

CYKELTRAFIKPROGRAM FÖR HÅLLBAR UTVECKLING



Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott 2009-09-08

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	4
Mål.....	5
Motivering - Varför väljer vi dessa mål.....	5
Hur reser man i Umeå?	6
Hur reser barn i Umeå?	7
Hur ser resornas fördelning ut beroende på ålder och kön?	7
Vilka cykelvägar väljer Umeåborna?.....	7
Var finns potentialen att öka andelen resor med cykel?	9
Vad vinner man på att ta bilen vid en kort resa?	9
Hur ökar vi andelen resor med cykel?	12
Översiktsplanering	12
Ökad arbetspendling.....	17
Säkra skolvägar	18
Hög driftsstandard	18
Säkerhet.....	19
Trygghet.....	20
Attityder och beteenden.....	22
Hur ska det framtida huvudnätet för cykel se ut och skötas?	23
Drift och underhåll	23
Åtgärdsområden	26
Uppföljning.....	31

Bilaga 1 Restidsjämförelse - med utgångspunkt från centrum respektive Norrlands universitetssjukhus

Bilaga 2 Möjligt framtida huvudnät för cykel i Holmsund

Bilaga 3 Möjligt framtida huvudnät för cykel i Hörnefors

Bilaga 4 Möjligt framtida huvudnät för cykel i Obbola

Bilaga 5 Möjligt framtida huvudnät för cykel i Sävar

Bilaga 6 Sommarcykelvägar

Bilaga 7 Väghållare

Projektorganisation

Samhällsbyggnadskontoret/Gator och parker vid Umeå kommun har varit uppdragsansvarig.

Marie Alfredsson Projektledare

Katarina Bergström Biträdande projektledare

Elin Lundmark (Stadsledningskontoret)

Roger Ragnarsson

Benny Sandberg (SHBK/Detaljplanering)

Curt Sandberg (Stadsledningskontoret)

Torbjörn Sandberg

Caroline Quistberg

Anna Flatholm

Grafisk mall

Förord

Umeå har för närvarande en befolkning på ca 111 000 invånare och befolkningsökningstakten de senaste femton åren har varit stor med en tillväxt på drygt 1000 personer per år. Nyetableringen av företag har också varit omfattande och bostadsmarknaden har haft en hög tillväxt. Det har gjort att fler människor har velat bosätta sig i staden. Den ökande befolkningen innebär att antalet resor runt om i staden ökar. Glädjande nog sker en relativt stor del av dessa resor till cykel eller till fots.

Orsaken till detta är att Umeå är en stad där man har nära till allt. De två största arbetsplatsområdena ligger centralt (centrumfyrkanten samt sjukhus- och universitetsområdet) och gång- och cykelvägnätet är välutbyggt. Det kan också vara en upplevelse att ta cykeln och färdas runt om i Umeå för att upptäcka staden och kommunen. Ta exempelvis sträckan från centrum och upp längs älven över Notvarpsbron till Klabböle/Umeå Energicentrum, för att sedan cykla tillbaka på andra sidan.

Jämför vi oss med riket kan vi dessutom se att vi Umeåbor är förhållandevis duktiga på att gå och cykla. Vi gör en relativt stor andel av de korta resorna samt resorna till arbetet med cykel eller till fots. En andel som kan bli ännu större! Vår förhoppning med cykeltrafikprogrammet är därför att minska andelen resor som sker med bil, till förmån för resor med cykel eller till fots. Detta framförallt när det gäller resor till arbete och skola.

Motiven till att öka resandet med cykel och till fots är flera där luftmiljön i centrala Umeå är ett skäl, att det är bra för hälsan att röra på sig ett annat och att det är kostnadseffektivt ett tredje.

Genom ett ännu bättre gång- och cykelvägnät - som är sammanhängande och gent, med god framkomlighet samtidigt som det är tryggt och säkert - kan förhoppningsvis resandet med cykel och till fots öka och tillsammans bli de mest använda färdssätten för boende inom Umeå tätort.



Lennart Holmlund, kommunalråd (s)

Sammanfattning

Den optimala staden

Erfarenheter från resvaneundersökningar visar att upp till 5 km är en stor mängd personer beredda att cykla. Den optimala staden har därigenom en radie av 5 km¹. Det innebär närhet och en stad byggd för människan – i synnerhet för barn, äldre och funktionshindrade. Städer som växer sig större än så måste växa kring turtäta kollektivtrafikstråk till vilka gång- och cykelavståndet är rimligt.

Resvanor

Hur reser man då i Umeå kommun? I tätorten sker drygt 40 % av resorna till fots eller med cykel, utanför tätorten är motsvarande siffra 35 %². Bland barnen i tätorten görs 65-70 % av resorna till fots eller med cykel³ och upp till 30 års ålder görs närmare 70 % av resorna till fots, med cykel eller med buss². Kvinnor reser generellt betydligt mer till fots, med cykel eller kollektivt.

De korta bilresorna

Potentialen att öka andelen resor med cykel finns i de korta bilresorna. Hälften av alla resor inom Umeå kommun är kortare än 15 minuter. Av alla resor inom kommunen är en femtedel kortare än 10 minuter. Inom Umeå tätort är hälften av alla bilresor kortare än 10 minuter. Samtidigt är hälften av alla cykelresor kortare än 10 minuter². En jämförelse av hur långt man hinner på 10 minuter med bil respektive cykel visar att man i många fall hinner lika långt eller längre i lugnt tempo på cykeln som man gör med bilen. Orsaken är bland annat att det tar tid att parkera bilen och gå till sin destination och omvänt när man ska hem.

Bygg staden för fotgängare och cyklister

Potentialen att öka andelen resor med cykel finns i att bygga staden så att det är möjligt att resa till fots och med cykel. Umeå har ett tillväxtmål om 200 000 invånare senast år 2050. Samtidigt ska Umeå utvecklas som en långsiktigt hållbar stad. Det ställer krav på transportsystemets utbyggnad så att resor till fots, med cykel eller med buss prioriteras och ökar på bekostnad av resor med bil. Planeringen måste

se till helheten så att resan till förskola, skola, fritids, mm enkelt kan bli en del av vardagsresan till arbetet.

Hur ökar vi cykelandelen?

En mycket viktig faktor är ett gent och sammanhängande gång- och cykelvägnät. Det ska också vara säkert, tryggt och tillförlitligt⁴. Ytterligare en viktig faktor är att det finns goda parkeringsmöjligheter på välbelägna platser⁵.

Staden måste vidare erbjuda korta resavstånd och en restidskvot⁶ för cyklister och fotgängare som är bättre än för bilister. Ofta innebär en prioritering av fotgängare och cykelytor samt kollektivtrafik även en naturlig begränsning av bilflöde och bilanvändning inklusive minskade ytor för bilparkering. Ett effektivt verktyg för att påverka färdmedelsvalet är just parkeringsstrategier⁷.

Några viktiga områden att satsa på är ökad arbetspendling på cykel, säkra skolvägar för barnen samt inte minst en hög driftsstandard.

Enligt resvaneundersökningen från 2006 anser kommuninvånarna att den viktigaste frågan att prioritera i trafikplaneringen är gång- och cykeltrafik, det måste vi som kommun ta fasta på!

Politiskt beslut

Arbetet med Cykeltrafikprogrammet ingår som en del i kommunens arbete för hållbar utveckling med bland annat Aalborgåtaganden för hållbar stadsutveckling som bas (augusti 2007). Cykeltrafikprogrammet ingår även som en del i det ”Åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kväveoxid i Umeå” som Kommunfullmäktige godkände i augusti 2007. Kommunstyrelsens Näringslivs- och planeringsutskott beslutade 2009-09-08 att anta de mål och den inriktning som finns upprättade i Cykeltrafikprogrammet. Beslutet avser inte godkännande av Cykeltrafikprogrammets kostnader, det hanteras i kommande budgetarbete.

⁴ Tillförlitligt avser underhållen dvs sandad, snöröjd, sopad, har jämn beläggning

⁵ Trafik för en attraktiv stad (TRAST) / Underlag utgåva 2 år 2007

⁶ Restidskvot = total restid med cykel dividerat med total restid med bil mellan en viss stadsdel och en större målpunkt. Kvoten bör vara 1,5 eller lägre för att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ jämfört med bilen (TRAST).

⁷ Den goda staden - Samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlands - erfarenheter, innehåll, arbetssätt, organisationsformer, effekter. Vägverket publikation 2006:69

¹ Erfarenhet från bearbetningar av resvaneundersökningar visar att upp till 5 km är en stor mängd personer beredda att cykla, Christer Ljungberg, VD Trivector Traffic AB

² Resvaneundersökning i Umeå kommun, RVU 2006, befolkning 16-84 år

³ Barns och ungdomars resvanor – en resvaneundersökning bland 6-15 åringar i olika stora orter, Rapport 2007:73, Trivector Traffic AB

Mål

Riksdagen har vid upprepade tillfällen slagit fast målet att öka andelen resor med cykel⁸. Riksdag och regering har bedömt att fokus ska ligga på tätorter där potentialen att öka cyklingen är som störst. Utifrån denna bedömning har det beslutats att huvudinriktningen på detta cykeltrafikprogram ska ligga på tätorten, men att även de delar som ligger utanför tätorten ska ingå, främst då genom att säkra skolvägar.

I Översiktsplanen från 1998 fastslås att gång- och cykeltrafiken bör ges hög prioritet i trafiksystemet. Varje stadsdel ska ha minst ett gång- och cykelstråk till centrum och universitets- och sjukhusområdet. Dessa stråk ska ha förtur beträffande snöröjning och övrig skötsel. De ska dessutom ha hög kvalitet både på sträcka och i korsning.

I Fördjupningen för Centrala stan, även den från 1998, fastslås att övergripande gång- och cykelstråk bör prioriteras framför biltrafik. Som exempel tas korsningen Kungsgatan – Östra Kyrkogatan upp. Kungsgatan och Nygatan ska vara de övergripande cykelstråken i öst-västlig riktning. Huvudstråken ska ha hög kvalitet och framkomlighet.

Målet för Umeå kommun är att öka andelen resor med cykel genom att ha ett sammanhängande och säkert gång- och cykelvägnät i en stad där det är nära till allt!

Mer konkret är målen:

Att resor med cykel och resor till fots tillsammans ska bli de mest använda färdätten (vardagar) för boende inom Umeå tätort.

Att andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots utgör tillsammans minst 55 % av alla resor för boende inom Umeå tätort år 2014. År 2022 utgör andelen minst 65 % av alla resor. (KF 2008-05-26)

Att trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras. På lång sikt ska ingen cyklist dödas, skadas allvarligt eller invalidiseras i trafiken.

Motivering - Varför väljer vi dessa mål

Ett tydligt mått på hur bra Umeå är som cykelstad är hur stor andel av alla resor som sker med cykel. Det första konkreta målet fokuserar på resor som görs av boende i Umeå tätort då det är på de kortare resorna (< 5 km) som cykeln är ett konkurrenskraftigt alternativ till andra färdätt. Andelen cykelresor - av det totala antalet resor i kommunen - är lägre år 2006 (19 %) än år 1998 (24 %). I Umeå tätort är cykelandelen 22 % (2006), vilket är ungefär samma nivå som resvaneundersökningen från 1998 visade. En förbättring på gång- och cykelvägnätet är en förbättring inte enbart för cyklister, utan även för fotgängarna som använder samma infrastruktur. I den resvaneundersökning som gjordes under år 2006 var andelen resor till fots 19 %. Tillsammans utgör därmed resorna med cykel och till fots 41 % av alla resor för boende i Umeå tätort. Ett mål där resorna med cykel och resorna till fots tillsammans ska bli de mest använda färdätten (vardagar) för boende inom Umeå tätort är klart realistiskt.

För att inte införa allt för många olika mål i kommunen används i det andra målet den målformulering som tagits fram i arbetet med de lokala miljömålen (Antagna av Umeå kommunfullmäktige 2008-05-26) även i Cykeltrafikprogrammet. Det innebär att det andra målet avser andelen resor som sker med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Att nämnda årtal har valts (2014 respektive 2022) beror på att resvaneundersökningarna hittills har gjorts med ca 8 års intervall varför nya resvaneundersökningar är att vänta dessa år. I dag (2006) utgör andelen resor som görs med buss, cykel eller till fots tillsammans 48 %.

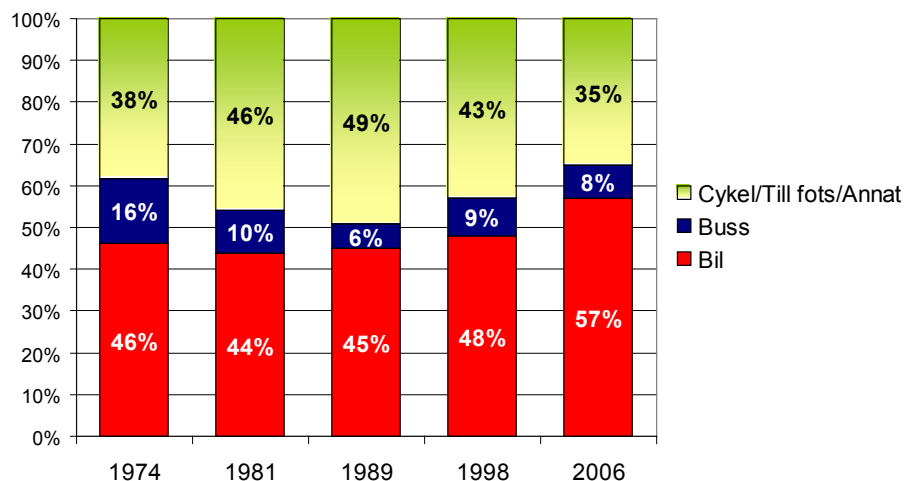
Trafiksäkerhetsmålet för cyklister bygger på riksdagens beslut år 1997 att nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen är i grunden en fråga om etik, nämligen att det är oacceptabelt med dödsoffer i vägtrafiken. Nollvisionen utgår ifrån att trafikolyckor inte alltid kan undvikas, eftersom människor ibland gör misstag, däremot går det att förhindra att olyckorna leder till dödsfall, allvarliga skador och invalidiserande skador.

⁸ prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308

Hur reser man i Umeå?

Umeå kommun genomför regelbundet (ca vart 8:e år) en resvaneundersökning i syfte att öka kunskapen om resvanorna i kommunen och få ett underlag för en effektiv planering. Utifrån de senaste fem resvaneundersökningarna⁹ kan man utläsa att andelen resor som görs till fots eller med cykel på vardagar aldrig har varit så låg som den är idag (se diagram 1). Vid jämförelsen kan konstateras att andelen bilresor ökat sedan tidigt 1980-tal, vilket framför allt har skett på bekostnad av att andelen resor med cykel eller till fots har minskat.

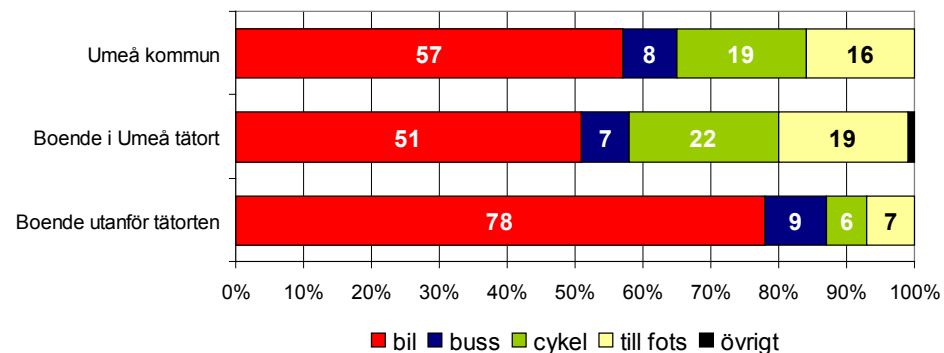
Diagram 1: Hur har valet av färdssätt förändrats över tiden?



⁹ Resvaneundersökningar har genomförts regelbundet, men på något olika sätt. Exempelvis omfattar urvalet år 1989 enbart Umeå stad (inkl Råbäck), medan övriga år omfattar hela kommunen. Vilka åldersgrupper som har ingått har också varierat; 1989 ingick åldrarna 13-75 år, 1998 åldrarna 16-74 år och 2006 åldrarna 16-84 år. Tillvägagångssättet varierar inkl. antal enkätutskick, varför resultatet ovan ska ses som en indikation på förändringen inte som absoluta tal.

Under ett vardagsdygn i Umeå kommun utförs ca 16 % av totala antalet resor till fots, 19 % med cykel, 8 % med buss och 57 % med bil¹⁰ (se diagram 2). En jämförelse med riksgenomsnittet¹¹ visar att under ett veckodygn i Sverige utförs ca 24 % av antalet resor till fots, ca 9 % med cykel, ca 7 % med buss och ca 53 % med bil. Umeå ligger därmed bra till avseende andelen cykelresor i förhållande till riksgenomsnittet, men har goda förutsättningar att öka cykelandelen ytterligare.

Diagram 2: Färdssätt samtliga resor (%), vardagar
(256 000 resor i kommunen, 200 000 resor Umeå tätort, 56 000 resor utanför tätorten)



Andelen resor med cykel eller till fots är av naturliga skäl störst bland boende i Umeå tätort, vilket är ett av skälen till att huvudfokus i detta Cykeltrafikprogram ligger på tätorten.

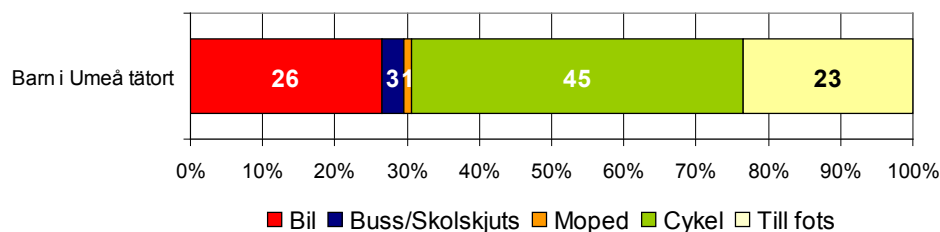
¹⁰ Resvaneundersökning i Umeå kommun, RVU 2006, befolkning 16-84 år

¹¹ RES 2005-2006, Den nationella resvaneundersökningen, befolkning 6-84 år

Hur reser barn i Umeå?

Våren 2007 utförde Trivector Traffic AB på Vägverkets uppdrag en resvaneundersökning bland barn och ungdomar i åldrarna 6-15 år¹², i tolv orter/kommuner. Umeå tätort var en av de tolv undersökta orterna. Undersökningen visar att barn går och cyklar i mycket stor utsträckning; nästan 70 % av deras resor görs till fots eller med cykel (se diagram 3).

Diagram 3: Färdsätt (%) för barn 6-15 år i Umeå tätort, veckodygn



Barn i stora tätorter (50 000 – 200 000 invånare) går och cyklar i större omfattning än övriga. Mönstret är ännu tydligare om man tittar på var i tätorten barnen bor, ju närmare stadskärnan de bor desto oftare går och cyklar barnen. Resvaneundersökningen konstaterar också att den största anledningen till att barnen inte tar sig på egen hand till sin vanligaste fritidsaktivitet är att avståndet är för långt (37 %). Den näst största anledningen är att trafikmiljön är för farlig (20 %).

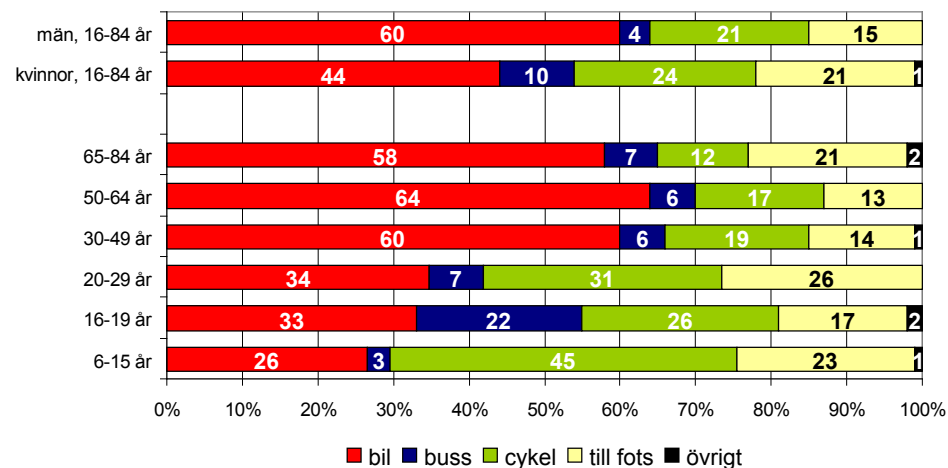
Hur ser resornas fördelning ut beroende på ålder och kön?

I diagram 4 kan man utläsa att kvinnor gör sina resor med cykel och till fots i större utsträckning än män och att andelen resor med cykel och till fots sjunker med stigande ålder. Kvinnor reser generellt betydligt mer till fots, med cykel eller kollektivt¹³. Barn och unga (6-29 år) reser också i stor utsträckning till fots, med cykel eller kollektivt. I 30 års ålder minskar den andelen drastiskt. En orsak kan vara

¹² Barns och ungdomars resvanor – en resvaneundersökning bland 6-15 åringar i olika stora orter, Rapport 2007:73, Trivector Traffic AB

¹³ RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen, befolkning 6-84 år

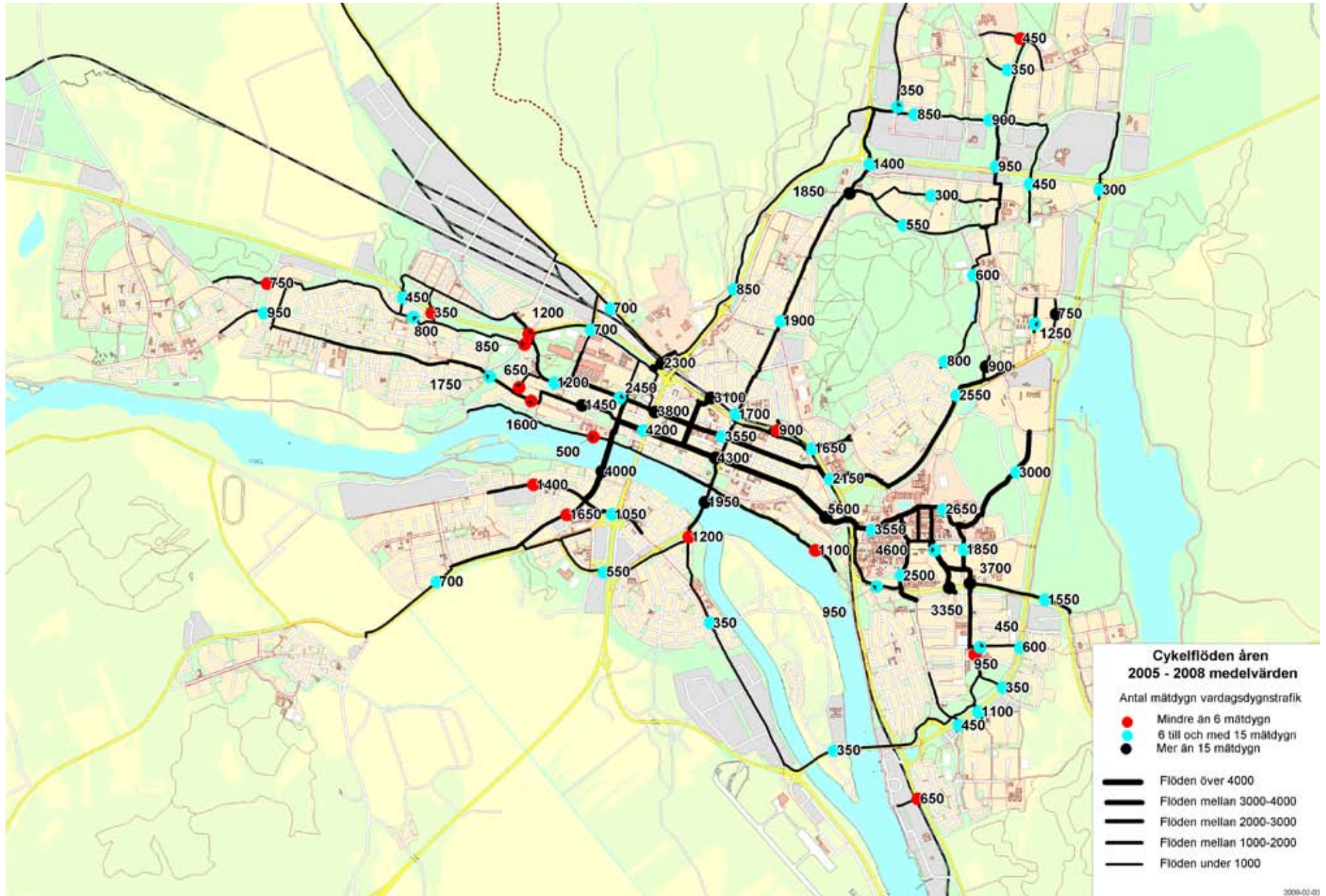
Diagram 4: Färdsätt fördelat på kön och åldersgrupper. Vardagar. Umeå tätort (utom åldrarna 6-15 år som gäller veckodygn) (%)



att samhället inte har planerat förskolor, skolor, fritids, mm så att det enkelt kan bli en del av vardagsresan till arbetet.

Vilka cykelvägar väljer Umeåborna?

Umeå kommun mäter kontinuerligt cykelflöden på det kommunala gång- och cykelvägnätet och har utifrån dessa mätningar tagit fram flödesbilden som återfinns på nästa sida. De högsta flödena har uppmätts i Centrala stan och i de östra stadsdelarna. Cykelbron Svingen har det enskilt högsta flödet; i snitt cirka 6000 cyklistar per vardagsdygn, men det kan uppgå till 8000 – 9000 cyklistar under enskilda dygn.

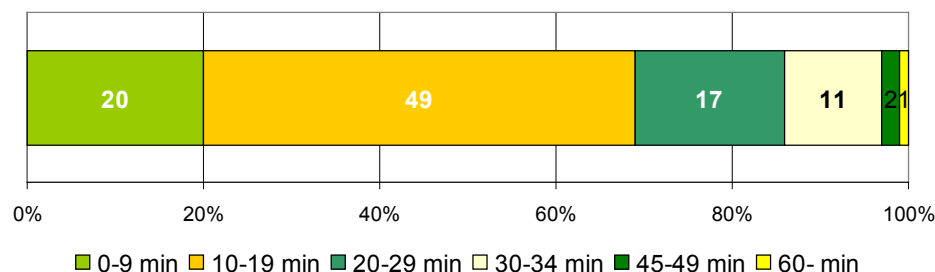


8 Cykelflöden baserat på mätningar åren 2005-2008

Var finns potentialen att öka andelen resor med cykel?

Potentialen att öka andelen resor med cykel ligger i det faktum att en stor andel (ca 70 %) av alla resor som görs är kortare än 19 minuter (se diagram 5). En del resor består av delresor, med lämning på förskola exempelvis, men inte alla och det är i tidsintervallet 0-19 min som cykeln har störst möjlighet att bli ett attraktivt alternativ till bilen.

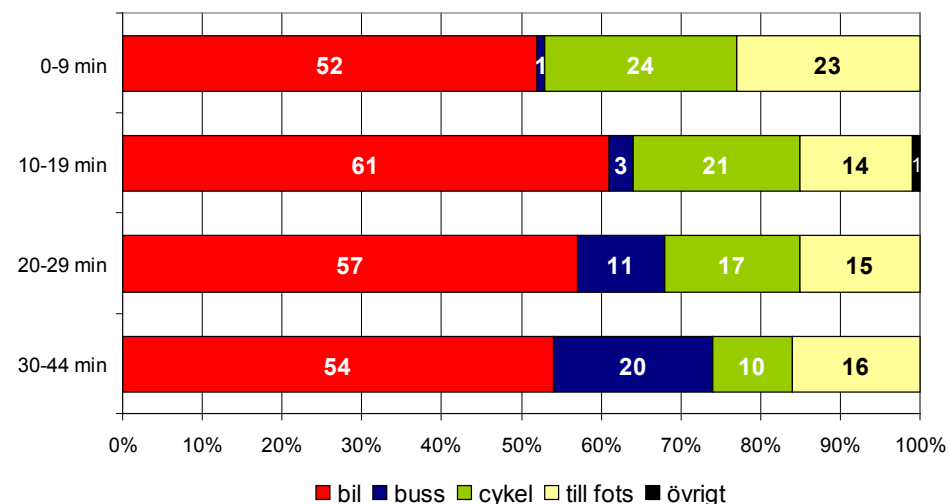
Diagram 5: Restidsfördelning (%) samtliga resor inom Umeå kommun år 2006



Om man kompletterar bilden med vilket färdssätt man väljer i olika tidsintervall (se diagram 6) så kan man konstatera att väldigt många nyttjar bilen för sina korta resor. Medianrestiden för alla resor inom kommunen är 15 minuter, det innebär att hälften av alla resor är kortare än 15 minuter.

Inom Umeå tätort är medianvärden för resor: 10 minuter för bilresor, 24 minuter för bussresor, 10 minuter för resor med cykel och 15 minuter för resor till fots. Hälften av alla bilresor inom Umeå tätort är således kortare än 10 minuter. Resor som är kortare än nio minuter inom Umeå tätort bör i de allra flesta fall kunna göras till fots eller med cykel och säkerligen finns det en mängd resor i tidsintervallet 10-19 minuter som även de borde gå att genomföra till fots eller med cykel.

Diagram 6: Färdssätt för olika restider (%) Umeå kommun år 2006



Vad vinner man på att ta bilen vid en kort resa?

För att illustrera hur långt man hinner på tio minuter med de olika färdmedlen buss, bil och cykel har en ovetenskaplig men intressant undersökning utförts. Tre ”resenärer” har samtidigt fått lämna Rådhusorget i centrum respektive universitetssjukhusets (NUS) centralhall/entré och ta sig ut ur staden. Se tillvägagångssätt i bilaga 1.

Resultatet, som även kan utläsas i bilderna på nästa uppslag, är att bilen inte innebär någon tidsvinst jämfört med cykeln och att från centrum hinner den vana bussresenären allra längst.

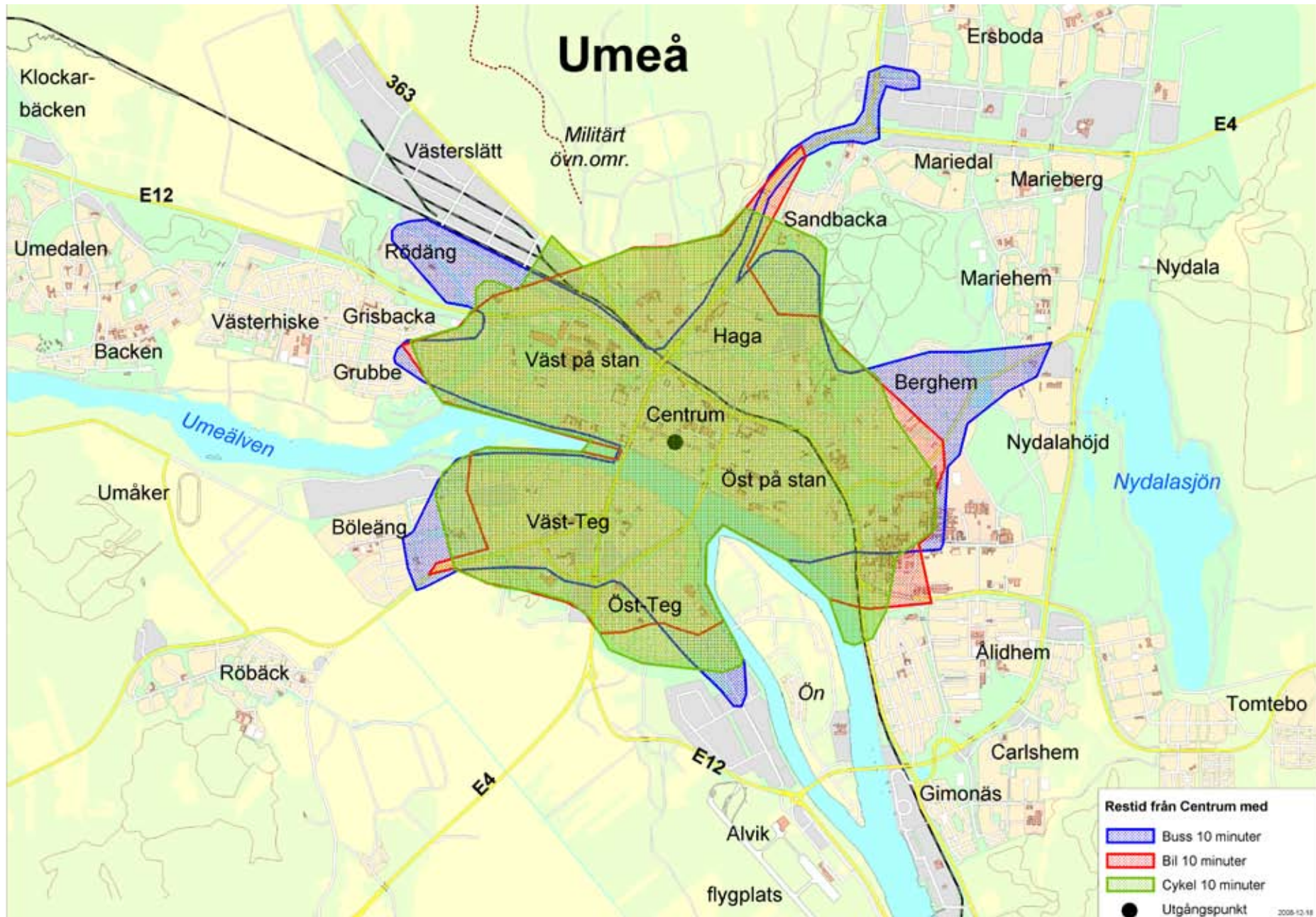


Illustration av hur långt från centrum man binner på 10 minuter med buss, bil respektive cykel

Hur ökar vi andelen resor med cykel?

Resor med cykel och resor till fots ska tillsammans bli de mest använda färdssätten (vardagar) för boende inom Umeå tätort.

Andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots utgör tillsammans minst 55 % av alla resor för boende inom Umeå tätort år 2014. År 2022 utgör andelen minst 65 % av alla resor. (KF 2008-05-26)

Om vi vill reducera biltrafiken - som det finns många goda skäl för ur miljösynpunkt - behöver vi kunna ersätta behovet av rörlighet och tillgänglighet med andra kommunikationsmöjligheter, vilket på det lokala planet bland annat innebär en ökad gång- och cykeltrafik. Att gå och cykla är två av våra nyttigaste och yteffektivaste färdssätt med minimalt slitage och förbrukning av ändliga resurser för kommande generationer. Färdssätten har därtill hög relevans för folkhälsa och hållbara transporter¹⁴.

Vad påverkar användningen av cykeln som transportmedel? Några viktiga faktorer för cykelvägnätet är att det ska vara¹⁵:

- Sammanhängande - felande länkar gör att cyklisten lätt tappar i orienterbarhet medan ett sammanhängande nät är lättöverskådligt.
- Säkert - ett cykelvägnät som upplevs som säkert medför bl. a. att fler föräldrar vågar låta sina barn transportera sig själva till skolan till fots eller med cykel. Bra drift och underhåll av gång- och cykelvägnätet är en viktig faktor i detta sammanhang likväl som säkra passager vid korsning med bilvägnät.
- Tryggt - tryggheten är viktig eftersom cykelvägnätet ska fungera såväl dagtid som kvällstid, under ljusa sommarmånader likväl som mitt i mörka vintern.
- Tillförlitligt - om människor ska välja cykeln så måste de kunna vara säkra på att cykelvägnätet fungerar och att det kan användas som planerat. Detta oavsett när på dygnet eller året som resan företas eller vilket väder som råder. Kraven i detta fall rör vinterväghållning och barmarksunderhåll.
- Parkeringsmöjlighet - är en viktig faktor för cyklisten, där cykelparkeringen bör

¹⁴ Den goda staden - Samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlands - erfarenheter, innehåll, arbets sätt, organisationsformer, effekter. Vägarverket publikation 2006:69

¹⁵ Trafik för en attraktiv stad (TRAST) / Underlag utgåva 2 år 2007

vara välbelägen, upplyst och med goda låsmöjligheter.

- Ytterligare faktorer som är viktiga är kapacitet, genhet och bekvämlighet.

Översiktsplanering

För att uppnå en stad där många resor sker med cykel eller till fots så måste staden erbjuda korta resavstånd och en restidskvot¹⁶ för cyklister och fotgängare som är bättre än för bilister. För att långsiktigt skapa förutsättningar för ett samhälle med minskad biltrafik är den övergripande bebyggelsens struktur viktig. Den optimala staden har en radie av 5 km¹⁷. Det innebär närhet – en stad byggd för människan (äldre, barn, osv). Då staden breder ut sig över en större yta så blir framför allt barn och äldre beroende av bilar och skjutsande.

Ofta innebär en prioritering av fotgängar- och cykelytor samt kollektivtrafik även en naturlig begränsning av bilflöde och bilanvändning inklusive minskade ytor för parkering. Parkeringsstrategier är ett av de få verkligt effektiva verktyg som finns för att påverka färdmedelsvalet¹⁸. Undersökningar från bl a Norge har visat att färdssättvalet för arbetsresor kan påverkas från 80 % bilandel vid fri parkering till 20 % bilandel när bilplatser saknas (samåkning och skjutsning ökar). Även om man kan konstatera att det finns en efterfrågan är det inte självklart att den ska tillgodoses fullt ut.

Lokaliseringsstrategin, även kallad stationsnärhetsprincipen, innebär att service lokaliseras nära stationen/busshållplatsen - arbetsplatser inom 500 m fågelvägsavstånd samt bostäder inom 2 km. Man får då arbetsplatser och service med hög tillgänglighet för kollektivtrafik och stärker denna. De som bor i området kan gå eller cykla till stationen/busshållplatsen eller till den service och lokala arbetsplatser som finns där. Det skapar en ökad tillgänglighet för alla trafikslag, ett robust trafiksystem och en positiv utvecklingsspiral för hållbara transporter och stadsutveckling¹⁸.

Erfarenheter från Danmark visar att cyklisterna helst cyklar på affärsgator och liknande stråk där man kan känna stadens puls och göra inköp på väg hem¹⁸.

¹⁶ Restidskvot = total restid med cykel dividerat med total restid med bil mellan en viss stadsdel och en större målpunkt. Kvoten bör vara 1,5 eller lägre för att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ jämfört med bilen (TRAST).

¹⁷ Erfarenhet från bearbetningar av resvaneundersökningar visar att upp till 5 km är en stor mängd personer beredda att cykla, Christer Ljungberg, VD Trivector Traffic AB

¹⁸ Den goda staden - Samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlands - erfarenheter, innehåll, arbets sätt, organisationsformer, effekter. Vägarverket publikation 2006:69

Internationell förebild - Groningen i Holland

Ett internationellt exempel där man aktivt arbetar för att förtäta staden inom en radie av 5 km från centrum är Groningen i Holland som med sina 180 000 invånare har utvecklats enligt bilderna nedan, där den inre ringen representerar 3 km radie och den yttre 5 km radie.

Groningen har en likartad struktur som Umeå med ett stort antal studenter (36 000) och 7 000 anställda vid universitetet och därtill ett regionsjukhus med 7 000 anställda. Precis som i Umeå har man en ung befolkning (i Groningen är 45 % yngre än 30 år, i Umeå är medelåldern 38 år). För 20 år sedan dominerade bilen som transportmedel. Under en tidsrymd av 20 år har man genom en konsekvent stadsplanering lyckats med konststycket att förändra befolkningens resvanor så att i tätorten görs närmare 60 % av alla resor med cykel!

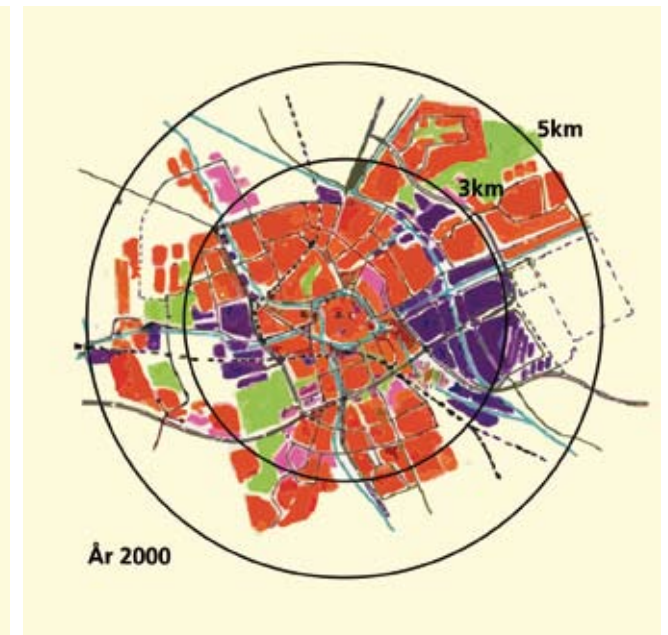
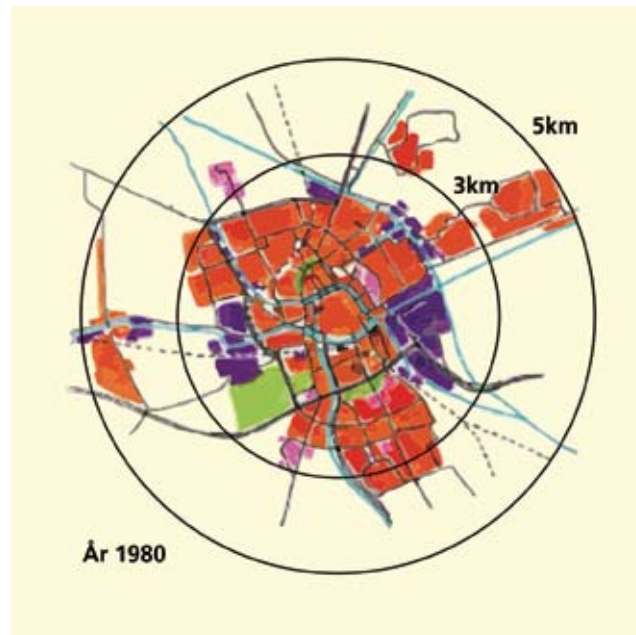
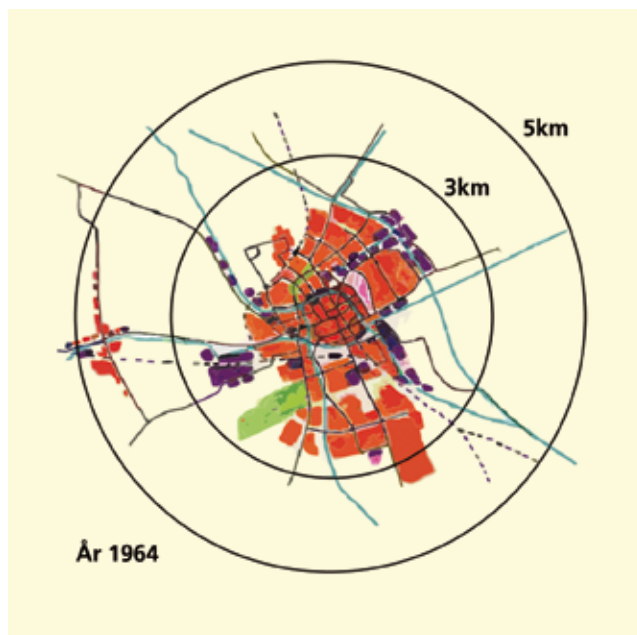
Groningen har i sin stadsplanering beslutat att staden ska byggas kompakt för att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedelsval. Det innebär att man aktivt arbetar med förtätningar i stadskärnan, har en policy för att begränsa bilarnas framkomlighet i staden till förmån för cyklister och kollektivtrafik samt satsar på ett högkvalitativt cykelvägnät med tillhörande anläggningar (broar, cykelparkeringar, mm).

I Groningen betonar man vikten av att blanda olika verksamheter; kontor, affärer, bibliotek, universitet, och vikten av att planera nya bostadsområden i centrala lägen. Man har även krav på att kontor (som ofta har många anställda på en liten yta) ska placeras nära befintliga kollektivtrafikstråk (lokaliseringsprincipen).

Några ytterligare planeringsprinciper som har medfört den önskade utvecklingen är ett medvetet arbete för att lokalisera sportanläggningar, förskolor och skolor i eller nära bostadsområdena. Syftet är att barnen i möjligaste mån ska kunna gå och cykla till skola och aktiviteter och därmed anamma den tradition man har i Holland av att gå och cykla.

Det handlar enligt Groningen om att skapa förutsättningar för att uppmuntra till att cykla och åka kollektivt.

Resultatet av Groningens stadsplaneringsstrategi är att 78 % av invånarna bor inom en radie av 3 km från centrum (bebyggelsen är i huvudsak småskalig med 2-4 våningshöjder) och att 90 % av alla arbetstillfällen finns inom en radie av 3 km från centrum. Dessa förutsättningar ger goda möjligheter för cykling och kollektivtrafik.



Nationell förebild - Lund

Inom Sveriges gränser är Lund - som är Sveriges mest cykeltäta stad - ett föredöme med sina 105 000 invånare. Även Lund har en likartad struktur som Umeå med ett stort antal studenter (38 000) och 5 500 anställda vid universitetet och därtill ett universitetssjukhus med 7 850 anställda. Precis som i Umeå har man en ung befolkning (medelåldern är 38 år). Under ett veckodygn i Lunds tätort utförs ca 55 % av antalet resor till fots eller med cykel, 15 % med buss och 30 % med bil (Resvaneundersökning 1994). Lund har i sin översiktsplan skrivit följande:

”Staden byggs ut på ett sådant sätt att cykeln som transportmedel främjas, det innebär att avståndet 5 km till centrum är godtagbart”.

Lunds kommun har sedan 1997 arbetat med LundaMaTs - Lunds miljöanpassade transportsystem. De åtgärder som har genomförts inom ramen för LundaMaTs är av både teknisk och informerande karaktär. De tre projekt som kommunen har satsat mest resurser på är Mobilitetkontoret, Cykelkommunen samt Gå och cykla till skolan. Exempel på åtgärder är nya cykelvägar, förbättrade skolvägar, cykla till jobbet-kampanj, vandrande skolbuss, bilpooler, mm.

Ett av Lunds huvudmål har varit att öka cykeltrafikandelen ytterligare genom att öka standarden i cykeltrafiksystemet. Följande åtgärder har genomförts¹⁹:

- Utbyggnad av cykelbanor. Cykelbanorna har byggts enkelriktade med jämna plattor för fotgängarna och asfalt för cyklister.
- Trafiksäkra lösningar med fartdämpande åtgärder för biltrafikanter. Korsningar med sidogator har höjts upp för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklisterna.
- Signalreglerade korsningar byggs så att cyklisterna släpps ut en bit före korsningen och stannar framför bilarna.
- Ett antal cykelbanor har fått högre standard genom breddad gång- och cykelbana samt bättre beläggning. Särskilt på stråk till och från två skolor har banan gjorts

extra bred då barnen ofta rör sig mycket i sidled och gärna i grupp.

- För att trafikanterna ska känna igen sig har alla upphöjda sidogator samma utseende; röd för cyklister och grå för fotgängare.
- En satsning på fler och bättre cykelparkeringar har gjorts. Även s.k. Bike&Ride parkeringar har byggts för att underlätta kopplingen och bytet mellan olika trafikslag, t ex mellan cykel och buss.
- Om en trafiksäker korsningslösning i plan inte kan åstadkommas måste en planskildhet ordnas. Planskildheten ska byggas så att god genomsikt säkerställs. Lutningen på ramper ska vara högst 2,5 procent.
- För att minska svårigheterna för cyklister under gatuarbeten ska tydliga avspärrningar och omledningar utföras kring byggplatsen. Om ett stråk stängs av helt ska tillfällig vägvisning ordnas.
- God belysning ska finnas längs cykelvägarna för att öka tryggheten.

Umeås översiktsplanering

Umeå kommun har i sin översiktsplan skrivit att målen för kommunikationer har en inriktning för skapandet av det uthålliga samhället och att målen ska ge ett mer jämställt transportsystem. Bland de mer detaljerade målen står att gång- och cykeltrafiken ska ges hög prioritet i trafiksystemet.

Om Umeå skulle välja samma väg som Groningen och Lund med en kompakt stadsplanering inom en radie av 5 km så skulle det innebära att staden utvecklas inom de röda ringarna på kartan invid.

¹⁹ Trafik för en attraktiv stad (TRAST) / Underlag utgåva 2 år 2007

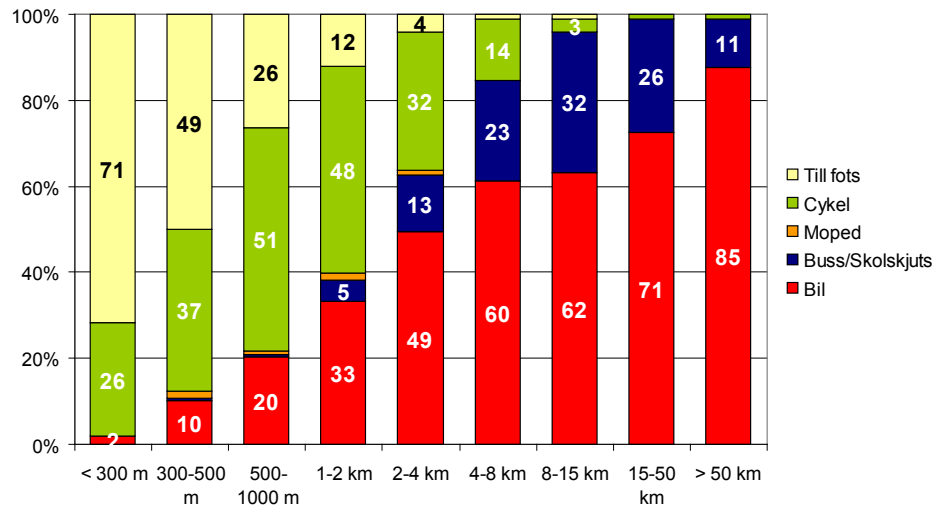


En stad för barn och äldre

Den optimala staden har en radie av 5 km²⁰. Det innebär närhet – en stad byggd för människan (i synnerhet äldre, barn, funktionshindrade, osv). Den resvaneundersökning bland barn och ungdomar²¹ som gjorts under 2007 bekräftar detta. Diagram 7 visar ett exempel; redan mellan avståndsintervallen 1-2 km respektive 2-4 km syns en stor skillnad i andelen resor med cykel (48 % jämfört med 32 %) och vid avstånd upp emot 4-8 km sker endast 14 % av resorna med cykel.

Redan vid så korta avstånd som 2-4 km sker hälften av barnens resor med bil. En utbredd stad medför således att bilismen ökar på bekostnad av resor till fots och/eller med cykel.

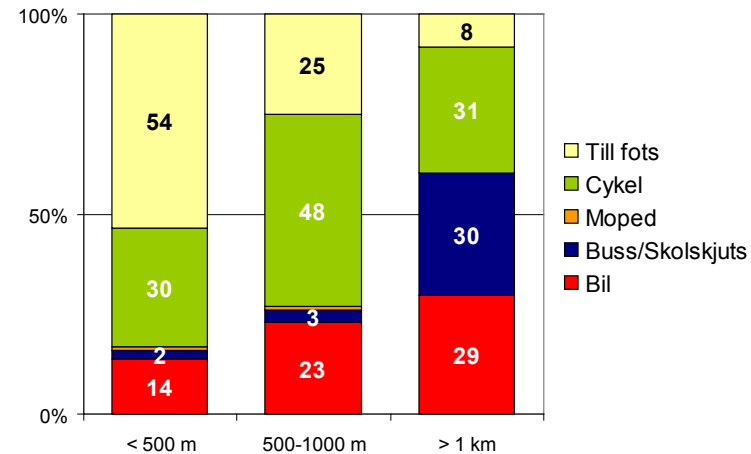
Diagram 7: Förflyttningarnas längd per färdmedel (barn 6-15 år i alla studerade kommuner)



En särskild studie av barns resor till och från skolan visar att redan vid avstånd över 1 km till skolan så görs många resor med bil och buss i stället för till fots eller med cykel (se diagram 8). Det visar på betydelsen av att förskolor och skolor planeras i eller nära bostadsområdena så att barnen i möjligaste mån kan gå och cykla till skola och aktiviteter.

Ett beteende man lär sig i tidiga år följer ofta med i vuxen ålder. Det kan exempelvis gälla vanan att äta vid regelbundna tidpunkter, att ha regelbundna sömnvanor, att motionera, och så vidare. Det finns även paralleller till vanor och beteenden i trafiken där man i exempelvis Groningen, Holland, arbetar aktivt med att bygga bra cykelparkeringar vid skolorna för att barnen och ungdomarna ska lära sig att parkera i dessa och söka sig till ordnade cykelparkeringar även i andra offentliga miljöer.

Diagram 8: Huvudfärdmedel för resor till och från skolan - avstånd till skolan (barn 6-15 år i alla studerade kommuner)



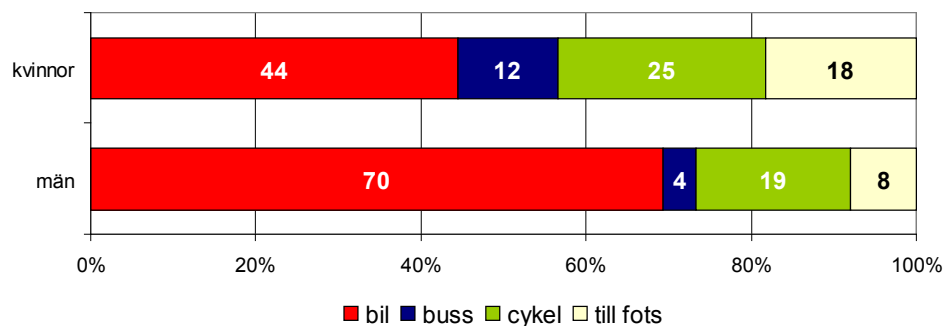
²⁰ Erfarenhet från bearbetningar av resvaneundersökningar visar att upp till 5 km är en stor mängd personer beredda att cykla, Christer Ljungberg, VD Trivector Traffic AB

²¹ Barns och ungdomars resvanor – en resvaneundersökning bland 6-15 åringar i olika stora orter, Rapport 2007:73, Trivector Traffic AB

Ökad arbetspendling

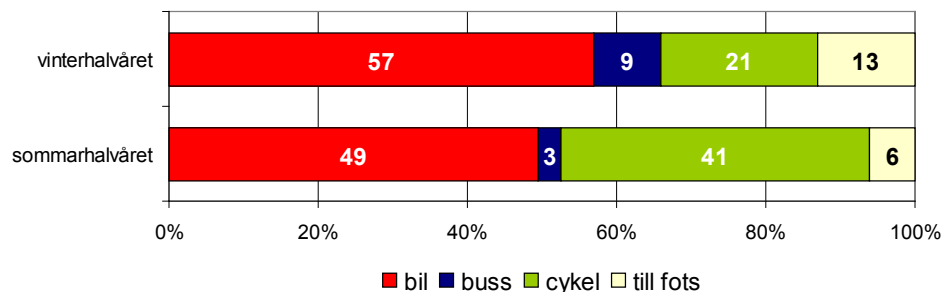
Cykeln används främst vid arbetsresor och resor till skolan. Diagram 9 visar att 25 % av kvinnorna cyklar till arbetet, ytterligare 18 % går till fots. För männens del är andelarna lägre; 19 % respektive 8 %.

Diagram 9: Färdsätt till arbetet inom Umeå kommun (%)



Resvaneundersökningen som är gjord i oktober-november 2006 ställde även frågan **hur man brukar resa**. Resultatet kan utläsas i diagram 10. Uppgifterna för vinterhalvåret stämmer väl överens med hur man faktiskt reste vintertid (se diagram 2), vilket innebär att om uppgifterna för sommarhalvåret stämmer så fördubblas andelen cyklister under sommarhalvåret och nära hälften av alla arbetsresor sker med cykel eller till fots. Gång- och cykelvägnätet nyttjas då i mycket hög utsträckning.

Diagram 10: Färdsätt till arbetet inom Umeå kommun (%)
(Hur man brukar resa)



För både arbetspendlaren och skolbarnen som ska ta sig till skolan är det viktigt med ett gång- och cykelvägnät som är sammanhängande och gent med god framkomlighet samtidigt som det är tryggt och säkert. En cykelparkeringsnorm som säkerställer att tillräckligt många cykelparkeringar finns vid arbetsplatserna är också viktigt i kombination med att arbetsgivaren inte tillhandahåller gratis bilparkering för sina anställda.

Varje resa med cykel slutar i en parkerad cykel

En cykel står i genomsnitt parkerad 23 timmar per dygn²². Detta ställer höga krav på att det finns bra och tillgänglig cykelparkering. Det som är avgörande för om cykelparkeringen kommer att användas eller inte är i huvudsak dess placering. Cyklisten ställer krav på att kunna parkera i direkt anslutning till målpunkten och i nära anslutning till cykelvägar och attraktiva gatunät. En felplacering av cykelställen på bara några meter kan ibland vara avgörande för att de inte nyttjas. Enligt Cyklisters parkeringsvanor²³, parkerar cyklisten sin cykel inom en radie av högst 25 meter från målpunkten. Men detta påverkas också av vilken typ av ärende cyklisten har. Med andra ord kan man säga att det finns olika behov av cykelparkering. Har man korta ärenden (max över dagen) vill cyklisten parkera cykeln så nära som möjligt målpunkten. Pendlar man däremot till en annan ort så cykeln måste stå parkerad under flera dygn, ställer man andra krav på parkeringen. Det kan vara väderskydd, bra läsmöjligheter, krav på säkerhet och trygghet och belysning.

Det viktigaste vad gäller cykelparkering är att erbjuda tillräckligt antal platser där behoven finns och att cyklisten känner att cykelparkeringen är både säker och bekväm. Det är också viktigt att cyklisten visuellt kan se att en yta är tänkt att användas till cykelparkering. Detta kan man göra genom olika avgränsningar. Tydligast är att placera ut cykelställ och helst bör cykelställen vara i varierande typ så alla parkeringsbehov kan tillfredsställas. Avgränsningen är viktig, den gör att det inte ser oorganiserat ut, den underlättar för rörelsehindrade och synskadade som inte behöver snubbla på cyklar som står i vägen. Dock är det viktigt att denna avgränsning inte skapar otrygghet genom att man inte har insyn till cykelparkeringen.

En cykelresa börjar och slutar alltid med en parkerad cykel, vilket är ett faktum som måste prioriteras lika högt i stadsplaneringen som bilparkeringar. Kanske

²² Vejdirektoratet 2000 Idékatalog för cykeltrafik sida 107

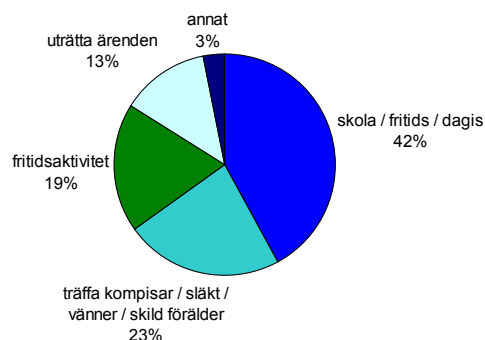
²³ Cyklisters parkeringsvanor. Examensarbete vid Stockholms gat- och fastighetskontor, 1997

borde det till och med prioriteras högre eftersom målet är att öka andelen resor med cykel och samtidigt minska biltrafiken. Ett bra hjälpmedel för att säkerställa cykelparkeringar är att kommunen inför ett minimikrav på cykelparkeringar vid nybyggnationer av bostäder, arbetsplatser, affärer och service.

Säkra skolvägar

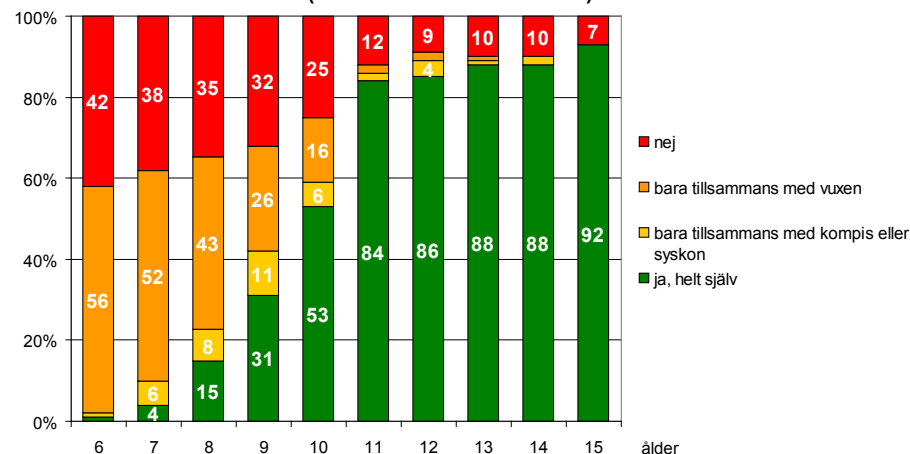
Målpunkten för barns resor är huvudsakligen förskola, skola och fritids (se diagram 11). För dessa resor används bilen i minst omfattning och i stället går och cyklar barnen till stor del. Näst flest resor sker till kamrater, släkt och vänner. Även vid dessa resor går och cyklar barnen i stor utsträckning. Det är för dem viktigt med ett säkert gång- och cykelvägnät med särskild fokus på närområdet vid skolorna.

Diagram 11: Barns målpunkter (alla studerade kommuner)



11-års åldern är en brytpunkt då fyra av fem barn får gå och cykla själva till skolan (se diagram 12). I Umeå får 95 % av 10-15 åringarna cykla till skolan helt själv. Ju äldre barnen är och ju mer centralt de bor i förhållande till stadskärnan/centrum desto fler får åka på egen hand. För långt avstånd följt av för farlig trafikmiljö är de främsta anledningarna till varför barnen inte får resa på egen hand.

Diagram 12: Får du cykla till skolan på egen hand - olika åldrar (alla studerade kommuner)



Vad gör Umeå kommun för att säkra skolvägar?

Den första och viktigaste åtgärden för att öka barnens rörelsefrihet och möjlighet att själva ta sig till och från skolan är satsningen på ett huvudnät för gång- och cykeltrafikanter som är sammanhängande och gent med god framkomlighet samtidigt som det är tryggt och säkert. Därutöver kommer ett samarbete att inledas med några skolor om vad som är trafikfarligt runt omkring i skolans närmiljö; vad upplever barnen som farligt, vilka vägar som används mest och vilka korsningar som upplevs jobbiga, osv. Därtill kommer kommunen i viss mån att bidra till barnens trafikutbildning i skolan genom att tillhandahålla material åt skolorna i kommunen som ett lånematerial och eventuellt även visst arbetsmaterial.

Hög driftsstandard

Umeå har vintertid problem med luftkvaliteten i tätorten. I det åtgärdsprogram för luftmiljön som Umeå kommun har tagit fram är en åtgärd att på de korta och tätortsnära resorna locka bilister att använda cykeln genom att bereda cyklister en bra och säker färdväg. Genom en särskilt god standard på gång- och cykelvägnätet, såväl sommar- som vintertid, kan förhoppningsvis andelen som väljer att cykla öka och därigenom minska transporterna med bil. Se vidare sid 23.

Säkerhet

Trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras. På lång sikt ska ingen cyklist dödas, skadas allvarligt eller invalidiseras i trafiken.

I september 2007 fastställdes ett nytt Trafiksäkerhetsprogram (del 2: Mål och Åtgärdsområden) av Tekniska nämnden. Programmet baserades på förutsättningar som redovisades i Trafiksäkerhetsprogrammets del 1: Förutsättningar. Detta korta trafiksäkerhetsavsnitt bygger på nämnda program.

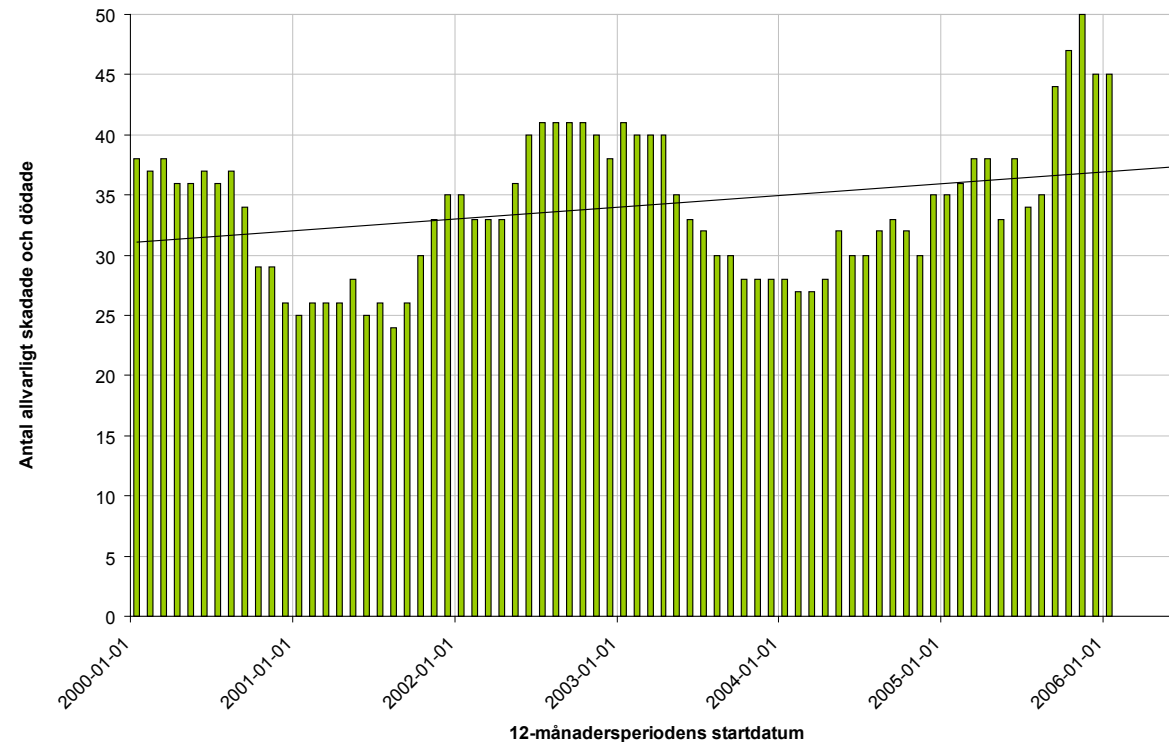
En summering av alla trafikskadade i Umeå kommun visar att cyklister är en trafikantgrupp där ett stort antal personer drabbas av skador. Cyklister skadas oftast i singelolyckor. Under femårsperioden 2001-2005 har 28 % av alla skadade

personer i Umeå kommun skadats i en cykel-singelolycka och endast fotgängarna är mer skadedrabbade.

En studie av trenden för de cyklister som skadas allvarligt och dödas (se diagram 13) visar att antalet skadade har ökat med 15-20 % den senaste 7-årsperioden. En jämförelse med alla allvarligt skadade och dödade i Umeå kommun visar att dessa har ökat i antal med ca 50 % under samma tidsperiod.

I storleksordningen 300-400 cyklister skadas lindrigt eller måttligt i Umeå stad varje år. Trenden för de lindrigt och måttligt skadade cyklisterna är nedåtgående (minskning med ca 10 % den senaste 7-års perioden). Under perioden 1998-2006 visar resvaneundersökningarna samtidigt att andelen cyklister tycks ha minskat något.

Diagram 13: Trendkurva
Antal allvarligt skadade och dödade cyklister i Umeå kommun
(rullande 12-månadersvärden)



Trygghet

Som en del i Cykeltrafikprogrammet genomfördes en webbenkät om trygghet under december 2006 och januari 2007 i syfte att finna otrygga platser. 559 personer besvarade enkäten utifrån vilken vi har tagit fram en karta över platser/sträckor som upplevs som otrygga, se karta på nästa sida. Av de svarande var 69 % kvinnor och 31 % män. Tyngdpunkten av svaren kom från personer i åldrarna 20-69 år.

Många av dem som angav att de känt sig otrygga någonstans uppgav mer än en plats. Samtliga platser som identifierats har markerats i kartbilden till höger. Många har uppgett Centrala stan, särskilt centrumfyrcanten, utan att precisera plats men att det känns folktomt och otryggt vid vissa tider. Detta har inte markerats i kartbilden.

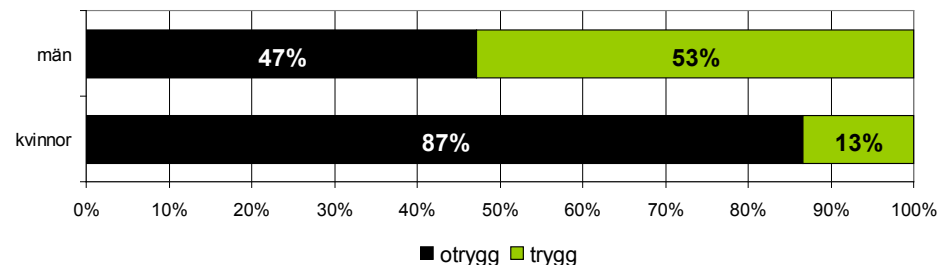
En genomgång av orsakerna till otryggheten visar att i omkring hälften av fallen tycker man att det är mörkt på grund av att **belysning saknas** eller att belysningen är dålig (trasig, för glest mellan lyktstolparna). Ett **folktomt område** som upplevs som ensligt där ingen skulle höra om det hände något upplevs också som otryggt (21 %). Därefter påpekas att **skogspartier** (18 %), som ofta är mörka och ensliga, borde röjas bättre och belysas bättre. Många upplever otrygghet då de ska passera en **tunnel/viadukt** (10 %). Orsakerna är flera, tunnlarna upplevs som smala och trånga - i vissa fall långa - och med dålig belysning, flyktväg saknas och ingen ser eller hör mig om något skulle hända. Genomsiktighet är viktigt liksom att slänterna invid görs flacka, färgsättningen ljus, osv. Även **broar** nämns (1 %) bland otrygga platser. Främst Gamla bron som upplevs som väldigt lång och smal på kvällen med alltför dålig belysning. Även här saknas flyktväg och alternativa vägar.

Otryggheten är som störst på eftermiddagen/kvällen (kl. 16-03). Många påpekar att det under höst och vinter är mörkt stora delar av dygnet och det är under de mörka timmarna som man känner sig otrygg.

Av de 559 inkomna svaren uppgav 75 % att de någon gång hade känt sig otrygga.

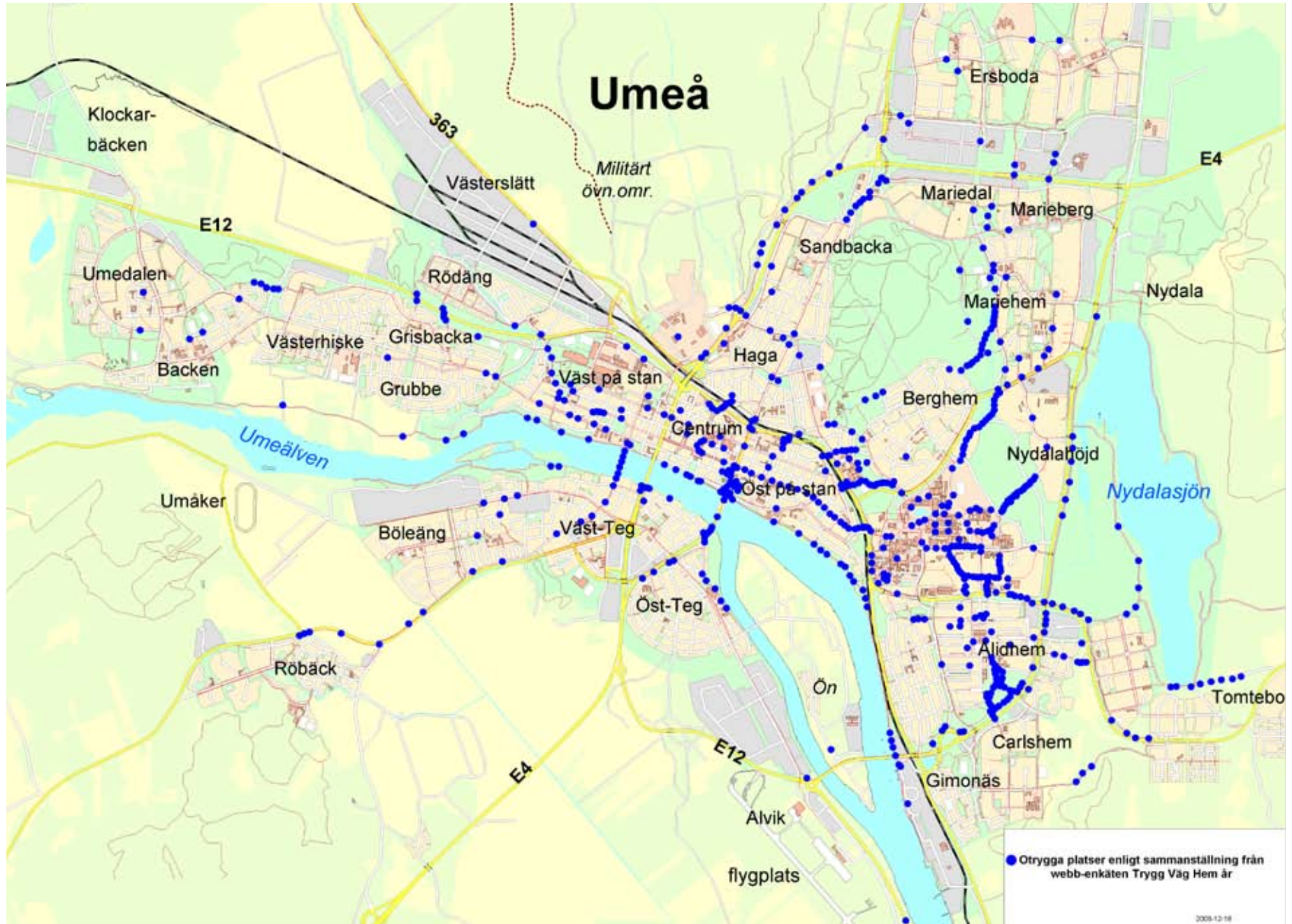
Diagram 14: Vilken skillnad i trygghetskänsla är det mellan män och kvinnor?

Antal svarande män 176, antal svarande kvinnor 383



Kvinnorna känner sig otrygga i större utsträckning än männen (se diagram 14) och då vet vi därtill att ett antal män avstod från att besvara enkäten då de själva sade "aldrig har känt sig otrygga".

Den upplevda tryggheten är en jämställdhetsfråga där kvinnorna befinner sig i underläge. För att kvinnor ska kunna röra sig fritt och känna sig trygga även under de mörka timmarna på dygnet krävs att man tar deras oro på allvar och säkerställer att det finns åtminstone en koppling mellan olika stadsdelar som ska kunna upplevas som trygg. Åtgärderna kan vara förändrad belysning (exempelvis belysning av buskage istället för mer belysning på gång- och cykelvägen), siktröjning (urglesning av buskage), etc.



Attityder och beteenden

Varför ska man cykla? Vid resor över 3 km är bilen i allmänhet något snabbare och för att man ska välja cykeln framför bilen krävs ytterligare motiv till cykelns fördel. Dessa motiv kan vara:

- omtanke om miljön
- positiva hälsoeffekter (minskad risk för hjärt- och kärlsjukdomar, högt blodtryck, åldersdiabetes, förebygger benskörhet och fallolyckor, minskar ångest och oro, sömnsvårigheter, o.s.v.)
- kostnadseffektivitet (låg investeringskostnad, låga försäkringskostnader och driftskostnader, inga parkeringsavgifter, osv)
- tillgänglighet (man kan parkera nära målpunkten)

Samhällsekonomiska beräkningar visar att investeringar i gång- och cykelvägar betalar sig 3-14 gånger om²⁴.

Samhällsbyggnadskontoret/Miljö och Hälsoskydd gjorde i maj 2006 en enkätundersökning riktad till personer i åldrarna 16-75 år bosatta inom Umeå tätort samt Röbäck med syfte att få reda på vad de kände till om luftsituationen i centrum och vad de tyckte om olika åtgärder för att förbättra luftsituationen.

550 personer svarade på enkäten i vilket det framkom bland annat att 75 % av de svarande kände till att luften i centrala Umeå kan vara dålig under vinterhalvåret och att halterna överskrider miljö kvalitetsnormen för kväveoxid. Den dåliga luftmiljön orsakas till stor del av motorfordonstrafik. På frågan om man skulle vara beredd att på något sätt bidra till att luften förbättras svarade 88 % ja. Det man i huvudsak (49 %) kunde tänka sig att bidra med var att ibland lämna bilen hemma och istället cykla eller åka kollektivt till centrum. 74 % ansåg att Umeå kommun ska prioritera cykeltrafik även om det innebär nackdelar för biltrafiken.

Resvaneundersökningen från okt/nov 2006 bekräftar denna bild. De tillfrågade kommuninvånarna ombads svara på vad man tyckte skulle prioriteras i trafikplaneringen – busstrafik, gång- och cykeltrafik eller biltrafik. Gång- och cykeltrafik fick prioritet 1 (= det viktigaste), busstrafik 2 och biltrafik 3. Ingen av

²⁴ TÖI (Transportekonomiskt institut). *Gång- och sykkelvegnett i norske byer – Nyttokostnadsanalyser inkluderat helseeffekter og externe kostnader av motorisert vegtrafikk. Rapport 567/2002.*

de undersökta grupperna ger biltrafiken högsta prioritet, inte ens bilisterna själva (se tabell).

Andel personer som gett respektive trafikslag prioritet 1

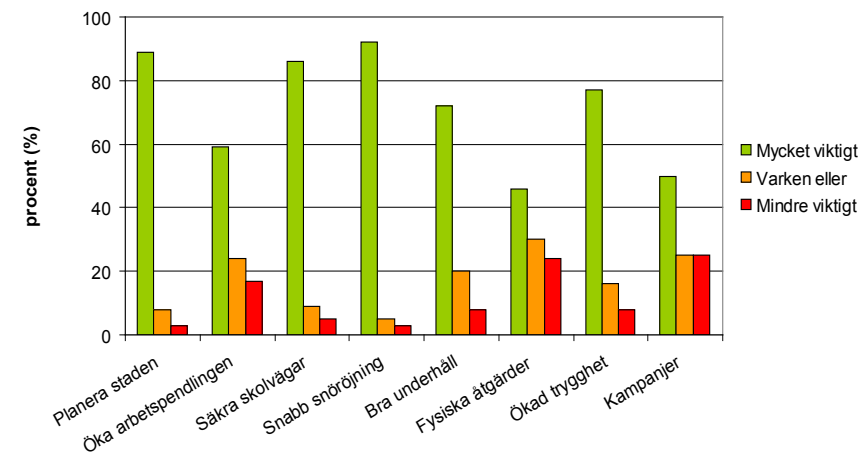
	Alla	Män	Kv	16-29 år	30-64 år	65-84 år	bilist	bussresenär	cyklist
Gång- och cykeltrafik	44	44	43	50	41	35	40	42	54
Busstrafik	33	30	36	26	35	49	33	50	22
Biltrafik	23	26	21	24	24	16	27	8	24

Webbenkät om Umeås gång- och cykelvägnät

I samband med att Cykeltrafikprogrammet var ute på remiss 2008 genomfördes också en webbenkät, där umeåborna fick tycka till om Umeås gång- och cykelvägnät. Webbenkäten resulterade i 1554 svar, 53 % var kvinnor och 47 % var män, medelåldern bland de svarande var 38 år. En sammanställning av resultaten från webbenkäten återfinns i *PM webbenkät om Umeås gång- och cykelvägnät*, kortfattat kan nämnas att de tre åtgärdsområden som umeåborna tycker är viktigast är att:

- planera staden för fotgängare och cyklister,
- arbeta för att säkra skolvägar samt
- ha snabb snöröjning och halkbekämpning.

Vad umeåborna vill att kommunen ska prioritera



Hur ska det framtida huvudnätet för cykel se ut och skötas?

Målet för Umeå kommun är att öka andelen resor med cykel genom att ha ett sammanhängande och säkert gång- och cykelvägnät i en stad där det är nära till allt!

Cykelnätet kan delas in i ett huvudnät och ett lokalnät. Delningen innebär i princip att man skiljer större och snabbare flöden från långsammare²⁵. För bilvägnätet innebär differentieringen att de större och snabbare flödena leds utanför störningskänsliga områden, medan huvudnätet för cykel ska binda ihop olika stadsdelar med varandra och med viktiga målpunkter samt vara minst lika gent som bilvägnätet.

Samhällsbyggnadskontoret har valt att arbeta med ett huvudvägnät för gång- och cykeltrafikanter där en särskilt hög standard avseende framkomlighet, gena och raka sträckningar, trafiksäkerhet, belysning, drift och underhåll, mm ska hållas. Vägvisning till strategiska målpunkter längs huvudnätet är också viktigt för orienteringen.

Översiktsplanen för Umeå kommun säger att varje stadsdel ska ha minst ett prioriterat cykelstråk till centrum respektive universitets- och sjukhusområdet. Syftet är att man ska kunna gå eller cykla till och från sitt arbete eller sin skola. Utifrån mätningar av trafikflöden och allmänhetens åsikter om var man känner sig trygg har ett huvudnät för cykel definierats som uppfyller översiktsplanen. Baserat på detta och kunskaper om hur Umeå planeras att utvecklas framöver, har ett framtida huvudnät för cykel identifierats (se kartbild på nästa sida och möjligt framtida huvudnät för cykel i kommundelarna i bilaga 2-5) där nuvarande huvudvägnät för cykel utökas med ca 17 % på kort sikt i Umeå tätort. Det innebär att sträckor som idag inte är prioriterade har lyfts upp samt att behovet av nyutbyggnad av huvudnätet för gång- och cykeltrafikanter har markerats (med heldragen grön linje). I ett längre tidsperspektiv bör även grönstreckad linje inkluderas i huvudnätet.

Kommunens gemensamma gång- och cykelvägnät (ca 204 000 meter) är indelat i två olika kategorier:

- Huvudvägnät för cykel (Totalt ca 71 000 meter)
- Övrigt gång- och cykelvägnät/Lokalnät (Totalt ca 133 000 meter)

²⁵ Trafik för en attraktiv stad (TRAST) / Underlag utgåva 2 år 2007.

Därtill kommer trottoarer på båda sidor av de flesta gatorna (41,6 mil gator totalt varav inte alla har trottoarer).

Sommarcykelvägar

Utöver huvudvägnätet för cykel, vilket främst används för pendling till och från arbete och skola, finns ett behov av att lyfta upp s.k. sommarcykelvägar, vilka används mest i rekreativt syfte. Umeå kommuns Fritidsförvaltning har pekat ut ett antal lämpliga cykelslingor, se bilaga 6, kompletterad med cykelbroar vid Ön, ny E4-dragning västerut samt cykelvägen till Sävar. Ansvaret för sommarcykelvägar ligger inte på Gator och parker.

Drift och underhåll

Umeå kommun är inte väghållare för hela huvudvägnätet, den enskilt största väghållaren utöver kommunen är Vägverket (se bilaga 7). Det innebär att kommunen inte är ansvarig för drift och underhåll längs **hela** det utpekade huvudnätet, men exempelvis Vägverkets vinterväghållning skiljer sig inte så mycket i förhållande till kommunens.

Drift och underhåll av gång- och cykelvägnätet kan indelas i flera olika åtgärder:

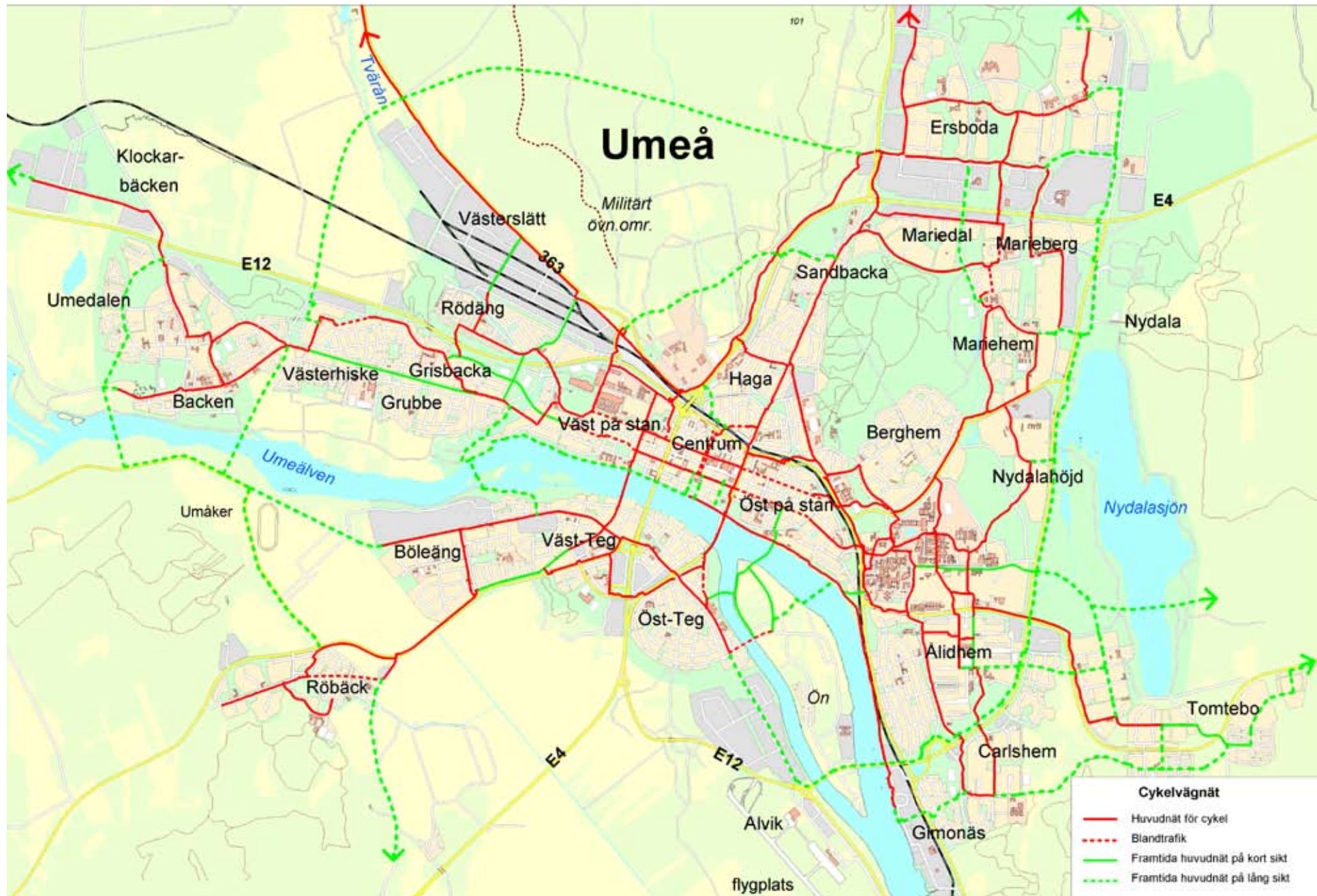
- Barmarksunderhåll inkluderar besiktning, lagning av skador, återställning efter gatuarbeten, röjning av sly, kontroll av belysning och underhållssopning.
- Vinterunderhåll inkluderar plogning, halkbekämpning, isrivning och sandupptagning.

Den totala budgeten för drift och underhåll av kommunens gång och cykelvägar är för närvarande 12,8 miljoner kronor fördelade på barmarksunderhåll med 4,4 miljoner kronor och på vinterunderhåll med 8,4 miljoner kronor.

Barmarksunderhåll

Ett bra barmarksunderhåll är en förutsättning för att vinterunderhållet ska bli bra. Om det finns kvarvarande brister inför vintern blir snöröjning och halkbekämpning sämre vilket medför större risk för exempelvis halkolyckor.

Besiktning - huvudvägnätet ska besiktigas per cykel minst en gång per år. Syftet är att hitta bristerna och åtgärda dem, något som försvåras om besiktningen sker



24 Det grönstreckade framtida huvudnätet kan bli aktuellt på längre sikt som komplement eller alternativ i Umeås strävan att bli 200 000 invånare till år 2050. Med kort sikt menas 5-10 år.

sittandes i en bil. En cyklist är exempelvis mycket känsligare för nivåskillnader (kanter, gropar, etc) än en bilist.

Lagning av skador - För gång- och cykelvägnätet gäller att: **Akuta fel / trafikfarliga fel** (exempelvis stora hål) ska åtgärdas inom 24 timmar från det att Gator och parker fått kännedom om felet. **Mindre skador** som konstaterats genom besiktning ska åtgärdas inom 30 dagar. **Mer omfattande åtgärder**, asfaltbeläggningar på exempelvis en längre sträcka, inkluderas i det *Belägningsprogram* som årligen tas fram av Gator och parker. Då bristerna på gång- och cykelvägnätet är så stora att det krävs en än mer omfattande insats inkluderas objektet i det *Gatuombyggnadsprogram* som årligen tas fram av Gator och parker för en ombyggnad/reinvestering.

Återställning efter gatuarbeten - I samband med planerad revidering av grävanvisningarna ska inarbetas att när arbeten sker i huvudnätet för cykel ska omledning av cyklisterna göras, huvudnätet ska i möjligaste mån hållas öppet för trafik under vägarbetstiden samt att återställning med asfalt efter avslutat vägarbete ska ske enligt samma princip som för huvudvägnät för biltrafik.

Röjning av sly, grenar, mm sker längs huvudnätet för cykel årligen för att öka trygghet och säkerhet men även för att underlätta framkomlighet för underhållsfordon. Övrigt gång- och cykelvägnät röjs vid behov.

Kontroll av belysning - All belysning (gator och gång- och cykelvägar) kontrolleras vår och höst. Alla lampor byts vart fjärde år pga ljusnedgång.

Underhållssopning (löv, barr, mm) - huvudvägnätet för cykel underhållssopas årligen, i månadsskiftet augusti-september. Övrigt gång- och cykelvägnät underhållssopas på utsatta delar. Syftet är att sopa upp löv, barr, mm som fallit ned på gång- och cykelvägen och som kan bli väldigt halkiga och därmed innebära fallolyckor.

Vinterunderhåll

Plogning - Gång- och cykelvägnätet i Umeå har vintertid en mycket hög standard. Startkriteriet för snöröjning på huvudvägnätet för cykel är i dagsläget mycket lågt satt i jämförelse med jämförbara städer i Norrland²⁶. Huvudvägnätet för cykel i Umeå snöröjs när snödjupet är lika med eller mer än 2 cm, medan det övriga gång- och cykelvägnätet snöröjs när snödjupet är 5-8 cm. Under pågående snöfall tillåts större snödjup. Gång- och cykelvägnätets snöröjningsbehov bedöms område för

²⁶ Östersund 3 cm, Skellefteå 5 cm, Luleå 4-10 cm, Sundsvall 4-6 cm, Örnsköldsvik 4-6 cm (2008)

område då det kan vara stora nederbördsskillnader mellan exempelvis Centrala stan och Mariehem.

Insatstiden²⁷, exklusive inställetid²⁸, får vara högst 4 timmar på huvudnätet och högst 10 timmar på det övriga gång- och cykelvägnätet.

Halkbekämpning - På huvudvägnätet för cykel sker förebyggande halkbekämpning, dvs fordon med sandutrustning kör över huvudvägnätet för cykel två gånger per vecka och åtgärdar halka. Det övriga gång- och cykelvägnätet åtgärdas vid behov / när halka har uppstått.

Isrivning - Huvudvägnätet för cykel isrivs i förebyggande syfte med utrustning anpassad till de upphandlingskrav som gäller. Det övriga gång- och cykelvägnätet åtgärdas vid behov.

Isrivningen ska utföras med utrustning så att ytan inte blir spårig och därigenom bli svår att trafikera säkert.

Sandupptagning - ska starta på huvudvägnätet för cykel då det är de ytor som har sandats mest under vintern. En första sopning ska ske när stor del av ytan är snö- och isfri. Denna grovsopning utförs för att minska olycksrisken. Så fort snön och isen har tinat bort sopas sedan alla cykelvägar rena från sand. Detta arbete ska vara avslutat 31 maj varje år.

Drift- och underhållsbudget

Umeås gång- och cykelvägnät växer i takt med att Umeå växer. Nya bostads- och verksamhetsområden innebär nya gång- och cykelvägar. Dieselpiserna rasar i höjden, i juni 2008 har ökningen varit 47 % på ett år, vilket innebär att kostnaderna för exempelvis snöröjning kommer att öka kraftigt samtidigt som drift och underhållsbudgeten inte ökar i samma takt.

Det föreslagna framtida huvudvägnätet för cykel på kort sikt (se vidstående bild) innebär en utökning av nuvarande huvudvägnät med 17 % vilket i sin tur innebär en årlig kostnadsökning på 1,5 miljoner kr för vinterunderhåll. För barmarksunderhållet innebär det föreslagna huvudnätet en årlig kostnadsökning på 1 miljon kr.

För att klara kommunfullmäktiges mål om ökad cykling och för att hålla en hög standard på huvudvägnätet för cykel krävs på kort sikt en ökad driftsbudget med 3,0 Mkr per år.

²⁷ Insatstid - den tid det tar från att åtgärden har påbörjats tills dess den är avslutad.

²⁸ Inställetid - tid från utringning till dess att åtgärden ska vara påbörjad.

Åtgärdsområden

I listan nedan finns de nu aktuella åtgärdsbehoven på gång- och cykelvägnätet. Dessa förändras över tid och listan kommer därför regelbundet att uppdateras. Prioritering görs årligen i samband med budgetarbetet.

Några av åtgärderna nedan ryms inte inom budget. Det gäller: Kungsgatan, sträckan Östra Kyrkogatan - Svingen; gång- och cykelvägsanslutningar vid korsningen Storgatan - Östra Kyrkogatan samt en komplettering av gc-bana vid Tegsbron. Av dessa är Kungsgatan mest angelägen.

Åtgärder på gång- och cykelvägnätet utanför tätorterna Umeå, Holmsund/Obbola, Hörnefors och Sävar hanteras inom Länstransportplanen. Även några gång- och cykelvägar inom tätorterna men längs det statliga vägnätet (se bilaga 7) behandlas i Länstransportplanen.

STÖRRE INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Gata, korsning	Åtgärd	Längd (m)	Kostnad (Mkr)	Kommentar
Gång- och cykelbro över Umeälven vid Bölesholmarna	Ny gång- och cykelbro mellan Lundäkern - Bölesholmarna - Teg, inkl anslutningar på ömse sidor samt på Gröna Oxen (Bölesholmarna).	170 (bro)	26,3	Viktig för att minska älvens barriäreffekt och för att öka cykeltrafikandelen. Därtill mycket viktig för att binda samman gång- och cykelstråken längs ömse sidor av älven.
Bryggargatan, sträckan Yttersvängen - Enbärsvägen	Byggande av separat gång- och cykelbana.	700	3,0	Ingår i planerna på ett sammanhängande och säkert gång- och cykelvägnät söderut.
Bölevägen, sträckan Nipvägen - Bryggargatan	Ombyggnad av gång- och cykelvägen, eventuellt som en del i ett större projekt där även gatan ses över.	770	1,7	Sträckan har vattenavrinningsproblem och är svår att ploga, vilket medför trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem. Snöupplaget mellan gång- och cykelväg och gata är för litet.
Gösta Skoglunds väg, sträckan Köksvägen - Tvistevägen (IKSU)	Ingår i vägombyggnad som inkluderar gång- och cykelväg på ömse sidor.	500	16,2 inkl gatuomb.	Mycket viktig för trafiksäkerheten samt för att uppnå ett sammanhängande gång- och cykelvägnät i de högtrafikerade studentstråken.
Naturvetarstråket, sträckan Docentvägen - Socionomstråket	Byggande av separat gång- och cykelbana, ingår i vägombyggnad.	490	7,0 inkl gatuomb.	Mycket viktig för trafiksäkerheten samt för att uppnå ett sammanhängande gång- och cykelvägnät i de högtrafikerade studentstråken.
Lärostråket, sträckan Socionomstråket - Elevstråket	Byggande av separat gång- och cykelbana. Inkluderar separat gc-bana längs Assistentvägen	340	ingår i kostnaden ovan	Viktig länk för skolbarnen vid Kolbäcksskolan.
Tallparksvägen, sträckan Grubbevägen - Sandhallavägen	Byggande av separat gång- och cykelväg som ansluter Sandäkernprojektet till cykelstråket längs Grubbevägen.	170	0,6	Ingår i planerna på ett sammanhängande och säkert gång- och cykelvägnät västerut.
Sandåkern, sträckan Sandhallavägen - genom Sandåkern via Backenvägen och över Tvärån fram till Ängesvägen	Nybyggnad av gång- och cykelväg.	1100	-	Ingår i planerna på ett sammanhängande och säkert gång- och cykelvägnät västerut. Ingår i Sandäkernprojektet som innebär ett nytt bostadsområde. Ansvarig Stadsledningskontoret/Mex.

Östra Prinsgatan, sträckan Ängesvägen - Hedlundavägen	Byggnad av separat gång- och cykelbana.	120	0,5	Ingår i planerna på ett sammanhängande och säkert gång- och cykelvägnät västerut. Viktigt att det samordnas i tid med byggandet av gång- och cykelvägnät inom Sandåkernprojektet.
Dragongatan, sträckan Signalvägen - Brogatan	Byggnad av separat gång- och cykelbana.	520	2,0	Ingår i planerna på ett sammanhängande och säkert gång- och cykelvägnät västerut. Viktigt för orienterbarheten på huvudnätet för gång- och cykel och ett viktigt gångstråk för elever på Dragonskolan.
Backenvägen, sträckan Vårbruksvägen - Kvarnstensvägen	Ingår i planerad vägombbyggnad som inkluderar gång- och cykelväg på ena sidan.	1640	34 inkl gatuomb.	Ingår i planerna på ett sammanhängande och säkert gång- och cykelvägnät västerut.
Backenvägen, sträckan Kvarnstensvägen - Storgatan	Ombbyggnad av gång- och cykelvägen.	320	ingår i ovan	Sträckan har dålig vattenavrinning, vilket medför trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem. Snöupplaget mellan gång- och cykelväg och gata är för litet.
Storgatan, sträckan Backenvägen - Ängesvägen	Ombbyggnad av gång- och cykelvägen.	340	1,2	Sträckan har dålig vattenavrinning, vilket medför trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem. Snöupplaget mellan gång- och cykelväg och gata är för litet.
Tegsbron	Komplettering av bron med en separat gång- och cykelbana.	390	-	Bron är i dagsläget inte tillåten att cykla på, men det finns ett behov och då bron är högtrafikerad med många tunga fordon uppstår trafiksäkerhetsproblem. En ny gång- och cykelbana är även en framkomlighetsåtgärd.
Gång- och cykelvägsanslutningar vid korsningen Storgatan - Östra Kyrkogatan	Ombbyggnad av korsningen Storgatan - Östra Kyrkogatan som innebär att			Tunneln tas bort och fotgängare och cyklister kan passera i plan vid cirkulationen. En viktig åtgärd för trygghet och framkomlighet eftersom tunneln upplevs som otrygg. En av två möjligheter att passera älven i de centrala delarna av Umeå.
Norra Obbolavägen, sträckan Linåkersvägen - Ögatan	Ombbyggnad av gång- och cykelvägen.	470	1,6	Gång- och cykelvägen är utformad så att den är svår att ploga, vilket medför trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem. Snöupplaget mellan gång- och cykelväg och gata är för litet.
Fläktvägen, sträckan Industrivägen - Hissjövägen	Byggnad av separat gång- och cykelbana. Eventuellt cykelfält på sträckan Industrivägen - Spårvägen.	610	2,2	Ingår i planerna på ett sammanhängande gång- och cykelvägnät för att man säkert ska kunna gå och cykla till/genom Västerslätt industriområde.
Kungsgatan, sträckan Östra Kyrkogatan - Svingen	Ombbyggnad av gatan så att cyklister och fotgängare får tydlig prioritet och en hög framkomlighets- och säkerhetsstandard.	1040	25,0 inkl gatuomb.	Umeås mest trafikerade cykelstråk som idag går i blandtrafik på cykelfält. Har potential att bli Umeås "paradgata" för cyklister. Gatan har vattenavrinningsproblem, vilket medför trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem. Korsningen med Östra Kyrkogatan bör ses över då sikten är dålig i det syd-östra hörnet.
Nygatan, sträckan Östra Kyrkogatan - Nytorgsgatan	Nybeläggning av gatan så att vattenavrinningen fungerar, inklusive underhållsåtgärder vid korsningen med Nytorgsgatan.	340	5,0 inkl gatuomb.	Umeås näst största cykelstråk där cykling sker i blandtrafik. Gatan har dålig standard (vattenavrinningsproblem, lövansamlingar, gropar), vilket medför trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem. Korsningen med Nytorgsgatan är i dåligt skick och behöver ses över.
Petrus Laestadius väg, sträckan från det nya bostadsområdet på Lilljansberget - IKSU	Behov av separat gång- och cykelbana samt belysning.	630	2,5	Kommunen är inte väghållare.
Industrivägen, sträckan Timmervägen söderut till Hamnskär (Hörnefors)	Behov av separat gång- och cykelbana.	1400	5,0	För att öka trafiksäkerheten.

MINDRE INFRASTRUKTUR ÅTGÄRDER

Gata, korsning	Åtgärd	Kostnad (Mkr)	Kommentar
Gång- och cykeltunneln mellan Ö. Norrlandsgatan - Fridhemsvägen	Ombyggnad av den västra nedfarten.	0,3	För att förbättra sikten samt för att nedfarten har dålig standard. Nedfarten går i en brant backe, vilket bl. a. innebär problem för funktionshindrade. Många skadade enligt trafikdatorapporten.
Kungsgatan, sträckan Brogatan-Hedlundavägen	Borttagande av gatuparkeringar, införande av cykelfält samt ombyggnad av korsningen Kungsgatan/Brogatan.	0,3	Kungsgatan saknar gång- och cykelväg på aktuell sträcka och är svår att ploga med parkerade bilar längs gatan. Cykelfält behövs för att öka orienterbarheten på huvudnätet.
Korsningen Vårbruksvägen / Lagmansgatan	Mittrefug på Vårbruksvägen	0,1	Trafiksäkerhetsåtgärd för att hindra dem som genar i korsningen.
Ersmark, sträckan Gärssjöbäcksvägen - Gamla Ersbodavägen	Gammal grusväg mellan två fastigheter bör ses över.	0,7	Kommunen är inte väghållare, men sträckan är viktig för att barnen i Ersmark ska få en säker skolväg.
Korsningen Nygatan / Västra Kyrkogatan	Upphöjd korsning, där huvudnätet för cykel prioriteras.	0,3	Korsningen är komplicerad på grund av den dåliga in-/utfarten till parkeringshuset Nanna, där bilisterna inte alltid inser att de har väjningsplikt. Viktigt för att öka trafiksäkerheten för cyklisterna.
Gång- och cykeltunnel under Tegsvägen vid Tegsgården	Borttagning av trottoar i tunneln.		För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten
Rådjursvägen/Älgvägen, sträckan Rådjursvägen - Falkvägen	Byggnad av separat gång- och cykelbana.	1	Viktigt i ambitionen att få ett sammanhängande gång- och cykelvägnät. Passage i direkt anslutning till Mariebergsskolan.
Strombergs väg, sträckan Axtorpsvägen - Petrus Laestadius väg	Ombyggnad av gång- och cykelväg.		Gång- och cykelvägen har dålig vattenavrinning samt är utformad så att den är svår att ploga, vilket medför trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem. Snöupplaget mellan gång- och cykelväg och gata är för litet.
Ystarvägen, sträckan Gräddvägen - till befintlig gc-väg strax NV om Ersängsskolan	Byggnad av separat gång- och cykelbana.		Saknad länk för skolbarn från Ersmark som ska gå i skola på Ersängsskolan.
Nydalavägen, sträckan Gamliavägen - Berghemsvägen	Byggnad av separat gång- och cykelbana.		En brant backe där cyklisterna cyklar i blandtrafik tillsammans med bilar och bussar. Ökar trafiksäkerheten för cyklisterna.
Storgatan, sträckan Brogatan - Ängesvägen	Ombyggnad av gatan på sträckan eventuellt med en separat gång- och cykelväg på ena sidan.		Beläggningen är dålig samt många in- och utfarter längs gatan, vilket är ett problem ur trafiksäkerhetssynvinkel. Dålig efterlevnad av befintlig enkelriktning.
Timotejvägen, Vallmovägen - Hissjövägen	Ombyggnad av gång- och cykelväg.		En viktig länk för cyklister med ärende på Västerslätt. Gång- och cykelbanan passerar flera korsningar med såväl bil som tåg.

BELYSNING / TRYGGHETSPROJEKT		
Kungsgatan, sträckan Östra Kyrkogatan - Svingen	Hängbelysning byts ut till stolpar längs fasaderna	
Längs Nygatan i centrum	Belysa fastigheter. Inom Höstljus 2008 kommer Vasaskolans fasad att belysas.	
Nygatan, sträckan E4 - Östra Kyrkogatan	Byta ut hängbelysningen till stolpar längs fasad	
GC-väg söder om Östra gymnasiet till Axtorpsvägen	Öka belysningen. Bl.a. belysa träd/buskar	Öka tryggheten / Belysningsprojekt
GC-väg mellan Nydalahöjd och Petrus Laestadius väg vid universitetet	Uppgradera belysning och belysa buskage	Öka tryggheten / Belysningsprojekt
GC-tunneln under Storgatan, mellan Vänortsparken och Kyrkbron	Finns även med som ombyggnadsprojekt men ett alternativ kan var att man belyser tunneln för att öka tryggheten	Belysningsprojekt. Många känner sig otrygga i tunneln.
Gamla bron	Installera någon form av ljusinstallation	
Tillskapa sittplatser utmed gång- och cykelvägar		För att äldre och personer med funktionsnedsättning ska ha möjlighet att ta vilopausar
Inventera miljöer där det finns behov av separering av cyklister och fotgängare samt åtgärda dessa		Trygghet och trafiksäkerhet
Inventering av landsbygds skolers närmiljö med avseende på skolbarnens trafiksäkerhet		Trygghet och trafiksäkerhet
CYKELPARKERINGAR		
Vid korsningen Vasagatan/Nygatan	Cykelparkering	Brist på cykelparkeringar i centrum
Vasagatan, sträckan Storgatan - Skolgatan (i nära anslutning till Kungsgatan)	Cykelparkering	Brist på cykelparkeringar i centrum
V.Rådhusgatan, vid Swedbank	Cykelparkering	Brist på cykelparkeringar i centrum
Ö.Rådhusgatan, vid SEB	Cykelparkering	Brist på cykelparkeringar i centrum
Renmarkstorget	Cykelparkering	Brist på cykelparkeringar i norra delen av torget.
Kungsgatan, sträckan Västra Kyrkogatan - Östra Kyrkogatan	Cykelparkering	Brist på cykelparkeringar i centrum
CYKELGRINDAR		
Östra Gymnasiet mot Fridhem, Mariehemsbacken, Älgvägen, Älidbacken, Kyrkbron	Ombyggnad/borttagande av grindar. Ersätts med antingen plastgrindar eller rumble strips.	Förbättra drift och underhåll i backe
REGLERINGAR		
Väjningsplikt	Nygatan, Kungsgatan (väst på stan) Dragongatan, på sträckan Östra Kyrkogatan - Nytorpgatan	För att öka framkomligheten på huvudstråket införs väjningsplikt på huvudstråket.
Inga gatuparkeringar på huvudnätet för cykel.	Kungsgatan och Ö. Prinsgatan	Öka framkomligheten.
Sänkta hastigheter inom tätbebyggt område	Hastighetsöversyn enligt ny handbok.	Sänkta hastigheter ökar cykelns konkurrenskraft samt ökar trafiksäkerheten.
Utökning av bilfria områden	I centrumfyrkanten	Trygghet och trafiksäkerhet
Dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktade gator	I Centrala stan	För ökad framkomlighet

KAMPANJER OCH ANDRA "MJUKA" ÅTGÄRDER		
Åtgärd	Vad	Kommentar
Hjälmkampanj	Kampanj där gratishjälmar delas ut	Öka hjälmanvändningen. Malmö kommun och VV Region Skåne driver en sådan kampanj tillsammans.
Cykelpump och barometer	En station där man göra service på sin cykel och som samtidigt visar antalet passerande cyklister på display	Placeras i olika väderstreck längs med huvudnätet för cykel.
Cykelkartan	Uppdatering av cykelkartan.	Viktigt att ha en uppdaterad cykelkarta som kan distribueras via samhällsutskick.
Handbok om cykelregler	En enkel bok som beskriver trafikreglerna för cyklister	Behöver inte själva ta fram material utan kan köpas in? Möjligt att hitta samarbetspartners
Skolmaterial	Ta fram utbildningsmaterial för skolan	För att öka barns kunskaper om trafikregler. Hitta någon samarbetspartner för detta. T.ex. NTF, försäkringsbolag mm.
Vägvisningssystem	Införa ett enkelt vägsystem för cyklister	Målpunktsskyltning, speciellt viktigt för personer som flyttar in till Umeå t.ex. studenter.
Uppmuntra/stödja Arbetscykelkampanjer	Informera företag om säker placering, väderskydd, dusch/omklädningsrum, cykelpooler, cykelleasing, egna tävlingar som företagen själva håller i mm	Arbeta aktiv för att öka cykelandelarna. Vad gör vi, Umeå kommun själva?
Köp in cykelbelysning, reparationskit, mm	Dela ut material såsom cykelkarta, handbok om cykelregler, reparationskit mm till bl.a studenter Hitta någon samarbetspartner, ex Umeå Universitet	För att öka medvetenheten om trafikregler och utrustning. Uppmuntra till cykling.
Cykeldag	Genomgång/service av cyklen. Hitta någon samarbetspartner.	Öka medvetenheten om en trafiksäker cykel och samtidigt uppmuntra cykling.
Förbättra cyklingsmöjligheter till externa köpcentrum	Upprätta samarbete med fastighetsägarna vid Strömpilen och COOP Forum med syfte att förbättra cyklisternas angöring och parkeringsmöjligheter.	Resultat från webbenkäten visar på ett stort behov av översyn av tillgänglighet och angöring.
Bättre kommunikation om drift och underhåll	Information (marknadsföring) till kommuninvånarna om hur prioriteringar görs, vad som är prioriterat och så vidare.	Tydliggöra för kommuninvånarna vad kommunen gör.
ÖVERSIKTSPLANERING		
Planeringsprinciper	I översiktsplaneringen arbeta för att en stadsutveckling som har en radie på 5 km och därutöver arbeta längs stora kollektivtrafikstråk.	Den optimala staden har en radie av 5 km. Det innebär närhet och att framför allt barn och äldre får ett mindre behov av att skjutas.
Parkeringsstrategi	Framtagande av en parkeringsstrategi för kommunen.	Parkeringsstrategi är ett av de få verkligt effektiva verktygen som finns för att påverka färdmedelsvalet.
Lokaliseringsstrategi	Arbeta in en lokaliseringsspolicy i översiktsplanerna	Det är viktigt bl. a. ur ett hållbart perspektiv att ta hänsyn till hur vi lokaliserar bostäder, arbetsplatser, förskolor, skolor mm. En tät tillgänglighet (en bebyggelsestruktur inom en radie av 5 km) skapar hållbara transporter och en hållbar stadsutveckling.
Cykelparkeringsnorm	Införande av ett minimikrav på cykelparkeringar vid nybyggnationer av t ex bostäder, arbetsplatser, affärer och service.	Ett bra hjälpmedel för att säkerställa cykelparkeringar är att kommunen inför ett minimikrav på cykelparkeringar vid nybyggnationer av bostäder, arbetsplatser, affärer och service.

Uppföljning

Det tidigare Cykeltrafikprogrammet från år 2000 ersätts genom detta Cykeltrafikprogram. Uppföljningen av detta Cykeltrafikprogram görs årligen via olika indikatorer/nyckeltal²⁹ som beskriver läget. Indikatorerna kan komma att utvecklas eftersom.

Exempel på indikatorer kan vara:

- Mätdata - hur många cyklar. Baserat på resvaneundersökning eller flödesmätning. Antal cyklister på några specifika cykelvägar (tvärsnitt mellan olika områden) för att kunna följa cykeltrafikutvecklingen på årlig basis.
- Längd cykelvägar, cykelbanor och gröna stråk.
- Data om trafikolyckor med cykel t. ex. antal skadade cyklister i cykelolyckor i Umeå kommun, antal allvarligt skadade cyklister, antal allvarligt skadade cyklister på vissa olycksdrabbade platser.
- Andel cykelhjälmsanvändare.
- Andel gång- och cykelbanor där fotgängare och cyklister är separerade.
- Andel korsningar i plan mellan gång/cykel och motorfordon med 30-åtgärd (hastighetssäkring).
- Antal genomförda åtgärder i detta Cykeltrafikprogram.
- Cykelparkering - antal cykelparkeringsplatser på allmän plats/mark i centrum.
- Cyklisternas genomsnittshastighet.
- Ekonomi - investeringar, underhåll.
- Genomförda påverkansprojekt.
- Beskrivning av projekt med koppling till cykling där kommunen varit inblandad tillsammans med andra aktörer.

Resvaneundersökningar genomförs ca vart åttonde år i Umeå. I ett större tidsperspektiv ger dessa mätningar av resvanor och färdhetsfördelning en viktig indikation på hur olika färdmedel används.

²⁹ *Cykel i medvind, Cykelns roll, målsättning och utvärderingar. Sveriges Kommuner och Landsting, 2008. Bilaga 1.*

Utöver ovan nämnda exempel på indikatorer kan även olika enkäter användas för att få kunskap, exempelvis:

Umeå kommuns årliga enkät till 500 umeåbor som inkluderar frågor om umeåbornas åsikter om cykelvägnätet och möjligheterna att cykla i Umeå.

Införandet av en årlig enkät som SHBK/Gator och parker ansvarar för. Frågor om cykelsystemet bland cyklisterna för att ta reda på vad de tycker om de åtgärder som har genomförts och få information om vilka platser som inte fungerar (görs i Lund). Cyklisterna får värdera³⁰: Umeå som cykelstad, upplevd trygghet, mängden cykelvägar, bredd på cykelvägar, underhåll av cykelvägar, underhåll av gator, cykelparkering generellt.

Trygghetsenkät. Uppföljning av den enkät som genomfördes vintern 06/07.

Ett nytt Cykeltrafikprogram tas fram när Tekniska nämnden finner det lämpligt. Förslagsvis i början av varje ny mandatperiod, det vill säga 2011 eller 2012.

³⁰ *Den goda staden - Samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlands - erfarenheter, innehåll, arbetsätt, organisationsformer, effekter. Vägverket publikation 2006:69*

Bilaga 1 Restidsjämförelse

- med utgångspunkt från centrum respektive Norrlands universitetssjukhus

Vid restidsjämförelse med utgångspunkt från centrum, Rådhusstorget och Norrlands Universitetssjukhus, centralhallen har förutsättningarna för de tre ”trafikanterna” varit följande;

Från centrum har bilisten, cyklisten och bussresenären utgått ifrån ”Apberget” på Rådhusstorget.

Varje trafikant har haft 10 minuter på sig i vardera riktning från starten vid ”Apberget”.

- ”Bilisten” har gått till fots till parkeringshuset Nanna eller Parketten (kartan på sidan 10 visar en sammanvägning av den längsta sträcka man kommer oavsett i vilket p-hus man har parkerat) och kört bil den tid som återstår av de tio minuterna.
- ”Cyklisten” har cykeln parkerad närmare och kan i stort sett börja cykla direkt. Genomsnittshastighet har varit 15 km/tim vilket för de flesta vana cyklister är en relativt låg hastighet. (En van cyklist håller sannolikt snarare en medelhastighet på 20 km/tim och skulle alltså hinna ännu längre.)
- ”Bussresenären” har vi antagit är en van bussresenär så till vida att han/hon kan tidtabellen. När bussresenären kommer till Vasaplan så avgår bussen inom en minut.

Från Norrlands Universitetssjukhus, NUS har bilisten, cyklisten och bussresenären utgått ifrån centralhallen. Varje trafikant har haft 10 minuter på sig i vardera riktning från starten vid centralhallen.

- ”Bilisten” har gått till fots till Landstingets parkering vid Landstingshuset, (vi valde denna parkering på grund av att det är NUS personalparkering) och kört bil den tid som återstår av de tio minuterna.
- ”Cyklisten” har cykeln parkerad närmare och kan i stort sett börja cykla direkt. Genomsnittshastighet har varit 15 km/tim, vilket är en låg hastighet för en van cyklist.
- ”Bussresenären” har vi antagit är en van bussresenär så till vida att han/hon kan tidtabellen. Vi har antagit att tiden det tar att gå till busshållplatserna vid Norrlands Universitetssjukhus från centralhallen är en minut och när bussresenären kommer till busshållplatserna kommer bussen inom en minut.

Inga lågtrafiklinjer eller direktlinjebussar har varit med i jämförelsen på grund av att dessa bussar går olika tider olika dagar.

Bilaga 2 Möjligt framtida huvudnät för cykel i Holmsund



Bilaga 3 Möjligt framtida huvudnät för cykel i Hörnefors



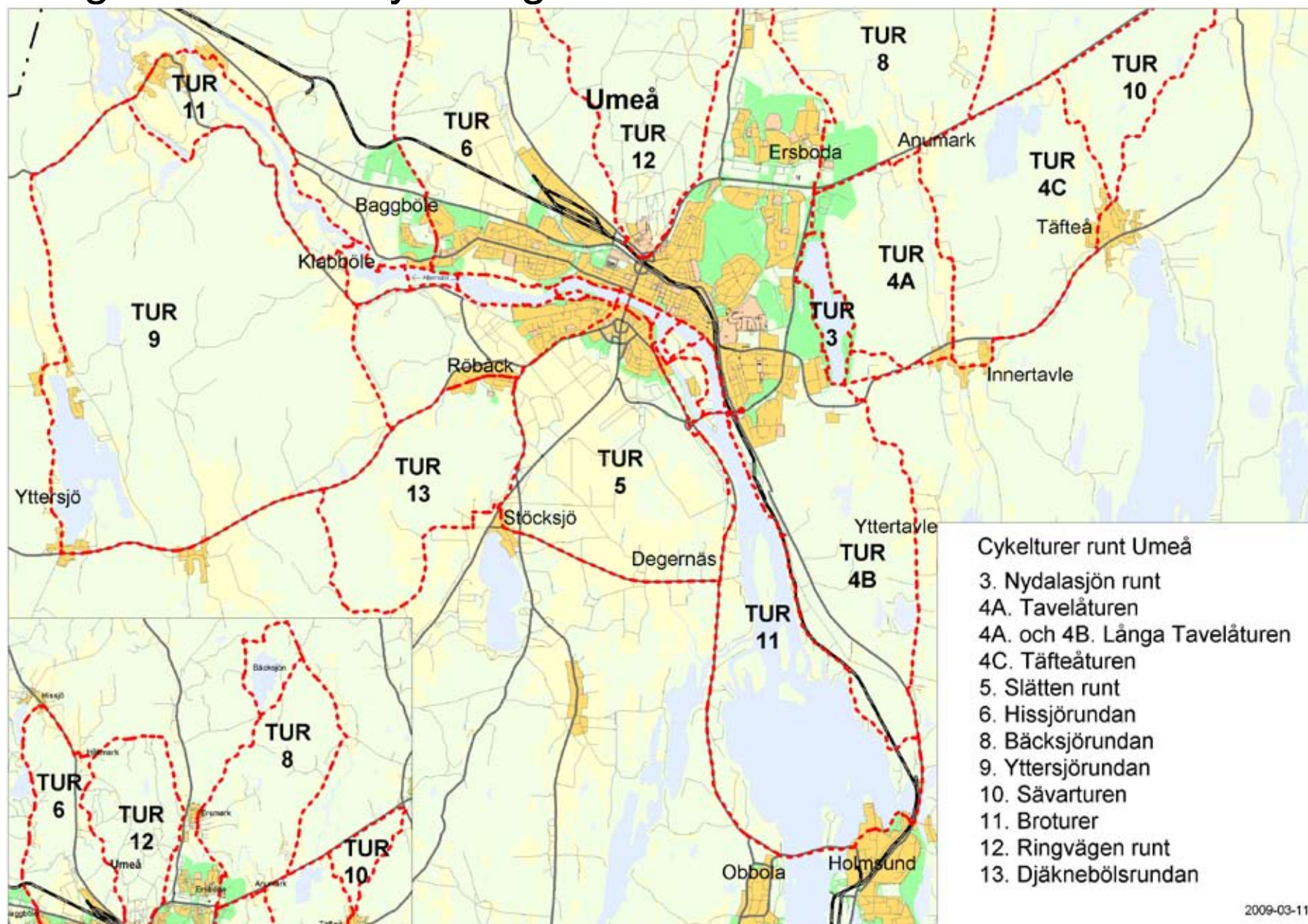
Bilaga 4 Möjligt framtida huvudnät för cykel i Obbola



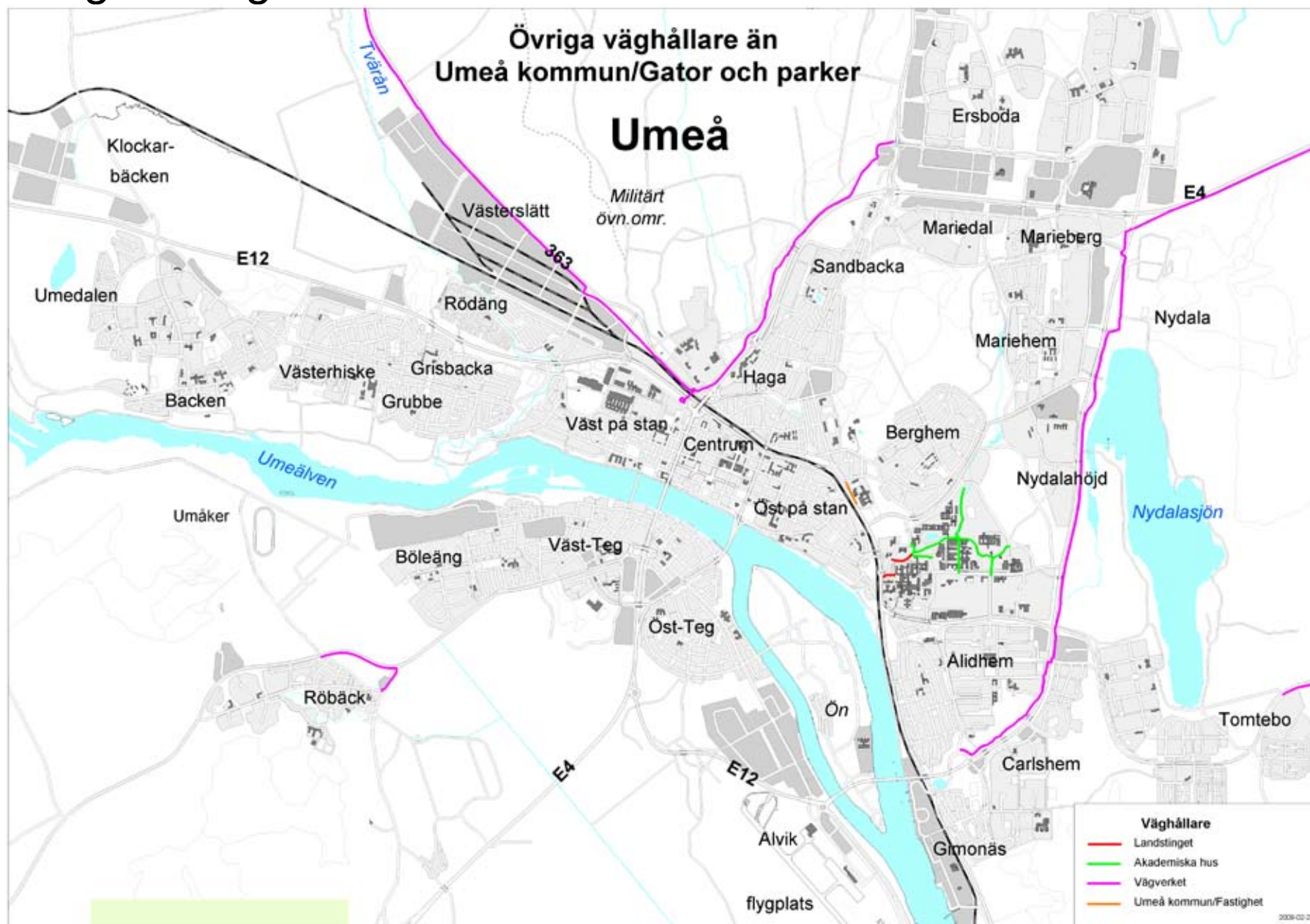
Bilaga 5 Möjligt framtida huvudnät för cykel i Sävar



Bilaga 6 Sommarcykelvägar



Bilaga 7 Väghållare





Umeå kommun

Samhällsbyggnadskontoret

Besöksadress Stadshuset, Skolgatan 31 A (Annexet)

Postadress SE-901 84 Umeå

Telefon + 46 (0)90-16 10 00

E-post samhallsbyggnadskontoret@umea.se

► www.umea.se