

§ 31

Dnr KS-2017-509

Dpl 900

### Regional cykelstrategi för Uppsala län

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län syftar till att främja cyklingen i länet.

Cykelns roll i samhällsplaneringen behöver stärkas. Cykeln är en självklar del av längre resor i kombination med kollektivtrafik. Det förutsätter goda anslutande gång- och cykelvägar och säkra parkeringsmöjligheter vid viktiga målpunkter.

Den regionala cykelstrategin har tre mål till år 2030;

- Att fördubbla andelen kombinationsresor cykel/kollektivtrafik
- Öka cykelns trafikfärdmedelsandel med 10 %
- Att antalet cyklister som skadas eller omkommer ska halveras.

Tekniska kontorets förslag till yttrande föreligger. Yttrandet följer frågorna i remissen.

#### **Tekniska utskottets beslut**

**Tekniska utskottet föreslår kommunstyrelsen att ta tekniska kontorets förslag till yttrande som sitt eget.**

**(Bilaga 3)**

---

## Yttrande över förslag till Cykelstrategi för Uppsala län

Östhammars kommun delar uppfattningen att cykeln spelar en viktig roll i ett hållbart transportsystem och tycker det är bra att en regional cykelstrategi för Uppsala län tas fram med fokus på åtgärder för att öka cykelns andel som färdmedel.

### Allmänt

1. Syfte med att den regionala cykelstrategin ska vara vägledande och utgöra underlag för den framtida regionala infrastrukturplaneringen uppnås väl i föreslagen strategi.
2. Den regionala cykelstrategin är användbar för hela Uppsala län. För att ytterligare öka användningen hade ett starkare perspektiv gällande blandtrafik med motorfordon varit önskvärd. En utgångspunkt som kan gagnat hela länet i ännu högre grad skulle vara "hur ska vi göra för det lättare att transportera sig utan bil, främst för de som cyklar men även för andra trafikanter." Strategin lyfter fram att "platser som formas för att prioritera cyklister och gående blir oftare barnvänligare, mindre bullriga och renare". För att gagna så många som möjligt och nå synergier hade det varit bra om barnvagnar, rollatorer, permobiler också fått vara en del i strategin.

### Mål och insatsområden

3. Målnivåerna är rimliga, målen är tydliga och också relativt enkla att mäta och följa upp.
4. Möjligheterna att nyttja små vägar för säkrare blandtrafik skulle kunna lyftas fram ytterligare. Insatser som skulle kunna förenkla ökat cyklande är kartor över lämpliga cykelleder samt trafiksäkerhetsåtgärder i blandtrafik.
5. Målen bör kunna nås med de insatsområden som beskrivs. Beaktande av möjligheterna att ta med cykel i kollektivtrafiken bör tas med som ett kriterium vid kommande upphandlingar av regional busstrafik.

Bilaga 3, TU 2017-08-30, § 31, sid 2 av 2

Hela-resan-perspektivet

6. Strategin är vägledande för att utveckla ett hela-resan-perspektiv men strategin kunde vara tydligare med att hela resan inte nödvändigtvis börja/slutar i en tätort.

Prioriteringsprinciperna

7. Prioriteringsprinciperna är relevanta utifrån de mål som satts upp för cykelstrategin.
8. De prioriterade stråken är uteslutande de stora trafikstråken till och från Uppsala. Ett stråk längs väg 76 från Östhammar och norr ut till Forsmark bör också prioriteras med motivering att en av länets största arbetsplatser finns i Forsmark. Sträckan mellan Österbybruk och Örbyhus bör prioriteras i stället för sträckan Österbybruk – Skyttorp med hänsyn till att den är betydligt kortare för de som vill cykla till en tågstation från Österbybruk/Dannemora. Behovet av två stråk från Tierp till Uppsala kan möjligen ifrågasättas, ska stråket Tierp – Björklinge vara prioriterat?

Tekniska kontoret

Annika Bexelius  
Teknisk chef