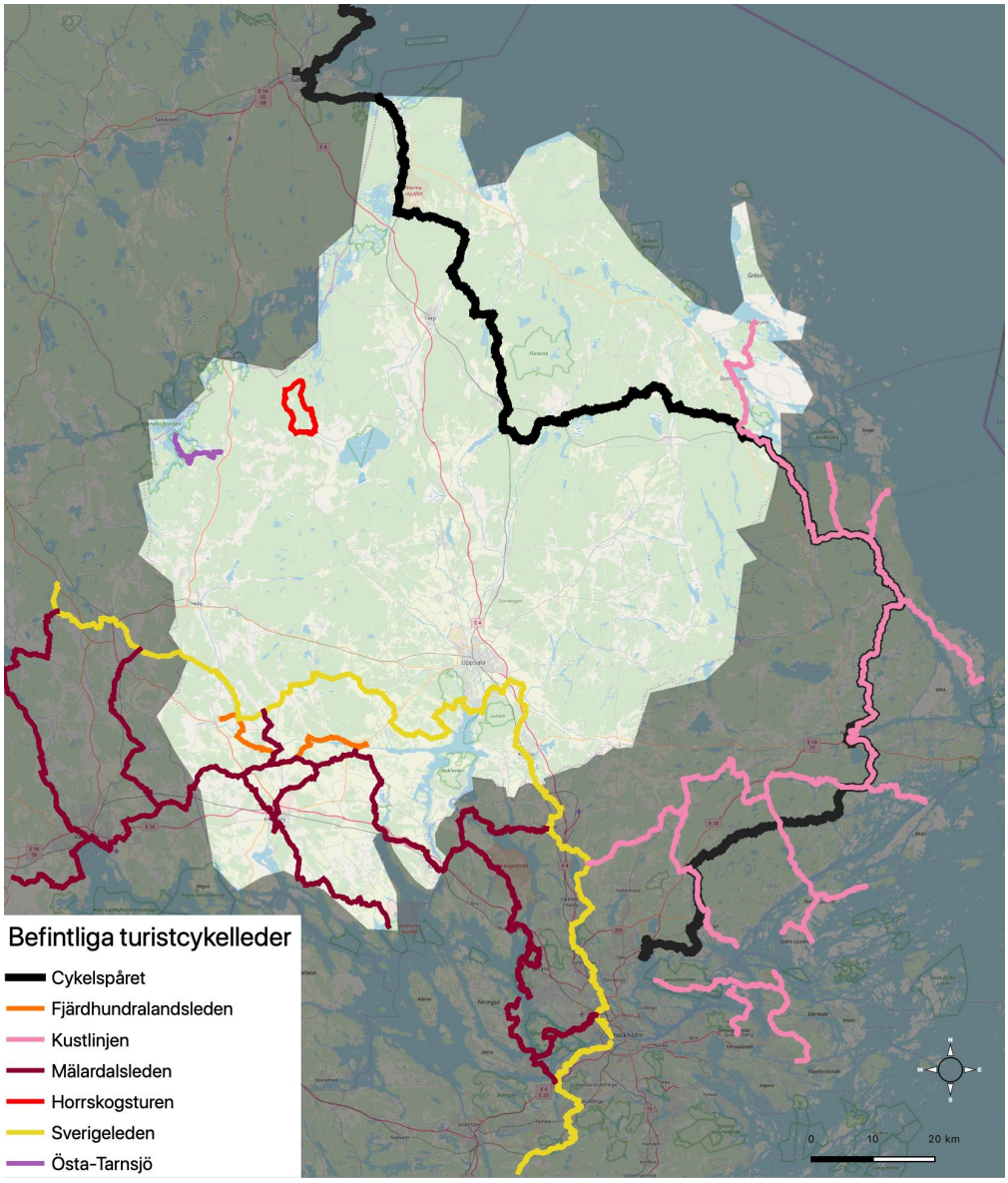

Bild 5: Befintliga cykelturistiska leder i Uppsla län

[14] Ylva Fontell, Katja Jahn, 2001: *Cykelguide till Uppland*. Natur och Kultur/LTs förlag

Lednamn	Längd inom Uppsala län	Skyltad,	Ansvarig/ marknadsförare	Framtagen, år	% röd/lila standard
Cykelspåret	132 km	Ja	Cykelfrämjandet	1997 eller tidigare	11% / 11%
Fjärdhundralands-leden	38 km	Nej	Fjärdhundraland ekonomisk förening	2018	18% / 0%
Kustlinjen	35 km	Ja	Svenska Cykelsällskapet	1990 eller tidigare	39% / 1%
Mälardalsleden	134 km	Ja	Svenska Cykelsällskapet	1980/ omarbetad 1998	19% / 2%
Östervalla-Horrskog	24 km	Nej	Biosfärområdet Älvlandskapet Nedre Dalälven	?	4% / 3%
Sverigeleden	113 km	Ja	Svenska Cykelsällskapet	1984-88	21% / 4%
Östa – Tärnsjö	13 km		Biosfärområdet Älvlandskapet Nedre Dalälven	?	0% / 0%

Tabell 3: Befintliga cykelturistiska leder i Uppsala län

Ledernas trafiksäkerhetsstandard och deras närhet till besöksmål, kollektivtrafik och övernattningsmöjligheter beskrivs i större detalj i bilaga 1. Ingen av lederna är klassad och skyltad enligt Trafikverkets kriterier för regionala eller nationella cykelturistleder.

De längre leder som passerar länet – Cykelspåret, Kustlinjen, Mälardalsleden och Sverigeleden - är alla delar av längre sammanhängande leder som sträcker sig långt utanför Uppsala län. Dessa leder är framtagna av cyklistorganisationerna Svenska Cykelsällskapet (Kustlinjen, Mälardalsleden, Sverigeleden) respektive Cykelfrämjandet (Cykelspåret) och använder primärt lågtrafikerade bilvägar. Lederna är skyltade med lednamn och det finns kartmaterial, men det är osäker i vilket skick skyltningen är och om den underhålls. Gemensamt för dessa leder är att de är framtagna på 1980-2000 talet och att det saknas en tydlig huvudman som ansvarar för utvecklingen, trafiksäkerheten och marknadsföringen. Trafiksituationen och bitvis även vägarna har troligen ändrats på flera avsnitt sedan lederna utvecklades vilket kan förklara att samtliga har en förhållandevis hög andel av sträckan som klassas som röd eller lila säkerhetsstandard enligt Trafikverkets kriterier – se tabell 3. För att klara Trafikverkets kriterier för en säker och attraktiv cykelturistled får inga lila klassade avsnitt förekomma alls och andelen röda avsnitt får inte överskrida 10% av ledens längd. Ingen av dessa leder skulle därmed för delarna inom Uppsala län idag kunna klassas som regional eller nationell led enligt Trafikverkets kriterier.

I bild 6 visas översiktligt trafiksäkerhetsstandard av de kartlagda lederna, se bilagan för mer detaljerade kartbilder för varje enskild led.

Bild 6: Befintliga cykelturistiska leder i Uppsala län, klassat utifrån trafiksäkerhetskriterier. Lila markering avser avsnitt som bedöms som trafikfarliga, röda avsnitt som osäkra. För att uppfylla Trafikverkets kriterier för en trafiksäker cykelturistisk led få inga lila avsnitt förekomma och andelen röda avsnitt får inte överskrida 10% och ska systematisk minskas.

4.7 PLANERAD UTBYGGNAD AV CYKELINFRASTRUKTUR

En framtida utveckling av ett cykelturistiskt nät behöver ta hänsyn till och utnyttja de planerade förbättringar i cykelinfrastrukturen i länet. På bild 7 redovisas de utbyggnadsplaner för cykelinfrastrukturen i länet, enligt uppgifter från Region Uppsala.

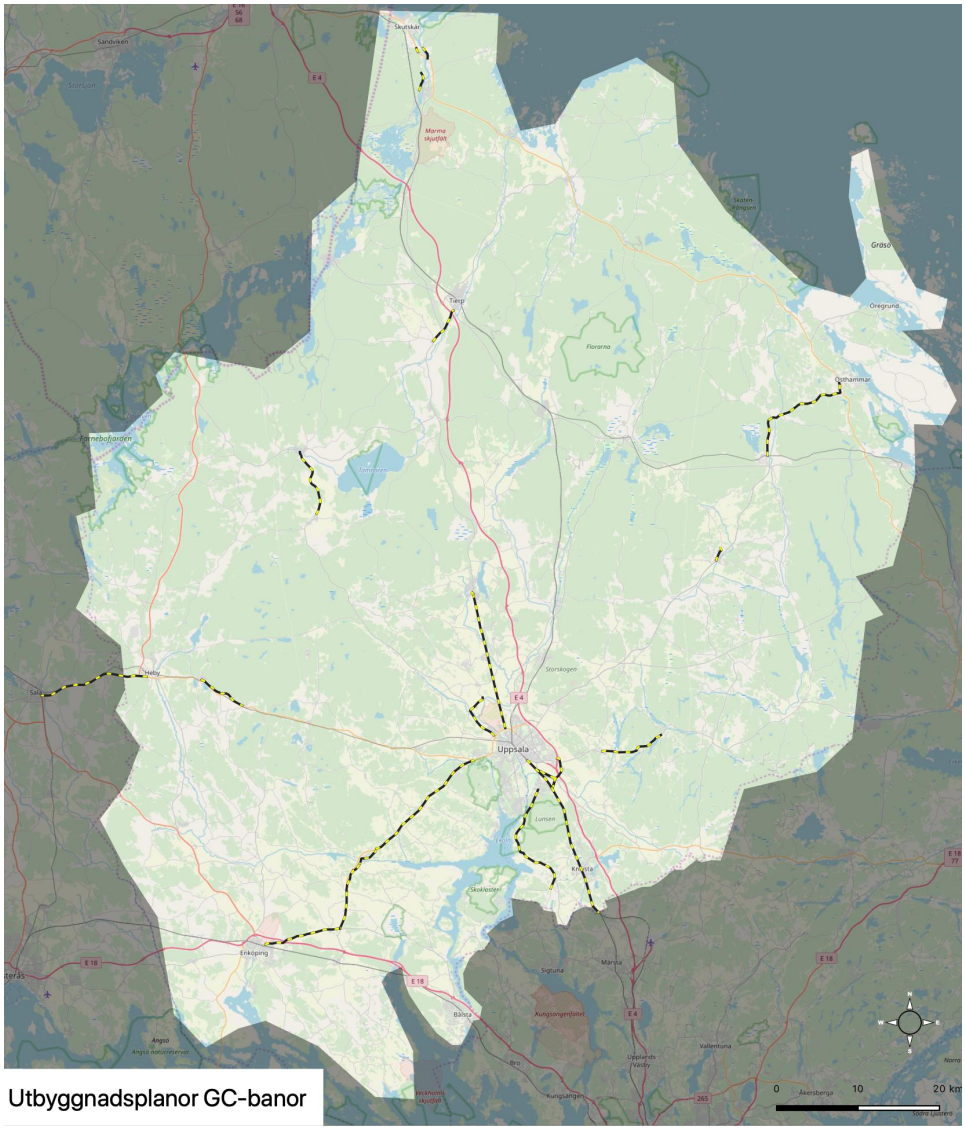

Bild 7: Planerade utbyggnadssträckor för cykelvägar i Uppsala län. Källa: Region Uppsala.

Utbyggnaden ska i första hand förbättra säkerheten för vardagscykling på de utpekade sträckorna, men cyklelederna kan även bidra till att förbättra det cykelturistiska nätet. Särskilt utbyggnadsplanerna från Uppsala tätort kommer att förbättra tillgängligheten och säkerheten, inte minst norrut. Även utbyggnaden vid Östhammar förbättrar en idag trafikfarlig situation. I tabell 4 indikeras den planerade byggstarten för respektive sträcka.

Sträcka	Väg	År för byggnation
Uppsala-Björklinge	600	2021
Älvkarleby-Skutskär	• väg 759, Västanåvägen, från Älvkarleby till Västanå • väg 786, Långsandsvägen, från korsning med väg 76 till Överboda, inklusive en gång- och cykelport under väg 76 väg 76, från korsningen med väg 759 till befintlig gång- och cykelväg i Skutskär.	2021
Sala-Heby	72/56	2024–2025
Gimo- Hökhuvud-Börstil-Östhamma	288 och 76	2023–2024
Enköping-Litslena	55	2023–2024

Tabell 4: Planerade utbyggnadssträckor för cykelleder i Uppsala län inom regional plan

4.8 DISKUSSION AV NULÄGET

De kartlagda turistiska cykellederna i länet är en bra utgångspunkt för utvecklingen av ett regionalt nät av cykelturistiska leder. Det visar samtidigt på några tydliga svagheter.

Den största bristen utifrån ett regionalt perspektiv är att Uppsala tätort som länets tyngdpunkt och befolkningscentrum är dåligt anknutet till lednätet. Uppsala används, trots sitt stora utbud av besöksmål och sitt befolkningsunderlag, inte som tydligt mål eller startpunkt och ingen av lederna passerar centrala Uppsala. En förbindelse mellan Uppsala norröver och mot kusten saknas helt. Vidare så saknas en kustnära led i länet.

Trafiksäkerhetsstandarden är inte genomgående god och möjligheten att knyta an till det regionala tågnätet utnyttjas inte fullt ut.

Utbudet av sevärdheter och övernattningsmöjligheter i närheten av lederna är god i de södra delarna av länet, men tydligt svagare i norra halvan av länet. Cykelspåret knyter delvis ihop historiska bruksorter i regionen vilket kan göra den kulturhistoriskt intressant.

Kartläggningen visade vidare att det för en intresserad cykelturist idag är svårt att enkelt få en sammanhängande bild över möjligheterna att cykla inom Uppsala län. Tydlig och sammanhållen information om tillgängligheten, kvalitet av lederna och vilka sevärdheter och turistisk infrastruktur som finns längs lederna saknas för det mesta. Det finns ingen tydlig samlingspunkt eller ansvarig för information kring lederna och inte heller för att säkerställa kvalitén, trafiksäkerheten och att eventuell skyltning underhålls.

5 Visionsbild

5.1 INLEDNING

I detta kapitel presenteras en visionsbild för utvecklingen av ett nätverk av cykelleder för rekreation och turism i Uppsala län. Utgångspunkten för utvecklingen av visionsbilden har varit att cykellederna ska knyta ihop viktiga noder i regionen och passera attraktiva besöksmål

5.2 VÄGLEDANDE PRINCIPER

Följande principer har legat till grund för urvalet av de föreslagna sträckorna:

- Cykelresor ska kunna utgå ifrån och avslutas i noder som erbjuder kollektivtrafikanslutning och turistisk service.
- Avståndet mellan noder som möjliggör övernattning bör inte överskrida 60 km.
- Nätet av cykelleder ska vara direkt tillgängligt från de större tätorterna i länet och i omgivningen för att säkerställa ett stort potentiellt underlag av användare.
- Nätet ska möjliggöra cykelturer av varierande längd, både cirkulära (som återvänder till startpunkten) och linjära (med olika start- och målpunkt).
- Lederna behöver i så stor utsträckning som möjligt gå genom områden med höga natur- och kulturvärden och med lite bullerstörning. I närheten av större tätorter prioriteras dock trafiksäkerhet och genhet som går raka vägen.
- Det bör finnas ett utbud av besöksmål, övernattningsplatser och matställen längs med lederna.
- Befintliga eller redan planerade leder ska utnyttjas där det är lämplig om de håller god kvalitet och ska, där det är nödvändigt, förbättras.
- Befintlig och planerad cykelinfrastruktur ska utnyttjas där det är lämpligt.
- Nätet ska täcka så stor del av länet som möjligt.
- Hänsyn tas även till möjligheten att ansluta till, eller vara del av, leder som sträcker sig över regiongränsen eller viktiga målpunkter i närheten av regiongränsen.

5.3 GROVSTRUKTUR – LÄNKA NODER OCH SKAPA NÄT

Noder som är lämpliga start- eller målpunkter för cykelturism identifieras, primärt inom regionen men även i närområdet utanför. Noderna behöver ha god tillgänglighet, helst en egen stor befolkning, erbjuda besöksmål och minst ett basutbud av turistisk infrastruktur.

De viktigaste noderna för cykelturism i Uppsala län presenteras i tabell 5 nedan, klassad i tre kategorier (A, B, C). Den bygger på en sammanvägning av befolkningsunderlag, tillgänglighet med kollektivtrafik, utbudet av turistisk infrastruktur och utbudet av besöksmål. Observera att

gränsdragningen inte är skarp. Även viktiga noder utanför Uppsala län har tagits med, men endast noder som klassas i kategorierna A och B.

Ort	Befolknings-underlag	Kollektivtrafik-tillgänglighet (med cykel)	Utbud besöksmål	Utbud turism-infrastruktur (mat, boende)	Nod-kategori
Stockholm (tätort, med kranskommuner)	Mycket hög	God, tåg (ej Sthlm C)	Mycket hög	Mycket hög	A
Uppsala	Hög	God, tåg	Mycket hög	Mycket hög	A
Västerås	Hög	Idag begränsad, ev. förbättring med Mälartåg	Hög	Hög	A
Gävle	Hög	God, tåg	Hög	Hög	A
Enköping	Medel	Begränsad, buss	Medel	Hög	B
Norrtälje	Medel	Dåligt	Medel	God	B
Sala	Medel	God, tåg	Medel	God	B
Sigtuna	Medel	Begränsad	Hög	God	C
Bålsta	Medel	Begränsad	Medel-låg	God	C
Skutskär	Låg	God, tåg	Medel	God	C
Östhammar	Låg	Begränsad, buss	Medel	God	C
Heby	Låg	God, tåg	Låg	Låg	C
Örbyhus	Låg	God, tåg	Låg	Låg	C
Tierp	Låg	God, tåg	Låg	Låg	C
Öregrund	Låg	Begränsad	Medel	God	C
Älvkarleby	Låg	God, tåg	Medel	Medel	C

Tabell 5: Förslag på noder för utvecklingen av ett cykelturistiskt nät i Uppsala län.

Det föreslagna nätet ska knyta ihop dessa noder, med högst en dagsetapp på cykel (50-70 km) mellan noderna. På bilderna 8 och 9 visas noderna och möjliga länkar schematiskt.

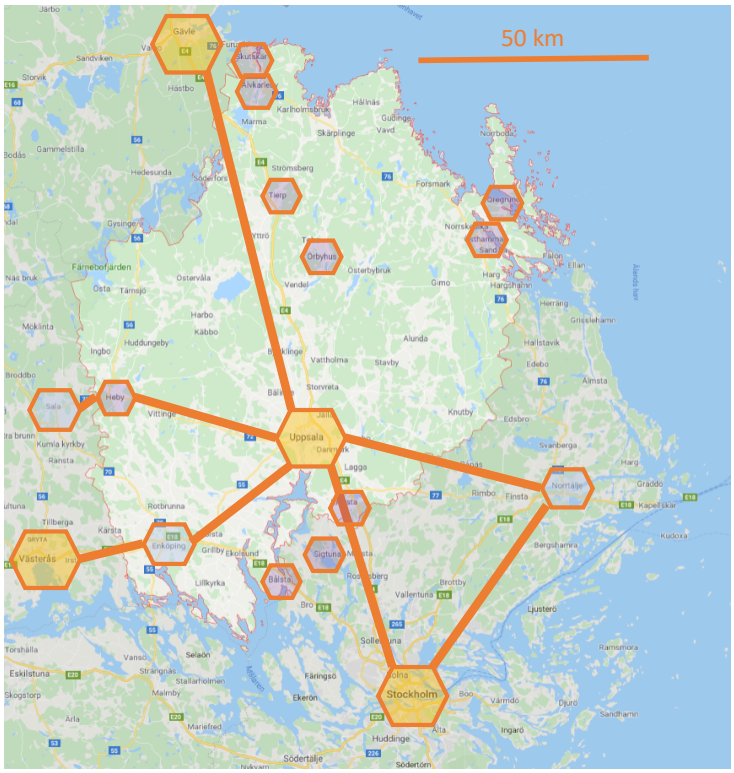

Bild 8: Förslag på noder för utvecklingen av ett cykelturistiskt nät i Uppsala län. Noder av kategori A (mycket god tillgänglighet, stor egen befolkning, stort utbud av infrastruktur) är störst och gul. Noder av kategori B (mindre befolkning och utbud) är mindre och blå. Noder av kategori C (mindre befolkning, visst utbud av infrastruktur och transport) är minst och lila. Viktigast är att knyta ihop noder av kategorierna A och B vilket illustreras schematiskt med orangea länkar.

Bild 9: Förslag på noder för utvecklingen av ett cykelturistiskt nät i Uppsala län och tänkbara länkar för att knyta ihop samtliga noder, oavsett kategori.

5.4 LEDFÖRSLAG FÖR VISIONSNÄTET

Utifrån nodkonceptet, principerna presenterat i 5.2, de befintliga lederna och planerad cykelinfrastruktur utvecklades ett förslag på sträckor som ihop kan skapa ett nät av attraktiva cykelleder för rekreation och turism i Uppsala län. Det kompletta förslaget presenteras som schematiska förbindelser i bild 10 och med de föreslagna sträckorna i bild 11. Totala längden av det föreslagna nätet i Uppsala län är 738 km.

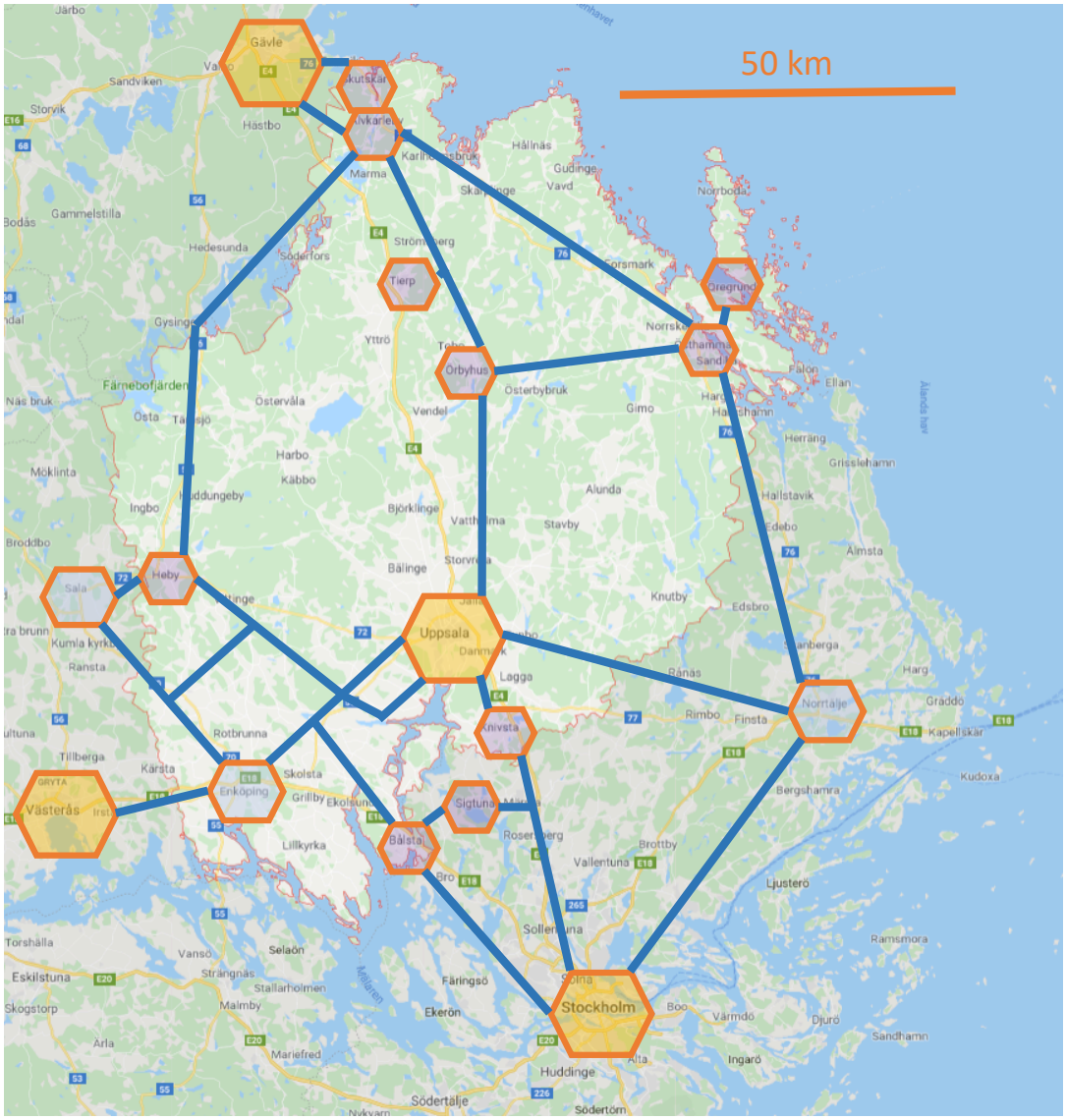

Bild 10: Schematiskt förslag på länkar mellan regionala noder för att skapa ett sammanhängande nät av cykelleder som möjliggör både kortare och längre cykelutflykter och resor, både slingor (A till A) och linjära rutter (A till B).

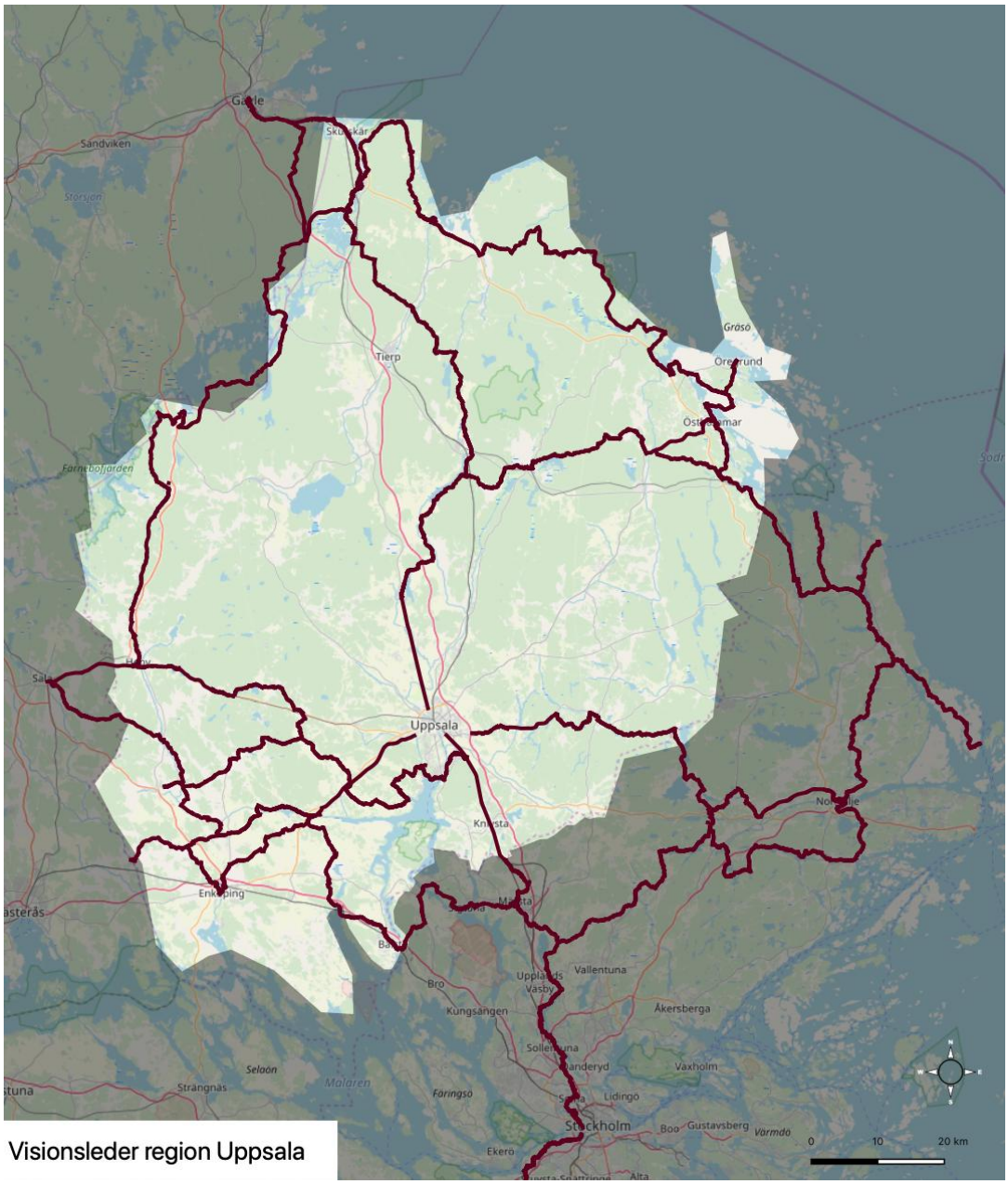

Bild 11: Förslag på sträckor för ett regionalt nät av turistiska cykelleder i Uppsala län. Förslaget följer i så stor utsträckning som möjligt befintliga leder och planerad cykelinfrastruktur och ska åstadkomma förbindelserna som schematiskt presenteras i bild 10. Totala längden av det föreslagna nätet inom Uppsala län är 738 km

Det föreslagna nätet möjliggör många tänkbara rutter av varierande längd, från dagsutflykt som börjar och slutar i samma nod till långa cykelresor inom länet eller som korsar länet.

5.5 BESKRIVNING AV DELAVSNITT

I detta kapitel beskrivs de föreslagna delsträckorna kort. Observera att den exakta sträckningen kan behöva anpassas efter samråd med kommunerna, väghållarna samt lokala turistföreträdare. Mer detaljerade kartor och beskrivningar av samtliga avsnitt är samlade i bilaga 2.

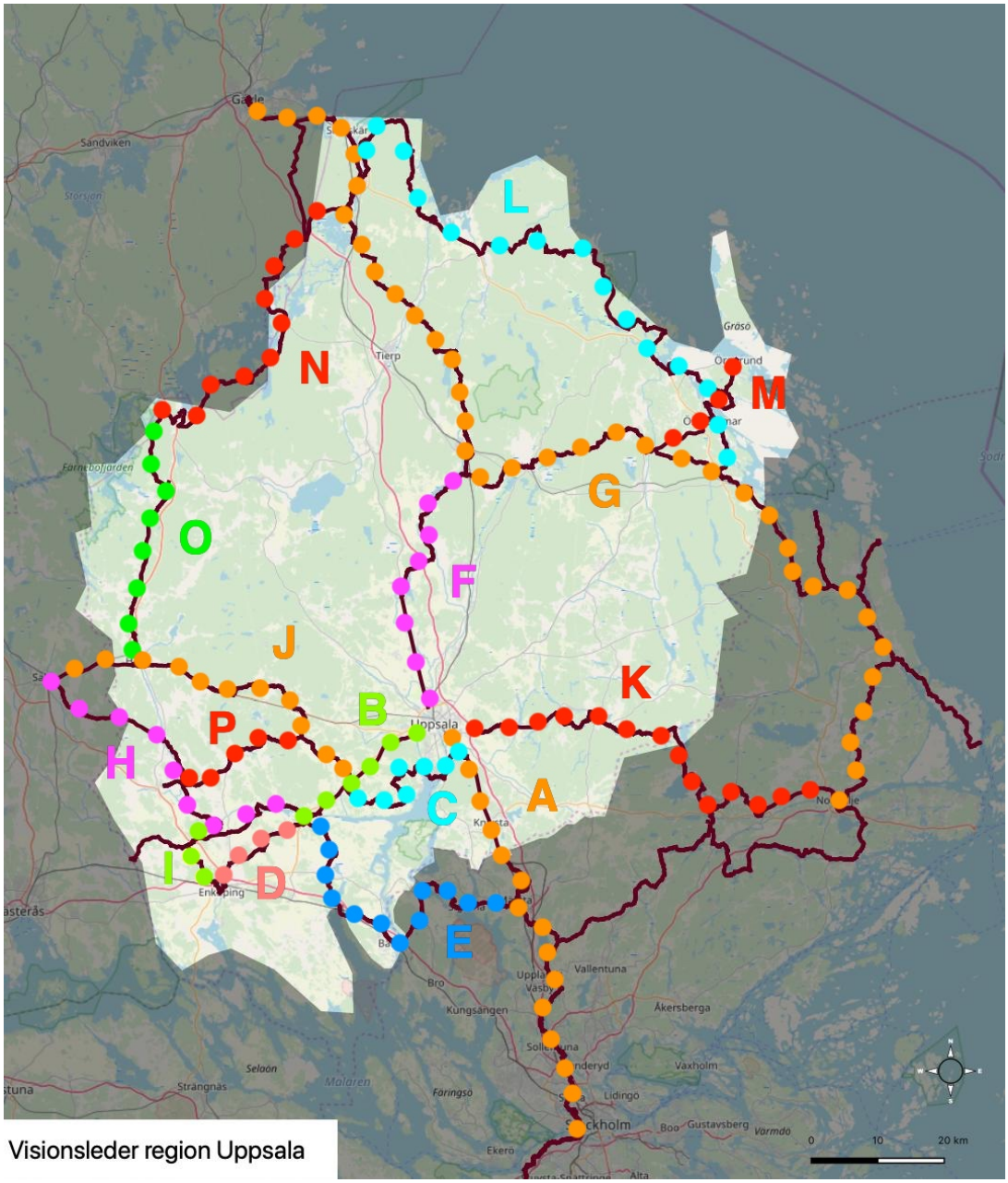

Bild 12: Förslag på sträckor för ett regionalt nät av turistiska cykelleder i Uppsala län, uppdelat i delsträckor.

Avsnitt A, Uppsala-Märsta-(Stockholm), 16 km

Avsnitt A knyter ihop de två mest betydelsefulla noderna i regionen, (Stor-) Stockholm och Uppsala. 16 km av sträckan ligger inom Uppsala län. Idag är sträckan en del av Sverigeleden och följer en mindre direkt rutt än föreslaget. Viktigt för länken är att utvecklingen sker i dialog med Region Stockholm för att åstadkomma en sammanhängande länk mellan Uppsala och Stockholm av

hög kvalitet. En rekommendation med hänsyn till länkens betydelse, det stora befolkningsunderlaget och potentialen är att delar av sträckan används även för arbetspendling. Detta så att hela sträckan Uppsala-Stockholm på sikt blir en sammanhängande, bilfri led.

Avsnitt B: Uppsala – Örsundsbro, 22 km

Avsnitt B är en viktig delsträcka för att förbinda Uppsala med Enköping och för att skapa förbindelser till Märsta och Sala samt andra lokala slingor. Örsundsbro blir därmed en förgreningspunkt för flera leder och därifrån går det även att resa med regionbuss.

I dagsläget är delavsnittet från Uppsala till Örtorpet en bilfri cykelled (grus) som använder gamla banvallen Uppsala-Enköping. Banvallen är i gott skick och attraktiv, inte minst eftersom den inte ligger i direkt anslutning till väg 55 och därmed inte störs av buller. Därför förespråkas att sträckningen längs banvallen används snarare än den planerade cykelbanan längs väg 55. En tydlig markerad förbindelse från centrala Uppsala till början av sträckan behövs.

Delsträcka C, Västergärde – Dalby – Uppsala, ca. 40 km

Avsnitt C från Västergärde mot sjön Ekoln skapar en attraktiv lokal slinga på totalt 55 km med Uppsala som utgångspunkt som passerar flera besöksmål. Även en kortare, alternativ sträcka som inte passerar Vårdsätra men ansluter till banvallsleden vid Söderby (väg C596) eller andra sträckningar tillbaka till Uppsala är tänkbara. Syftet med sträckan är att skapa en lokal slinga med utgångspunkten Uppsala.

Delsträcka D, Örsundsbro – Enköping, 20 km

Avsnitt D länkar ihop Örsundsbro med Enköping. För förbindelsen förespråkas att låta bli att använda den planerade cykelbanan längs väg 55 eftersom den inte bedöms som attraktiv för fritidscykling och turism. I stället föreslås att befintliga småvägar används. På längre sikt bör även möjligheten att utveckla den nedlagda banvallen från Örsundsbro till Enköping som cykelbana som en alternativ sträcka.

Delsträcka E, Örsundsbro – Bålsta – Sigtuna – Märsta, 31 km

Delsträckan E knyter ihop Märsta med Bålsta och Örsundsbro och möjliggör flera slingor med Uppsala som nod samt knyter an till Stockholm. Sträckans längd inom Uppsala län är 31 km. Rutten använder sig av sträckningen av Mälardalsleden. Från Bålsta finns även en alternativ rutt mot Kungsängen. Sträckan är turistiskt mycket intressant med flera attraktiva besöksmål som Sigtuna, slott och herrgårdar samt sjöar, god turistisk infrastruktur och närhet till både Stockholm och Uppsala. Avsnittet kan även lätt nås med kollektivtrafik både i Bålsta och Märsta.

Delsträcka F, Uppsala-Örbyhus, 43 km

Delsträckan F knyter ihop Uppsala med Örbyhus och knyter där an till anslutande leder mot Gävle och Östhammar. Delsträckan är därmed en viktig sträcka för att skapa förbindelser norr- och österut från Uppsala som idag saknas. Förslagsvis används den planerade cykelbanan längs väg C600 mellan Uppsala och Björklinge. Sträckan bedöms inte som särskilt attraktiv på grund av sin närhet till bilvägen och den raka sträckningen, men är en säker transportsträcka ut ur staden. Alternativa sträckningar har undersökts men

ingen sammanhängande sträcka med god säkerhetsstandard har kunnat identifieras.

Delsträcka G, Norrtälje – Hargshamn-Örbyhus-Skutskär-(Gävle), 126 km

Delsträckan G följer den befintliga leden *Cykelspåret* från Norrköping mot Gävle och passerar både bruksmiljöer och attraktiva naturlandskap. Sträckans östra del har förhållandevis dålig tillgänglighet med kollektivtrafik, den nordöstra delen är däremot väl tillgängligt med flera tågstationer längs leden. Sträckan förutsätter samverkan med Region Gävleborg respektive Stockholm för att få till en fortsättning mot Gävle respektive Norrtälje av god kvalitet.

Delsträcka H: Örsundsbro – Sala, 38 km

Avsnitt H mellan Örsundsbro och Sala knyter ihop Sala med Uppsala och öppnar möjligheten för flera lokala slingor. Genom tåganslutningen till Sala skapar sträckan goda möjligheter för envägs-turer. Sträckningen följer bitvis den nyanlagda Fjärrhundralandsleden med god lokal förankring.

Delsträcka I, Enköping – Rotbrunna (eller alternativ), 16 km

Delsträcka I är en kort länk för att knyta ihop Enköping med sträckan H mot Sala. Även andra sträckningar för att knyta ihop Enköping och Sala kan vara aktuella. Delsträckan möjliggör lokala slingor, exempelvis Enköping – Örsundsbro – Enköping.

Delsträcka J, Ramstalund – Heby – Sala, 60 km

Delsträcka J knyter ihop Uppsala med Heby och Sala genom att ansluta till banvallsleden mot Uppsala i Ramstalund. Utbudet av besöksmål och turistisk infrastruktur längs sträckan är begränsad fram till Heby, men i Morgongåva, Heby och Sala erbjuds god anknytning till kollektivtrafik. Sträckan möjliggör även ett flertal kortare och längre slingor, exempelvis Uppsala-Sala-Enköping-Uppsala. De planerade cykellederna längs väg 72 mellan Vittinge och Morgongåva och Heby och Sala är del av leden och en förutsättning för att kunna skapa en trafiksäker och attraktiv led längs sträckan.

Delsträcka K, Uppsala – Länna – Norrtälje, 61 km

Delsträcka K förbinder Uppsala österut med Norrtälje och skapar en förbindelse till Roslagen och havet. Den bygger inte på någon hittills existerande cykelled. Delen inom Uppsala län är 61 km lång, för en full utbyggnad mot Norrtälje krävs samarbete med Region Stockholm. Utbudet av besöksmål och övernattningsmöjligheter längs sträckan är begränsad inom Uppsala län men ökar i närheten av Norrtälje. I Roslagen och kustområdet finns ett stort utbud av besöksmål och övernattningsmöjligheter. Sträckan är inte tillgänglig med tåg förutom i Uppsala men längs sträckan finns flera hållplatser för regionala bussar. Sträckan möjliggör flera attraktiva, längre rundturer.

Delsträcka L, Hargshamn – Östhammar – Forsmark – Skutskär, 140 km

Delsträckan L är ett förslag på en ny led som följer kusten och knyter ihop Norrtälje med Gävle via Östhammar. Sträckningen är kustnära och passerar flera attraktiva besöksmål. Även utbudet av övernattningsmöjligheter längs sträckan är god. Tillgängligheten med kollektivtrafik är begränsad till regionbuss fram till Laxön där det finns tåganslutning. Leden möjliggör flera

regionala slingor och skapar även en kustnära förbindelse mellan Stockholm och Gävle.

Delsträcka M, Hökhuvud-Östhammar-Öregrund, 28 km

Delsträckan M är ett avsnitt på 28 km som knyter ihop avsnitt G med kusten. Sträckan skapar därmed en sammanhängande förbindelse mellan Uppsala och kusten med skärgården kring Gräsö. Avsnittet använder sig av den planerade cykelbanan mellan Gimo och Östhammar och fortsätter vidare mot Öregrund. Nära sträckan finns flera attraktiva besöksmål och utbudet av övernattningsmöjligheter är god. Däremot är anslutningen till kollektivtrafik begränsad till regionbussar.

Delsträcka N, Färnebofjärdens Nationalpark – Söderfors, 65 km

Delsträcka N knyter ihop ingången till Färnebofjärdens Nationalpark med tågstationen i Älvkarleby. Sträckan präglas av flodlandskapet kring Nedre Dalälven och erbjuder attraktiva naturlandskap. Sträckan gör Färnebofjärdens nationalpark mer tillgängligt genom anknytning till tågnätet. Sträckan passerar länsgränsen flera gånger och avsnitten i Uppsala län uppgår till ca. 42 km. Längs sträckan finns enbart ett begränsat utbud av besöksmål, men viss turistisk infrastruktur finns. Avsnittet har tyngdpunkt på landskaps- och naturupplevelse.

Delsträcka O, Heby - Färnebofjärdens Nationalpark

Delsträcka O knyter ihop Heby med Fjärnebofjärdens nationalpark och kringliggande naturområden. Längs sträckan finns tillgänglighet till tågtrafik i Heby och till regionbussar i bl.a. Tärnsjö. Utbudet av besöksmål längs sträckan är begränsad, däremot erbjuds boendemöjligheter längs och i närheten av sträckan, både i Sala och Tärnsjö och det finns flera campingplatser i närheten av nationalparken. Ihop med delsträcka N skapas en sammanhängande rutt från Sala-Heby till Gävle. Avsnittet möjliggör även flera längre slingor.

Delsträcka P, Fjärdhundra – Skogstibble, 23 km

Delsträcka P är en kompletteringssträcka mellan Skogstibble och Fjärdhundra. Den skapar möjlighet till olika lokala slingor med Enköping, Heby eller Sala som utgångspunkt. Anknytningen till kollektivtrafik är svag, närmaste hållplatser för regionbuss finns i Åland och Heby. Även utbudet av besöksmål och övernattningsmöjligheter är små.

5.6 SÄKERHETSSTANDARD OCH ÅTGÄRDSBEHOV

I tabell 5 sammanfattas längden och säkerhetsstandarden för respektive avsnitt. En mer detaljerad beskrivning med kartor på avsnittsnivå finns i bilaga 2.

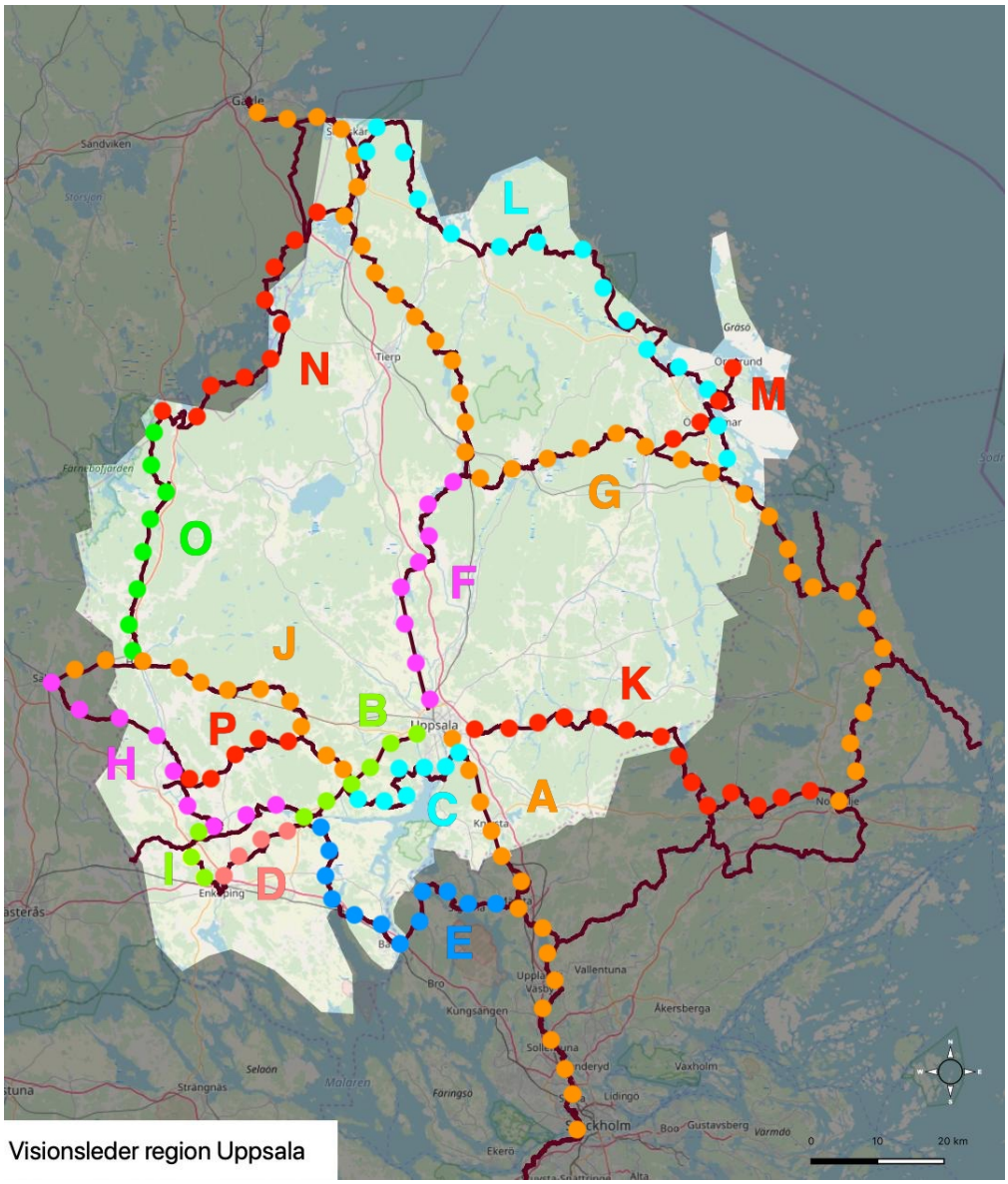

Bild 13: Förslag på sträckor för ett regionalt nät av turistiska cykelleder i Uppsala län, uppdelat i delsträckor.

Trafiksäkerhetsklassningen har genomförts utifrån Trafikverkets kriterier för cykelturistiska leder, se även kapitel 3.2. Följande uppdelning används:

- **Grön Standard:** Cyklister upplever att det utan problem går bra att cykla med barn under 12 år på sträckan.
- **Gul Standard:** Vägen upplevs som så pass lugn att två vuxna ofta kan cykla i bredd utan att störas av trafik.
- **Röd Standard:** Vägen upplevs som osäker.
- **Lila Standard:** Vägen upplevs som mycket trafikfarlig.

Grå avser avsnitt där det saknas uppgifter för att kunna genomföra en klassning, främst uppgifter om trafikintensiteten saknas. Dessa avsnitt är dock för det mesta små vägar med lite eller mycket lite trafik och motsvarar för det mesta grön standard. Med ***Planerad*** avses framtida, redan planerade cykelbanor i Uppsala län.

Avsnitt	Längd, km	Bilfritt, km	Grön, km	Gul, km	Rött, km	Lila, km	Grå, km	Planerad, km
A	16,3							16,3
B	22,3	12,4						9,9
C	39,5	6,6	12,9	2,2	8,7	2,4	2,2	4,5
D	17,3	2,5	8,2	1,2	2,9	2	0,5	
E	31	3,6	11,3	2,6	11,8	0,7	1	
F	43,4		21,2	2,8	2,8			16,7
G	128,3	5,6	72,4	10,6	11,5	2,8	22,8	2,7
H	37,5	1,2	28,1	2,1	4,4	0,3	1,3	
I	15,5	2,1	12,6	0,2			0,6	
J	60,4	7,3	25,3	2	2,3	2,9	1,1	19,5
K	60,5	7,8	30,3	0,7	0,1	3,4	10,4	7,9
L	136,6	1,9	29,2	9,1	9,9	10,4	77,6	1,4
M	28	0,3	1	0,1	13	0,5	2,4	10,7
N	36	0,8	22,5	2,7	3,3		6,7	
O	41,9	1	19,5	4,1	0,2		17,2	
P	23,1		20,1	1,3	1,7			
Totalt	737,6	69,4	314,6	41,7	72,6	25,4	143,8	73,3
% av total	100%	9%	43%	6%	10%	3%	19%	10%

Tabell 6: Sammanställning av trafiksäkerhetsstandarden av det föreslagna nätet av cykelvägar enligt Trafikverkets kriterier för cykelturistleder. Avsnittens längd och den aggregerade längder av respektive standard anges i km. Se bilaga 2 för en mer detaljerad redovisning på avsnittsnivå.

Sammanställningen visar att 77% av det föreslagna nätet redan idag uppfyller gul standard eller bättre (inklusive grå), 10% utgörs av redan planerade cykelbanor. 25 km, motsvarande 3% av det föreslagna nätet har lila standard och bedöms som trafikfarlig för cyklister. Avsnitt med lila standard bör åtgärdas innan en delsträcka tas med i ett officiellt nät av turistiska leder.

För att uppfylla Trafikverkets kriterier får cykelturistiska leder inte ha några avsnitt av lila standard alls och högst 10% av röd standard. Andelen av sträckan med röd standard ska dessutom stegvis minskas. I tabell 6 visas hur många procent av avsnittets längd utgörs av olika kategorier samt vilka avsnitt redan idag skulle uppfylla kvalitetskraven (grön markerad), vilka kommer att uppfylla kraven när redan planerade cykelleder är byggda (gul) samt vilka som kräver trafiksäkerhetshöjande åtgärder (orangemarkerad).

Avsnitt	Längd, km	Bilfritt, %	Grön, %	Gul, %	Rött, %	Lila, %	Grå, %	Planerad, %
A	16,3	100%						100%
B	22,3	56%						44%
C	39,5	17%	33%	6%	22%	6%	6%	11%
D	17,3	14%	47%	7%	17%	12%	3%	
E	31	12%	36%	8%	38%	2%	3%	
F	43,4		49%	6%	6%			38%
G	128,3	4%	56%	8%	9%	2%	18%	2%
H	37,5	3%	75%	6%	12%	1%	3%	
I	15,5	14%	81%	1%			4%	
J	60,4	12%	42%	3%	4%	5%	2%	32%
K	60,5	13%	50%	1%		6%	17%	13%
L	136,6	1%	21%	7%	7%	8%	57%	1%
M	28	1%	4%		46%	2%	9%	38%
N	36	2%	63%	8%	9%		19%	
O	41,9	2%	47%	10%			41%	
P	23,1		87%	6%	7%			

Tabell 7: Sammanställning av andelen av olika säkerhetskategorier av de föreslagna delsträckorna. Grönmarkerade avsnitt (I, N, O, P) uppfyller kraven på cykelturistiska leder enligt Trafikverkets kriterier redan idag, gulmarkerade (A, B, F) uppfyller kraven när redan planerade cykelleder är byggda. Orangemarkerade avsnitt (G, H) kan uppfylla kraven med mindre insatser. Rödmarkerade avsnitt (C, D, E, J-M) kräver omfattande insatser för att uppfylla säkerhetskraven.

Åtgärdsbehovet för respektive avsnitt för att nå en säkerhetsnivå enligt Trafikverkets krav på regional eller nationell cykelturistled illustreras i bild 14. Gröna avsnitt kräver ingen åtgärd, gula avsnitt uppfyller kraven förutsatt att planerade cykelleder på sträckan byggs. Sträckor med orange markering kräver vissa begränsade insatser, röda sträckor mer omfattande investeringar.

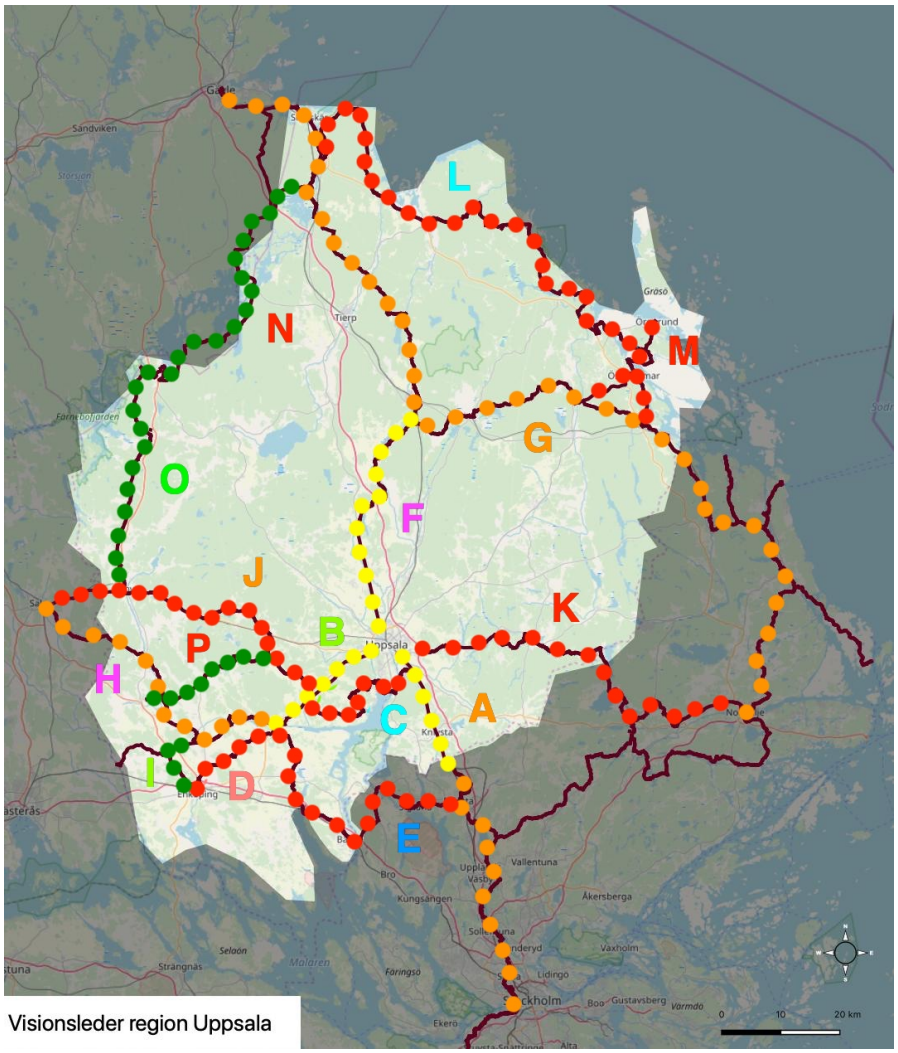

Bild 14: Förslag på sträckor för ett regionalt nät av turistiska cykelleder i Uppsala län, där delsträckor är färglagda efter säkerhetsstandard och åtgärdsbehov. Grönmarkerade leder uppfyller kraven redan idag, gulmarkerade kommer att uppfylla kraven när redan planerade cykelåtgärder har implementerats. Orangemarkerade avsnitt kan nå kraven med förhållandevis små insatser. Röda avsnitt kräver betydande insatser för att nå säkerhetskraven.

Som framgår ur bild 14 kan ett sammanhängande nät av längre turistiska leder som knyter ihop Uppsala med Stockholm, Gävle, Enköping och Sala samt med kusten (grön, gul och orangemarkerade avsnitt) skapas med relativt små insatser, förutsatt att redan planerade cykelleder på de gulmarkerade avsnitten byggs.

6 Prioriteringar och rekommendationer

6.1 PRIORITERINGSORDNING

Ju mer komplett det föreslagna nätet av turistiska leder är, desto större värde har det. Det ökar möjligheterna att planera utflykt och resor med varierande längd och till många olika mål. Samtidigt behöver nätet växa fram stegvis, både av ekonomiska skäl och för att rutterna ska få en god lokal förankring. Nedan görs ett försök till prioritering av avsnitt utifrån följande kriterier:

- Potential för att attrahera besökare
- Åtgärdsbehov för att åstadkomma en trafiksäker och attraktiv led

Potentialen för att attrahera besökare ger poäng utifrån följande skala

- Befolkningsunderlag i direkt anslutning: Mycket hög: 2, hög 1, låg: 0
- Utbud och täthet av besöksmål längs eller nära avsnittet: hög: 1, låg: 0
- Utbud av turistisk infrastruktur: hög 1, låg: 0
- Tillgänglighet med kollektivtrafik: hög: 1, låg: 0

Åtgärdsbehovet för att nå godkänd säkerhetsnivå enligt Trafikverkets kriterier klassas på liknande sätt, utifrån en grov uppskattning av åtgärdskostnaderna. De baseras på hur stor andel av sträckans längd behöver åtgärdas för att uppfylla kraven.

- uppfyller kraven redan idag, inga åtgärder: 5
- uppfyller kraven när redan planerade åtgärder har genomförts: 4
- kräver mindre åtgärder för att uppfylla kraven, max 3% av sträckan: 3
- kräver större åtgärder för att uppfylla kraven, max 10% av sträckan: 2
- kräver stora åtgärder för att uppfylla kraven, max 20% av sträckan: 1
- kräver omfattande åtgärder för att uppfylla kraven, över 20% av sträckan: 0

Resultaten av bedömningarna sammanställs i tabell 8.

Avsnitt	Längd, km	Potential	Åtgärds-behov	Totalt
A: Uppsala-Märsta-(Sthlm)	16,3	5	4	9
B: Uppsala – Örsundsbro	22,3	3	4	7
F: Uppsala – Örbyhus	39,5	4	1	6
I: Enköping - Rotbrunna	17,3	2	1	3
O: Heby - Färnebofjärden	31	5	0	5
C: Västergärde-Dalby-Uppsala	43,4	3	4	7
G: Norrtälje - Gävle	128,3	3	3	6
N: Färnebofjärden – Söderfors	37,5	2	3	5

E: Örsundsbro-Bålsta-Märsta	15,5	2	5	7
H: Örsundsbro-Sala	60,4	1	2	3
K: Uppsala – Länna-Norrtälje	60,5	3	2	5
P: Fjärdhundra – Skogstibble	136,6	3	2	5
L: Hargshamn - Skutskär	28	3	0	3
D: Örsundsbro - Enköping	36	1	5	6
J: Ramstalund-Heby-Sala	41,9	2	5	7
M: Höghuvud – Öregrund	23,1	0	5	5

Tabell 8: Grov bedömning av den turistiska potentialen samt åtgärdsbehovet för att nå en godkänd säkerhetsstandard för respektive avsnitt, som grund för en prioriteringsordning.

Utifrån detta enkla system för att identifiera en lämplig prioriteringsordning för utvecklingen av ett ledsystem framgår ett förslag till ordningsföljd för utvecklingen av lederna, se tabell 9. Resultaten redovisas även som karta i bild 15.

Avsnitt	Längd, km	Grupp, ordningsföljd	Totalt poäng
A: Uppsala-Märsta-(Sthlm)	16,3	1	9
B: Uppsala – Örsundsbro	22,3	2	7
F: Uppsala – Örbyhus	43,4	2	7
I: Enköping - Rotbrunna	15,5	2	7
O: Heby - Färnebofjärden	41,9	2	7
C: Västergärde-Dalby-Uppsala	39,5	3	6
G: Norrtälje - Gävle	128,3	3	6
N: Färnebofjärden – Söderfors	36	3	6
E: Örsundsbro-Bålsta-Märsta	31	4	5
H: Örsundsbro-Sala	37,5	4	5
K: Uppsala – Länna-Norrtälje	60,5	4	5
P: Fjärdhundra – Skogstibble	23,1	4	5
L: Hargshamn - Skutskär	136,6	4	5
D: Örsundsbro - Enköping	17,3	5	3
J: Ramstalund-Heby-Sala	60,4	5	3
M: Höghuvud – Öregrund	28	6	3

Tabell 9: Förslag till prioriteringsordning vid utvecklingen av ett system av turistiska cykelleder i Uppsala län. Inom en grupp finns ingen inbördes prioritering.

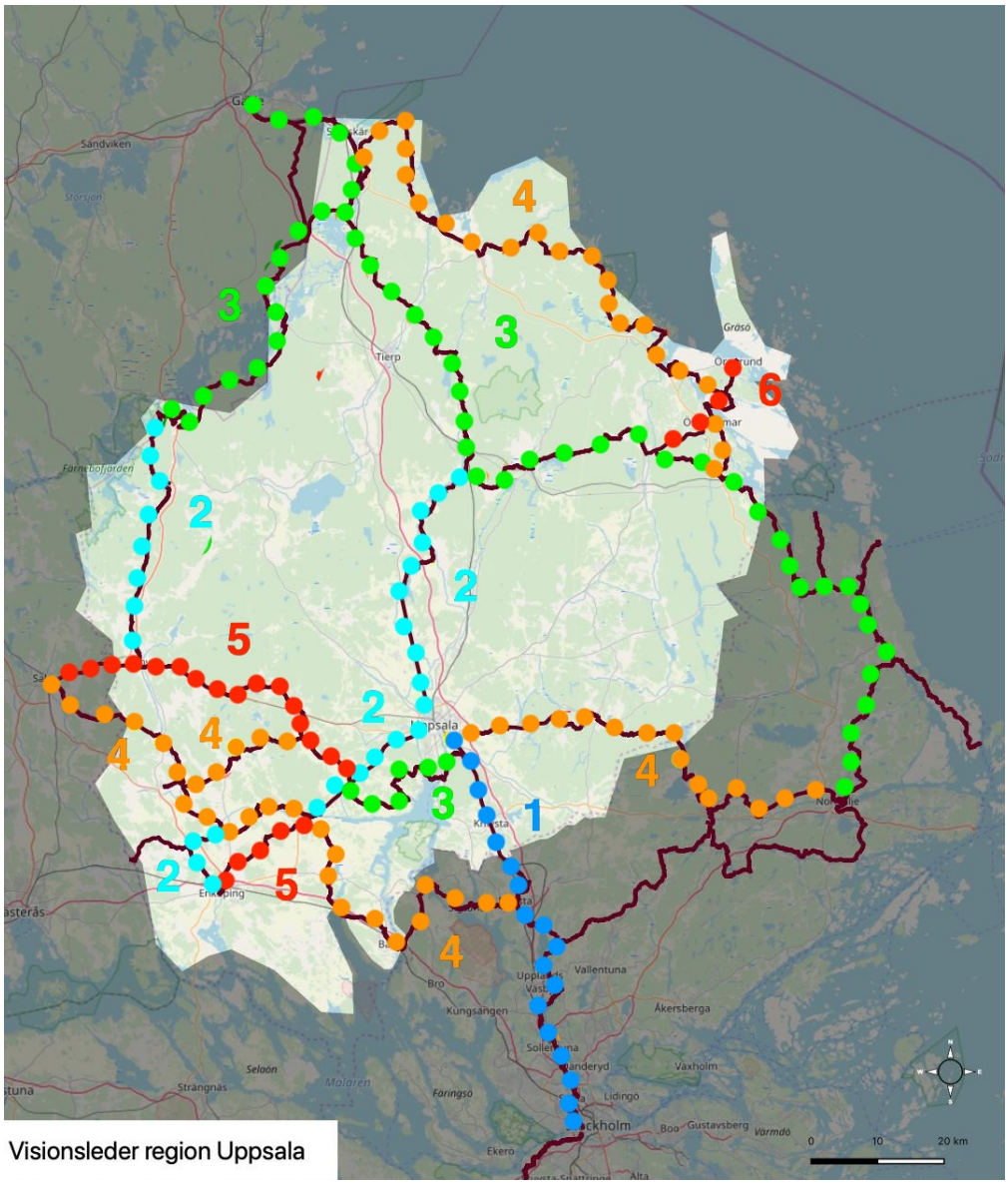

Bild 15: Förslag till prioriteringsordning vid utvecklingen av ett system av turistiska cykelleder i Uppsala län, med prioriteringsordningen 1-6. Inom en grupp finns ingen inbördes prioritering.

Observera att den föreslagna prioriteringsordningen bygger på en enkel modell och endast ska ses som orienteringshjälp. Prioriteringsordningen kan förändras både av resultaten av mer detaljerade analyser, av den turistiska potentialen samt av åtgärdskostnaderna. Även intresset och engagemangen hos berörda kommuner, utbyggnadsplaner för cykelinfrastruktur för vardagscykling, finansieringsmöjligheter samt hur kostsam åtgärdsbehovet för respektive avsnitt är kan förändra vilken ordningsföljd som är lämplig.

För vissa farliga delavsnitt kan det finnas andra skäl än fritidscykling att förbättra säkerheten, exempelvis för vardagscykling. Detta kan bl.a. förmodas för avsnittet Östhammar-Öregrund. Vidare är det inte uteslutet att alternativa sträckor kan hittas som minskar åtgärdsbehovet.

Trots detta och trots att modellen bygger på förenklingar går det att utläsa en tänkbar utvecklingssekvens för att kunna skapa ett nätverk av cykelleder för fritid och turism i Uppsala län: Prioritet ett är att skapa en eller flera raka och

attraktiva förbindelser mellan Stockholm och Uppsala. Nästa steg är att skapa en förbindelse norrut för att länka Uppsala till Gävle och Östhammar. En överraskande slutsats från analysen har vidare varit att även förbindelsen (Sala-)Heby-Färnebofjärden-Älvkarleby-Gävle får hög prioritet. Detta främst för att sträckan kan åstadkommas med endast små åtgärder.

6.2 VIDAREUTVECKLING AV EXAKTA STRÄCKOR

De föreslagna sträckorna presenteras i större detalj i bilaga 2. Förslagen bygger i stor utsträckning på befintliga leder och planerad utbyggnad av cykelinfrastruktur. På sträckor där inga befintliga eller planerade leder har kunnat hittas, har primärt lågt trafikerade småvägar använts.

Inför att rutten på ett avsnitt bestäms i detalj rekommenderas en förnyad granskning i dialog med berörda kommuner, Trafikverket samt lokala aktörer och turistföretag. Detta så att lokalkännedomen om besöksmål och vägförhållanden kan tas hänsyn till. Inför ett beslut rekommenderas även inventeringar av den föreslagna sträckningen med cykel.

6.3 DISKUSSION OCH REKOMMENDATIONER

Uppsala län har goda förutsättningar att bli en attraktiv region för utflykt och turism med cykel. Genom att skapa ett sammanhängande nät av regionala rutter snarar än enbart enstaka, fristående leder skapas möjlighet till utflykt och resor av varierande längd och till olika mål. Detta ökar sannolikheten att lederna används både av besökare och av lokalbefolkning. Närheten till Stockholm med sitt stora befolkningsunderlag är en klar fördel. Inte minst rutter som möjliggör dags- eller helgutflykter har stor potential att locka besökare därifrån.

För en vidare utveckling av cykelturism i Uppsala län rekommenderas främst följande steg:

1: Skapa en regional organisering med ansvar för cykelturism

Idag saknas en regional organisering som har tarett samlat grepp om utveckling, kvalitetssäkring och marknadsföring av cykelturism i regionen och har ett uttalat ansvar för frågan.

Det är svårt att hitta sammanhållen information om vilka leder som finns och dess kvalitét och erbjudanden längs vägen. Även skyltningen – om den finns alls – är varierande i sin utformning och kvalitet. De flesta av de befintliga lederna har utvecklats av ideella organisationer. Detta utan mandat eller medel att säkerställa kvalitén långsiktigt, genomföra förbättringar eller att marknadsföra.

Därför rekommenderas att skapa en permanent, regional organisation med ett övergripande ansvar för cykelturism i länet. Organisationen behöver ha mandat och medel för att driva utvecklingen och helst även ansvara för marknadsföring. Detta innebär inte att organisationen behöver vara utförare i alla fall. Däremot behöver den driva frågorna i samverkan med berörda parter och kommunerna och säkerställa kvalitén och kontinuiteten i arbetet. Förslaget innebär inte givetvis att en ny organisation skapas, även en redan befintlig organisation kan överta det mandatet. Det är dock viktigt att satsningen är långsiktigt, förankrad med de viktigaste parterna och även har resurser för uppdraget.

2: Förankra visionsbilden och skapa samarbeten.

Det förslagna nätet av cykelleder kan inte åstadkommas över natt. Därför är det viktigt att helhetsbilden är väl förankrad även hos kommuner och aktörer för att samla krafterna och driva utvecklingen.

3: Samverka med grannlänen och -kommuner

Flera viktiga målpunkter i det föreslagna nätet finns utanför Uppsala län och kvalitén av lederna dit har stor betydelse även för attraktiviteten av lederna inom länet. Därför rekommenderas ett aktivt samarbete med grannlänen och -kommunerna för att förbättra förutsättningarna för cykelturism. Detta gäller särskilt Stockholms län, men även samarbete med Gävle, Sala och Västerås är viktiga.

4: Utveckla möjligheten till cykeltransport med kollektivtrafik

Möjligheten att transportera cyklar på tåg och buss är mycket viktigt för att skapa en attraktiv region för cykelturism. Det är därför viktigt att möjligheterna för att ta med cykel på kollektivtrafiken förbättras, t.ex. att fler cyklar får tas med på tåg. På attraktiva sträckor utan tågförbindelser, exempelvis mot kusten, kan möjligen särskilda bussavgångar med utökad kapacitet att transportera cyklar övervägas.

Vidare rekommenderas även att möjligheten att kombinera cykel och kollektivtrafik tydligt marknadsförs.

5: Använd ett enhetligt skyltsystem

Skyltning är viktig för att lätt kunna orientera sig utan karta, men är även ett sätt att marknadsföra cykellederna. Det rekommenderas att ett enhetligt skyltsystem används för hela det regionala nätet, förslagsvis utformad enligt Trafikverkets förslag för skyltning av cykelturistleder, med ortsnamn och avståndsangivelse. Vid korsningspunkter rekommenderas informationsskyltar som visar skyltens position på en kartbild över hela det regionala nätet, se bild 16 som exempel. Lederna ska skyltas hela vägen fram till centrala punkter i tätorter och tågstationer.

Bild 16: Skyltning och informationstavla vid en korsningspunkt av det schweiziska nationella nätet av turistiska cykelleder. Bild: Veloland Schweiz

Bilaga 1: Detaljbeskrivning av befintliga leder

Överblick

Bild B1 ger en överblick över de identifierade turistiska cykellederna i Uppsala län. Totalt har 487 km av turistiska cykelleder identifierats inom länet. I de efterföljande avsnitten beskrivs varje led för sig.

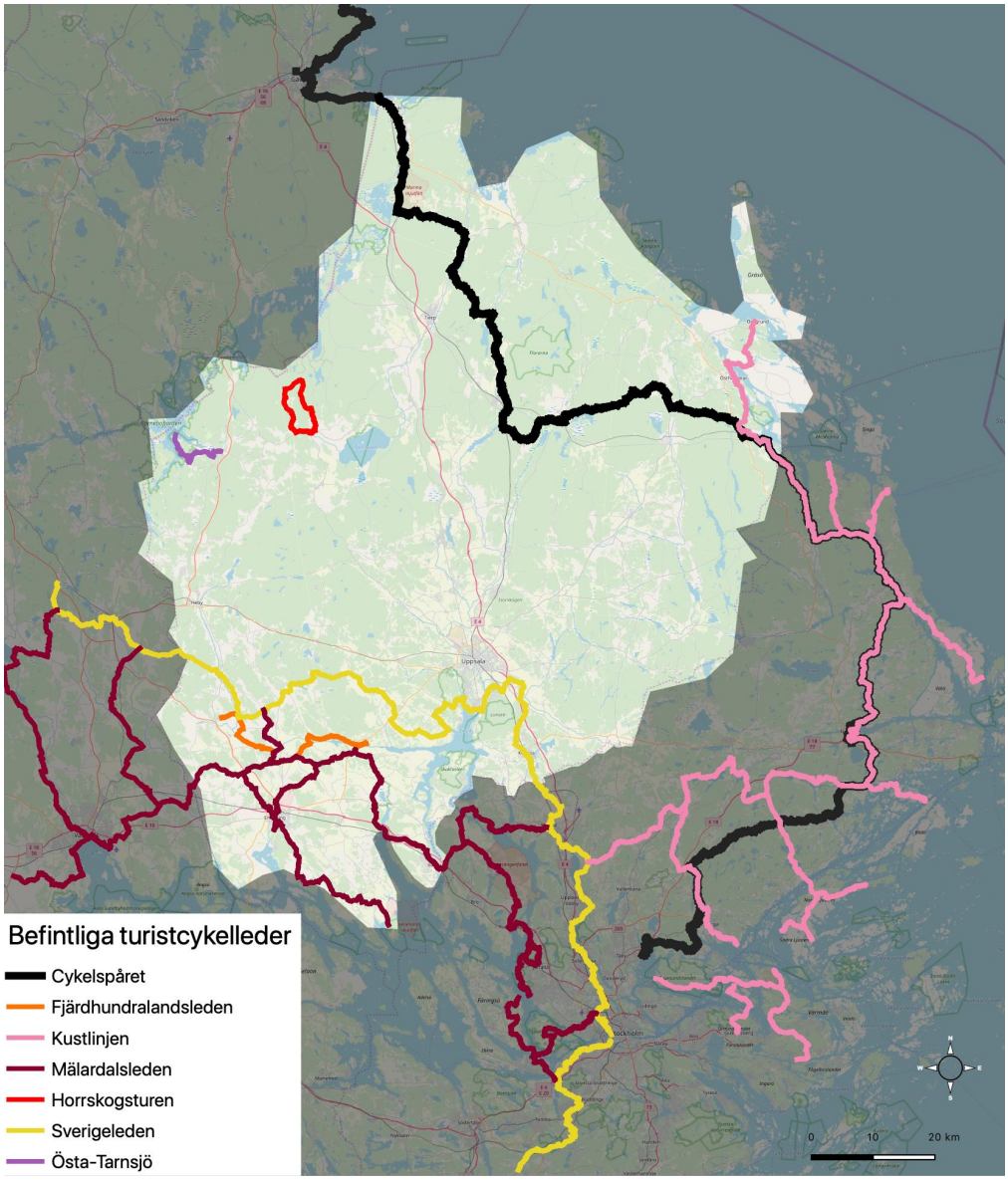

Bild B1: Befintliga cykelturistiska leder i Uppsala län.

Cykelspåret

Introduktion

Cykelspåret är en lång cykelled som sträcker sig längs Sveriges ostkust, från Ystad till Haparanda. Den totala längden är ca. 2 500 km och leden använder primärt lågt trafikerade bilvägar.

Cykelspåret är framtaget av Cykelfrämjandet. Leden utvecklades år 1997 eller tidigare och är skyltad med ledens namn. Information om när skyltningen upprättades eller kvalitetssäkrades senast har inte kunnat hittas.

Det finns guidematerial med karta att köpa, om än inte lättillgängligt. Inga kommersiella paket eller erbjudanden har kunnat hittas för Cykelspåret.

Inom Uppsala län sträcker sig leden från Hargshamn till Skutskär, närmaste större noder/tätorter är Norrtälje i söder och Gävle i norr av avsnittet. Sträckan inom Uppsala län är 132 km.

Trafiksäkerhetsstandard

Bild B2 visar ledens sträcka inom Uppsala län och hur olika delavsnitt klassas utifrån kraven på trafiksäkerhet, i tabell B1 sammanställs längden av olika kategorier.

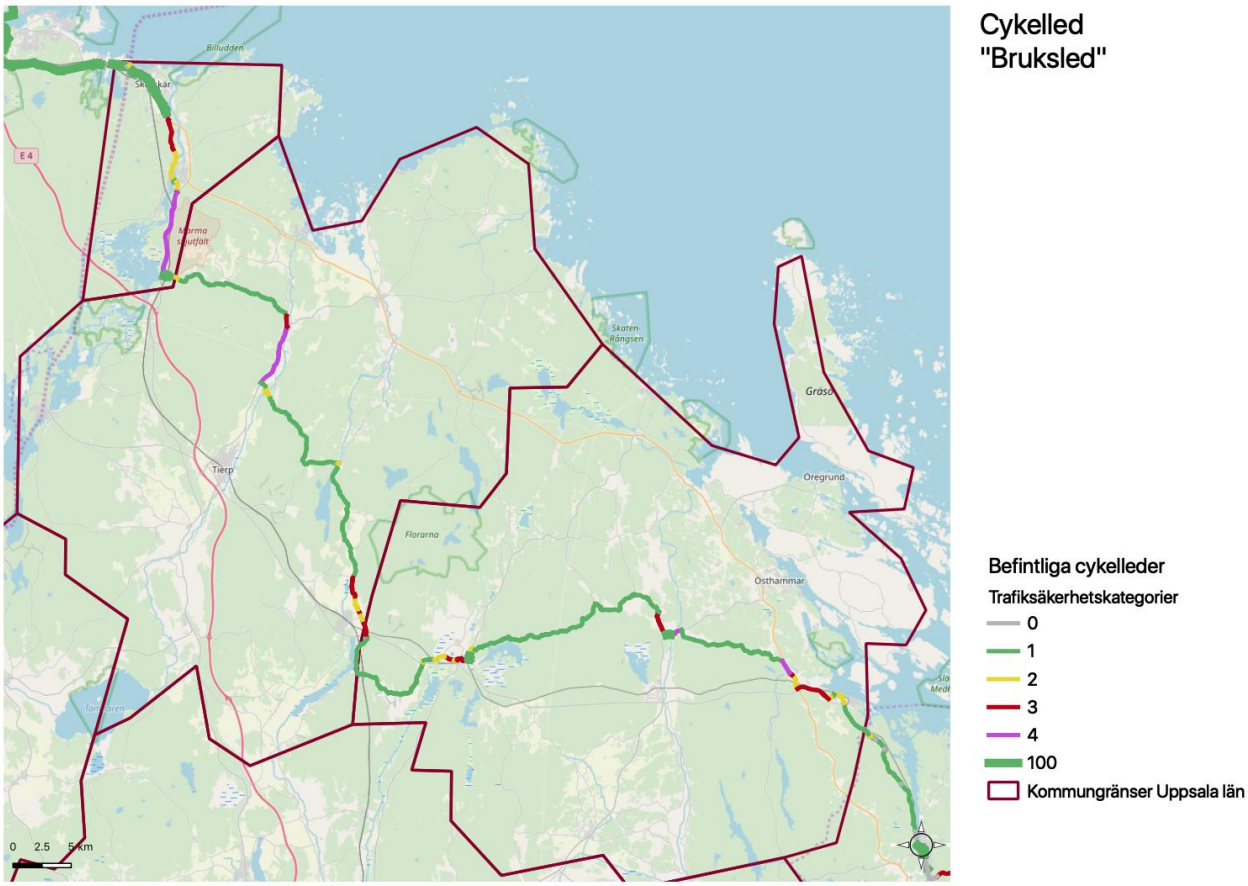

Bild B2: Cykelspåret inom Uppsala län och klasserna av säkerhetsstandard längs leden.

Trafiksäkerhetskategori	Cykelspåret, i Uppsala län Säkerhetsklasser, i % och km
0 (underlag saknas)	0%
1 (säker, även med barn över 12)	63%, 82 km
2 (säker, för vuxna cyklister)	10%, 13 km
3 (osäker)	11%, 15 km
4 (mycket osäker)	11%, 15 km
100 (helt bilfritt)	5%, 7 km
Totalt	132 km

Tabell B1: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs Cykelspåret inom Uppsala län.

5% av sträckan utgörs av helt bilfria cykelbanor, hela det avsnittet ligger i Skutskär, medan resterande sträcka använder vägar i blandtrafik. Sammanlagt 78% av sträckan bedöms som säker eller mycket säker (grön eller gul standard). 11% (15km) bedöms dock som mycket osäker, främst avsnittet mellan Marma mot Älvkarleby på väg 291 och avsnittet mellan Strömsberg och Västland på väg C740.

Sträckan uppfyller idag inte Trafikverkets kriterier för regionala eller nationella cykelturistleder som inte får innehålla lila avsnitt och högst 10% röda avsnitt. För att uppfylla standarden behöver ca. 17 km av sträckan åtgärder eller behöver läggas om.

Tillgänglighet, attraktivitet och övernattningsmöjligheter

På bild B3 visas tågstationer, besöksmål och tätheten av övernattningsmöjligheter i omgivningen av leden.

Ledens östra del har god tillgänglighet med kollektivtrafik. Leden passerar i direkt närhet av tåghållplatserna Örbyhus, Marma, Älvkarleby, Skutskär och Furuvik och i förlängningen Gävle. Öster om Örbyhus är tillgängligheten med kollektivtrafik sämre, leden korsar dock regionala busslinjer där cykeltransport är möjlig i begränsad omfattning. Busshållplatser som ligger direkt längs med leden finns bl.a. i Hökhuvud och Hargshamn, och i närheten av leden i Östhammar och Gimo.

Strax öster om länsgränsen passerar leden i närheten till Grisslehamn med färjeförbindelse mot Åland.

Längs med eller i närheten av leden finns flera utflyktsmål och historiska bruksmiljöer, exempelvis Österbybruk, Örbyhus slott, Gimo Herrgård, Strömsberg och Laxön. Leden passerar skogs- och jordbruksmark och flera vattendrag och sträckningen bedöms utifrån en kartanalys som attraktiv.

En svaghet är utbudet av övernattningsmöjligheter längs leden. I ledens östligaste del från Älvkarleby mot Gävle är utbudet gott, för resten av leden är dock utbudet av boenden begränsat. Inom ett avstånd på 10 km av leden erbjuds dock boendemöjligheter på flera orter, exempelvis i Tierp, Östhammar och, utanför länet, i Hallstavik.

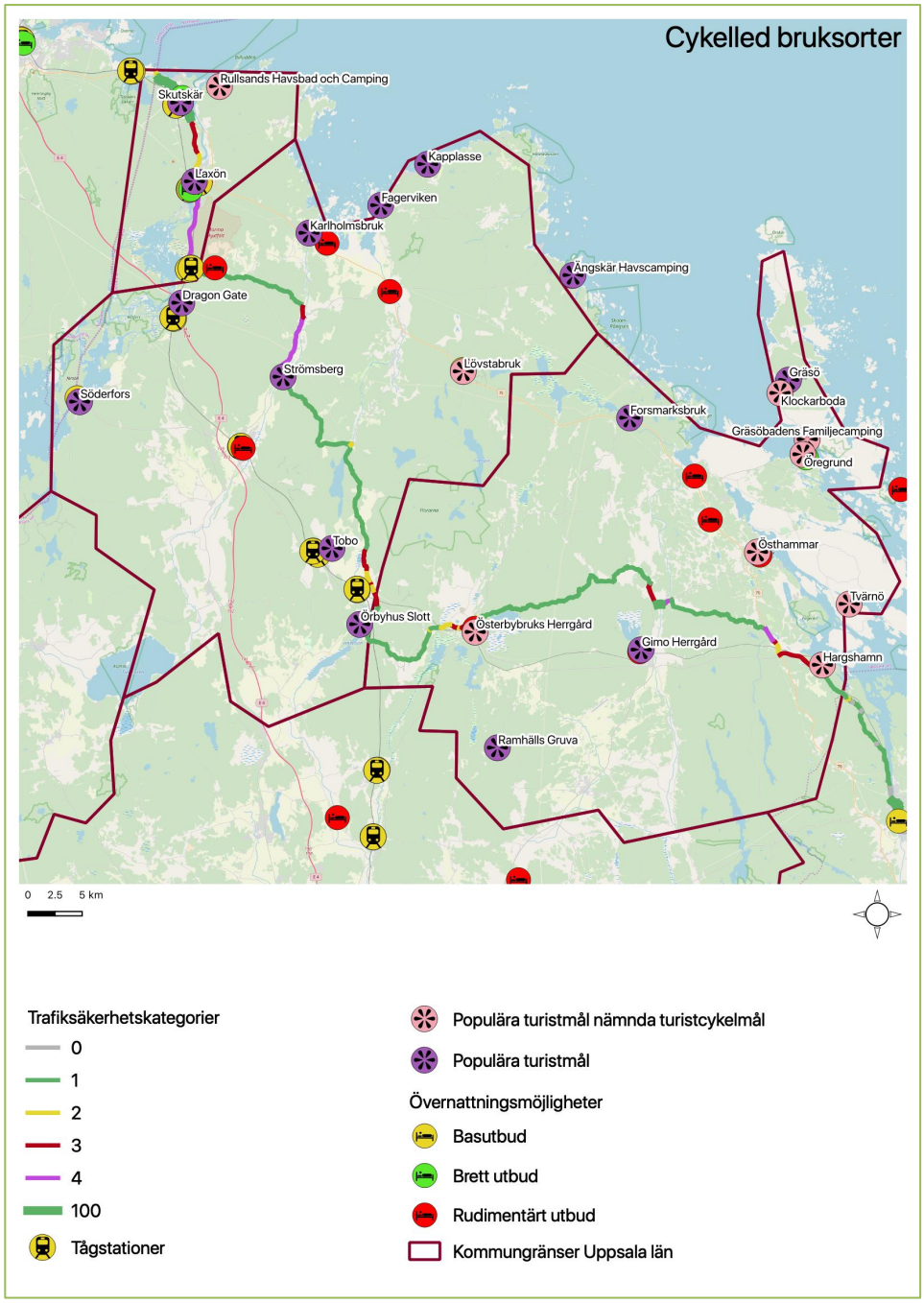

Bild B3: Cykelspåret inom Uppsala län och närliggande besöksmål, övernattningsmöjligheter och tågstationer.

Bedömning

Sammantaget bedöms leden som attraktiv om svagheterna kring trafiksäkerhet kan åtgärdas. Inte minst för att leden kopplar ihop noderna Gävle och Norrtälje och i förlängningen Stockholm, och för att den passerar attraktiva bruksmiljöer. En anslutande led från Uppsala skulle öka tillgängligheten och attraktiviteten avsevärt.

Fjärdhundralandsleden

Introduktion

Fjärdhundralandsleden är en lokal cykelled som sträcker sig från Örsundsbro i öster till Fjärdhundra i väster. Den totala längden är 38 km och leden använder primärt lågtrafikerade vägar.

Fjärdundralandsleden är framtagen 2018 av Fjärdhundraland ek.för., en lokal förening som arbetar med att utveckla besöksnäringen i trakten och har sin upprinnelse i ett LEADER-projekt[15]. Föreningen arbetar med att utveckla fler leder. Leden är inte skyltad, sträcka finns beskrivet samt som nedladdningsbar GPX-fil på föreningens hemsida. Till leden finns också en ljud-guidning genom appen Storyspot tillgänglig[16].

Trafiksäkerhetsstandard

Bild B4 visar ledens sträcka inom Uppsala län och hur olika delavsnitt klassas utifrån kraven på trafiksäkerhet, i tabell B2 sammanställs längden av olika kategorier.

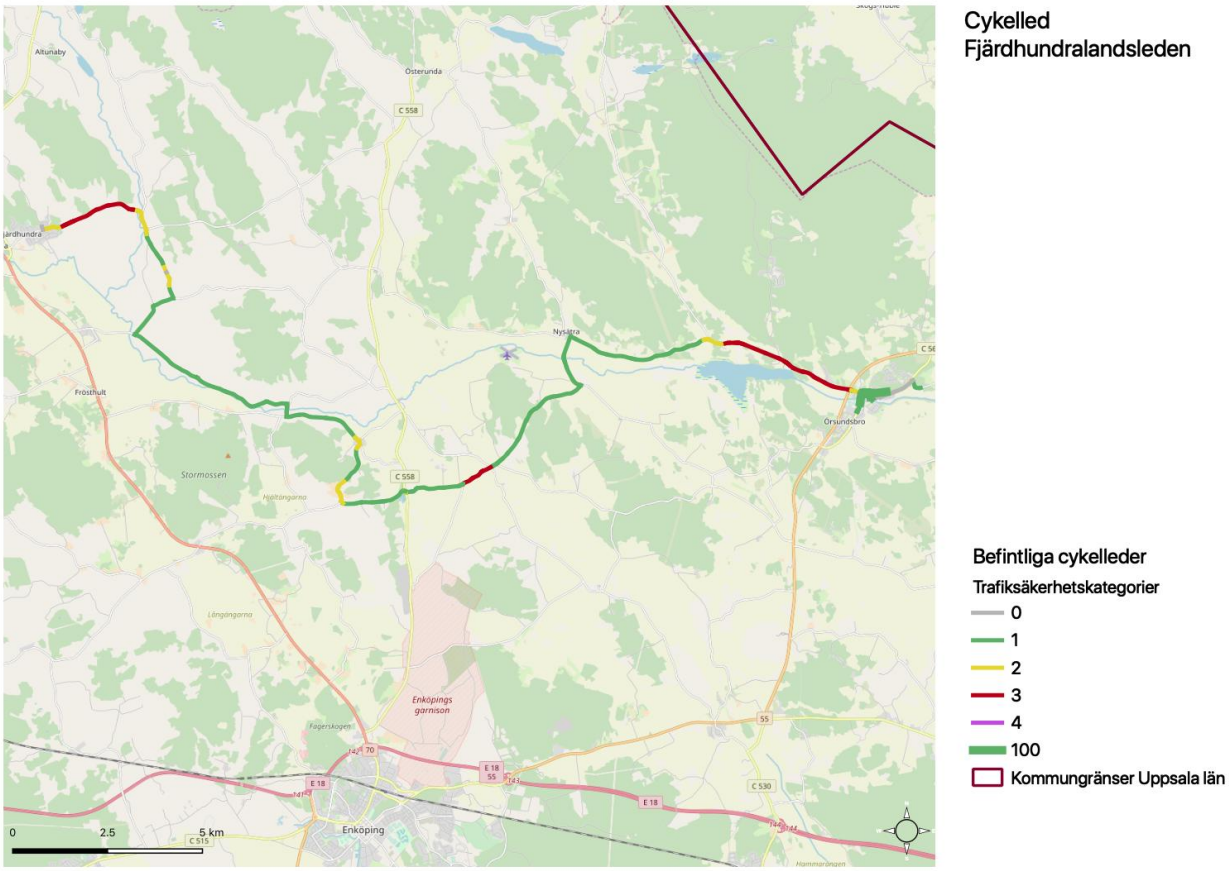

Bild B4: Fjärdhundralandsleden och säkerhetsstandarden längs leden.

[15] https://www.fjardhundraland.se/

[16] https://www.fjardhundraland.se/rutt/fjardhundralandsleden/

Trafiksäkerhetskategori	Fjärdhundralandsleden Säkerhetsklasser, i % och km
0 (underlag saknas)	4%, 1 km
1 (säker, även med barn över 12)	65%, 25 km
2 (säker, för vuxna cyklister)	11%, 4 km
3 (osäker)	18%, 7 km
4 (mycket osäker)	0%, 0 km
100 (helt bilfritt)	3%, 1 km
Totalt	38 km

Tabell B2: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs Fjärdhundralandsleden.

3% av sträckan utgörs av helt bilfria cykelbanor, det avsnittet ligger i sin helhet i Örsundsbro tätort, resterande sträcka använder vägar med blandtrafik. Sammanlagt 83% av sträckan bedöms som säker eller mycket säker (grön eller gul standard, gråa avsnitt bedöms här motsvara grön standard). Inga avsnitt med lila standard förekommer, däremot är 18% (7 km) röd standard, främst avsnitten Örsundsbro -Mosta och Forsby-Fjärdhundra.

Sträckan uppfyller idag inte Trafikverkets kriterier för regionala eller nationella cykelturistleder som inte får innehålla lila avsnitt och högst 10% röda avsnitt.

Tillgänglighet, attraktivitet och övernattningsmöjligheter

På bild B5 visas tågstationer, besöksmål och tätheten av övernattningsmöjligheten i omgivningen av leden. Leden har relativ dålig tillgänglighet med kollektivtrafik. Närmaste tågstation ligger i Enköping, på cirka en mils avstånd från sträckan. Enda regionbusshållplats längs leden är i Örsundsbro. Leden passerar besöksmålet Landsberga gård och passerar genom ett attraktivt kulturlandskap. Flera övernattningsmöjligheter finns längs leden.

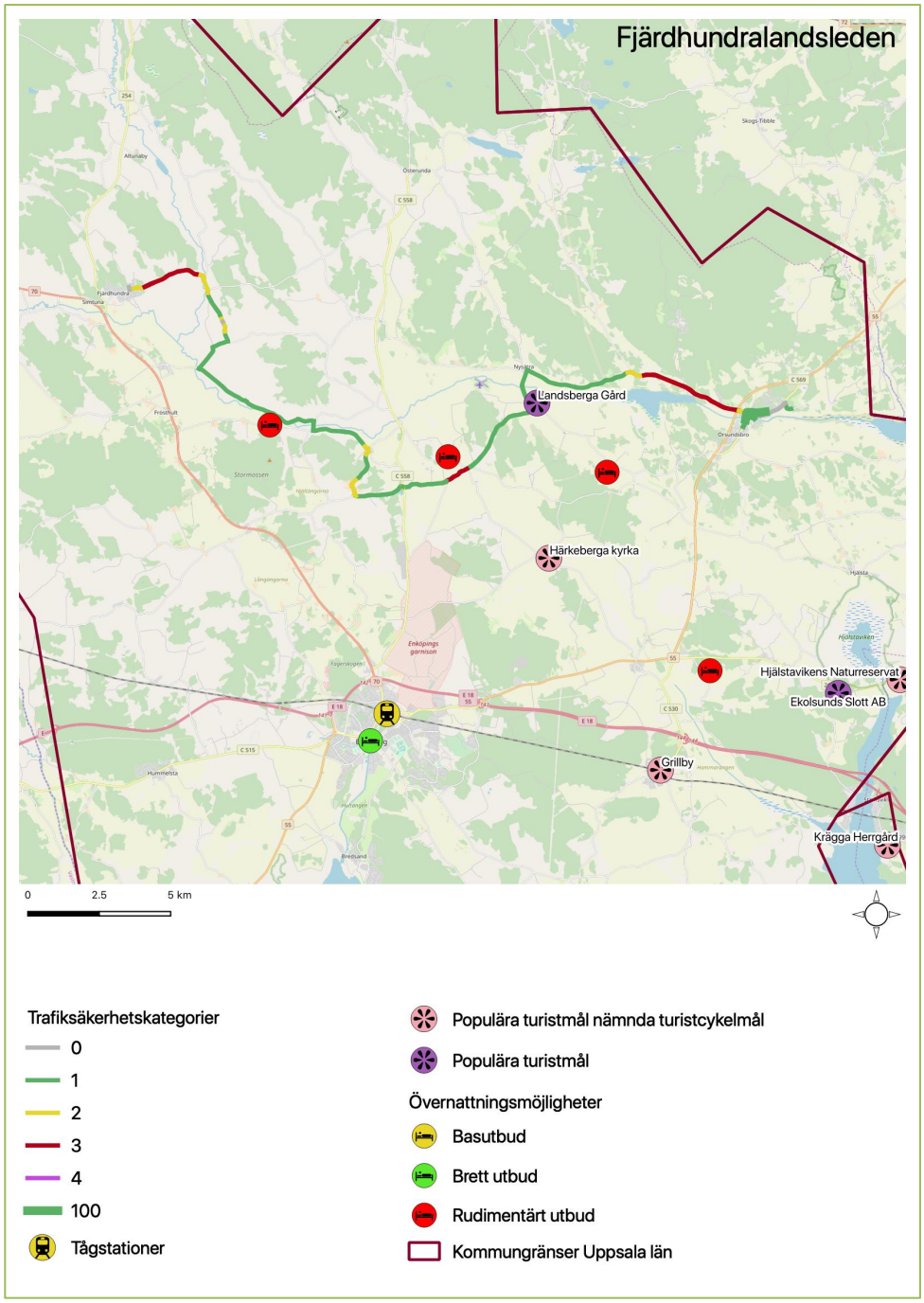

Bild B5: Fjärdhundralandsleden och närliggande besöksmål, övernattningsmöjligheter och tågstationer.

Bedömning

Som fristående, linjär led (med olika start- och slutpunkt) har Fjärdhundralandsleden för dålig tillgänglighet och är för kort för att vara mycket attraktiv och trafiksäkerheten behöver bitvis förbättras. Kulturlandskapet, besöksmålen längs och nära leden och boendemöjligheten är dock positiva aspekter. Sammanlagt bedöms leden som attraktiv om den kan ingå i ett större, sammanhängande ledsystem som möjliggör cykling till och från ledens slutpunkter från större noder.

Kustlinjen

Introduktion

Kustlinjen är en led på totalt 565 km som sträcker sig från Västervik förbi Norrköping, Stockholm och Norrtälje till Öregrund. Leden använder i huvudsak lågt trafikerade bilvägar

Kustlinjen är framtagen av Svenska Cykelsällskapet, utvecklades 1990 och är skyltad med ledens namn. Information om när skyltningen kvalitetssäkrades senast har inte kunnat hittas.

Svenska Cykelsällskapet har tagit fram en guide med karta som dock troligen är slutsåld och inte längre är tillgänglig. Sweden by Bike erbjuder viss information om leden och har paketerbjudanden längs med leden[17]

Inom Uppsala län passerar leden från Hargshamn till Östhammar och Skutskär. Sträckan inom Uppsala län är 35 km.

Trafiksäkerhetsstandard

Bild B6 visar ledens sträcka inom Uppsala län och hur olika delavsnitt klassas utifrån kraven på trafiksäkerhet, i tabell B3 sammanställs längden av olika kategorier.

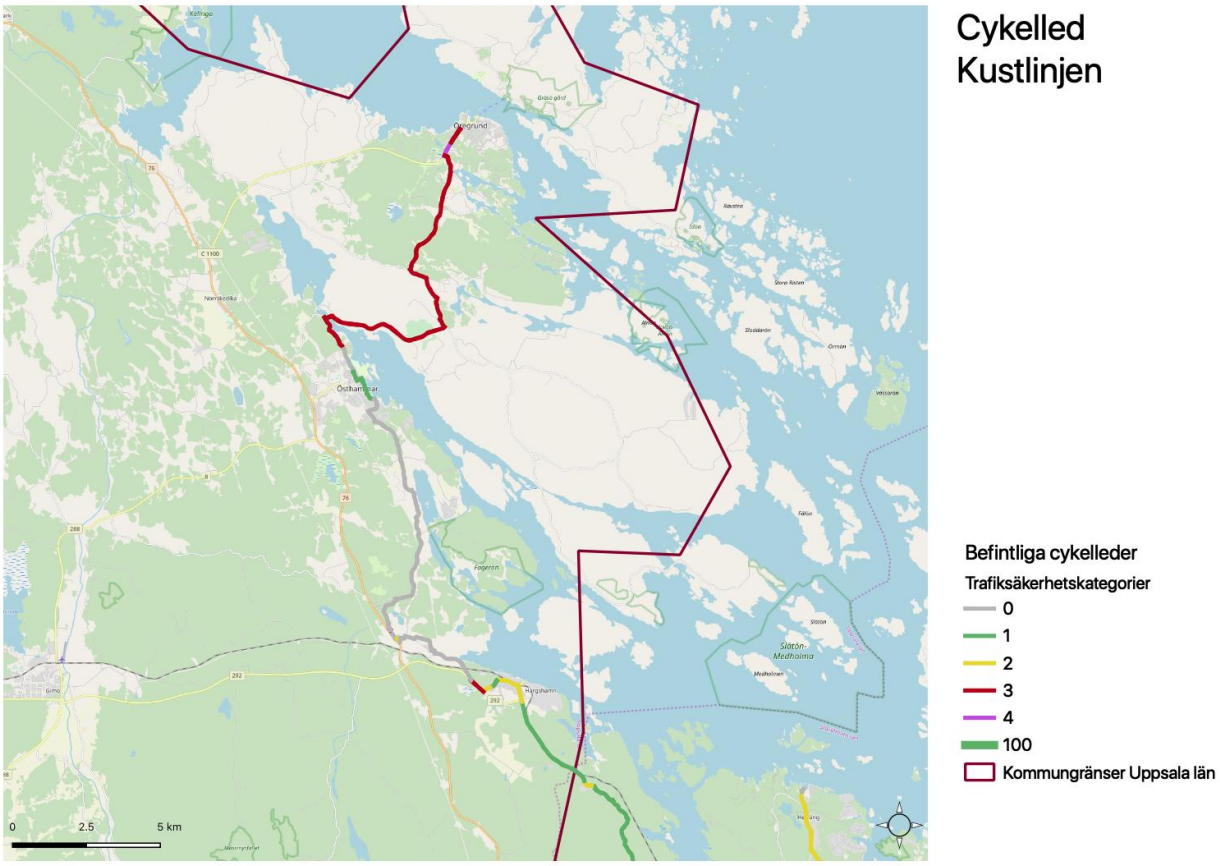

Bild B6: Kustlinjen inom Uppsala län och säkerhetsstandarden längs leden.

[17] https://swedenbybike.com/cykelleder/kustlinjen/

Trafiksäkerhetskategori	Kustlinjen, i Uppsala län Säkerhetsklasser, i % och km
0 (underlag saknas)	41%, 14 km
1 (säker, även med barn över 12)	13%, 5 km
2 (säker, för vuxna cyklister)	5%, 2 km
3 (osäker)	39%, 14 km
4 (mycket osäker)	1%, 0,5 km
100 (helt bilfritt)	0%, 0 km
Totalt	35 km

Tabell B3: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs Kustlinjen inom Uppsala län.

Sammanlagt 59% av sträckan bedöms som säker eller mycket säker (grön eller gul standard, gråa avsnitt på sträckan bedöms motsvara grön standard). Ett kort avsnitt med lila standard förekommer vid infarten till Öregrund (väg C1100). En förhållandevis lång del av leden har röd standard, primärt sträckan Östhammar – Öregrund.

Sträckan uppfyller idag inte Trafikverkets kriterier för regionala eller nationella cykelturistleder som inte får innehålla lila avsnitt och högst 10% röda avsnitt.

Tillgänglighet, attraktivitet och övernattningsmöjligheter

På bild B7 visas tågstationer, besöksmål och tätheten av övernattningsmöjligheter i omgivningen av leden.

Leden har relativ dålig tillgänglighet med kollektivtrafik. Närmaste tågstation ligger i Örbyhus, på cirka fem mils avstånd från leden. Östhammar, Öregrund och Hargshamn kan nås med regionala busslinjer (UL) där cykeltransport är möjlig i begränsad omfattning. Hargshamn kan även nås med länsbuss från Norrtälje (SL). Strax öster om länsgränsen passerar leden i närheten till Grisslehamn med färjeförbindelse mot Åland.

Längs eller i närheten av leden finns flera utflyktsmål, exempelvis Hargshamn, Östhammar och Öregrund. Kustmiljön och den närliggande skärgården med Gräsö som huvudö bedöms som turistiskt mycket attraktiv.

Utbudet av boendemöjligheter är god, inte minst i Öregrund.

Det finns flera utflyktsmål längs leden i Östhammar, Hargshamn och Öregrund. I Östhammar och Öregrund finns det också övernattningsmöjligheter, med ett brett utbud i Öregrund.

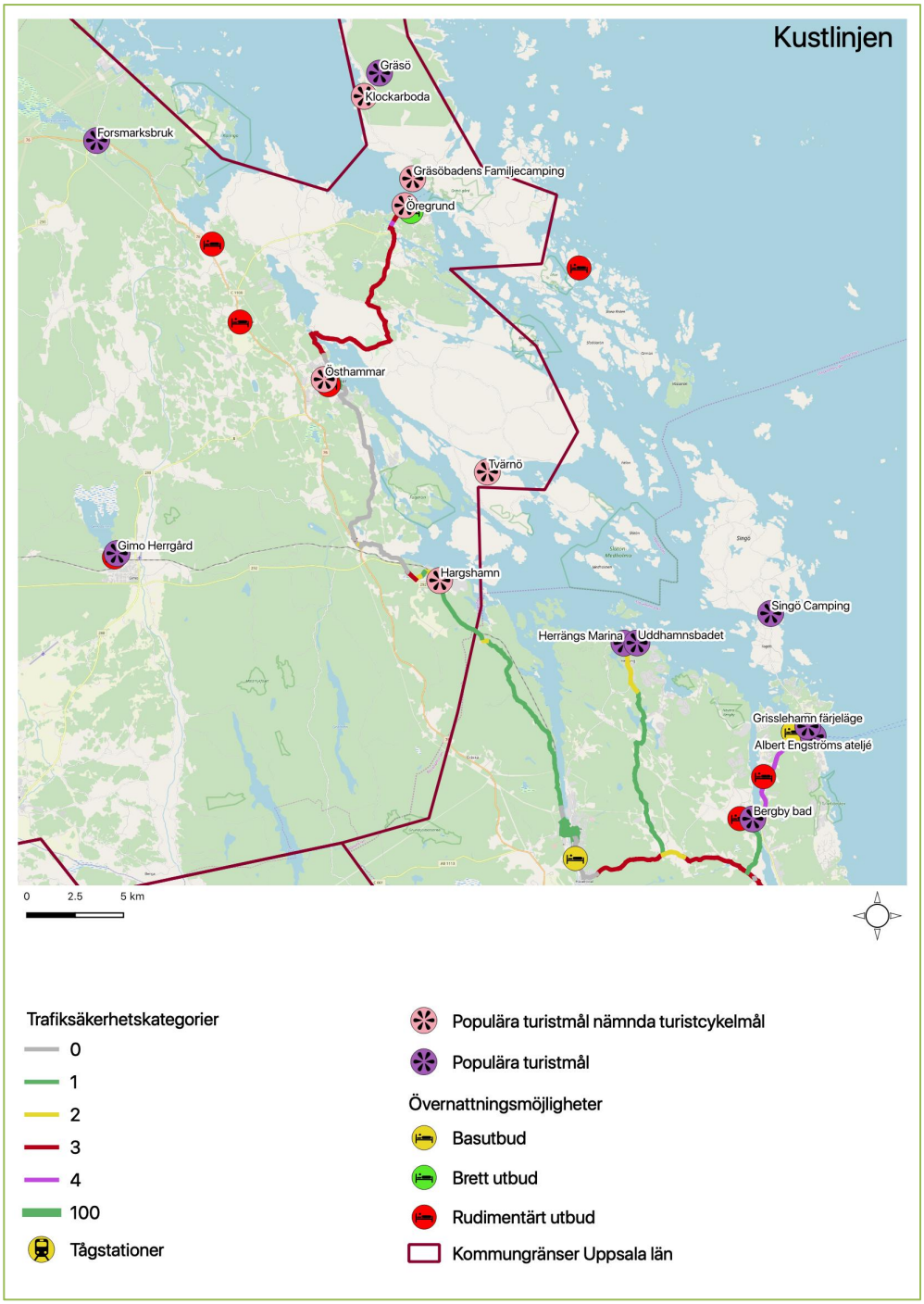

Bild B7: Kustlinjen inom Uppsala län och närliggande besöksmål, övernattningsmöjligheter och tågstationer.

Bedömning

Området är turistiskt mycket attraktivt, men leden har dålig tillgänglighet och bitvis låg trafiksäkerhetsstandard. Attraktiviteten är vidare beroende på kvalitén av leden från länsgränsen till Norrtälje, som inte har bedömts. Det krävs insatser för att förbättra både tillgängligheten och säkerheten, men då har sträckan tydlig turistisk potential, inte minst om den kan knytas ihop med andra leder.

Mälardalsleden

Introduktion

Mälardalsleden uppges vara Sveriges äldsta cykelturistled och sträcker från Färingsö i Ekerö kommun i söder längs Mälaren till Arboga i väster. Huvudsträckningen runda sjön Mälaren, passerar Stockholm, Eskilstuna, Västerås, Enköping och Sigtuna och är ca. 440 km lång. Leden använder i huvudsak lågtrafikerade bilvägar.

Mälardalsleden är framtagen av Svenska Cykelsällskapet 1980 med revideringar 1998[18]. Sträckningen är skyltad med ledens namn. Information om när skyltningen kvalitetssäkrades senast har inte kunnat hittas.

Svenska Cykelsällskapet har tagit fram en guide med karta som dock troligen är slutsåld och inte längre är tillgänglig. Sweden by Bike erbjuder viss information om leden och har paketerbjudanden läng med leden[19]

Delsträckan som ligger i Uppsala län är 134 km lång, passerar Bålsta och Enköping och har flera förgreningar. Utanför Uppsala län ansluter leden västerut till Västerås. Österut ansluter den mot Sigtuna-Märsta respektive Kungsängen-Järfälla och vidare mot Stockholm vilket ger olika alternativa anslutningar till Stor-Stockholm.

Trafiksäkerhetsstandard

Bild B8 visar ledens sträcka inom Uppsala län och hur olika delavsnitt klassas utifrån kraven på trafiksäkerhet, i tabell B4 sammanställs längden av olika kategorier.

[18] http://www.svenska-cykelsallskapet.se/page22.html

[19] https://swedenbybike.com/cykelleder/malardalsleden/

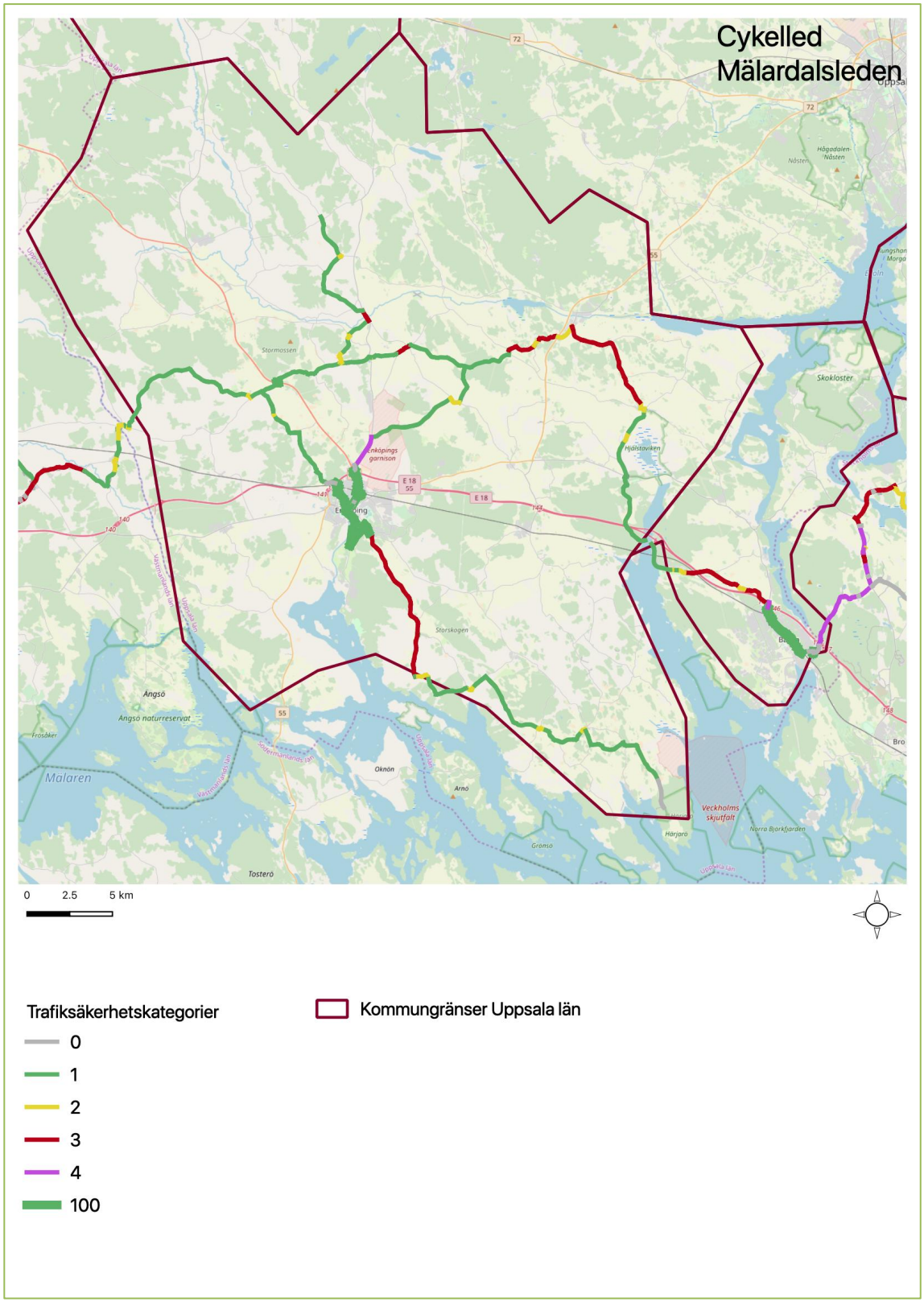

Bild B8: Mälardalsleden inom Uppsala län och säkerhetsstandarden längs leden.

Trafiksäkerhetskategori	Mälardalsleden, i Uppsala län Säkerhetsklasser, i % och km
0 (underlag saknas)	3%, 4 km
1 (säker, även med barn över 12)	59%, 79 km
2 (säker, för vuxna cyklister)	7%, 9 km
3 (osäker)	19%, 25 km
4 (mycket osäker)	2%, 3 km
100 (helt bilfritt)	10%, 13 km
Totalt	134 km

Tabell B4: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs Mälardalsleden inom Uppsala län

Sammanlagd 69% av sträckan bedöms som säker eller mycket säker (grön eller gul standard, gråa avsnitt på sträckan bedöms motsvara grön standard). Ett avsnitt med lila standard förekommer strax norr om Enköping (längs väg C558). Röda avsnitt ligger bland annat mellan Bålsta och Krägga och mellan Hjälsta och Örsundsbro. Avsnittet mellan Bålsta och Sigtuna (utanför Uppsala län, ej med i fördelningen ovan) innehåller längre avsnitt av lila och röd klassning.

Sträckan uppfyller idag inte Trafikverkets kriterier för regionala eller nationella cykelturistleder som inte får innehålla lila avsnitt och högst 10% röda avsnitt.

Tillgänglighet, attraktivitet och övernattningsmöjligheter

På bild B9 visas tågstationer, besöksmål och tätheten av övernattningsmöjligheter i omgivningen av leden.

Leden har förhållandevis god men inte mycket god tillgänglighet med kollektivtrafik i sin östra del genom att den passerar tågstationer i Bålsta (SL) och Kungsängen (SL, utanför Uppsala län). Stationen i Enköping trafikeras av SJ som inte tillåter cykeltransport. Leden passerar flera hållplatser för regionbuss, bl.a. i Bålsta, Örsundsbro och Enköping.

Längs eller i närheten av leden finns flera utflyktsmål, exempelvis Sigtuna (utanför Uppsala län), Åbergs museum i Bålsta, Ekolsunds slott, Hjälstavikens naturreservat, m.fl. Ledens sträcka, särskilt mellan Märsta och Örsundsbro bedöms som turistiskt mycket attraktiv. Utbudet av boendemöjligheter är mycket gott i närheten av leden, bl.a. i Sigtuna och Enköping men även längs med leden.

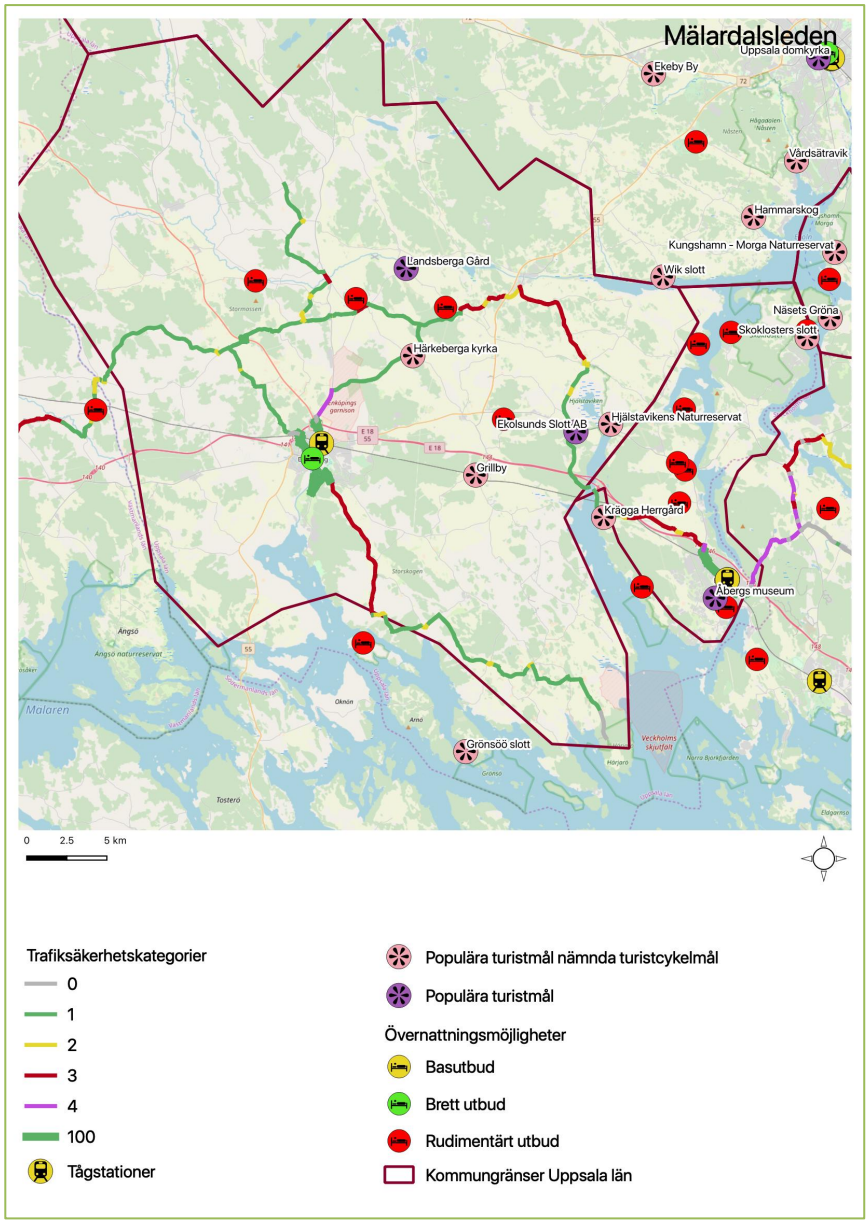

Bild B9: Mälardalsleden inom Uppsala län och närliggande besöksmål, övernattningsmöjligheter och tågstationer.

Bedömning

Leden är mycket intressant för fritidscykling och cykelturism, särskilt avsnitten mellan Enköping till Bålsta och vidare mot Sigtuna respektive Kungsängen och anslutningen mot Västerås. Leden kan nås med cykel med Stockholm som utgångspunkt vilket är ett stort plus, den passerar ett flertal attraktiva besöksmål och utbudet av turistisk infrastruktur är god. Tillgängligheten från Stockholm är god, men svårigheten att idag transportera cyklar från Enköping är begränsande. Leden har förbättringsbehov avseende trafiksäkerhet och det krävs säkerhetshöjande åtgärder, men leden har stor turistisk potential, inte minst om det skapas möjligheter till slingor av olika längd och möjligheterna för cykeltransport från Enköping förbättras.

Cykelled ”Östervåla – Horrskog”

Introduktion

Cykelleden ”Östervåla-Horrskog” är en 24 km lång slinga med Östervåla som utgångspunkt. Leden använder i huvudsak lågtrafikerade bilvägar och skogsvägar. Leden marknadsförs av Biosfärområdet Nedre Dalälven[20] och Östervåla turistinformation. Leden är inte skyltad, Biosfärområdet Nedre Dalälven erbjuder dock nedladdningsbara kartfiler (GPX) samt informationsmaterial i pdf-format.

Trafiksäkerhetsstandard

Bild B10 visar ledens sträcka inom Uppsala län och hur olika delavsnitt klassas utifrån kraven på trafiksäkerhet, i tabell B5 sammanställs längden av olika kategorier.

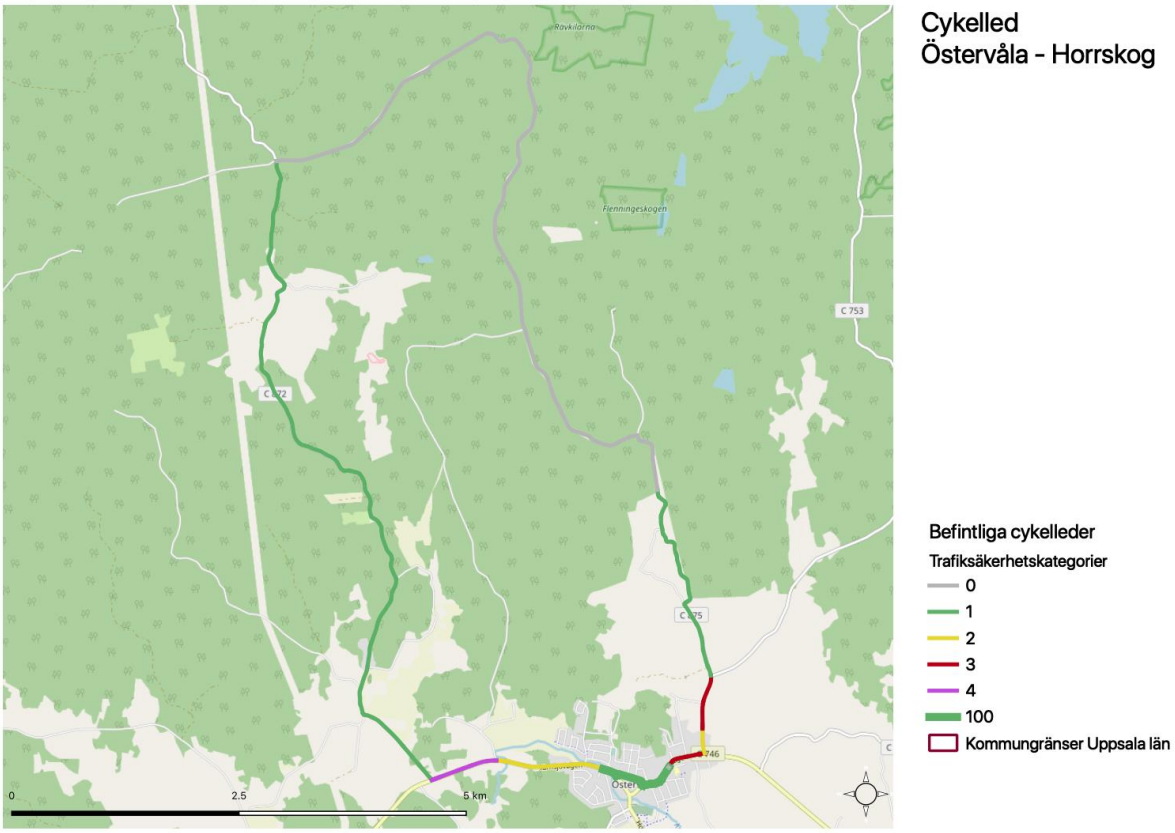

Bild B10: Cykelleden ”Östervalla-Horrskog” och säkerhetsstandarden längs leden.

[20] https://www.nedredalalven.se/index.php/sv/trail/horrskogsturen

Trafiksäkerhetskategori	Leden Östervalla-Horrskog, Säkerhetsklasser, i % och km
0 (underlag saknas)	39%, 9 km
1 (säker, även med barn över 12)	43%, 10km
2 (säker, för vuxna cyklister)	6%, 1,5 km
3 (osäker)	4%, 1 km
4 (mycket osäker)	3%, 1 km
100 (helt bilfritt)	4%, 1 km
Totalt	24 km

Tabell B5: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs cykelleden Östervalla—Horrskog

För en betydande del av sträckan saknas trafikdata för att bedöma säkerhetsklassen, men med utgångspunkten att det i stor utsträckning handlar om mindre vägar i gles skogsbygd bedöms dessa avsnitt som gröna. Sammanlagt 88% av sträckan bedöms som säker eller mycket säker (grön eller gul standard. Korta avsnitt med lila och röd standard förekommer strax utanför tätorten Östervåla.

Sträckan uppfyller idag inte Trafikverkets kriterier för regionala eller nationella cykelturistleder som inte får innehålla lila avsnitt och högst 10% röda avsnitt. Avsnittet med lila klassning kan dock troligen enkelt åtgärdas med en hastighetsanpassning.

Tillgänglighet, attraktivitet och övernattningsmöjligheter

På bild B11 visas tågstationer, besöksmål och tätheten av övernattningsmöjligheter i omgivningen av leden.

Tillgängligheten till leden är dålig. Närmaste tågstationer är Tierp (ca. 30 km) och Heby (ca. 35 km). Östervåla kan nås med regionbuss.

Närmaste besöksmål är Färnebofjärdens Nationalpark, entrén ligger ca. 12 km från leden. Själva ledens sträcka bedöms som naturskön och attraktiv.

Utbudet av boendemöjligheter längs leden och i dess nära omgivning är dåligt.

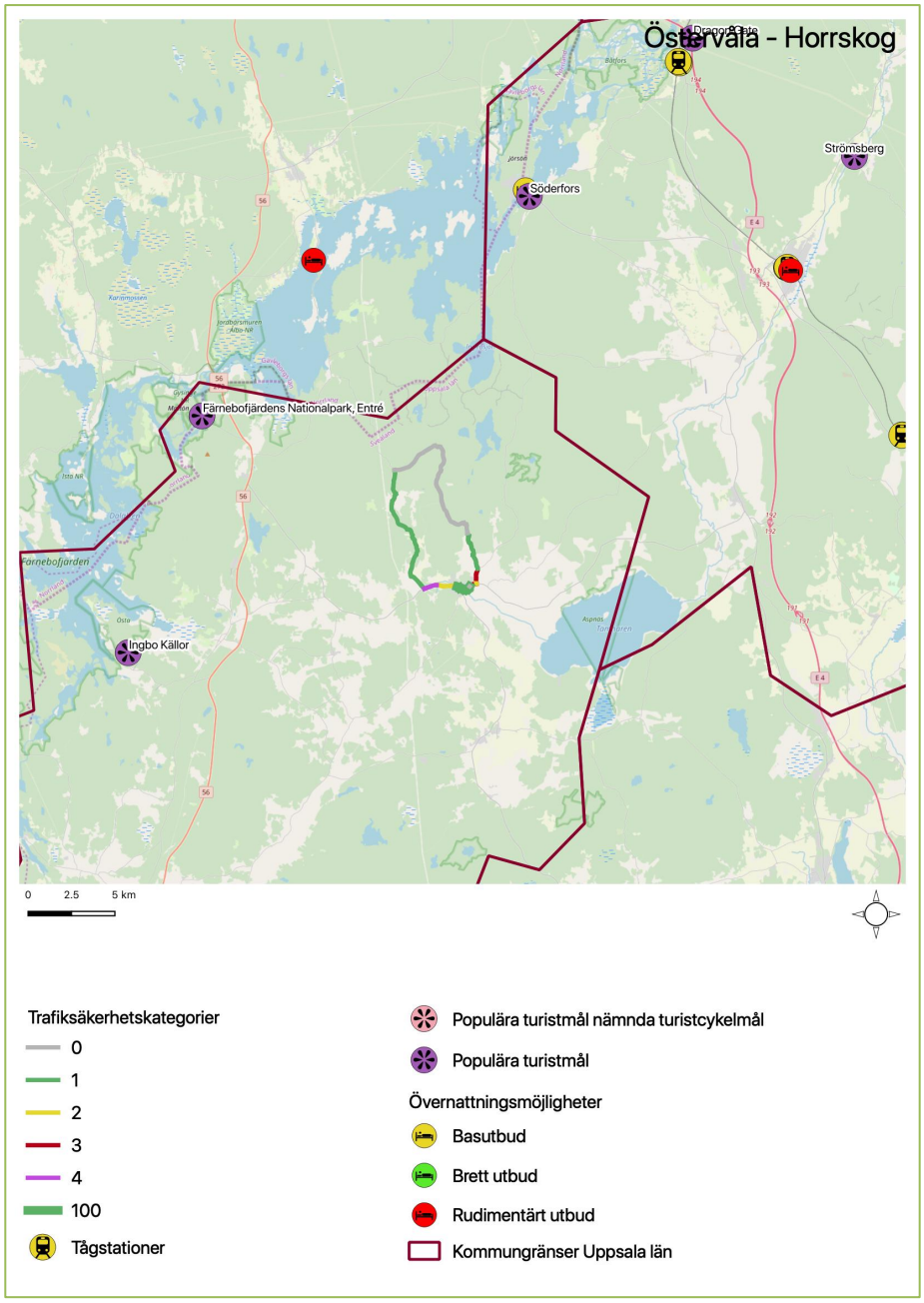

Bild B11: Cykelleden "Östervalla-Horrskog"och och närliggande besöksmål, övernattningsmöjligheter och tågstationer.

Bedömning

Leden är idag svårtillgänglig och har ett mycket begränsat utbud av turistisk infrastruktur i sin närhet. Området med sin närhet till Färnebofjärdens Nationalpark och älvlandskapet i Nedre Dalälven är dock attraktivt för naturturism. Den turistiska potentialen är idag starkt begränsad, främst på grund av dålig tillgänglighet och brist på koppling till anslutande leder.

Sverigeleden

Introduktion

Sverigeleden är ett omfattande ledsystem med en huvudled från Helsingborg till Karesuando och flera sidosträckningar. Den totala längden av huvudleden är ca. 2 600 km och leden använder primärt lågtrafikerade bilvägar.[21]

Sverigeleden är framtagen av Svenska Cykelsällskapet mellan 1984 och 1991. Sträckningen är skyltad med ledens namn. Svenska Cykelsällskapet har tagit fram flera kartor på Sverigeleden men det är osäkert om de är tillgängliga i handeln. Sweden by Bike erbjuder viss information om leden och har paketerbjudanden längs med leden.[22]

Delsträckan som ligger i Uppsala län sträcker sig från Knivsta i söder mot Sala i väster och är 113 km lång.

Trafiksäkerhetsstandard

Bild B12 visar ledens sträcka inom Uppsala län och hur olika delavsnitt klassas utifrån kraven på trafiksäkerhet, i tabell B6 sammanställs längden av olika kategorier.

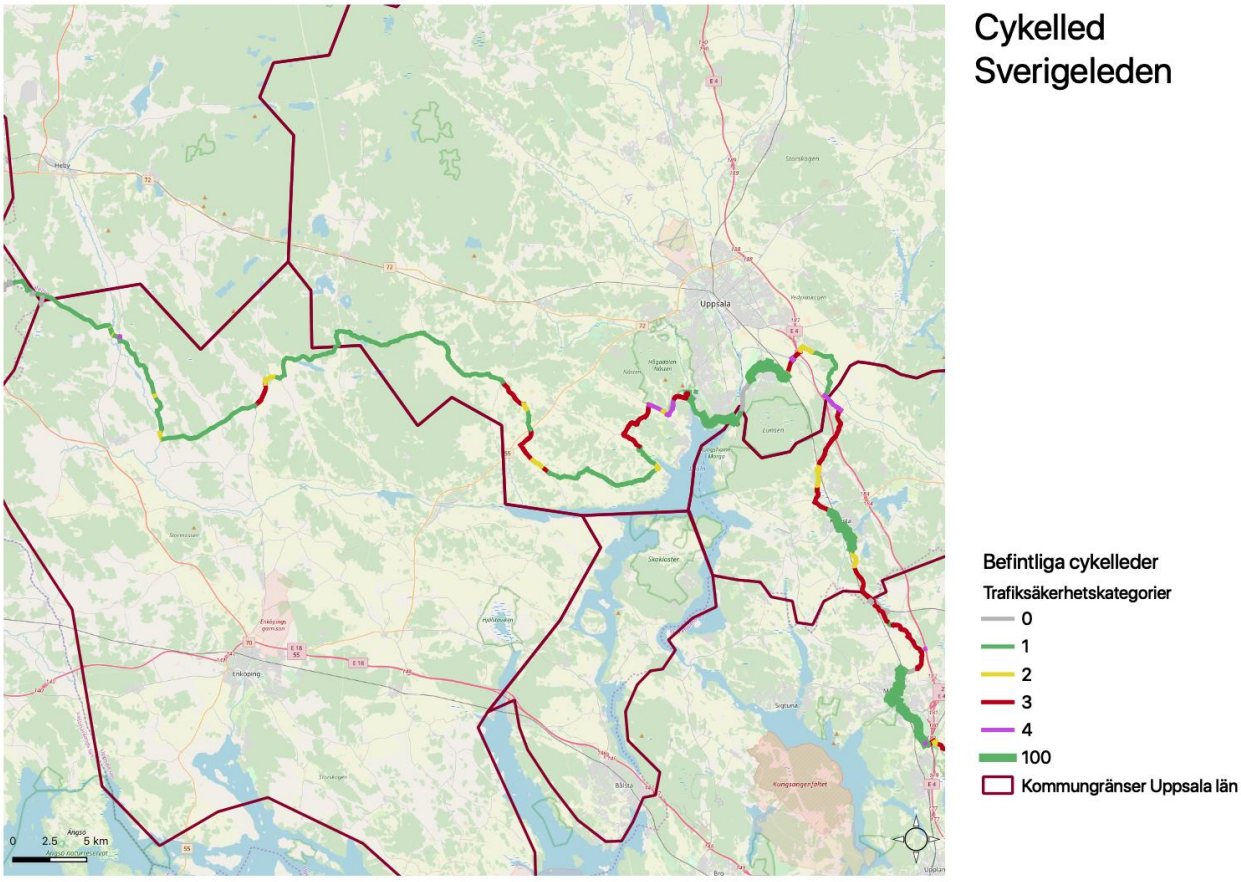

Bild B12: Sverigeleden inom Uppsala län och säkerhetsstandarden längs leden

[21] http://www.svenska-cykelsallskapet.se/page_1197975708156.html

[22] https://swedenbybike.com/cykelleder/sverigeleden/

Trafiksäkerhetskategori	Sverigeleden, i Uppsala län Säkerhetsklasser, i % och km
0 (underlag saknas)	2%, 2 km
1 (säker, även med barn över 12)	56%, 63km
2 (säker, för vuxna cyklister)	8%, 9 km
3 (osäker)	21%, 24 km
4 (mycket osäker)	4%, 5 km
100 (helt bilfritt)	9%, 10 km
Totalt	113 km

Tabell B6: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs Sverigeleden inom Uppsala län

Sammanlagt 75% av sträckan bedöms som säker eller mycket säker (grön eller gul standard, gråa avsnitt på sträckan bedöms motsvara grön standard).

Avsnitt med lila standard förekommer vid Mora Stenar (väg C1060), Asplunda (väg C596) och Flosta (väg 254). Längre röda avsnitt finns bl.a. mellan Knivsta och Mora Stenar, väster om Asplunda samt kring Ballingsta och Örsundsbro.

Sträckan uppfyller idag inte Trafikverkets kriterier för regionala eller nationella cykelturistleder som inte får innehålla lila avsnitt och högst 10% röda avsnitt.

Tillgänglighet, attraktivitet och övernattningsmöjligheter

På bild B13 visas tågstationer, besöksmål och tätheten av övernattningsmöjligheter i omgivningen av leden.

Leden har mycket god tillgänglighet på avsnittet mellan Stockholm och Uppsala, med flera stationer för länstrafiktåg. Väster om Uppsala försämras tillgängligheten, men tågtransport är möjligt i Sala. I Örsundsbro finns möjlighet att använda regionbuss.

Längs eller i närheten av leden finns flera utflyktsmål, exempelvis Mora Stenar och hela utbudet i Uppsala, Hammarskog och Wiks Slott. Längs med ledens västra del blir sträckningen mer lantlig och utbudet av besöksmål minskar markant. Sträckningen erbjuder attraktiva natur- och kulturlandskap.

Utbudet av boendemöjligheter är mycket god längs ledens östra del i omgivningen av Uppsala. Därefter blir utbudet begränsat fram till Sala, men på 5-10 km avstånd från leden finns flera boendemöjligheter.

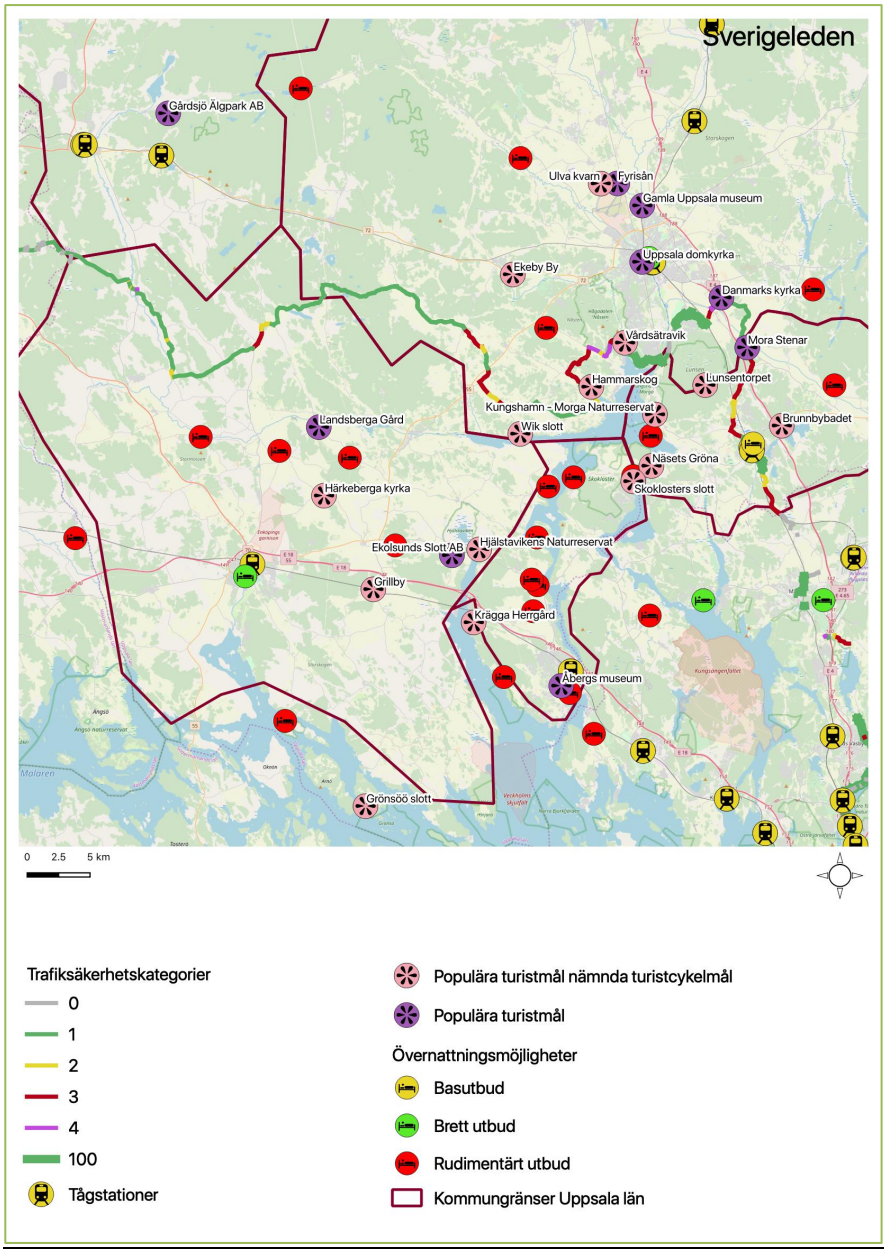

Bild B13: Sverigeleden inom Uppsala län och närliggande besöksmål, övernattningsmöjligheter och tågstationer.

Bedömning

Leden är mycket intressant för fritidscykling och cykelturism, särskilt länken mellan Stockholm och Uppsala. Med dagens sträcka passerar inte leden centrala Uppsala vilket bedöms som en nackdel. Leden kopplar ihop regionens två viktigaste noder - Uppsala och Stockholm - vilket är ett stort plus. Den passerar ett flertal attraktiva besöksmål och utbudet av turistisk infrastruktur är mycket god i östra delen av leden, dock svagare men godtagbar i västra. Leden har förbättringsbehov avseende trafiksäkerhet och det krävs säkerhetshöjande åtgärder, men leden har stor turistisk potential, inte minst om det skapas möjligheter till slingor av olika längd som använder delar av Sverigeleden och kopplingen till centrala Uppsala tydliggörs.

Cykelled ”Östa – Tärnsjö”

Cykelleden ”Östa-Tärnsjö” är en 13 km lång cykelled mellan Tärnsjö och Östa. Leden använder i huvudsak lågtrafikerade grusvägar. Leden marknadsförs av Biosfärområdet Nedre Dalälven[23] och Östa camping. Leden är inte skyltad, Biosfärområdet Nedre Dalälven erbjuder dock nedladdningsbara kartfiler (GPX) samt informationsmaterial i pdf-format.

Trafiksäkerhetsstandard

Bild B15 visar ledens sträcka och hur olika delavsnitt klassas utifrån kraven på trafiksäkerhet, i tabell B7 sammanställs längden av olika kategorier.

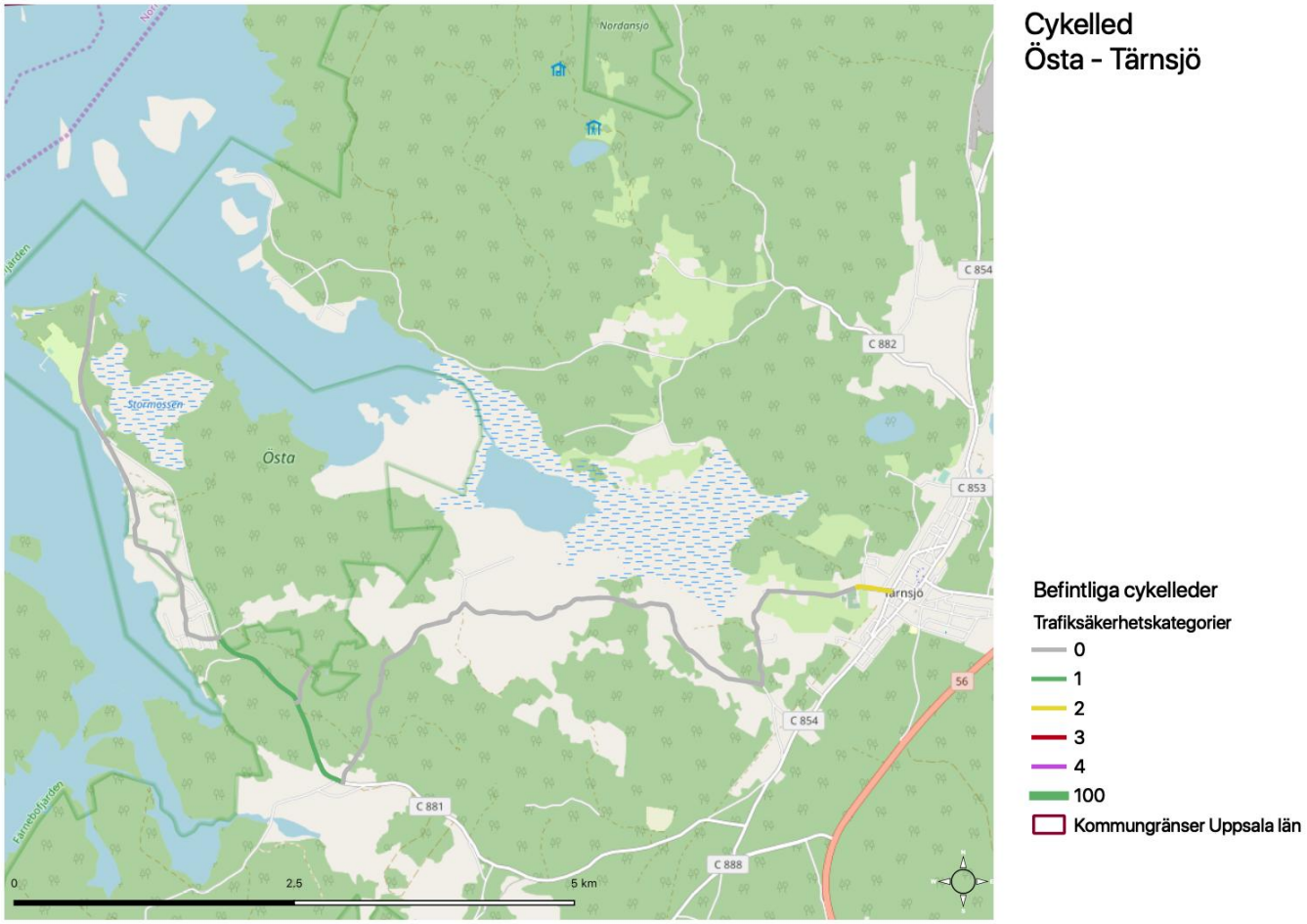

Bild B14: Cykelleden ”Östa-Tärnsjö” och säkerhetsstandarden längs leden.

[23] https://www.nedredalalven.se/index.php/sv/trail/oesta-taernsjoe

Trafiksäkerhetskategori	Leden Östa-Tärnsjö, Säkerhetsklasser, i % och km
0 (underlag saknas)	84%, 11 km
1 (säker, även med barn över 12)	14%, 2 km
2 (säker, för vuxna cyklister)	3%, 0,3 km
3 (osäker)	0%
4 (mycket osäker)	0%
100 (helt bilfritt)	0%
Totalt	13 km

Tabell B7: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs cykelleden Östa-Tärnsjö

För en större del av sträckan saknas trafikdata för att bedöma säkerhetsklassen, men med utgångspunkten att det i stor utsträckning handlar om mindre vägar i gles landsbygd bedöms som grön. Hela sträckan bedöms som säker eller mycket säker (grön eller gul standard)

Tillgänglighet, attraktivitet och övernattningsmöjligheter

På bild B16 visas tågstationer, besöksmål och tätheten av övernattningsmöjligheter i omgivningen av leden.

Tillgänglighet till leden är dålig. Närmaste tågstationer är Heby (ca. 25 km). Tärnsjö kan nås med regionbuss.

Leden ligger i en mycket glest bebyggd men naturskön region. Närmaste besöksmål är Ingbo källor. Färnebofjärdens Nationalparks entré ligger ca. 15 km från leden. Själva ledens sträcka och omgivning bedöms som naturskön och attraktiv. Utbudet av boendemöjligheter längs leden och i dess närmare omgivning är begränsad, men Östa Camping som även erbjuder stugor ligger direkt vid leden och i Tärnsjö finns på sommaren möjlighet att sova i sovvagnar i järnvägsmuseet (Tåg i Tärnsjö).

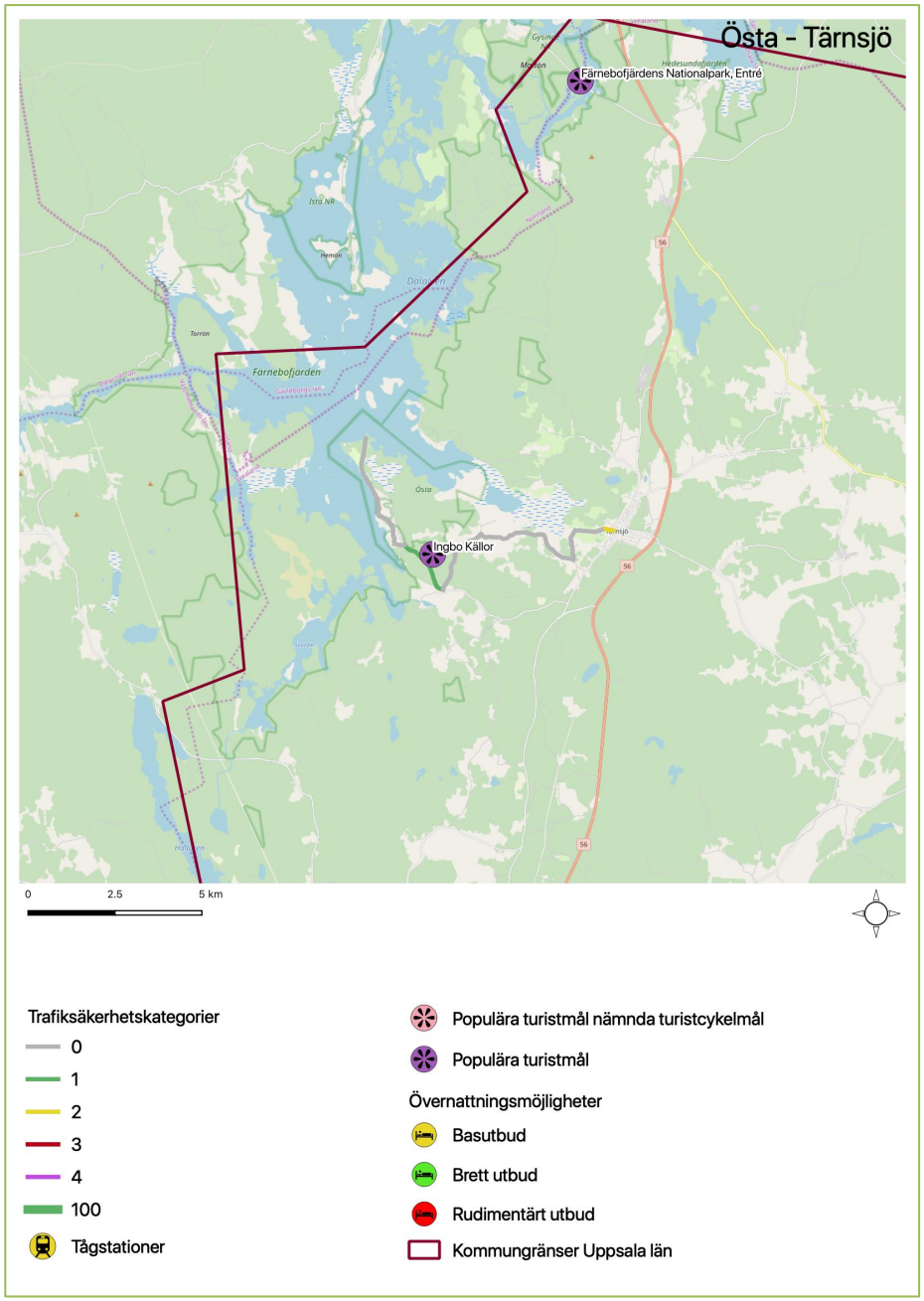

Bild B15: Cykelleden "Östa-Tärnsjö"och och närliggande besöksmål, övernattningsmöjligheter och tågstationer.

Bedömning

Leden är idag svårtillgänglig, men har ett visst utbud av turistisk infrastruktur i sin närhet. Området med sin närhet till Färnebofjärdens Nationalpark och älvlandskapet i Nedre Dalälven är attraktivt för naturturism. Den cykelturistiska potentialen är idag starkt begränsad, främst på grund av dålig tillgänglighet och brist på anknytning till anslutande leder. I dagsläget används leden troligen primärt som länk mellan Östa Camping och Tärnsjö tätort.

Bilaga 2: Detaljbeskrivning av visionsnätet

I denna bilaga redovisas avsnitten i visionsnätet med mer detaljerade kartor och kommentarer. Bild B16 visar en överblick över visionsnätet och beteckningarna som används för respektive avsnitt.

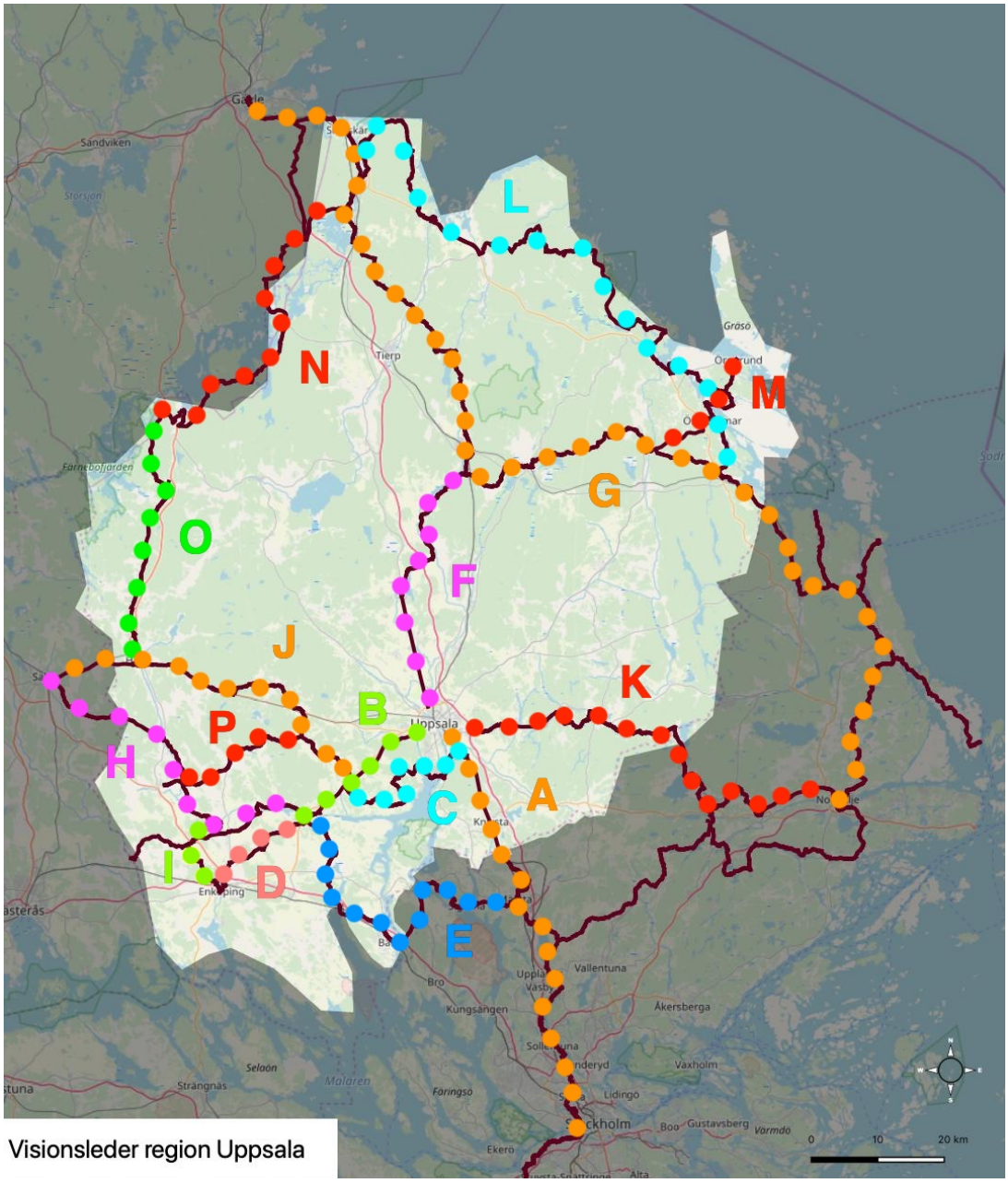

Bild B16: Visionsnätet för turistiska cykelleder i Uppsala län med avsnittsbeteckning

Avsnitt A, Uppsala-Märsta-(Stockholm), 16 km

Avsnitt A knyter ihop de två mest betydelsefulla noderna i regionen, (Stor-)Stockholm och Uppsala. 16 km av sträckan ligger inom Uppsala län. Idag är sträckan del av Sverigeleden och väljer en mindre rak sträcka än föreslagen, förbi Danmark kyrka. I dagsläget är sträckan från centrala Uppsala fram till St.Stefans kyrka en separat cykelbana (grön standard), därefter gul eller röd standard till Märsta.

Det planeras en ny, separat cykelbana hela vägen från Uppsala till Knivsta och vidare mot Märsta (se gulmarkering i bild B17). Denna förespråkas att användas för avsnittet.

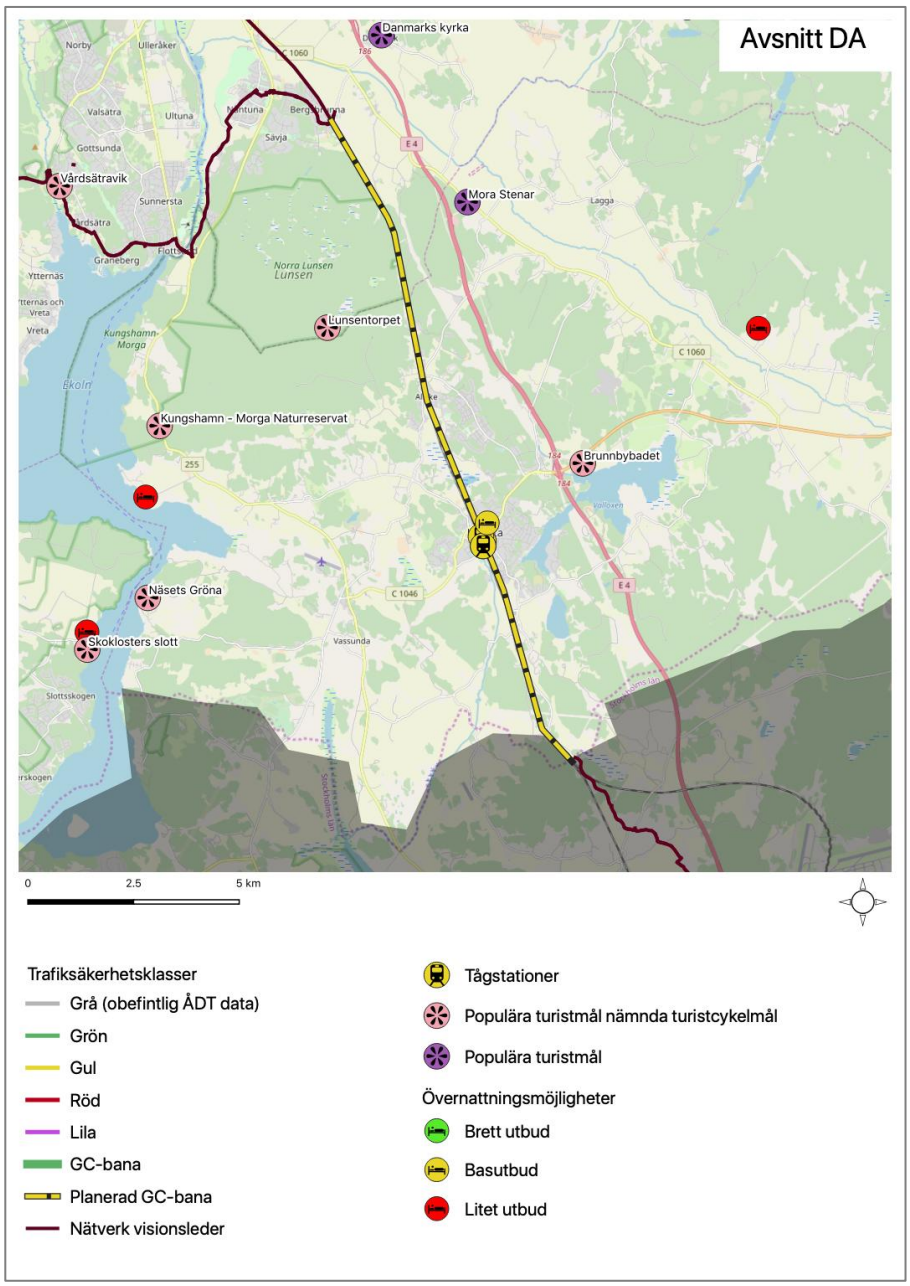

Bild B17: Visionsnätet, avsnitt A, delen inom Uppsala län

Tabell B8 sammanställer säkerhetsstandarden för det föreslagna delavsnittet. När den planerade cykelbanan är byggd kommer hela delsträckan vara bilfri och Grön standard.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt A: Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	
1 (säker, även med barn över 12)	
2 (säker, för vuxna cyklister)	
3 (osäker)	
4 (mycket osäker)	
100 (helt bilfritt)	
Planerad cykelbana	16,3
Totalt	16,3

Tabell B8: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Åtgärder som behövs är att bygga den planerade, sammanhängande cykelbanan från Uppsala tätort till Knivsta och sedan vidare till Märsta.

Viktigt för länken är att utvecklingen sker i dialog med Region Stockholm. Detta för att åstadkomma en sammanhängande länk mellan Uppsala och Stockholm av hög kvalitet. Med hänsyn till länkens betydelse, det stora befolkningsunderlaget och potentialen att delar används även för arbetspendling rekommenderas att hela sträckan Uppsala-Stockholm på sikt blir en sammanhängande, bilfri led.

Avsnitt B: Uppsala – Örsundsbro, 22 km

Avsnitt B är en viktig delsträcka för att förbinda Uppsala med Enköping samt för att skapa förbindelser till Märsta och Sala och andra lokala slingor. Örsundsbro blir därmed en förgreningspunkt för flera leder och därifrån går det även att resa med regionbuss.

I dagsläget är delavsnittet från Uppsala till Örtorpet en bilfri cykelled (grus) som använder gamla banvallen Uppsala-Enköping. Banvallen är i gott skick och attraktiv, inte minst eftersom den inte ligger i direkt anslutning till väg 55 och därmed inte störs av buller. Därför förespråkas att sträckan längs banvallen används snarare än den planerade cykelbanan längs väg 55. Se bild B18 (avsnitt AA). En tydlig markerad förbindelse från centrala Uppsala till början av sträckan behövs.

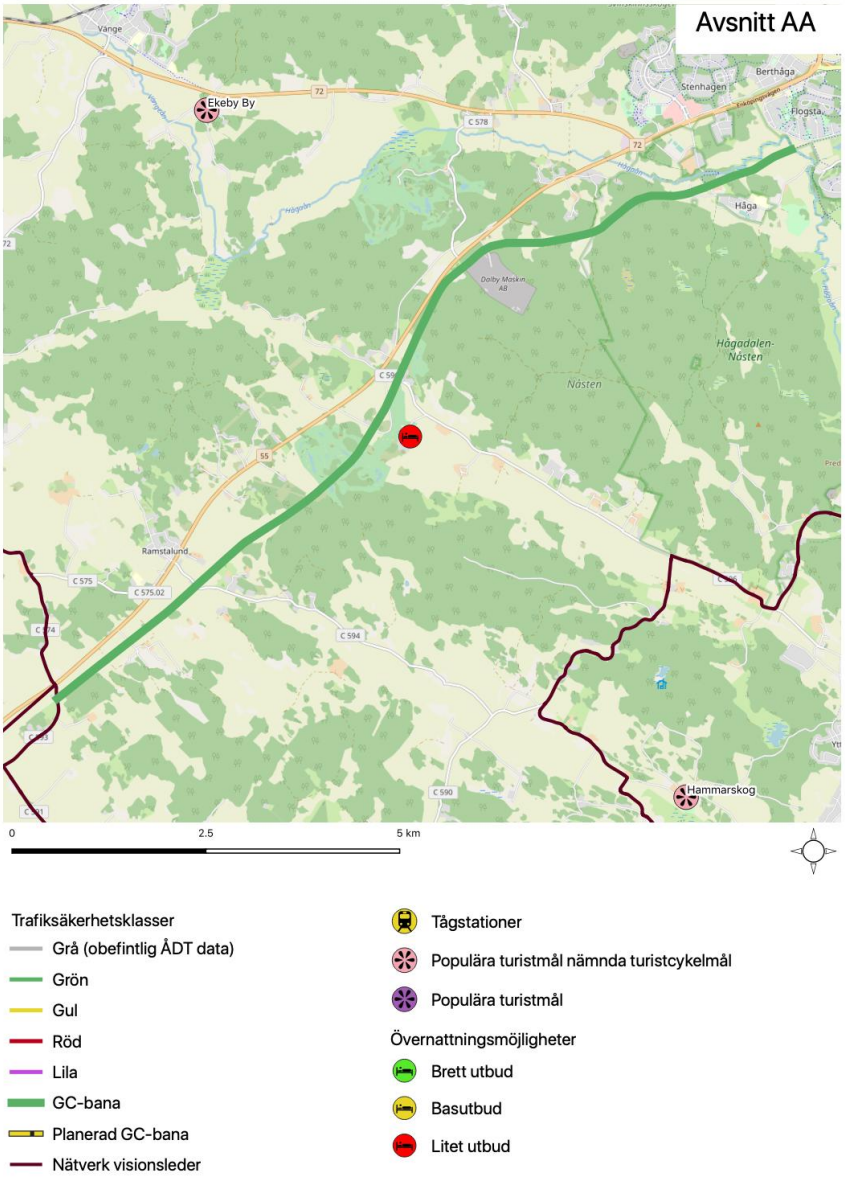

Bild B18: Visionsnätet, del av avsnitt A

Mellan Örtorpet och Örsundsbro är banvallen idag inte i gott skick och sträckan längs väg 55 är trafikfarlig. På det delavsnittet förespråkas att använda den planerade GC-banan längs väg 55 fram till Örsundsbro, se bild B19 (Avsnitt AC).

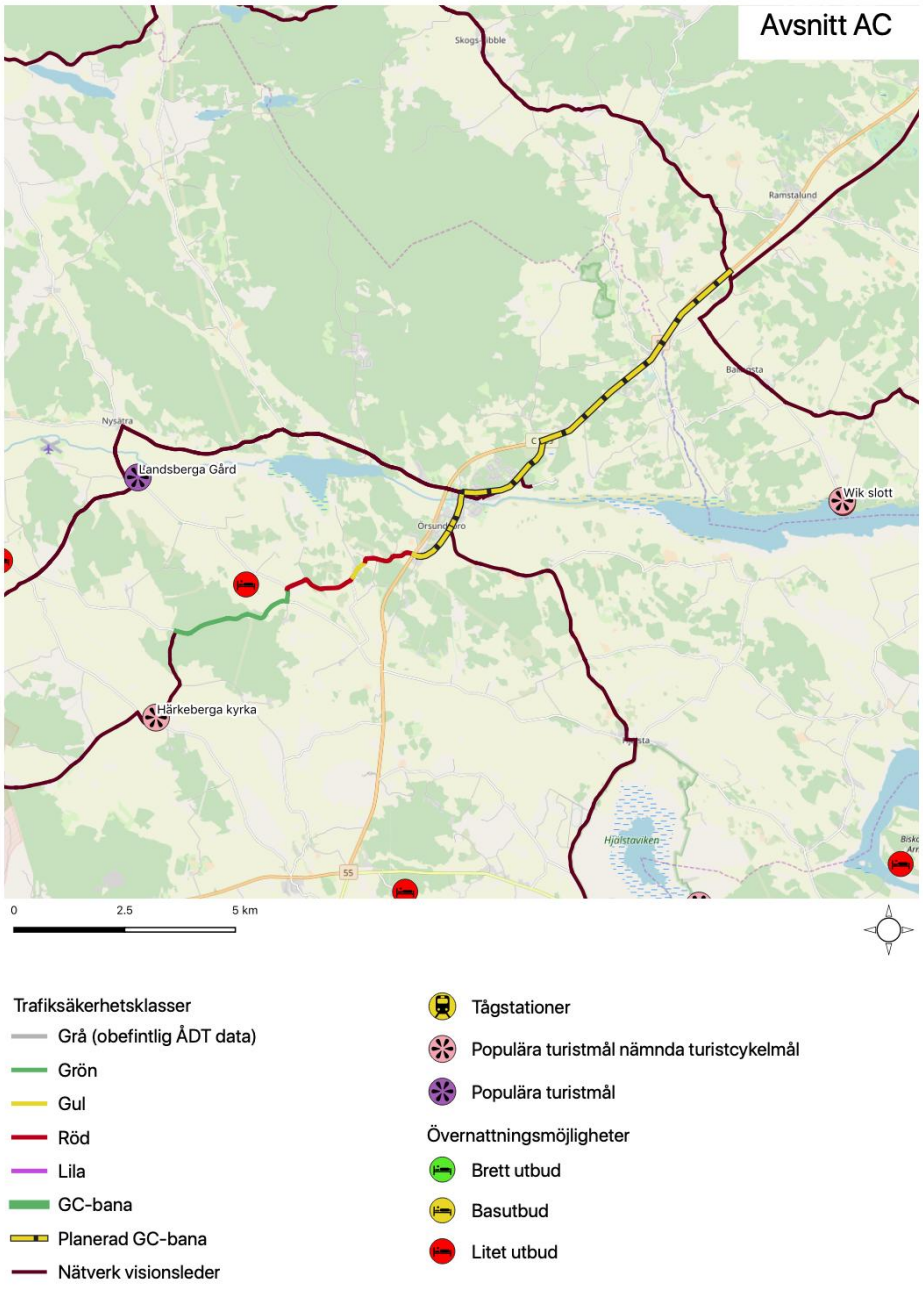

Bild B19: Visionsnätet, del av avsnitt A

Avsnittet är dock inte särskilt attraktiv eftersom den planerade GC-banan löper i direkt anslutning till väg 55 vilket medför att den är bullerutsatt. På längre sikt rekommenderas därför att överväga att förbättra standarden på banvallen så att den blir cykelbar hela vägen till Örsundsbro.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt B: Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	
1 (säker, även med barn över 12)	
2 (säker, för vuxna cyklister)	
3 (osäker)	
4 (mycket osäker)	
100 (helt bilfritt)	12,4
Planerad cykelbana	9,9
Totalt	16,3

Tabell B9: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka C, Västergärde – Dalby – Uppsala, ca. 40 km

Avsnitt C från Västergärde mot sjön Ekoln skapar en attraktiv lokal slinga på totalt 55 km med Uppsala som utgångspunkt. Den passerar flera besöksmål. Även en kortare, alternativ sträcka som inte passerar Vårdsätra men ansluter till banvallsleden vid Söderby (väg C596) eller andra rutter tillbaka till Uppsala är tänkbara. Syftet med sträckan är att skapa en lokal slinga med utgångspunkten Uppsala.

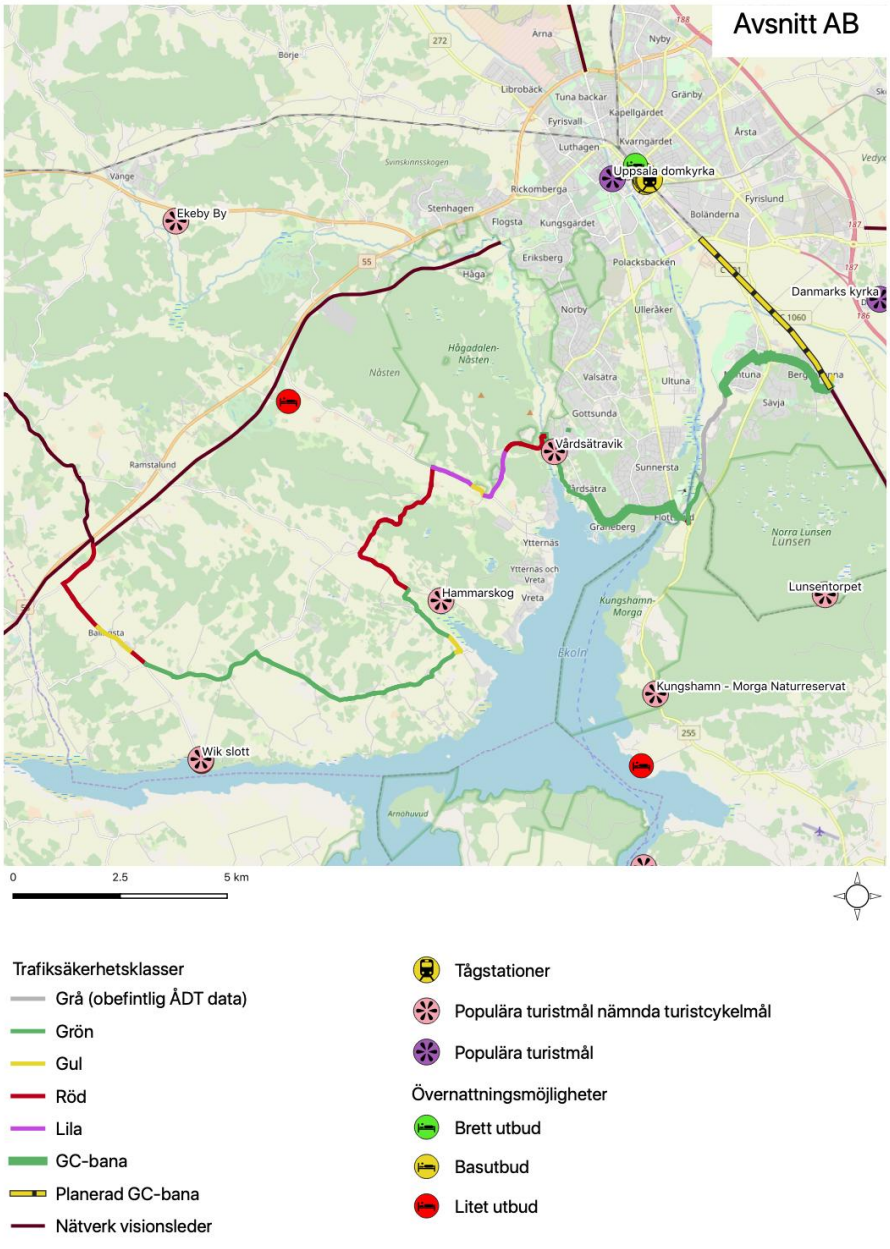

Bild B20: Visionsnätet, avsnitt C

I dagsläget innehåller sträckan ca. 11 km som bedöms som osäker eller mycket osäker, se tabell B10. För att förbättra säkerhetsstandarden behövs antingen att cykelbanor anläggs längs de mest farliga avsnitten (lila), alternativt att sträckan läggs om.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt C, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	
1 (säker, även med barn över 12)	12,9
2 (säker, för vuxna cyklister)	2,2
3 (osäker)	8,7
4 (mycket osäker)	2,4
100 (helt bilfritt)	6,6
Planerad cykelbana	4,5
Totalt	39,5

Tabell B10: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka D, Örsundsbro – Enköping, 17 km

Avsnitt D länkar ihop Örsundsbro med Enköping. För förbindelsen förespråkas att inte använda den planerade cykelbanan längs väg 55 eftersom den inte bedöms som attraktiv för fritidscykling och turism. I stället föreslås att befintliga småvägar används. På längre sikt bör även möjligheten att utveckla den nedlagda banvallen från Örsundsbro till Enköping till cykelbana som en alternativ sträcka.

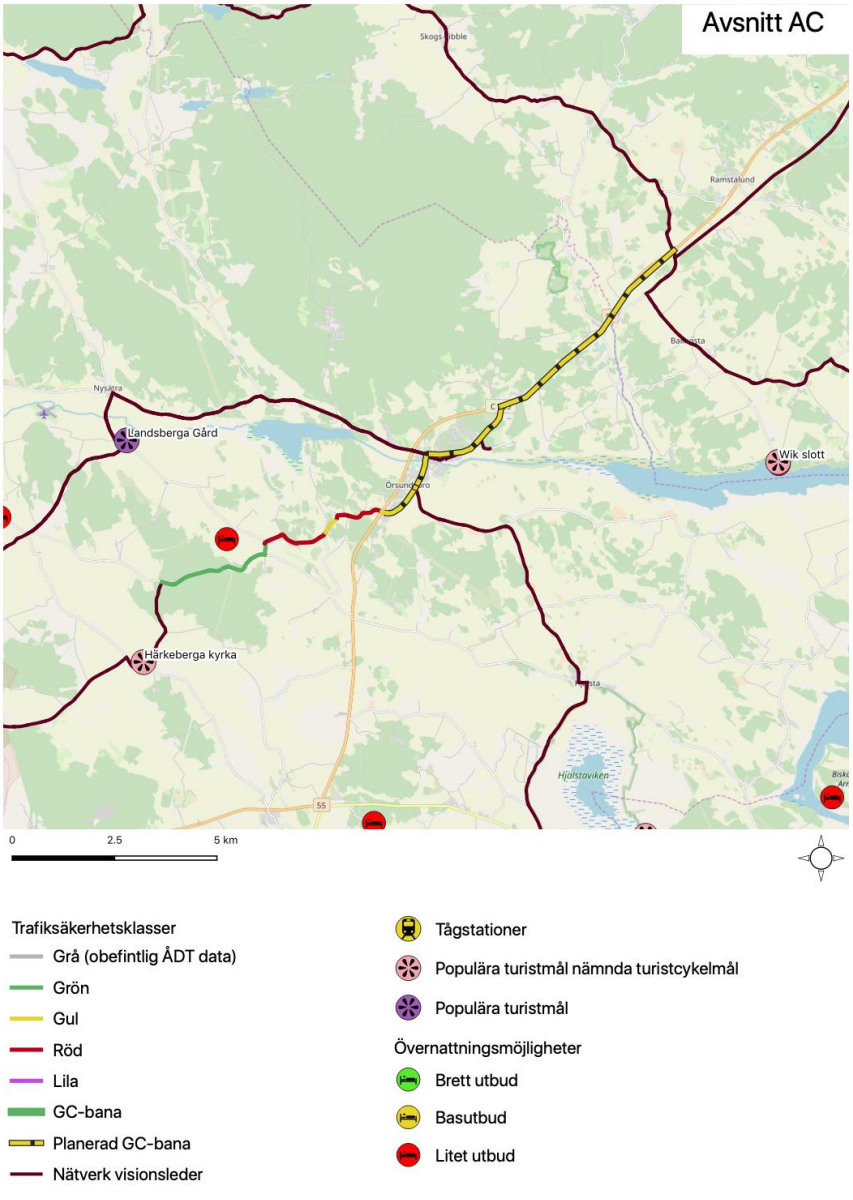

Bild B21: Visionsnätet, del av avsnitt D

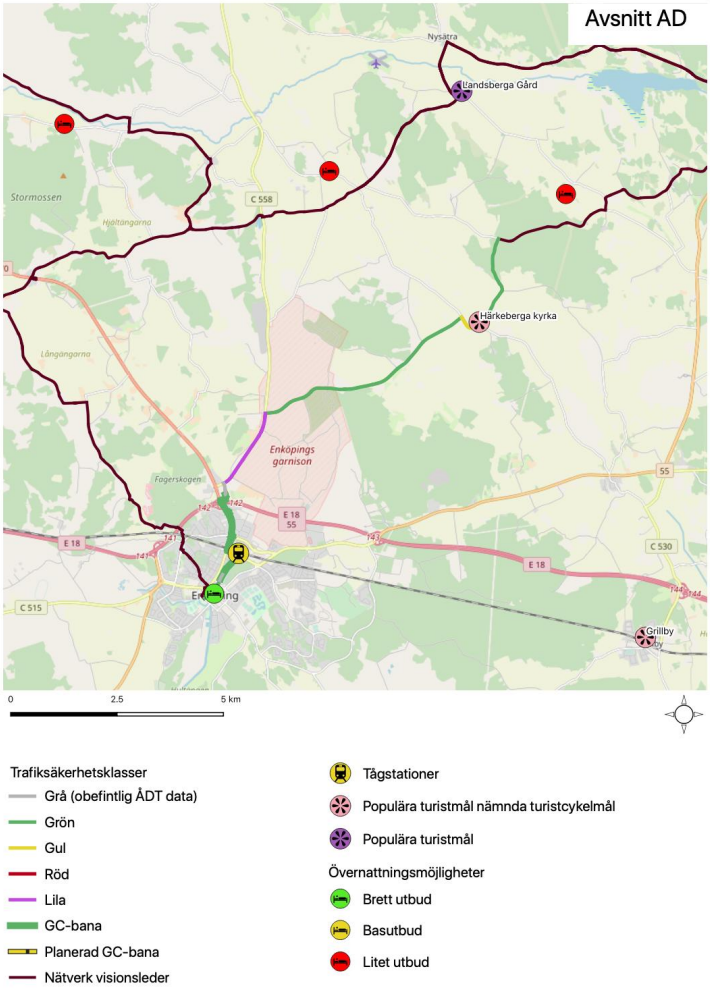

Bild B22: Visionsnätet, del av avsnitt D

Sträckan är redan idag förhållandevis säker, men har röda avsnitt strax öster om Örsundsbro som på sikt behöver åtgärdas, förslagsvis med hastighetssänkande åtgärder. På avsnittet längs väg C558 nära Enköping från trafikplatsen Romberga norrut behöver en separat cykelbana skapas för att öka säkerheten, alternativt en annan väg hittas.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt D, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	0,5
1 (säker, även med barn över 12)	8,2
2 (säker, för vuxna cyklister)	1,2
3 (osäker)	2,9
4 (mycket osäker)	2,0
100 (helt bilfritt)	2,5
Planerad cykelbana	
Totalt	17,3

Tabell B11: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka E, Örsundsbro – Bålsta – Sigtuna – Märsta, 31 km

Delsträckan E knyter ihop Märsta med Bålsta och Örsundsbro. Den möjliggör även flera slingor med Uppsala som nod och knyter an till Stockholm. Sträckans längd inom Uppsala län är 31 km. Rutten använder sig av delar av Mälardalsleden. Från Bålsta finns även en alternativ rutt mot Kungsängen. Sträckan är turistiskt mycket intressant med flera attraktiva besöksmål som Sigtuna, slott och herrgårdar samt sjöar, god turistisk infrastruktur och närhet till både Stockholm och Uppsala. Avsnittet kan även lätt nås med kollektivtrafik både i Bålsta och Märsta.

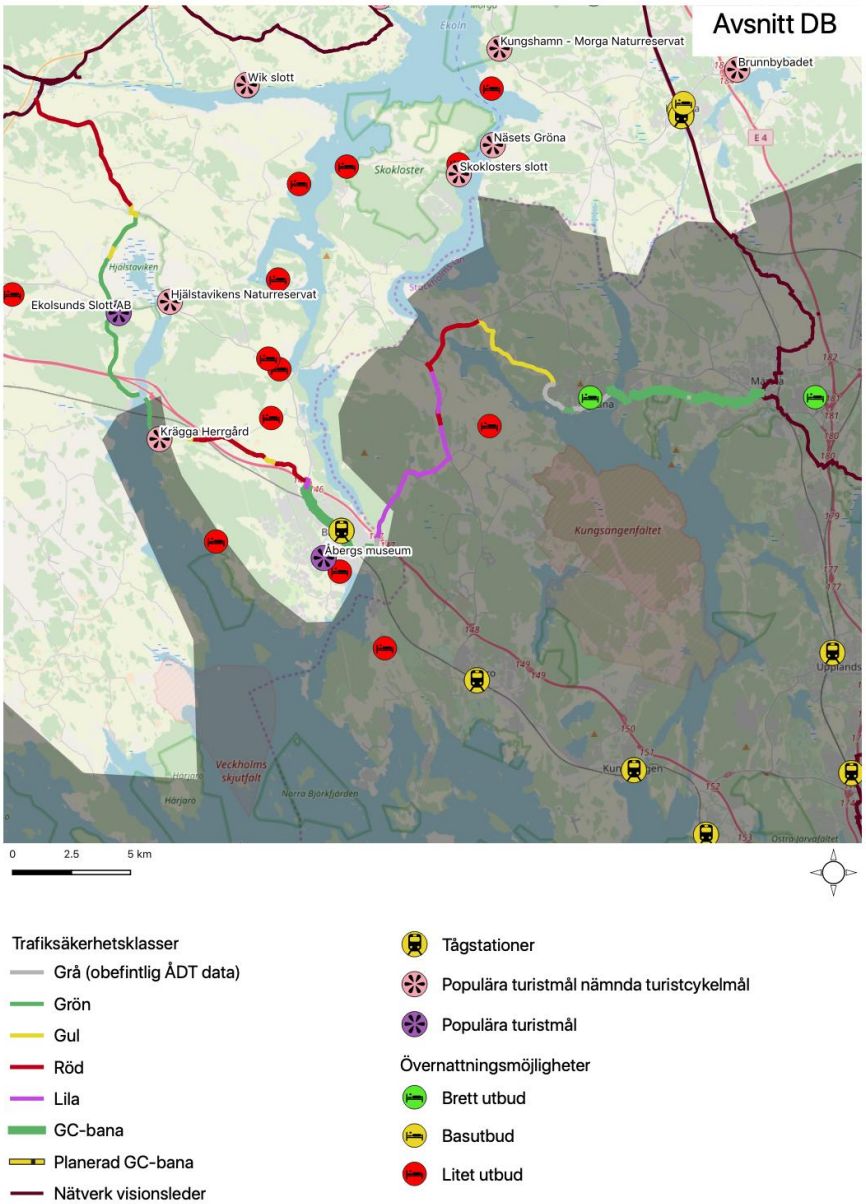

Bild B23: Visionsnätet, avsnitt E

Andelen av sträckan som bedöms som osäker är förhållandevis hög, se tabell B12. Ca. 12 km klassas som röd (osäker) och även korta lila sektioner (mycket osäker) förekommer, främst förbi trafikplatsen Åsen i Bålsta. Röda avsnitt

förekommer mellan Bålsta och Krägga och mellan Hjälsta och Örsundsbro. Dessa behöver förbättras för att skapa en attraktiv led.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt E, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	1,0
1 (säker, även med barn över 12)	11,3
2 (säker, för vuxna cyklister)	2,6
3 (osäker)	11,8
4 (mycket osäker)	0,7
100 (helt bilfritt)	3,6
Planerad cykelbana	
Totalt	31,0

Tabell B12: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Största utmaningen på sträckan finns dock utanför Uppsala län, på sträckan Bålsta – Sigtuna. Om säkerheten på den sträckan inte enkelt kan förbättras, bör en alternativ förbindelse, exempelvis mot Kungsängen, undersökas. På sikt rekommenderas dock att länken Märsta-Sigtuna-Bålsta åtgärdas så att den uppfyller höga säkerhetskrav eftersom det är en turistiskt intressant sträcka.

Delsträcka F, Uppsala-Örbyhus, 43 km

Delsträcka F knyter ihop Uppsala med Örbyhus och vidare an till anslutande leder mot Gävle och Östhammar. Delsträckan är därmed en viktig sträcka för att skapa förbindelser norr- och österut från Uppsala som idag saknas. Förslagsvis används den planerade cykelbanan längs väg C600 mellan Uppsala och Björklinge. Avsnittet längs väg C600 bedöms inte som särskilt attraktiv på grund av sin närhet till bilvägen och för att det är en lång raksträcka utan variation. Men är en säker transportsträcka ut ur staden. Alternativa sträckningar har undersökts men ingen sammanhängande sträcka med god säkerhetsstandard har kunnat identifieras. På sikt bör dock utvecklingen av en mer attraktiv rutt för att knyta an till Björklinge eller Vikstaby utvecklas, exempelvis längs Fyrisån och Vendelån.

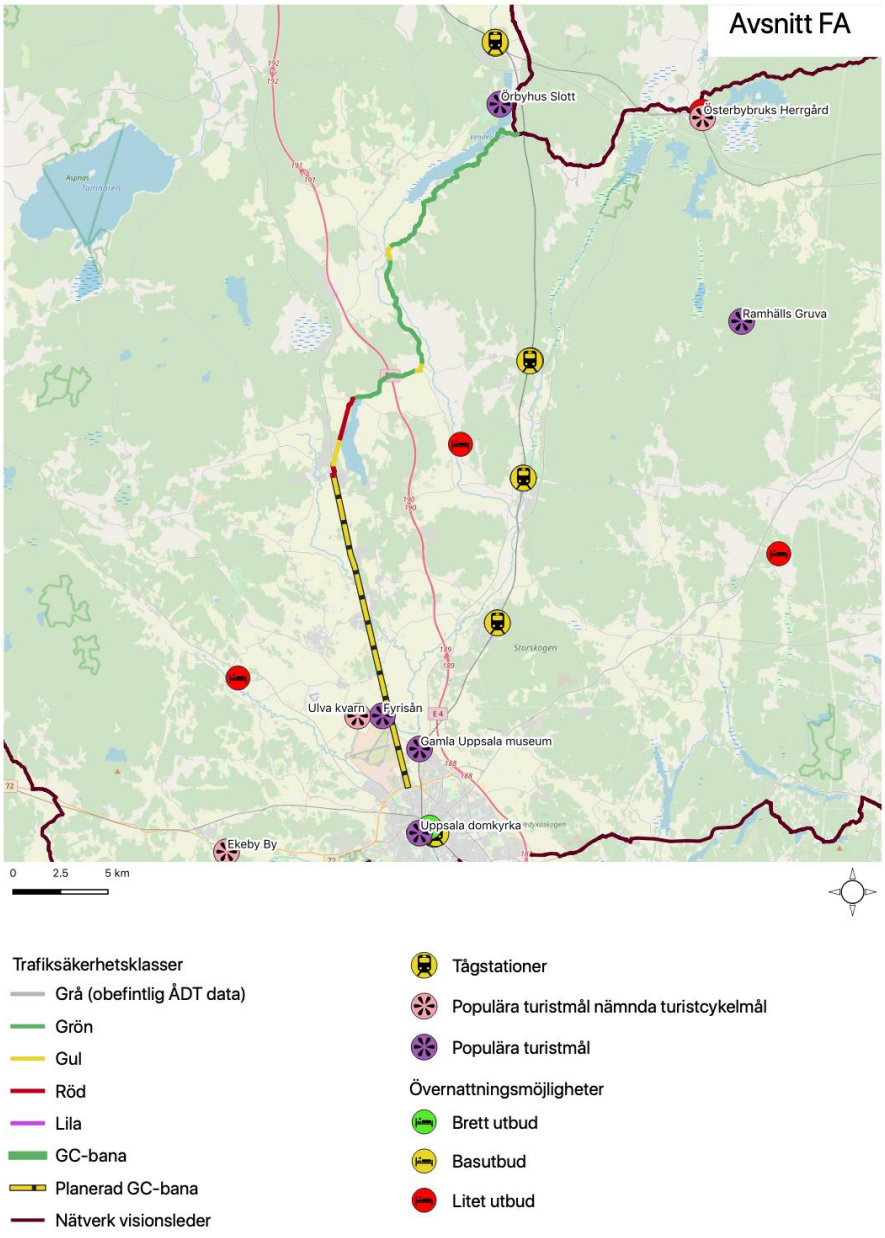

Bild B24: Visionsnätet, avsnitt F

Den planerade cykelbanan till Björklinge är en förutsättning för att göra avsnittet säkert och attraktivt för fritidscykling och turism. Norr om Björklinge finns ett visst åtgärdsbehov för att uppnå hög säkerhetsstandard, därefter är standarden god och sträckan bedöms som attraktiv fram till Örbyhus. Delsträckan erbjuder goda möjligheter att nyttja kollektivtrafik med hållplatser i Uppsala och Örbyhus samt i närheten Skyttorp och Vattholma.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt F, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	
1 (säker, även med barn över 12)	21,2
2 (säker, för vuxna cyklister)	2,8
3 (osäker)	2,8
4 (mycket osäker)	
100 (helt bilfritt)	
Planerad cykelbana	16,7
Totalt	43,4

Tabell B13: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka G, Norrtälje – Hargshamn-Örbyhus-Skutskär-(Gävle), 126 km

Delsträckan G följer den befintliga leden *Cykelspåret* från Norrköping mot Gävle och passerar både bruksmiljöer och attraktiva naturlandskap. Sträckans östra del har förhållandevis dålig tillgänglighet med kollektivtrafik, den nordöstra delen är däremot väl tillgängligt med flera tågstationer längs leden. Bilderna B25 till B29 redovisar sträckan i detalj. Sträckan förutsätter samverkan med Region Gävleborg respektive Stockholm för att få till en fortsättning mot Gävle respektive Norrtälje av god kvalitet.

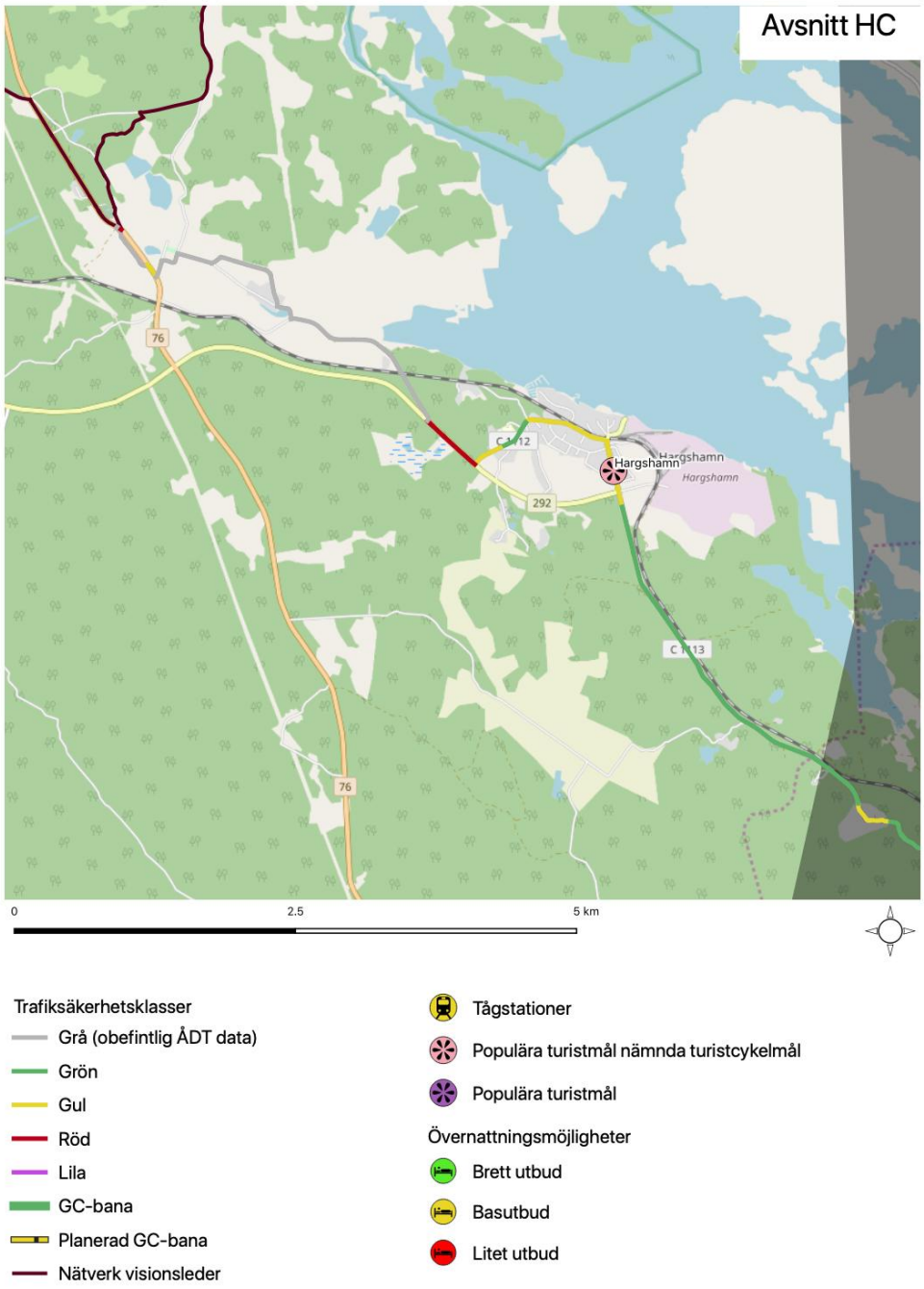

Bild B25: Visionsnätet, del av avsnitt G

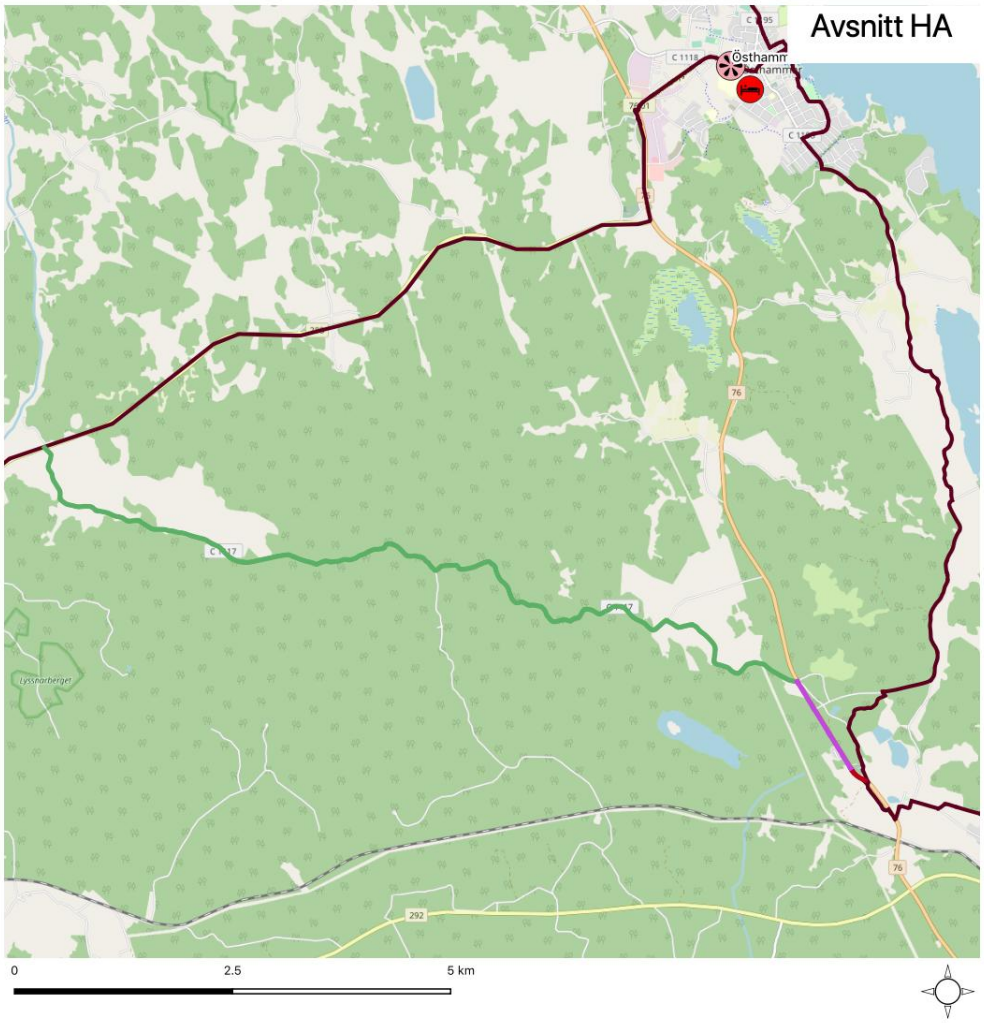

Bild B26: Visionsnätet, del av avsnitt G

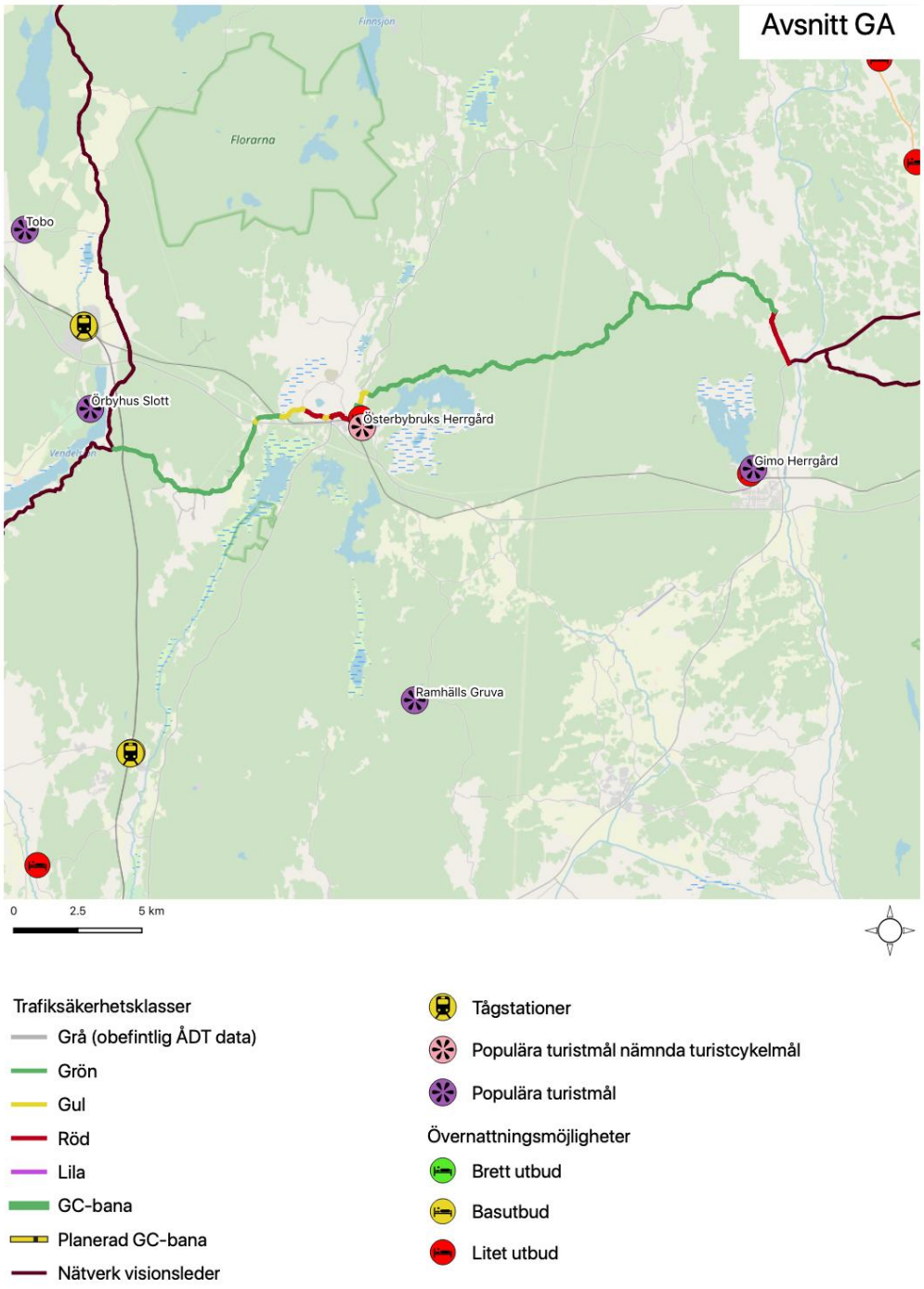

Bild B27: Visionsnätet, del av avsnitt G

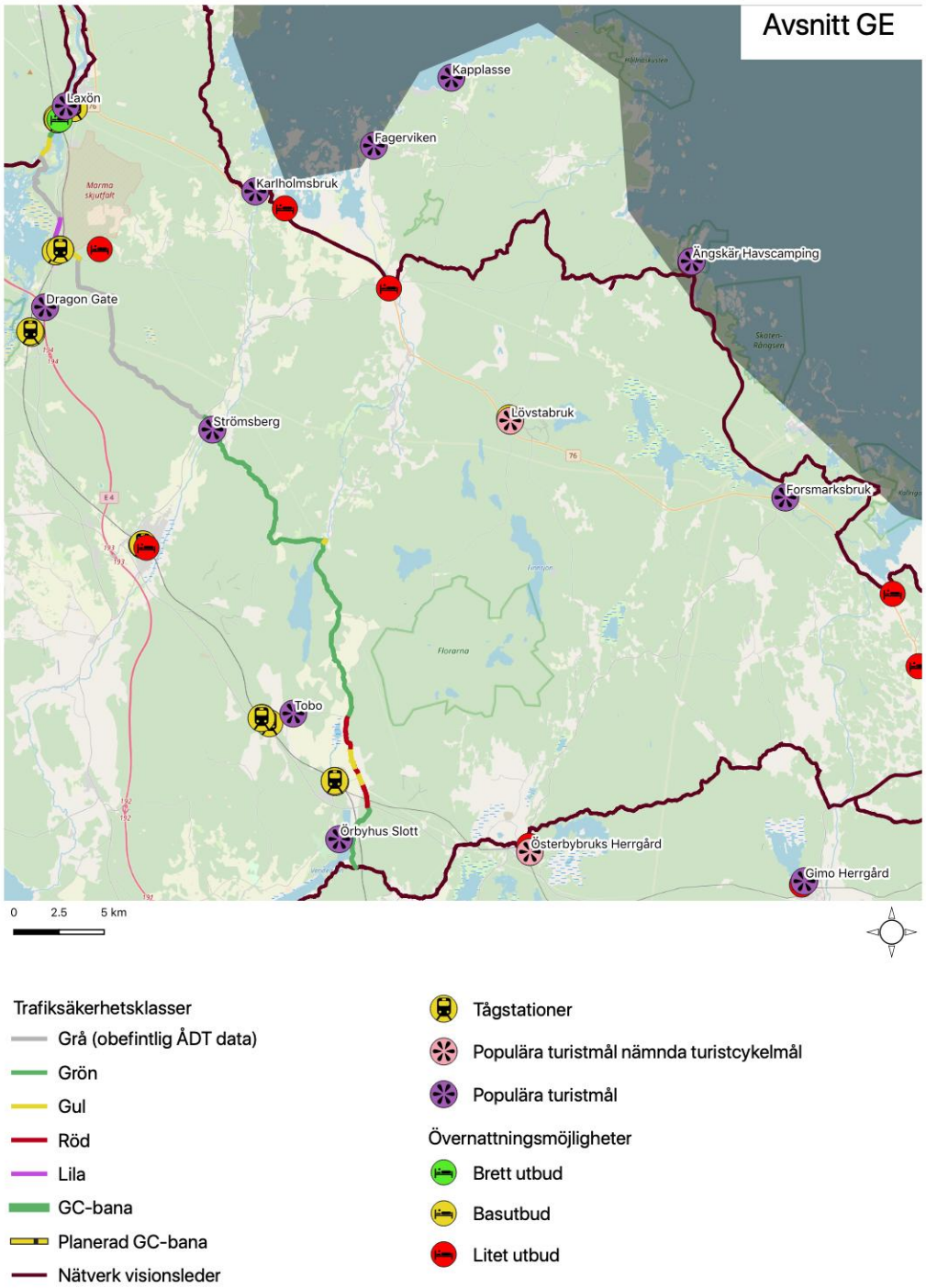

Bild B28: Visionsnätet, del av avsnitt G

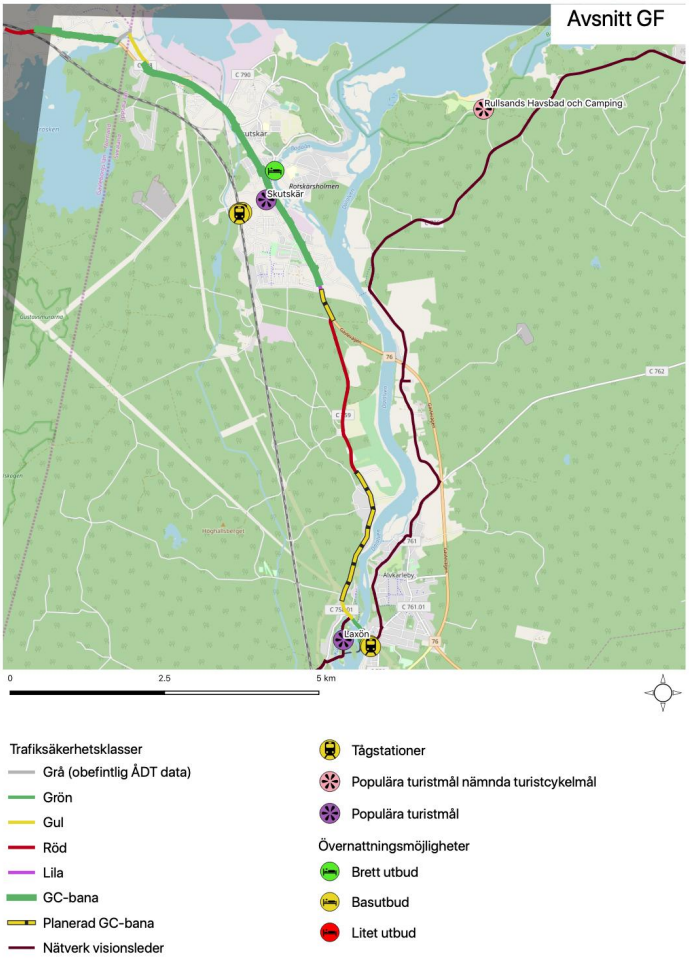

Bild B29: Visionsnätet, del av avsnitt G

I förhållandet till sträckans längd är behovet av trafiksäkerhetsåtgärder begränsad. Trafikfarliga avsnitt (lila) finns vid Harg (väg 76) där det behövs separat cykelbana, genom Österbybruk, utanför Örbyhus, i Marma samhälle och vid Laxön. I de flesta fall kan troligen trafiksäkerhetshöjande åtgärder motiveras även utifrån ett behov för lokalbefolkningen. Mellan Laxön och Skutskär används den planerade GC-banan som förslagsvis kan förlängas för att täcka hela sträckan mellan samhällena.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt G, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	22,8
1 (säker, även med barn över 12)	72,4
2 (säker, för vuxna cyklister)	10,6
3 (osäker)	11,5
4 (mycket osäker)	2,8
100 (helt bilfritt)	5,6
Planerad cykelbana	2,7
Totalt	128,3

Tabell B14: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka H: Örsundsbro – Sala, 38 km

Avsnitt H mellan Örsundsbro och Sala knyter ihop Sala med Uppsala och öppnar möjligheten för flera lokala slingor. Genom tåganslutningen till Sala skapar sträckan goda möjligheter till envägs-turer. Sträckan följer bitvis den nyanlagda Fjärrhundralandsleden med god lokal förankring. Bilderna B30 och B31 visar sträckan.

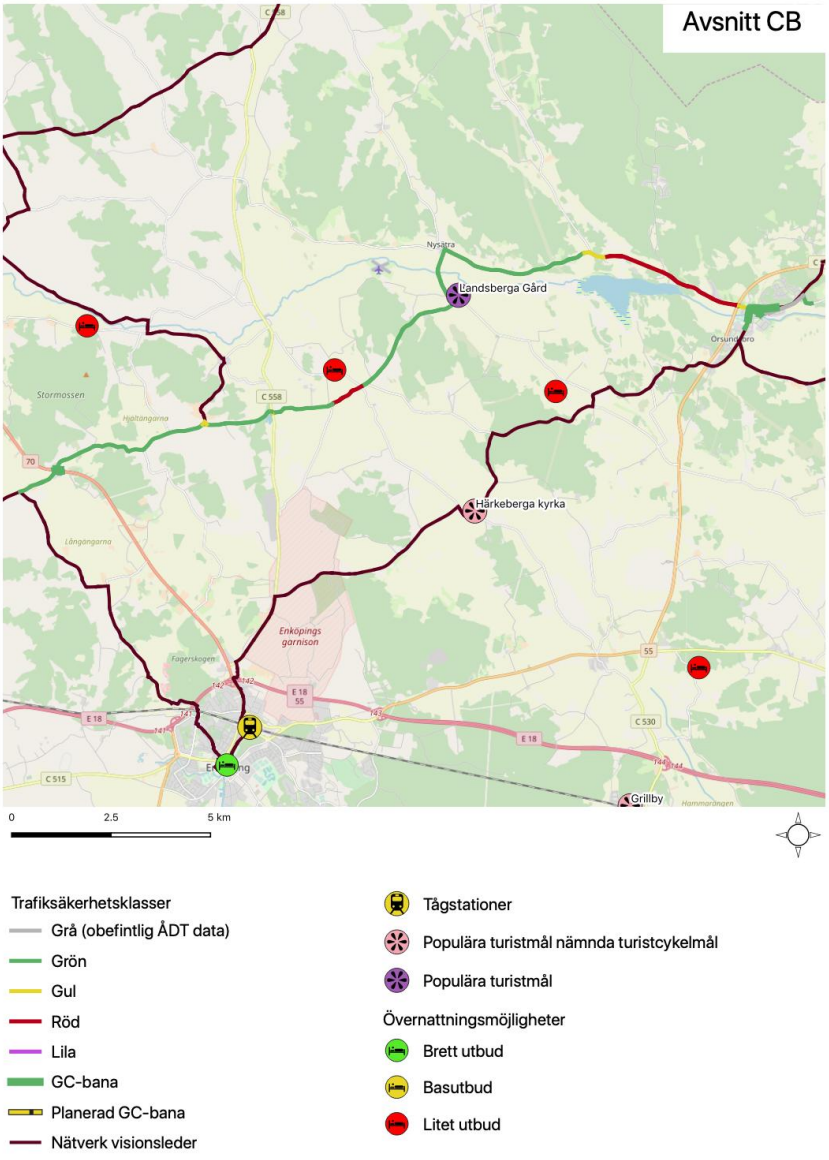

Bild B30: Visionsnätet, del av avsnitt H

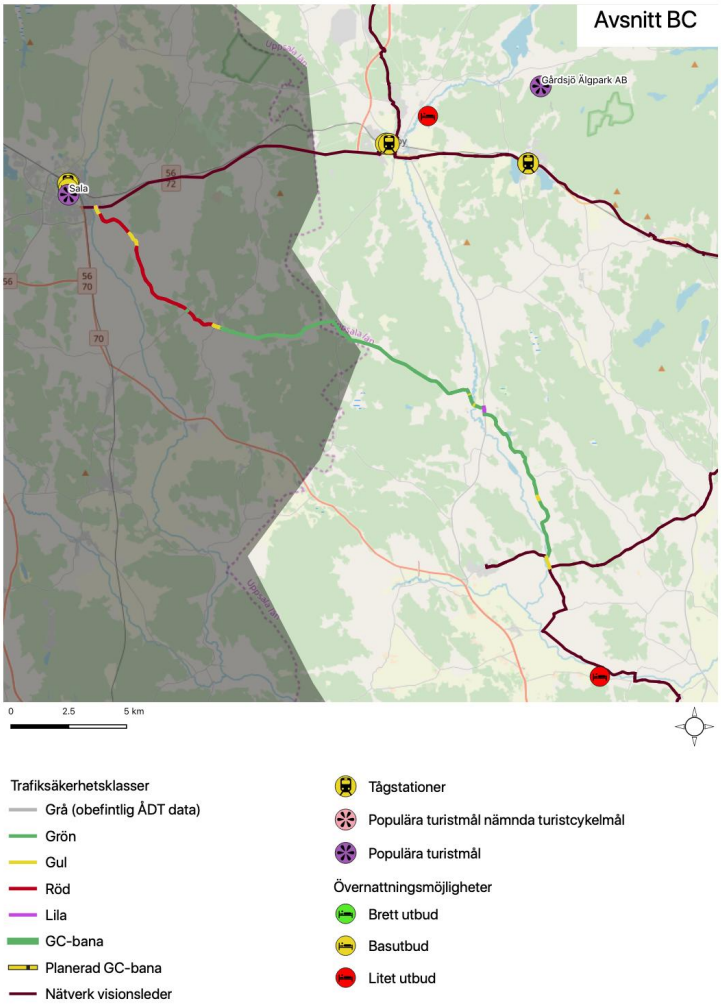

Bild B31: Visionsnätet, del av avsnitt H

Trafiksäkerhetsstandarden längs sträckan är förhållandevis god. Det mest akuta åtgärdsbehovet är en kort sträcka i Flosta där sträckan använder väg 254 under ca. 300m. Där behövs en separat cykelbana. En annan sträcka med åtgärdsbehov är avsnittet strax öster om Örsundsbro. Utanför Uppsala län behövs säkerhetshöjande åtgärder på sista delavsnittet mot Sala.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt H, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	1,3
1 (säker, även med barn över 12)	28,1
2 (säker, för vuxna cyklister)	2,1
3 (osäker)	4,4
4 (mycket osäker)	0,3
100 (helt bilfritt)	1,2
Planerad cykelbana	
Totalt	37,5

Tabell B15: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka I, Enköping – Rotbrunna (eller alternativ), 16 km

Delsträcka I är en kort länk för att knyta ihop Enköping med sträckan H mot Sala. Även andra sträckor för att knyta ihop Enköping och Sala kan vara aktuella. Delsträckan möjliggör lokala slingor, exempelvis Enköping – Örsundsbro – Enköping.

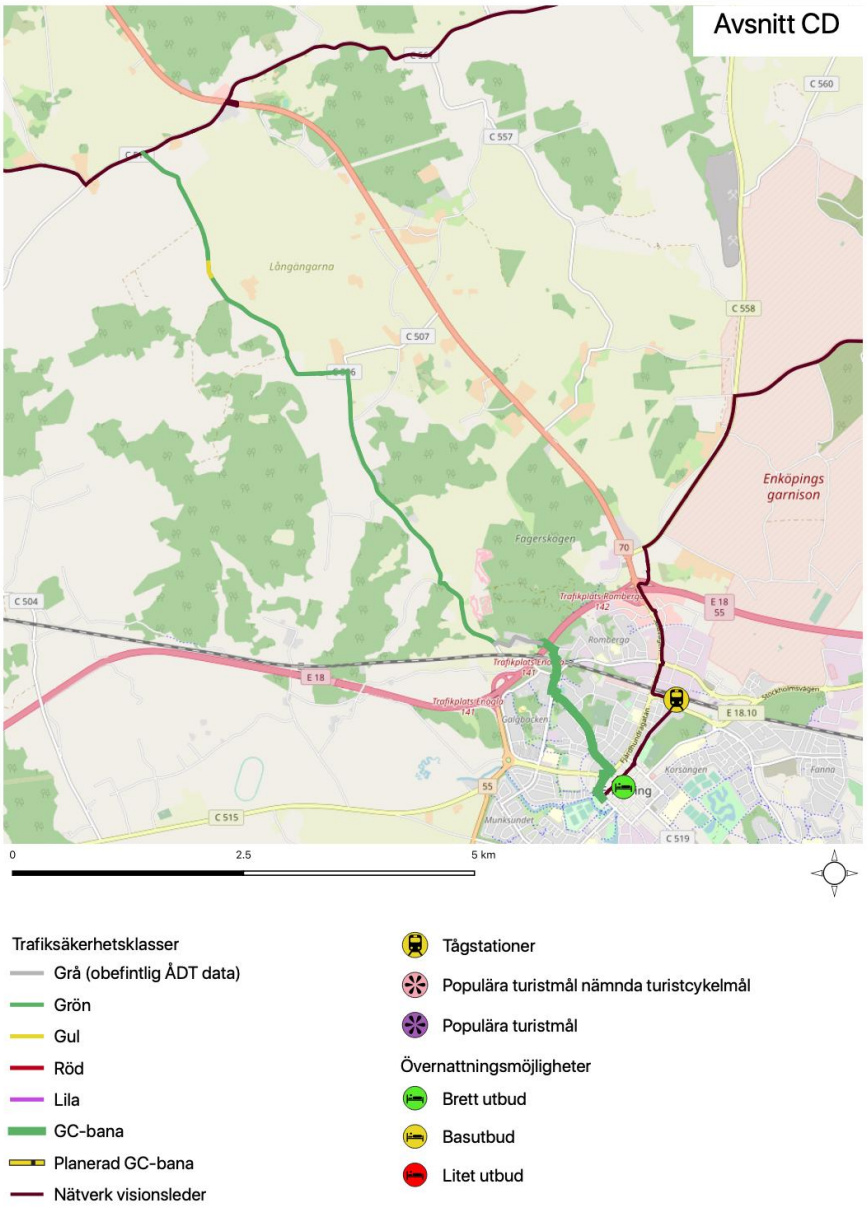

Bild B32: Visionsnätet, del av avsnitt I

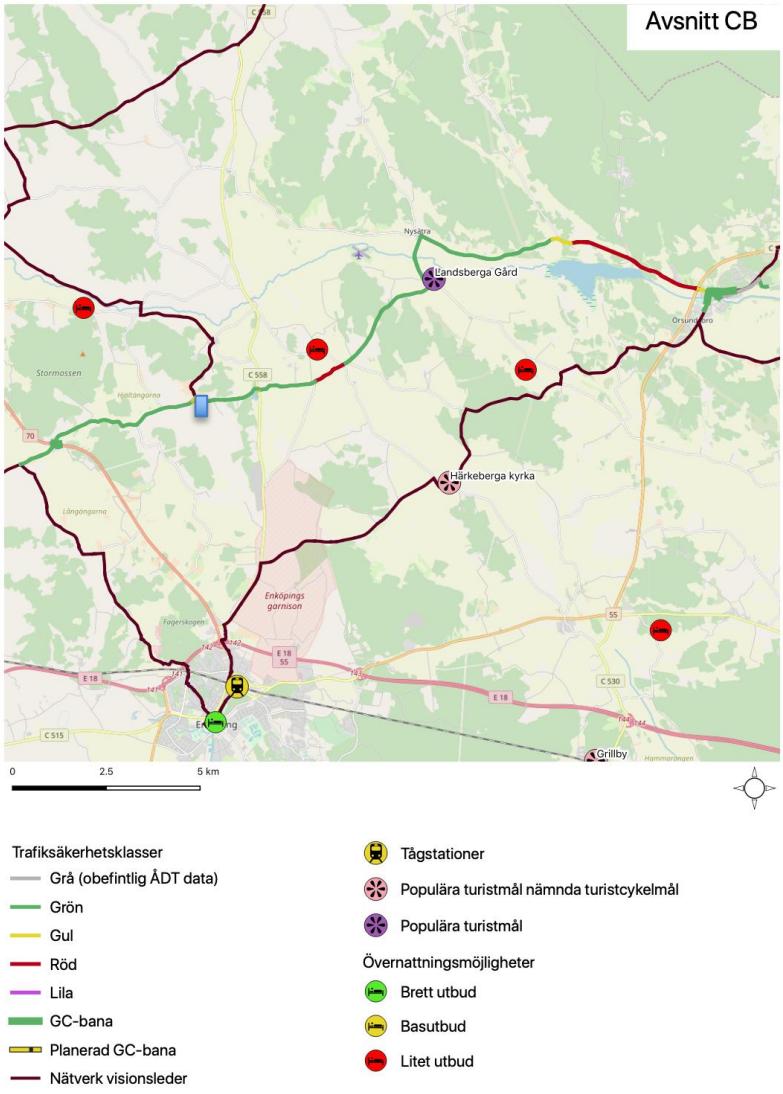

Bild B33: Visionsnätet, del av avsnitt I. Avsnittet avslutar i Rottbrunna (blå fyrkant), där sträckan ansluter på delsträckan H.

Trafiksäkerhetsstandarden längs sträckan är god, inget åtgärdsbehov för att öka säkerheten behövs förutom möjligen vid korsningen med väg 70.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt I, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	1,3
1 (säker, även med barn över 12)	28,1
2 (säker, för vuxna cyklister)	2,1
3 (osäker)	4,4
4 (mycket osäker)	0,3
100 (helt bilfritt)	1,2
Planerad cykelbana	
Totalt	37,5

Tabell B16: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka J, Ramstalund – Heby – Sala, 60 km

Delsträcka J knyter ihop Uppsala med Heby och Sala genom att ansluta till banvallsleden mot Uppsala i Ramstalund. Utbudet av besöksmål och turistisk infrastruktur längs sträckan är begränsad fram till Heby. I Morgongåva, Heby och Sala erbjuds god anknytning till kollektivtrafik. Sträckan möjliggör även ett flertal kortare och längre slingor, exempelvis Uppsala-Sala-Enköping-Uppsala. De planerade cykellederna längs väg 72 mellan Vittinge och Morgongåva samt mellan Heby och Sala är delar av leden. De är en förutsättning för att kunna skapa en trafiksäker och attraktiv led längs sträckan.

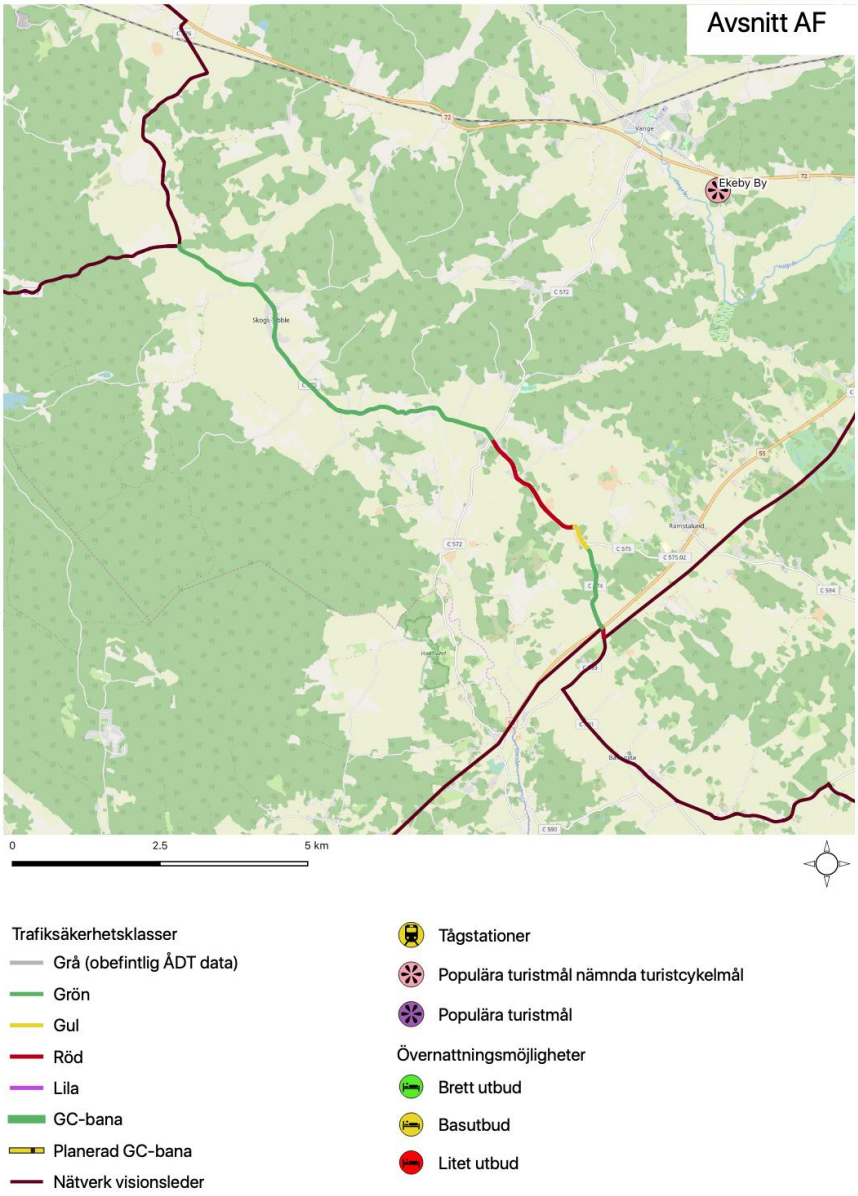

Bild B34: Visionsnätet, del av avsnitt J

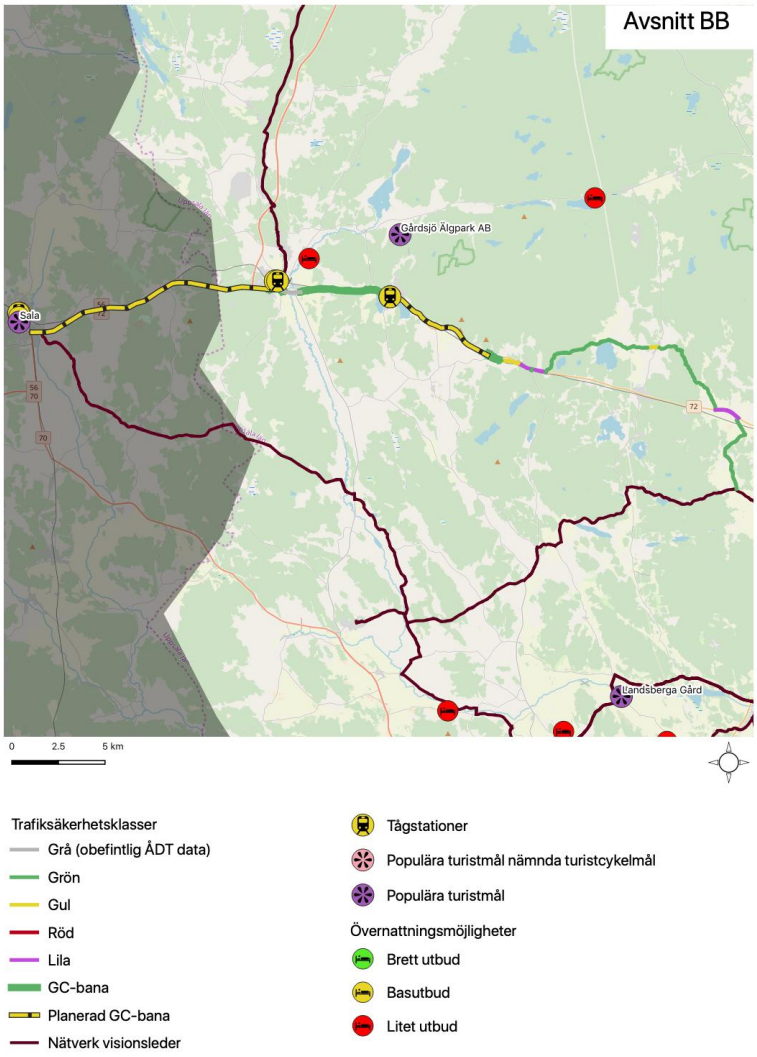

Bild B35: Visionsnätet, del av avsnitt I

Trafiksäkerhetsstandarden längs sträckan är i huvudsak god, förutsatt att de planerade cykelbanorna längs väg 72 är på plats. Trafikfarliga avsnitt finns längs väg 72 strax öster om Vittinge och vid Åland, på dessa sektioner rekommenderas separat cykelbana.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt J, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	1,1
1 (säker, även med barn över 12)	25,3
2 (säker, för vuxna cyklister)	2,0
3 (osäker)	2,3
4 (mycket osäker)	2,9
100 (helt bilfritt)	7,3
Planerad cykelbana	19,4
Totalt	60,4

Tabell B17: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka K, Uppsala – Länna – Norrtälje, 61 km

Delsträcka K förbinder Uppsala österut med Norrtälje och med Roslagen och havet. Den bygger inte på någon hittills existerande cykelled.

Delen inom Uppsala län är 61 km lång. För en full utbyggnad mot Norrtälje krävs ett samarbete med Region Stockholm. Utbudet av besöksmål och övernattningsmöjligheter längs sträckan är begränsad inom Uppsala län men ökar i närheten av Norrtälje. I Roslagen och inom kustområdet finns ett stort utbud av besöksmål och övernattningsmöjligheter. Sträckan är inte tillgänglig med tåg förutom i Uppsala men längs sträckan finns flera hållplatser för regionala bussar. Sträckan möjliggör flera attraktiva rundturer.

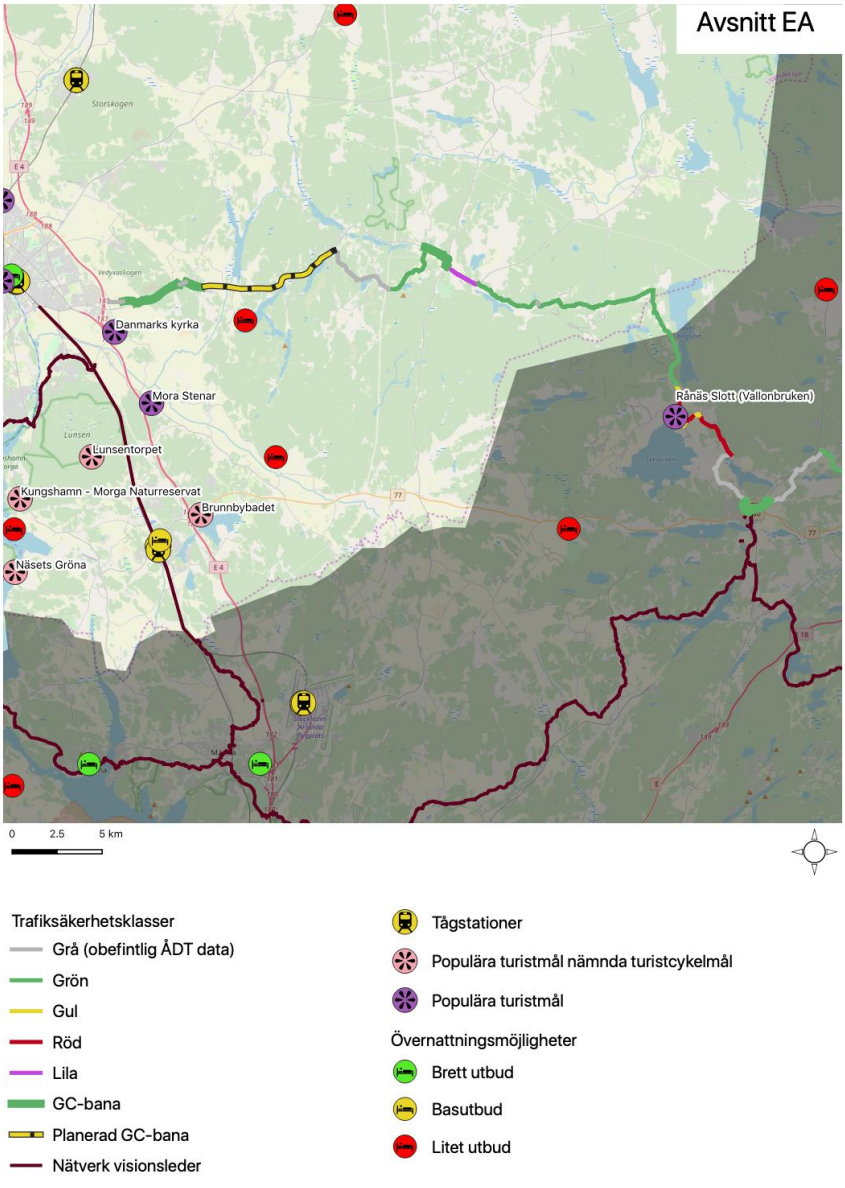

Bild B36: Visionsnätet, avsnitt K

Mellan Gunsta och Länna använder sträckan den planerade cykelbanan längs väg 282. Trafiksäkerhetsstandarden på avsnittet inom Uppsala län är genomgående god, förutsatt att den planerade cykelbanan byggs. Ett undantag är ett avsnitt öster om Almungeberg där en separat cykelbana behövs.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt K, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	10,4
1 (säker, även med barn över 12)	30,3
2 (säker, för vuxna cyklister)	0,7
3 (osäker)	
4 (mycket osäker)	3,4
100 (helt bilfritt)	7,8
Planerad cykelbana	10,4
Totalt	60,5

Tabell B18: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka L, Hargshamn – Östhammar – Forsmark – Skutskär, 140 km

Delsträcka L är ett förslag på en ny led som följer kusten och knyter ihop Norrtälje med Gävle via Östhammar. Sträckan är kustnära och passerar flera attraktiva besöksmål. Även utbudet av övernattningsmöjligheter längs sträckan är god. Tillgängligheten med kollektivtrafik är begränsad till regionbuss fram till Laxön och Gävle där det finns tåganslutning. Leden möjliggör flera regionala slingor och skapar även en kustnära förbindelse mellan Stockholm och Gävle.

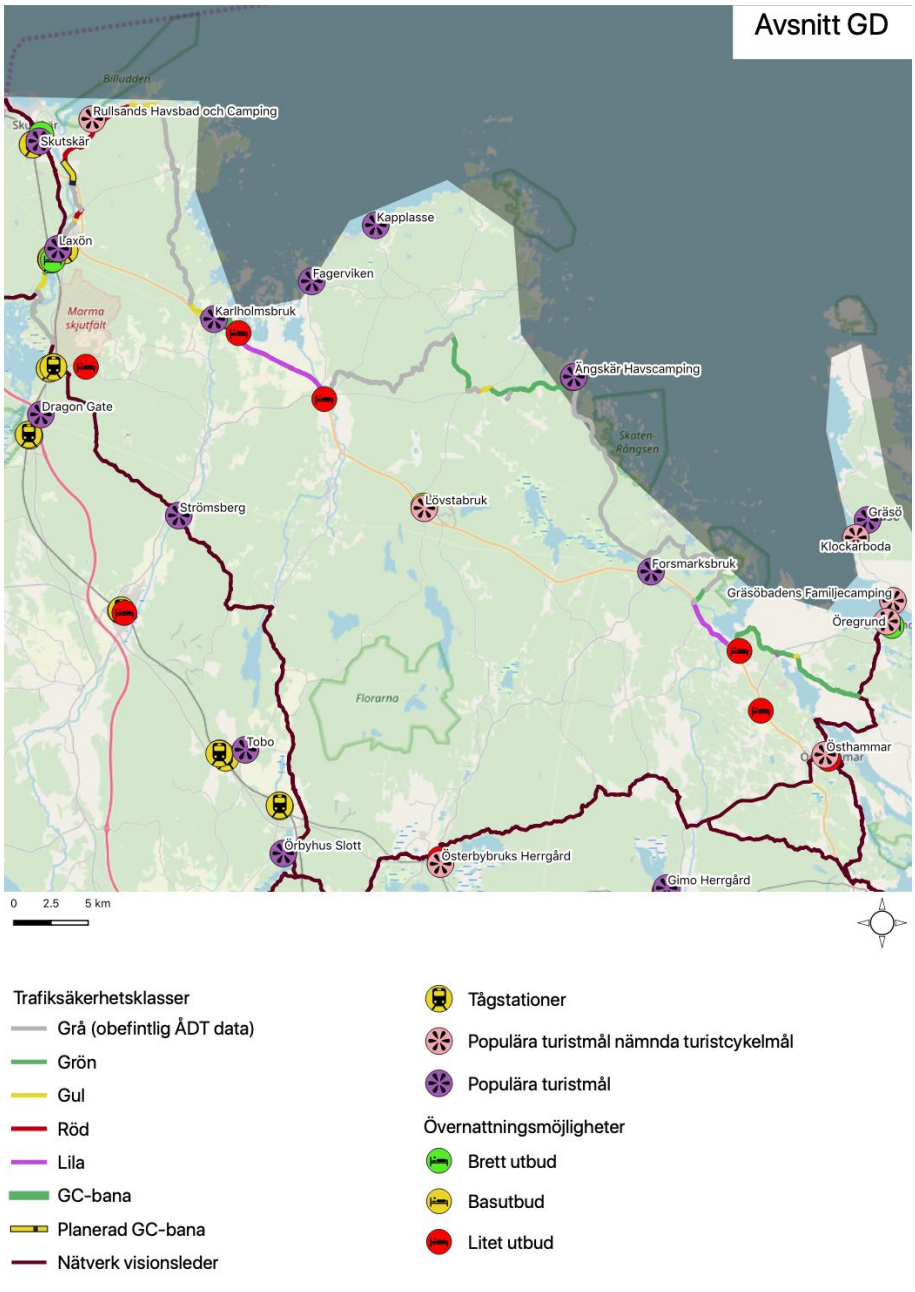

Bild B37: Visionsnätet, del av avsnitt L

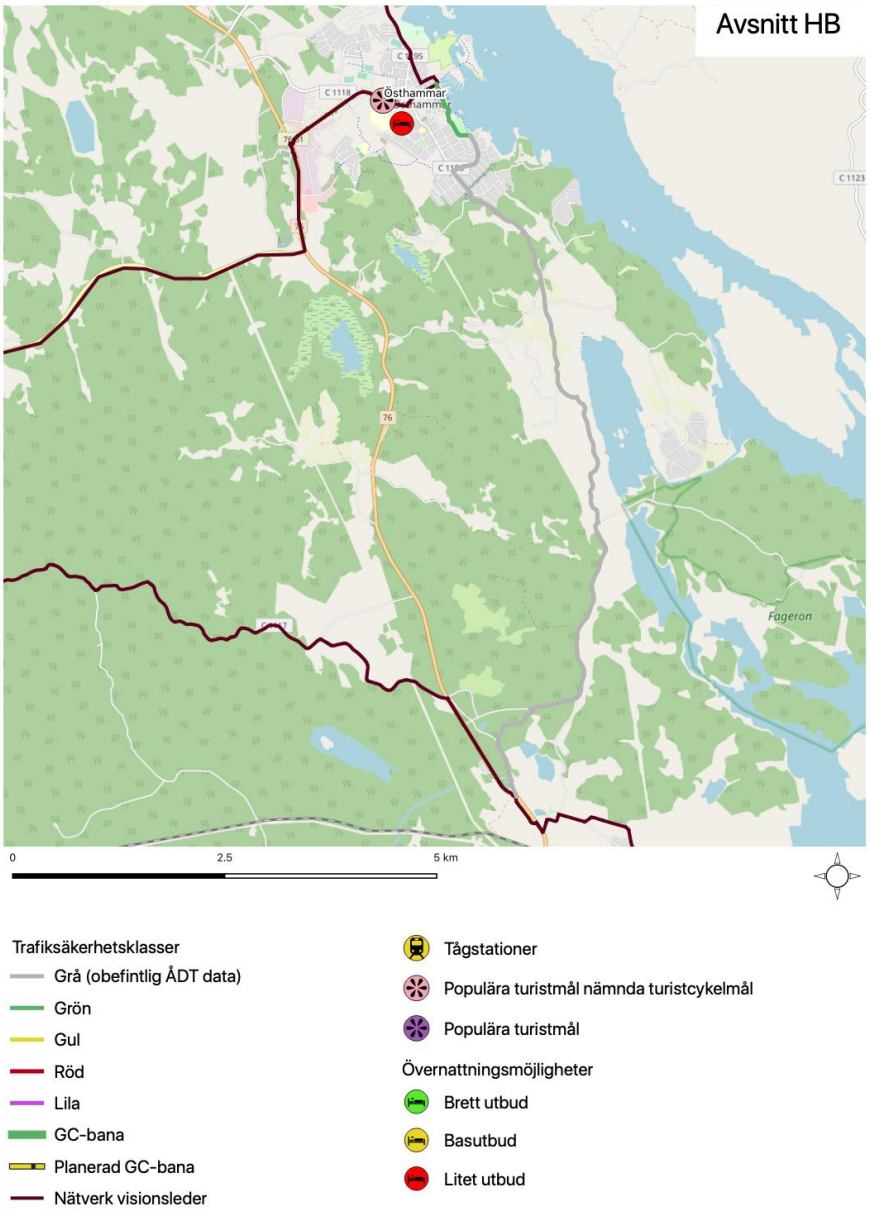

Bild B38: Visionsnätet, del av avsnitt L

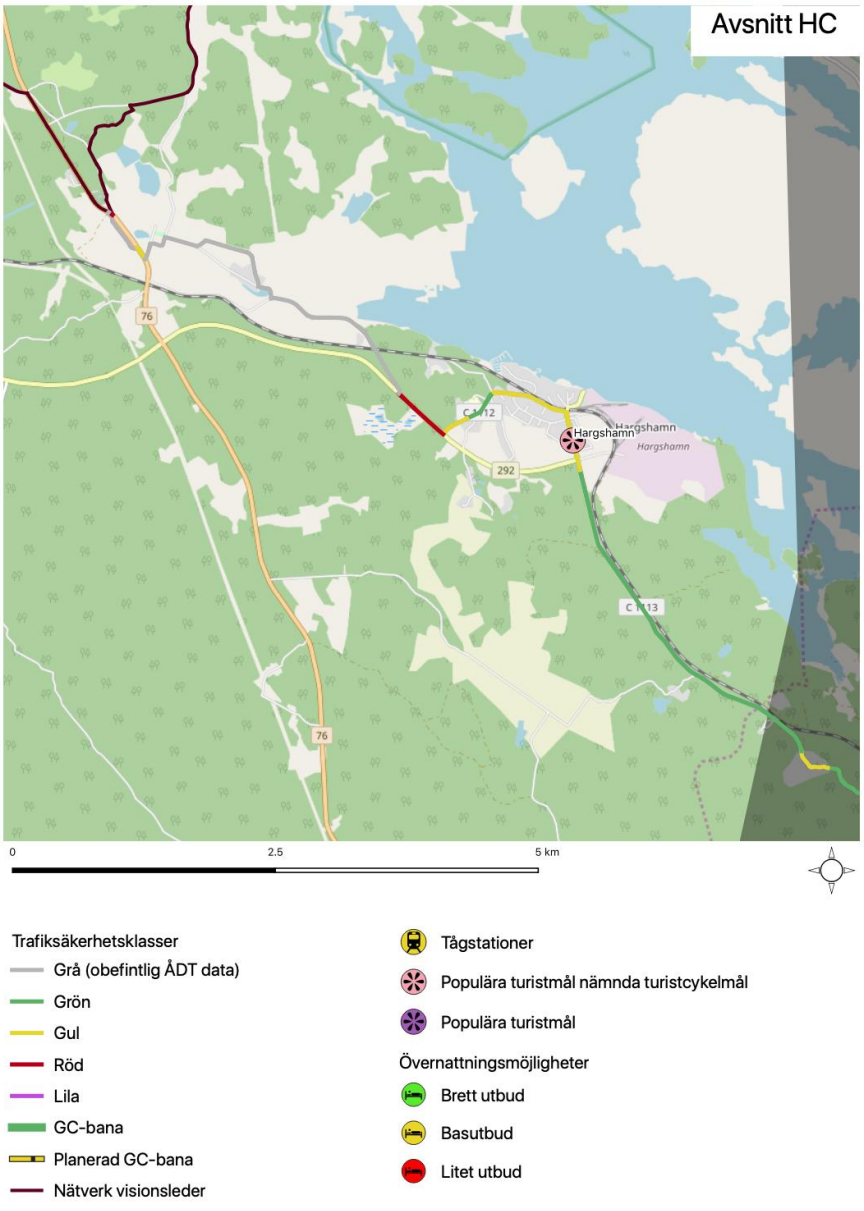

Bild B39: Visionsnätet, del av avsnitt L

En stor del av sträckan använder små, lågtrafikerade vägar där det saknas information om trafikflödet. Dessa bedöms som trafiksäkra Trafiksäkerhetsstandarden är dock på flera ställen dålig och behöver åtgärdas. Detta avser i första hand delavsnitten på väg 76, bl.a. Skärplinge-Karlholmsbruk. På dessa sträckor krävs en separat cykelbana. Givet sträckans totala längd på 140 km är dock åtgärdsbehovet relativt låg och säkerhetsförbättringarna kan delvis även underlätta för vardagscykling.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt L, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	77,6
1 (säker, även med barn över 12)	29,2
2 (säker, för vuxna cyklister)	9,1
3 (osäker)	9,9
4 (mycket osäker)	10,4
100 (helt bilfritt)	1,9
Planerad cykelbana	10,4
Totalt	60,5

Tabell B19: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka M, Hökhuvud-Östhammar-Öregrund, 28 km

Delsträcka M är ett avsnitt på 30 km som knyter ihop avsnitt G med kusten. Avsnittet skapar därmed en sammanhängande förbindelse mellan Uppsala och kusten till skärgården kring Gräsö. Avsnittet använder sig av den planerade cykelbanan mellan Gimo och Östhammar och fortsätter vidare mot Öregrund. Nära sträckan finns flera attraktiva besöksmål och utbudet av övernattningsmöjligheter är god. Däremot är anslutningen till kollektivtrafik begränsad till regionbussar.

Bild B40: Visionsnätet, del av avsnitt M

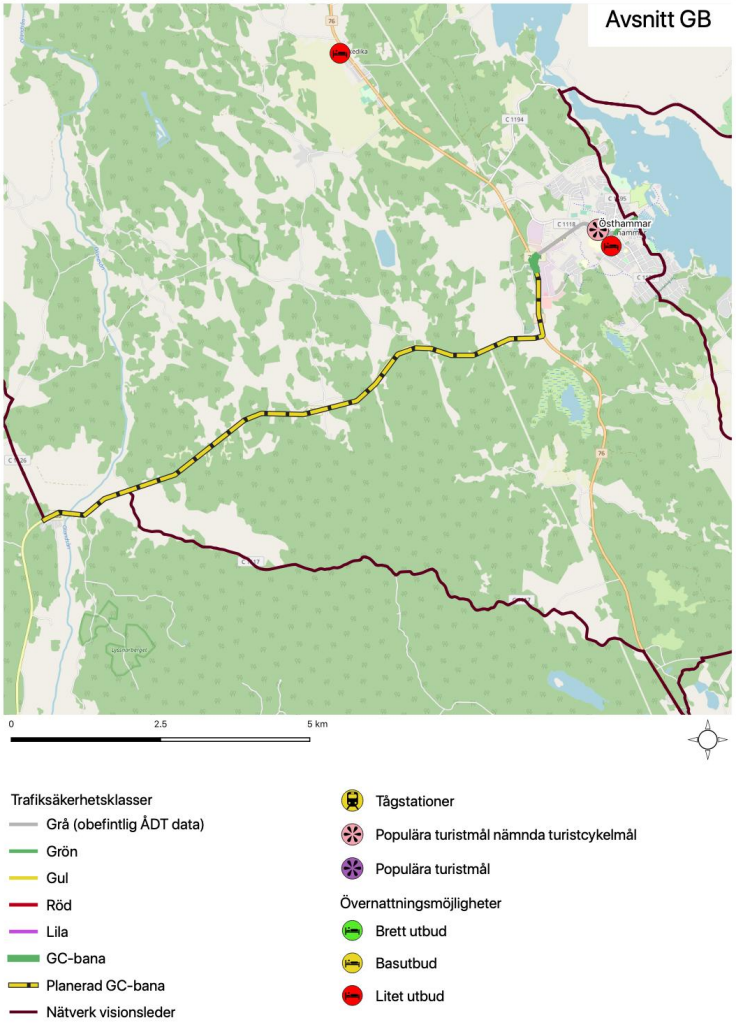

Bild B41: Visionsnätet, del av avsnitt M

Delsträckan Hökhuvud-Östhammar använder sig av den planerade cykelbanan längs väg 288 och blir därmed bilfri, om än något bullerstörd. Sträckan mellan Östhammar och Öregrund är idag inte trafiksäker och säkerhetshöjande åtgärder rekommenderas.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt M, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	2,4
1 (säker, även med barn över 12)	1,0
2 (säker, för vuxna cyklister)	0,1
3 (osäker)	13,0
4 (mycket osäker)	0,5
100 (helt bilfritt)	0,3
Planerad cykelbana	10,7
Totalt	28,0

Tabell B20: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka N, Färnebofjärdens Nationalpark – Söderfors, ca. 65 km

Delsträcka N knyter ihop ingången till Färnebofjärdens Nationalpark med tågstationen i Älvkarleby. Sträckan präglas av flodlandskapet kring Nedre Dalälven och erbjuder attraktiva naturupplevelser. Sträckan gör även Färnebofjärdens nationalpark mer tillgängligt genom anknytning till tågnätet. Sträckan passerar länsgränsen flera gånger och avsnitten i Uppsala län uppgår till ca. 36 km. Längs sträckan finns ett begränsat utbud av besöksmål, avsnittet har tyngdpunkt på landskaps- och naturupplevelse. Flera övernattningsmöjligheter finns längs sträckan.

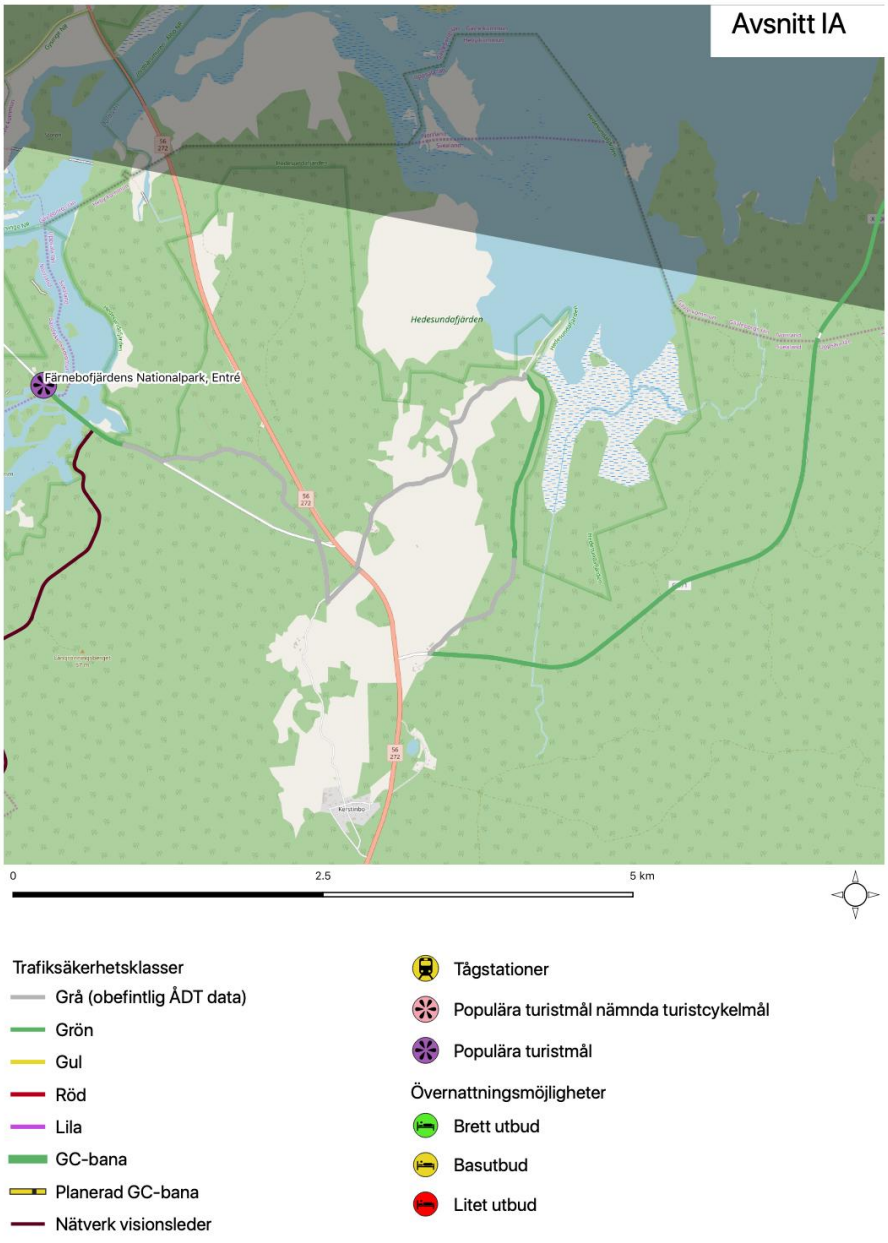

Bild B42: Visionsnätet, del av avsnitt N

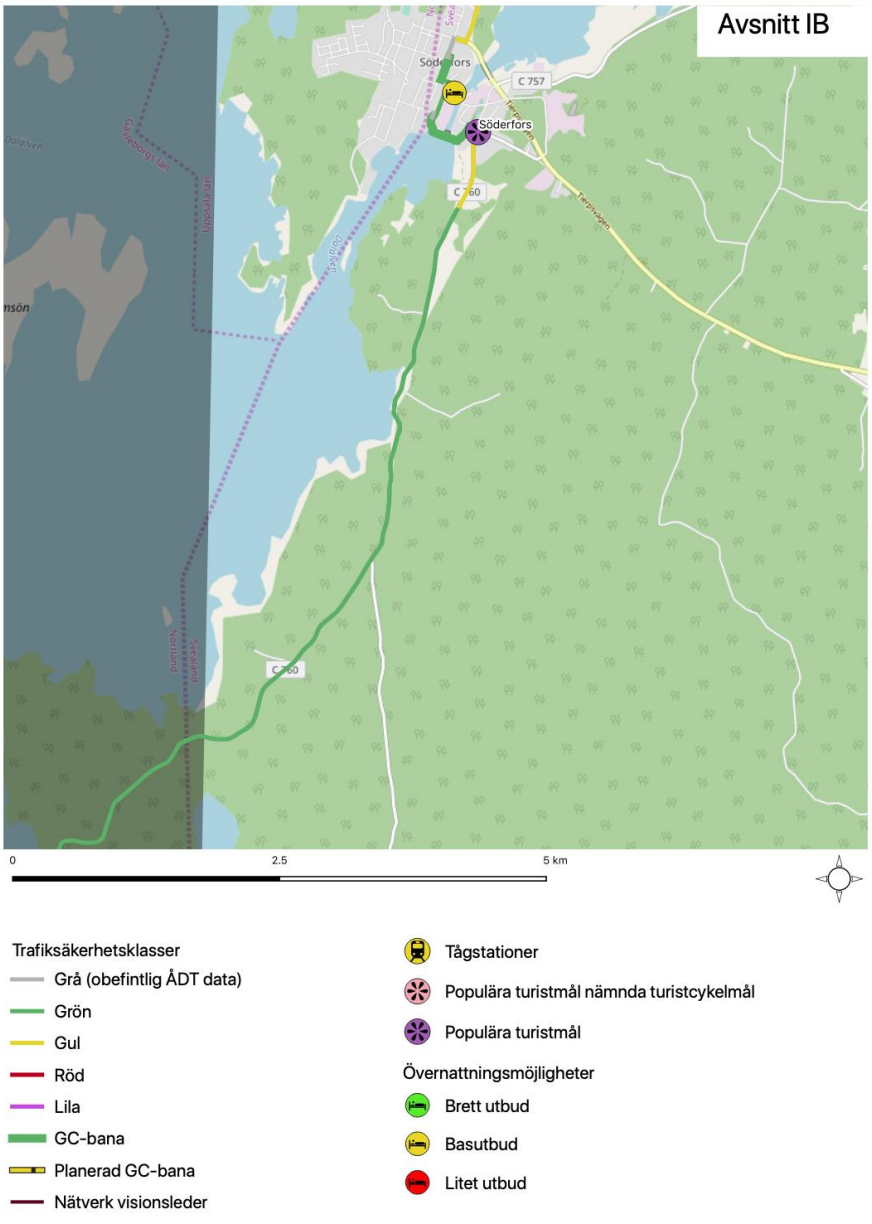

Bild B43: Visionsnätet, del av avsnitt N

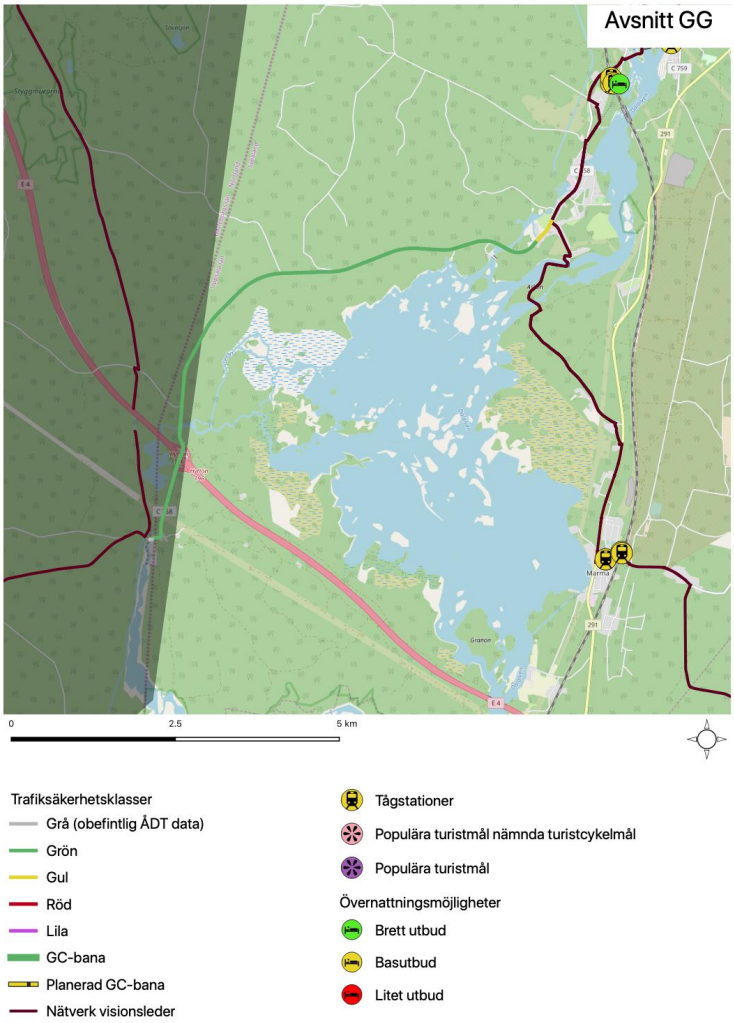

Bild B44: Visionsnätet, del av avsnitt N

Trafiksäkerheten på sträckan Färnebofjärdens nationalpark till Söderfors är god. Avsnittet från Söderfors norrut till Lövåsen har röd standard och bör förbättras, resterande del av sträckan bedöms ha god säkerhetsstandard.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt N, inom Uppsala län, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	6,7
1 (säker, även med barn över 12)	22,5
2 (säker, för vuxna cyklister)	2,7
3 (osäker)	3,3
4 (mycket osäker)	
100 (helt bilfritt)	0,8
Planerad cykelbana	
Totalt	36,0

Tabell B21: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka O, Heby - Färnebofjärdens Nationalpark, 42 km

Delsträcka O knyter ihop Heby med Fjärnebofjärdens nationalpark och naturområdet. Längs sträckan finns tillgänglighet till tågtrafik i Heby och till regionbussar i bl.a.Tärnsjö. Sträckan ökar tillgängligheten till nationalparken och det kringliggande naturområdet. Utbudet av besöksmål längs sträckan är begränsad.Däremot erbjuds boendemöjligheter längs och i närheten av sträckan, både i Sala och Tärnsjö och på flera campingplatser i närheten av nationalparken. Ihop med delsträcka N skapas en sammanhängande rutt från Sala-Heby till Gävle. Avsnittet möjliggör även flera längre slingor.

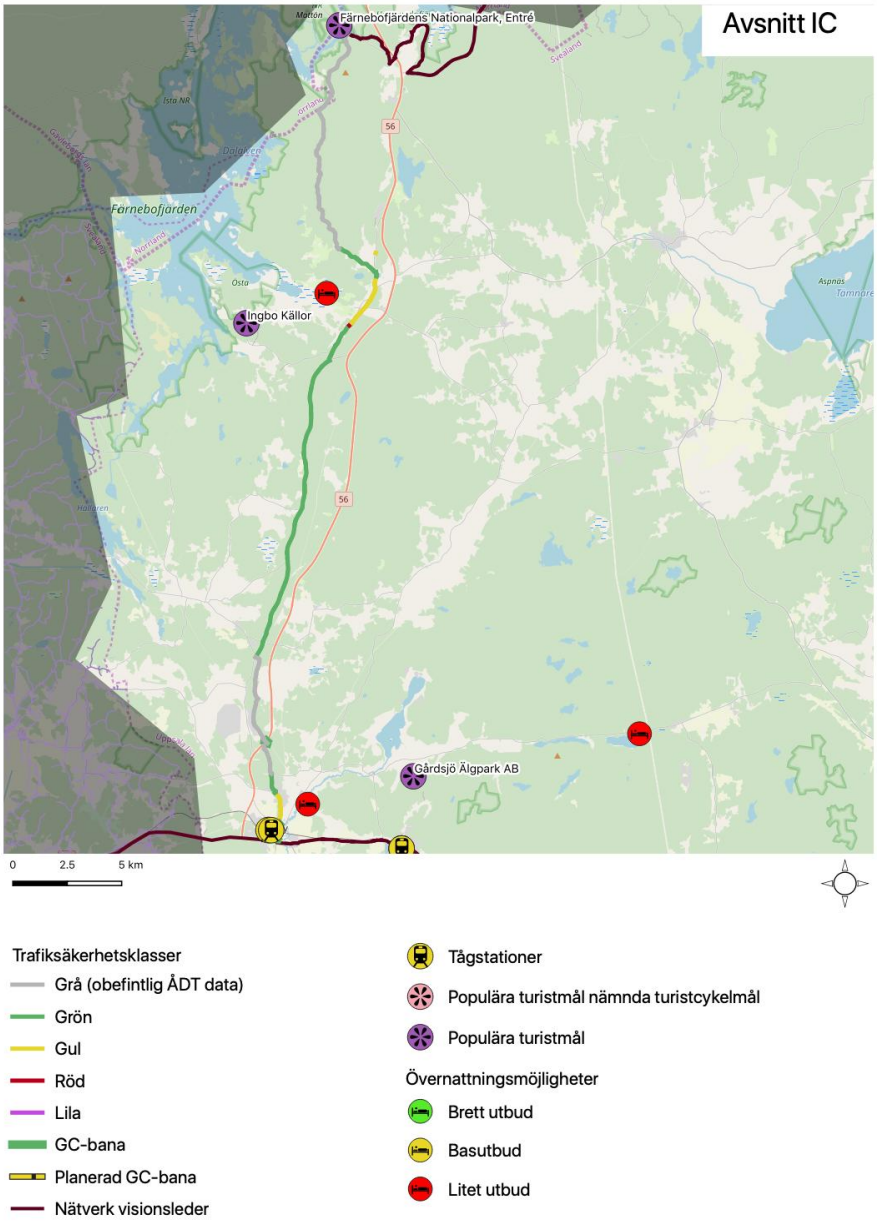

Bild B45: Visionsnätet, del av avsnitt O

Trafiksäkerhetsstandarden längs hela sträckan är god

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt M, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	17,2
1 (säker, även med barn över 12)	19,5
2 (säker, för vuxna cyklister)	4,1
3 (osäker)	0,2
4 (mycket osäker)	
100 (helt bilfritt)	1,0
Planerad cykelbana	
Totalt	41,8

Tabell B22: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Delsträcka P, Fjärdhundra – Skogstibble, 23 km

Delsträcka P är en kompletteringssträcka mellan Skogstibble och Fjärdhundra. Den skapar möjligheten till olika lokala slingor med Enköping, Heby eller Sala som utgångspunkt. Anknytningen till kollektivtrafik är svag, närmaste hållplatser för regionbuss finns i Åland och Heby. Även utbudet av besöksmål och övernattningsmöjligheter är små.

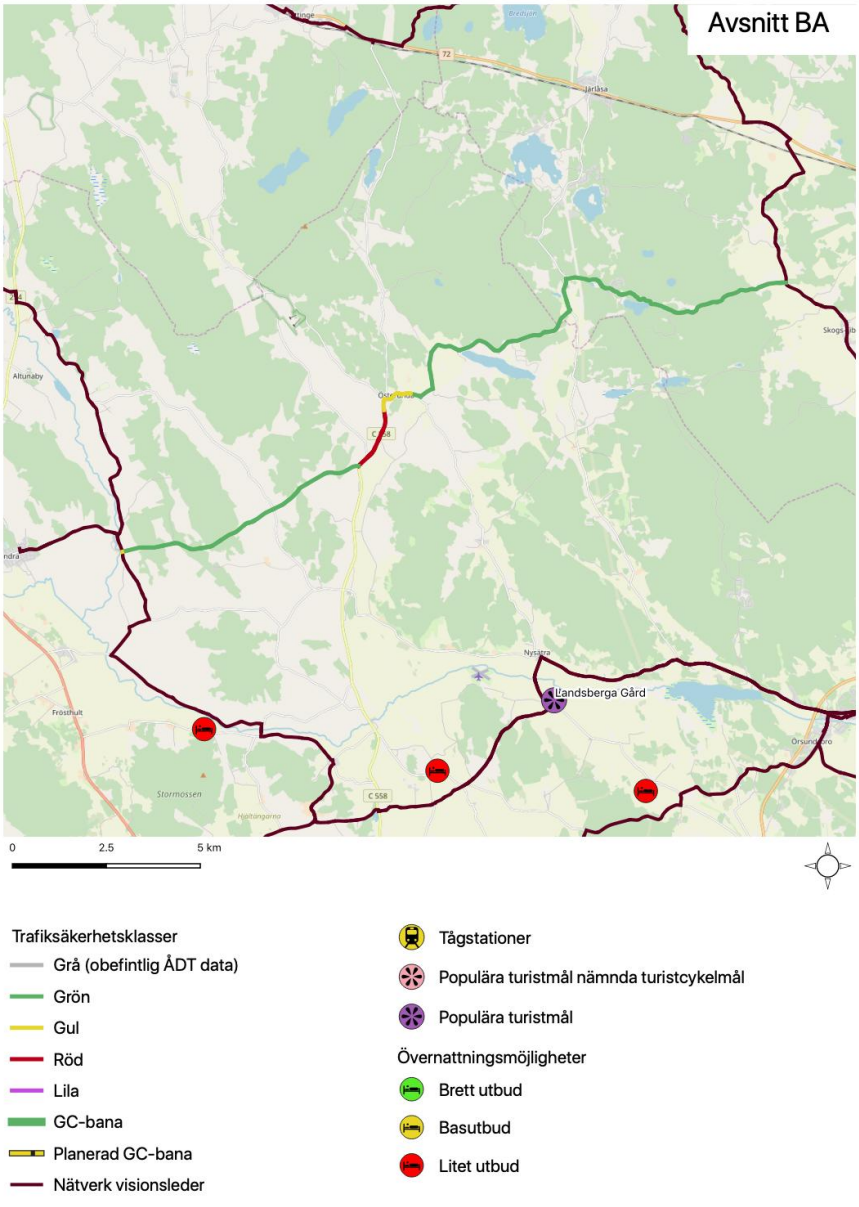

Bild B46: Visionsnätet, avsnitt P

Trafiksäkerhetsstandarden längs hela sträckan är god, endast två kortare avsnitt av röd standard förekommer.

Trafiksäkerhetskategori	Avsnitt M, Säkerhetsklasser, km
0 (underlag saknas)	
1 (säker, även med barn över 12)	20,1
2 (säker, för vuxna cyklister)	1,3
3 (osäker)	1,7
4 (mycket osäker)	
100 (helt bilfritt)	
Planerad cykelbana	
Totalt	23,1

Tabell B23: Längd av avsnitt med respektive trafiksäkerhetsstandard längs avsnittet

Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg
Telefon: 031- 80 80 50
www.koucky.se

KOUCKY & PARTNERS
TRAFIK- OCH MILJÖKONSULTER