

Cykeltrafikprogram för Umeå



Cykeltrafikprogram för Umeå

Beslutad av Kommunfullmäktige 2018-06-18

Arbetsgrupp

Katarina Bergström (Gator och parker)
Hanna Ahnlund (Gator och parker)
Marie Frostvinge (Gator och parker)

Expertstöd

Per Hilmersson (Gator och parker)
Torbjörn Sandberg (Gator och parker)
Daniel Lindström (Övergripande planering)
Isak Brändström (Övergripande planering)
Helen Nilsson (Mark och exploatering)
Anna Åsliin (Detaljplanering)
Maria Blomqvist (Bygglov)
Lars Karlsson (Fastighet)
Linda Calmarsson (Upab)
Jörgen Långström (UKF kollektivtrafiken)

Förord

Fler människor väljer att bo i städer, och fler människor väljer att bo i Umeå. Umeå växer. Vi är glada över att fler vill bo i Umeå, samtidigt ställer det krav på stadsplaneringen för att skapa en hållbar och fungerande stad där alla trivs och får plats.

Att cykla är ett bra sätt att ta sig fram i staden. Det är snabbt och smidigt, hälsosamt, ekonomiskt och cykeln är dessutom ett jämlikt transportmedel som är tillgängligt för de flesta. Cykling är också bra för staden. När fler väljer att cykla blir Umeå en trevligare plats att vara på – livligare, renare och mindre bullrig.

Jämfört med hur det ser ut i andra städer är det redan idag många umeåbor som väljer att cykla, det kan dock bli ännu fler. Detta cykeltrafikprogram visar hur vi ska ta nästa steg och bli en ännu bättre cykelstad, samt fortsätta öka andelen resor som görs med cykel.

Cykeltrafikprogrammet ska vara vägledande för hela den kommunala verksamheten och hjälpa till att skapa en samsyn om cykelfrågor inom kommunen.



Hans Lindberg (S)
kommunstyrelsens ordförande



Foto: Fredrik Larsson.

Innehåll

Sammanfattning	5
Begreppsförklaringar.....	6
Ett program för ökad cykling.....	7
Utmaningar	11
Insatsområden.....	14
Ökad samverkan och samsyn.....	15
God framkomlighet för cyklisterna	17
En cykelstad för alla.....	26
God service till cyklisterna	28
Åtgärder	30
Uppföljning	32
Källor och bakgrundsmaterial.....	33
Bilaga 1: Behov av framtida cykelkopplingar.....	34
Bilaga 2: Underlag för cykelparkeringar vid busshållplatser.....	35

Sammanfattning

Detta cykeltrafikprogram visar hur kommunen ska arbeta vidare för att fler ska välja att cykla samt för att förbättra situationen för Umeås cyklister.

Cykeltrafikprogrammet omfattar hela kommunen men fokuserar på kommunens infrastruktur. Programmets mål är att öka andelen resor som görs med cykel samt att trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras. Med utgångspunkt i målen har fyra insatsområden formulerats. Varje insatsområde har åtgärder kopplade till sig. Cykeltrafikprogrammet följs upp i ett årligt cykelbokslut.

De fyra insatsområdena är:

Ökad samverkan och samsyn – Handlar om samverkan mellan kommunens olika delar men även med externa aktörer för att vi på bästa sätt ska arbeta tillsammans för att nå målen.

I kommunens planering ska cykelfrågorna finnas med i hela planeringsprocessen – från översiktsplanering till detaljutformning. En samverkansgrupp mellan de avdelningar och bolag inom kommunen som har påverkan på cykelinfrastrukturen ska skapas.

Kommunen ska arbeta för att Trafikverket och Region Västerbotten ska finansiera och bygga cykelvägar längs det statliga vägnätet. Samverkan ska också ske med fastighetsägare.

God framkomlighet för cyklisterna – Detta insatsområde handlar om hur cykelinfrastrukturen ska planeras, utformas och skötas för att öka framkomligheten.

Umeås cykelvägnät är uppdelat i ett huvudvägnät och ett lokalnät. För att ytterligare öka framkomligheten ska vissa delar av huvudvägnätet höjas upp till en ny, ännu högre nivå; huvudnät+. Detta nät ska ha en högre nivå än övriga huvudvägnätet när det gäller utformning, drift och underhåll. Förändringen ska införas succesivt under ett antal år. Huvudnät+ ska bland annat snöröjas vid än mindre nysnömängd än det övriga huvudvägnätet. Framkomligheten på huvudvägnätet ska även öka genom bland annat fler banor separerade från gångtrafiken samt företräde framför biltrafiken i de flesta korsningspunkter.

Detta insatsområde visar också hur cykelvägnätet bör byggas ut för att bli komplett och sammanhängande.

En cykelstad för alla – Visar vad som behövs för att alla ska kunna, vilja och våga cykla oavsett ålder, kön eller eventuella funktionsnedsättningar. Kommunen ska arbeta för att det ska finnas en trygg väg hem till alla bostadsområden under dygnets mörka timmar. För att barn och unga ska kunna cykla själva ska kommunen inventera skolvägar och vid behov göra ombyggnationer.

Detta insatsområde handlar också om hur kommunen ska arbeta med beteendepåverkan för att fler ska välja att cykla och göra det på ett säkert sätt.

God service till cyklisterna – Detta insatsområde visar vad cyklisterna behöver utöver cykelvägar, så som parkering, vägvisning, cykelkarta samt utrustning som ger mervärde (till exempel luftpumpar och cykeltvätt).

En samverkan mellan kommunen och fastighetsägarna i centrum är nödvändigt för att skapa bra cykel-parkeringar i centrum där det idag finns ett underskott. För att cykeln ska kunna utgöra ett komplement till kollektivtrafiken ska cykelparkeringar byggas vid fler hållplatser.

För att underlätta för cyklisterna ska vägvisningen för cyklisterna förbättras och en mobilapplikation som hjälper till att hitta rätt ska tas fram.

Begreppsförklaringar

Cykelpassage: Plats för cyklister att korsa en väg.

Cykelöverfart: Plats för cyklister att korsa en väg som även är reglerad så att den fungerar ungefär som ett övergångsställe men för cyklister.

Gent: Den närmsta vägen mellan start- och målpunkt.

Genhetsknot: Genhetsknot är förhållandet mellan cyklistens verkliga väg och avståndet fågelvägen. Ju mindre skillnad mellan dessa, desto lägre genhetsknot och bättre för cyklisten.

Lådcykel: En typ av cykel som har ett lastutrymme.

Mobility management (MM): Ett arbetssätt för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för MM är användningen av mjuka åtgärder så som information och kommunikation.

Oskyddade trafikanter: Hit räknas cyklister, fotgängare och mopedister. De är, i och med avsaknaden av bilens skyddande hölje, avsevärt mer utsatta än trafikanterna i större fordon.

Restidsknot: Beskriver förhållandet av restiden mellan två färdmedel för en viss sträcka.

Stomlinjestråk: De stråk i vägnätet där kollektivtrafikens framkomlighet är högt prioriterad samt där turtätheten och passagerarkapaciteten är hög.



Foto: Fredrik Larsson.

Ett program för ökad cykling

Detta cykeltrafikprogram visar hur kommunen ska arbeta vidare för att fortsätta öka andelen resor som görs med cykel samt för att förbättra situationen för Umeås cyklister. Det ersätter det tidigare cykeltrafikprogrammet som antogs år 2009. De flesta åtgärder från 2009 års program har genomförts och bidragit till att fler väljer att cykla i Umeå. Nu är det dags att ta nästa steg.

Som en del av arbetet med programmet har kommunen genomfört en webbaserad medborgardialog. Medborgardialogen beskrivs närmare i rapporten *Medborgardialog inför Cykeltrafikprogram och Fotgängarprogram*.

I Umeå satsar vi på cykling för att:

Umeåborna vill det

Umeås invånare vill att kommunen ska satsa på cykeltrafiken. I resvaneundersökningen från år 2014 fick Umeåborna svara på vilket trafikslag de tycker att kommunen ska prioritera högst i trafikplaneringen. Gång och cykel fick högsta prioritet, följt av busstrafik och sist biltrafik.

En ökande befolkning kräver yteffektiva lösningar

Antalet invånare i Umeå ökar för varje år och kommunens vision är att invånarantalet ska växa till 200 000 till år 2050. När allt fler ska röra sig i staden ökar konkurrensen om utrymme och trycket på stadens infrastruktur blir allt hårdare. Cykeln är ett transportmedel som tar upp betydligt mindre yta än bilen, till exempel ryms tio parkerade cyklar på samma yta som rymmer endast en bil. Att fler cyklar istället för att köra bil är därför ett sätt att ge utrymme för fler invånare i Umeå.

Förbättra luftkvaliteten och minska miljöpåverkan

I de centrala delarna av staden är det problem med luftkvaliteten vilket ger negativa konsekvenser för människors hälsa. Föroreningarna kommer främst från motorfordonstrafiken. Att föra över en större andel av invånarnas resor från bil till cykel är en del av lösningen för att komma tillrätta med den dåliga luften och därmed uppnå de nationella och lokala miljömålen för frisk luft.

Även globalt behöver utsläppen från trafiken minska för att begränsa vårt bidrag till klimatförändringarna. Enligt de lokala miljömålen ska utsläppen av koldioxid från fossila bränslen halveras till år 2025 (jämfört med 1990).

Öka jämställdheten och jämlikheten

Cykeln är ett jämlikt transportmedel som en stor del av befolkningen har tillgång till. Till skillnad från bilen så utestängs inte vissa grupper från att cykla på grund av ålder, ekonomi eller avsaknad av körkort. Kvinnor cyklar mer än män och män kör mer bil än kvinnor. Historiskt har bilen prioriterats i stadsplaneringen, detta syns fortfarande i staden eftersom den infrastruktur som byggs finns kvar i många år. Att cykeltrafiken får ta utrymme både i budget och i den fysiska miljön är därför en satsning på ökad jämställdhet.

Förbättra folkhälsan

Umeå har som mål att ha Sveriges bästa folkhälsa år 2020. Regelbunden fysisk aktivitet är bra för hälsan och fler cyklister ger i förlängningen en friskare befolkning.

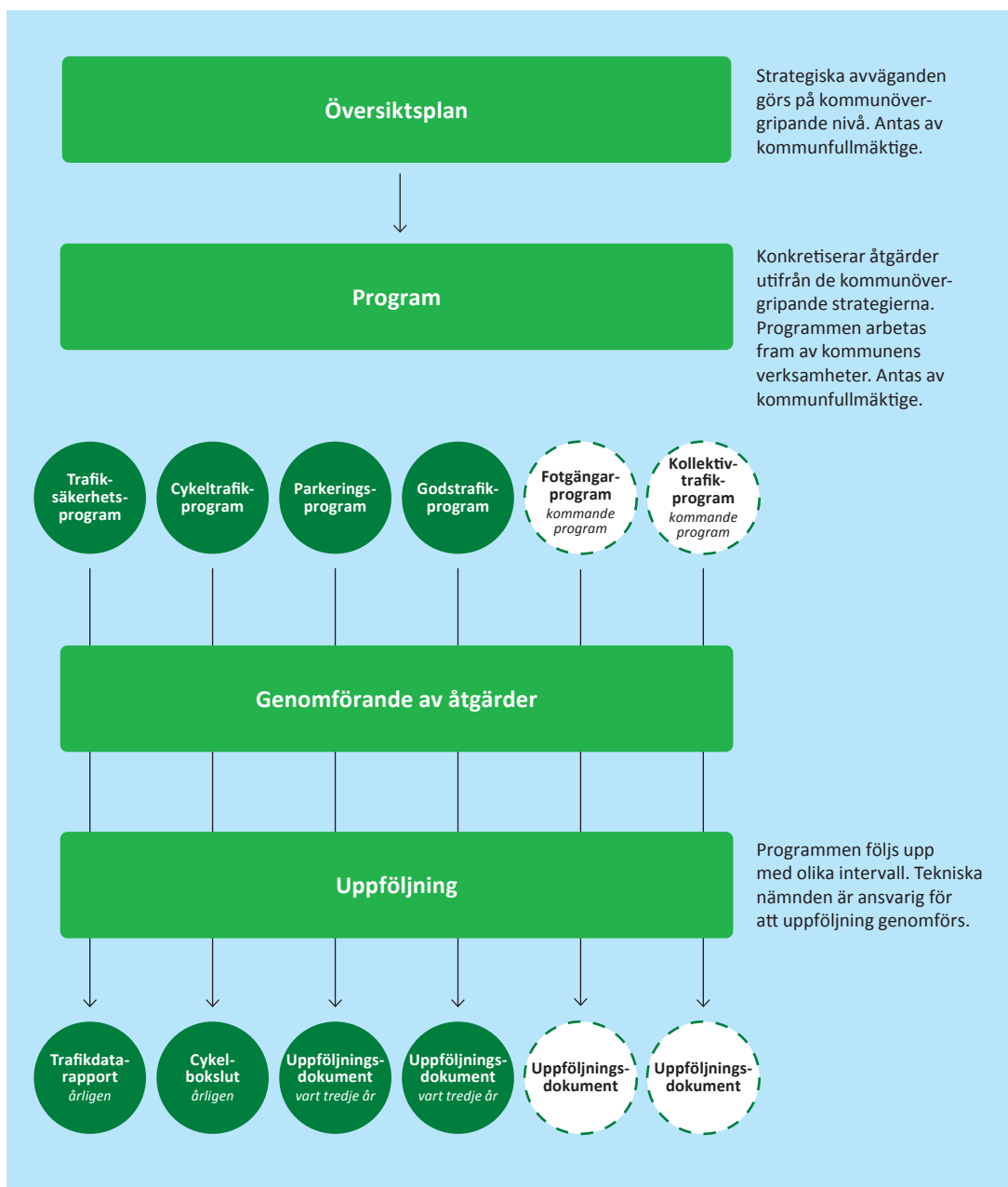
Enligt Umeås lokala miljömål ska antalet personer som utsätts för buller minska. Eftersom cykeln är ett tyst färdmedel bidrar det till att uppnå detta mål om fler väljer att cykla.

Från översiktsplan till cykeltrafikprogram – så hänger det ihop

Översiktsplanen beskriver de långsiktiga grunddragen för hur den fysiska miljön i kommunen ska utvecklas och bevaras. Kommunens översiktsplan består av ett stort antal delar (fördjupningar och tematiska tillägg).

Enligt översiktsplanen ska staden främst växa inom en femkilometersradie från stadskärnan och Universitets- och sjukhusområdet. Genom att anlägga nya tätbebyggda kvarter intill äldre kvarter ska staden växa samman till ett mer sammanhängande stadslandskap. Korta avstånd gör cykeln till ett konkurrenskraftigt färdmedel och en sammanhängande stad skapar trygghet. Bebyggelse utanför femkilometersradierna koncentreras till kollektivtrafikens stomlinjestråk. I den täta staden blir de offentliga rummen allt viktigare. All planering i kommunen ska genomsyras av öppenhet, demokrati och jämställdhet.

Översiktsplanen innehåller även en trafikstrategi och en parkeringsstrategi. Där finns ett antal riktlinjer för kommunens cykelplanering, se nästa sida. Översiktsplanens strategier konkretiseras i ett antal olika program varav cykeltrafikprogrammet är ett. Flera av de andra programmen har också beröringspunkter med kommunens cykelplanering. Figuren nedan visar hur översiktsplanens strategier konkretiseras i programmen. Samtliga sex trafikprogram samordnas med varandra för att insatserna ska leda mot att målen i översiktsplanen uppnås.



Riktlinjer i översiktsplanen

- Planera för en kompakt stadsbyggnadsstruktur som erbjuder korta resrelationer som gynnar människor som går och cyklar.
- Huvudnätet för gång- och cykeltrafik ska vara kontinuerligt, gent, väl underhållet och ge cyklister och fotgängare klara konkurrensfördelar.
- Gång- och cykelvägar ska upplevas som trygga och säkra där sträckningen går nära bebyggelse, folk och belysning. Nätet bör byggas ut enligt principen att rekreations- och nyttotrafik skiljs åt.
- Tydliga och säkra gång- och cykelvägar ska tillhandahållas de verksamheter som är särskilt riktade till barn och ungdomar.
- Umeå kommuns cykeltrafikprogram vidareutvecklar översiktsplanens intentioner om en attraktiv gång- och cykeltrafik i Umeå.
- Hållbara kombinationsresor med tåg ska underlättas genom ett tillhandahållande av en bra infrastruktur för fotgängare, cyklister, bussresenärer och t.ex. bilpoolverksamhet i anslutning till resecentrum.
- Stadsgatan är viktig för alla trafikslag och måste prioriteras och gestaltas med hänsyn till alla trafikanters olika behov.
- Lokalnätet för biltrafik utformas så att det prioriterar de oskyddade trafikanternas säkerhet och behov av framkomlighet.
- Umeå ska på sikt omvandla stadens interna gator med trafikledskaraktär till attraktiva och funktionella stadsrum.
- Barnens behov av trafiksäkra miljöer ska särskilt uppmärksammas.
- Gång- och cykeltrafikanterna prioriteras före biltrafiken där huvudnätet för gång- och cykeltrafikanter korsar stadsgatan.
- Längs kollektivtrafikens stomlinjenät ska oskyddade trafikanters säkerhet prioriteras på ett sätt som ger minsta möjliga störning för kollektivtrafiken.
- Umeå kommuns trafiksäkerhetsprogram vidareutvecklar de åtgärdsområden som är viktiga för det fortsatta arbetet med trafiksäkerheten i Umeå. Tekniska nämndens 30-policy är vägledande.

Det finns även andra politiska dokument som på olika sätt påverkar cykeltrafiken, dessa finns under kapitel *Källor och bakgrundsmaterial*.

Avgränsning

Cykeltrafikprogrammet omfattar hela kommunen men behandlar i huvudsak den cykelinfrastruktur som kommunen är väghållare för.

Programmets tyngdpunkt ligger på vardagsresor. Rekreationscykling behandlas endast till liten del. Eftersom det är i vardagsresandet den största potentialen till ökad cykling finns. Rekreationscykling sker därtill ofta på vägar som kommunen inte ansvarar för.

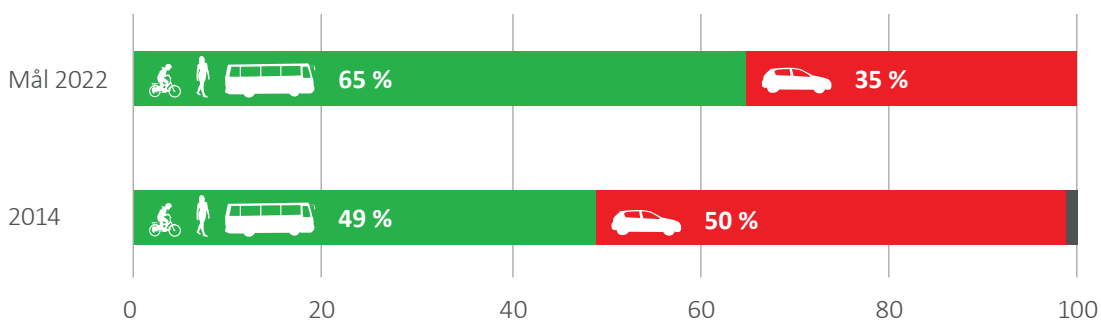
I många fall delar cyklisterna infrastruktur med fotgängarna, detta program handlar dock specifikt om cyklisternas behov. Kommunen arbetar även med att ta fram ett fotgängarprogram där frågorna behandlas ur fotgängarnas perspektiv. Eftersom de olika trafikantgrupperna har olika behov har det varit viktigt att skilja dem åt i två olika program men arbetet med de olika programmen har till viss del skett parallellt.

Mål

Kommunfullmäktige antog 2008 målsättningen att andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans ska utgöra minst 65 procent av alla resor för boende inom Umeå tätort till år 2022. Detta mål är en viktig utgångspunkt för cykeltrafikprogrammet.

Nedanstående bild visar andelen resor med hållbara färdmedel vid den senaste resvaneundersökningen från 2014 samt målbilden för år 2022.

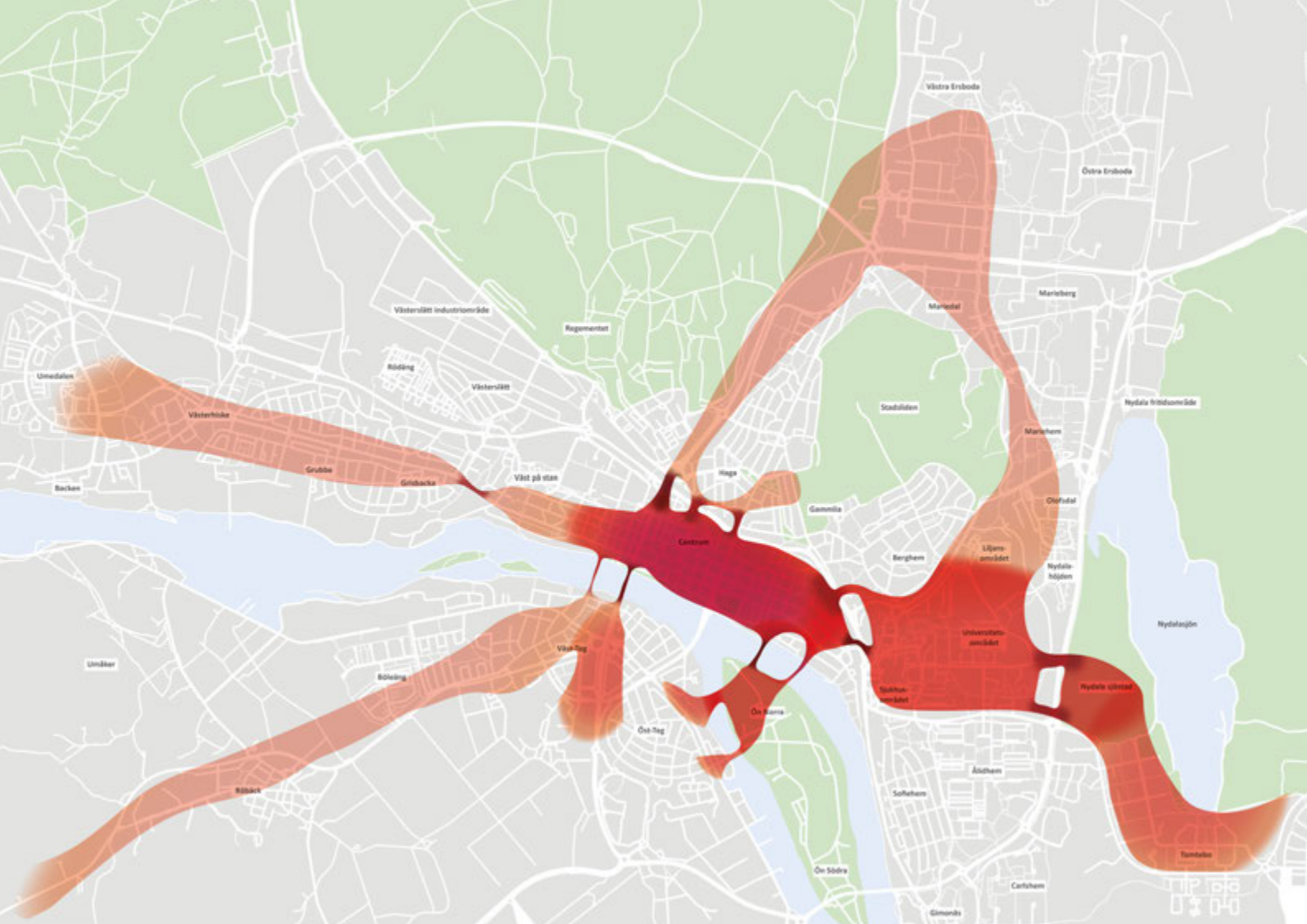
Ytterligare ett mål för cykeltrafikprogrammet är att trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras. På lång sikt ska ingen cyklist dödas, skadas allvarligt eller få bestående men i trafiken.



Färdmedelsfördelning i tätorten år 2014 samt målet för 2022.



Foto: Fredrik Larsson.



Stråk där antalet cyklister kommer att öka mest i framtiden.

Utmaningar

Umeås utveckling

I takt med att Umeås befolkning ökar från år till år ökar också antalet cyklister i Umeå. Samtidigt arbetar kommunen för att invånarna ska göra en större andel av sina resor med cykel, vilket även det bidrar till ett ökat antal cykelresor. Fler cyklister ger ett ökat tryck på cykelinfrastrukturen.

Kommunens mål är att de hållbara färdätten (cykel, gång och kollektivtrafik) tillsammans ska öka till 65 procent av alla resor i tätorten. Något mål för fördelningen inom de hållbara färdätten finns inte men om man antar att det inbördes förhållandet mellan cykel, gång och kollektivtrafik är samma i framtiden som år 2014 ska cykelandelen öka från 27 till 36 procent till år 2022.

Antalet cyklister kommer att öka i hela tätorten men ökningen kommer att vara som störst i de stråk som leder till och från nya stora bostadsområden samt kring stora målpunkter i staden. Kartbilden ovan visar i vilka stråk som cykelströmmen väntas öka mest. Vissa av de stråk där cykeltrafiken kommer att öka mest sammanfaller med de stråk som redan idag har höga flöden, till exempel cykelbron Svingen. För att det ska vara möjligt att nå kommunens mål måste infrastrukturen dimensioneras för denna ökning. Om så inte sker kommer kapacitetsbristen att hämma cykeltrafikens utveckling.

Olika trafikanter, olika behov

På de flesta platser i Umeå delar cyklisterna infrastrukturen med fotgängarna. Cyklisterna och fotgängarna är dock två olika trafikslag med olika behov. Infrastrukturen är därför ofta inte utformad enbart utifrån cyklisternas behov utan kompromisser har gjorts för att även ta hänsyn till fotgängarnas behov. En annan konsekvens är konflikter där cyklisternas framkomlighet hindras av fotgängare som är i vägen, medan fotgängarnas trygghet påverkas negativt av cyklisterna som dyker upp ljudlöst och färdas i en högre hastighet än fotgängaren.

Även bland cyklisterna är behoven olika eftersom cyklisterna är en heterogen grupp med olika förutsättningar. En cyklist kan vara allt ifrån det lilla barnet som cyklar i sitt bostadsområde till den snabba pendlingscyklisten. Fysisk förmåga, kunskap om trafikregler samt förmåga att göra riskbedömningar och andra avvägningar skiljer sig åt mellan olika cyklisterna. Kraven på infrastrukturen varierar därför bland cyklisterna, vissa prioriterar snabbhet och framkomlighet medan säkerhet är viktigast för andra.

En olycksdrabbad trafikantgrupp

Cyklisterna är den trafikantgrupp som skadas näst mest (efter fotgängarna) i trafiken i Umeå stad. Något mer än en tredjedel av de som skadas i Umeå stad är cyklisterna. De flesta av dessa har varit med om en singelolycka och vanliga orsaker till dessa är drift och underhåll samt cyklisternas beteende, till exempel hastighet, uppmärksamhet och samspel med övriga trafikanter. Läs mer i trafiksäkerhetsprogrammet.

Nationell utveckling och trender i samhället

Umeås planering påverkas också av vad som händer i omvärlden:

Nya typer av cyklar skapar nya möjligheter att välja cykeln som transportmedel, men skapar även nya behov i infrastrukturen.

- Ett ökat antal elcyklar kommer att innebära att fler har möjlighet att cykla längre sträckor och cykla i högre hastigheter än tidigare. Detta kan leda till behov av cykelvägar på sträckor där få har cyklat tidigare samt behov av cykelvägar utformade för högre hastigheter.



Foto: Malin Grönborg.

- Ett ökat antal lådcyklar kommer att ge fler möjlighet att använda cykeln vid tillfällen då man tidigare har behövt ta bilen. Lådcykeln kräver dock större utrymme när det gäller cykelvägarnas bredd, på cykelparkeringar samt vid passage av olika hinder. Lådcykeln har även en större svängradie än en traditionell tvåhjulig cykel.

Träningscykling växer stort som sport vilket innebär att allt fler personer cyklar långa sträckor. För att få in träningen i vardagspusslet blir det vanligare att cykelpendla långa sträckor till och från jobbet.

Förslag på regeländringar som påverkar hur cyklisterna kan använda infrastrukturen har tagits fram av regeringen. I skrivande stund finns inget beslut på när/om dessa ska träda i kraft.

- Cyklisterna som fyllt 15 år ska få använda körbanan även om det finns en cykelbana, om högsta tillåtna hastighet på körbanan inte är högre än 50 kilometer i timmen.
- Det ska bli möjligt att inrätta särskilda cykelgator. Motorfordon får färdas på dessa men måste anpassa hastigheten till cyklisterna och fordon som kör in på cykelgatan har väjningsplikt mot fordon som färdas där.
- Gående på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen.
- Nya regler för vägmarkeringar och skyltning införs.

Regeringen har infört subventionering av elcyklar med 25 procent av kostnaden.

Insatsområden

För att fler Umeåbor ska välja att cykla behövs många olika insatser på olika nivåer; från den övergripande samhällsplaneringen, via infrastrukturens utformning till beteendepåverkande åtgärder. Detsamma gäller för att öka trafiksäkerheten.

Med utgångspunkt i målen samt de utmaningar Umeå står inför har fyra insatsområden formulerats. De olika insatsområdena är inte kopplade till olika mål, utan alla samverkar för att målen ska uppnås. Varje insatsområde har åtgärder kopplade till sig.



Ökad samverkan och samsyn: Handlar om samverkan mellan kommunens olika avdelningar och bolag men även med externa aktörer för att vi på bästa sätt ska arbeta tillsammans för att nå målen.



God framkomlighet för cyklisterna: Handlar om hur cykelinfrastrukturen ska planeras, utformas och skötas för att ge plats åt ett ökande antal cyklister, ge en högre trafiksäkerhet samt för att fler ska välja cykeln som sitt färdmedel.



En cykelstad för alla: Visar vad som behövs för att alla ska kunna, vilja och våga cykla oavsett ålder, kön eller funktionsnedsättning. Detta insatsområde handlar också om hur vi ska arbeta med beteendepåverkan för att fler ska välja att cykla och göra det på ett säkert sätt.



God service till cyklisterna: Visar vad cyklisterna behöver utöver cykelvägar, så som parkering, vägvisning, cykelkarta samt utrustning som ger mervärde (till exempel luftpumpar och cykeltvätt).



Ökad samverkan och samsyn

Samsyn inom kommunen

Kontinuerlig planeringsdialog inom kommunen är en viktig förutsättning för att åstadkomma en planering som gynnar cykeltrafiken. Cykelfrågorna måste lyftas tidigt och finnas med i hela planeringsprocessen – från översiktsplanering till detaljutformning. En brist i denna kedja kan i värsta fall medföra att planerade cykelstråk inte kan byggas och att hållbara färdvägar får en negativ utveckling.

I detaljplanearbetet är det viktigt att se helheten så att detaljplanen inte blir isolerad och saknar helhetstänk gällande gestaltning och trafikorörelser. Planen måste utformas så att det anslutande cykelvägnätet blir konsekvent, gott, säkert, tryggt och attraktivt att vistas i. Planering innebär en ständig avvägning av olika intressen. Därför är det viktigt att kommunen har mål och intentioner gällande cykeltrafik så att rätt avvägningar kan göras och så att samsyn inom kommunen kan nås. Att ha en dialog och ett samarbete mellan de avdelningar som har stor påverkan på cykelinfrastrukturen är viktigt för att nå de gemensamma målen.

Samverkan med Trafikverket och Region Västerbotten

Umeå kommun ansvarar inte för alla vägar och gång- och cykelvägar i kommunen utan det finns andra väghållare såsom staten och enskilda. Att ha väghållningsansvar betyder att man äger och underhåller vägen. På det statliga vägnätet är det Trafikverket som ansvarar för vägarna.

Trafikverket¹ respektive Region Västerbotten² beslutar om finansiering av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet, det vill säga de flesta större vägar utanför tätorterna Umeå, Holmsund, Obbola, Sävar och Hörnefors. Utanför tätorterna sker cykling därför främst längs det statliga vägnätet. För att främja cykelpendling till Umeå behövs bättre cykelkopplingar, potentialen är störst inom en tvåmilradie från Umeå. Behov att ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt finns även för lokala resor inom och mellan byar. Kommunen ska kartlägga var det finns behov av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet för att sedan lyfta fram detta gentemot Trafikverket och Region Västerbotten.

Samverkan med fastighetsägare

Delar av Umeås cykelinfrastruktur finns på fastighetsmark vilket innebär att det är fastighetsägaren som ansvarar för denna.

Särskilt inom universitets- och sjukhusområdet finns många cykelvägar på fastighetsmark som hänger ihop med det kommunala nätet. Cyklisterna har behov att ta sig fram på ett bra sätt oavsett vem som äger cykelvägen. Kommunen ska därför samverka med fastighetsägarna för att skapa ett bra och sammanhängande cykelvägnät.

Samarbete med ideella cykelaktörer

Det finns flera aktörer i Umeå som bidrar till en stark cykelkultur. Att ta tillvara på kraften och kreativiteten som finns i olika organisationer/föreningar är viktigt för att utveckla Umeå som cykelstad. År 2012 bildades Cykelforum som är ett informations-, förslags- och diskussionsforum för organisationer, politiker och tjänstepersoner. Kommunen ska fortsätta med detta samarbete.

1 Genom Nationella planen för transportinfrastruktur prioriterar Trafikverket behovet av utveckling och förvaltning av gång- och cykelvägar längs det nationella vägnätet, såsom Europavägar och vissa riksvägar

2 Region Västerbotten ansvarar för Länstransportplanen i Västerbottens län. Här fattas beslut om gång- och cykelvägar längs det regionala vägnätet, såsom samtliga länsvägar samt de riksvägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet

Kombinera cykel med tåg

Umeå är norra Sveriges mest befolkningsrika kommun och vägarna hit är många, bland annat har nya tågförbindelser med goda pendlingsmöjligheter skapats under de senaste åren. Att kunna ta med sig cykeln på resan underlättar och förkortar arbetspendlingen. Större delen av Umeå tätort nås med cykel och om cykeln får tas med på tåget för vidare färd minskar avstånden och hela resan blir både snabbare och mer miljövänlig. Idag är det tillåtet att ta med cykeln på vissa tågförbindelser men inte på alla. Kommunen ska verka för att förbättra möjligheten att ta med cykel på tåget.

Åtgärder

- Skapa en samverkansgrupp mellan de avdelningar och bolag inom kommunen som har påverkan på cykelinfrastrukturen
- Genomföra cykelseminarier minst vart fjärde år för berörda tjänstepersoner och politiker i samband med ny mandatperiod.
- Kartlägga var kommunen ser behov av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet, samt arbeta för att Region Västerbotten och Trafikverket ska finansiera och bygga cykelvägar längs det statliga vägnätet.
- Samverka med fastighetsägare i frågor där den kommunala och privata cykelinfrastrukturen har beröringspunkter.
- Verka för att Norrtåg upphandlar tåg med plats för cykel och att resenärerna ska tillåtas ta med sig cykeln på tåget.



God framkomlighet för cyklisterna

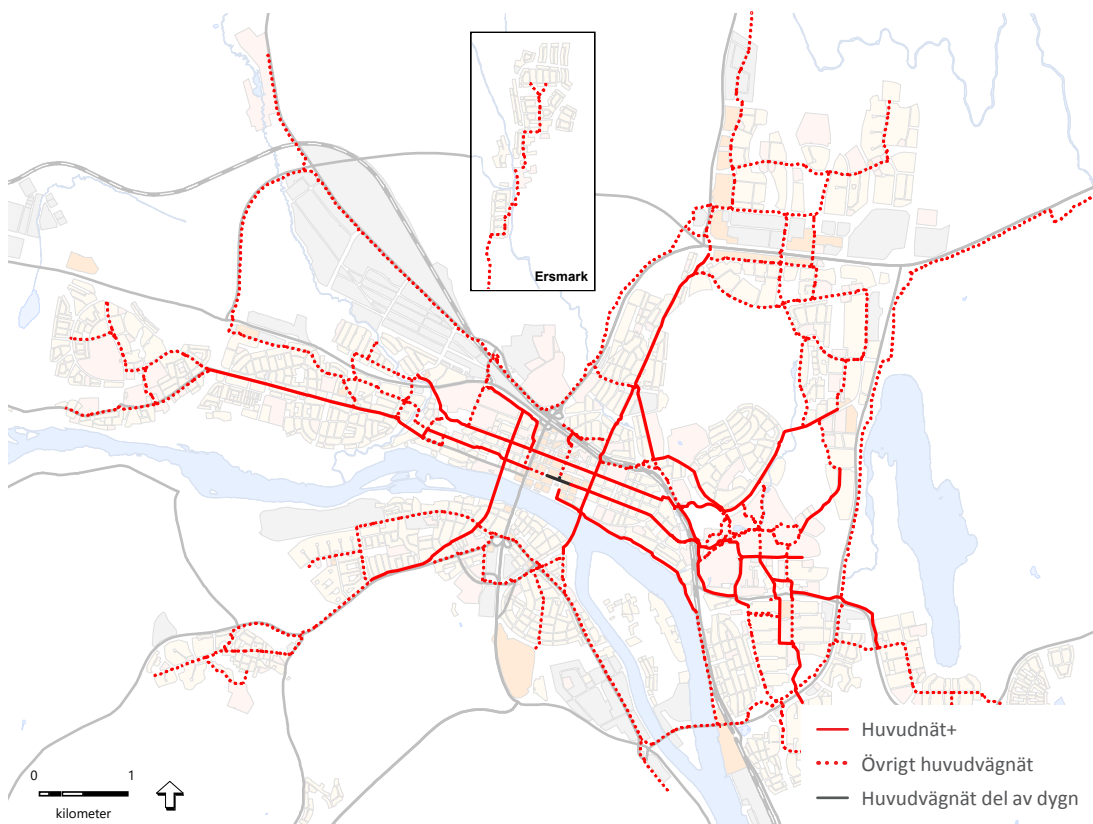
För att locka fler att välja cykeln måste det upplevas som enkelt att cykla i Umeå. En god framkomlighet i cykelnätet är den kanske viktigaste faktorn för att uppfylla detta. Infrastrukturen ska därför utvecklas för att förbättra framkomligheten och även för att säkerställa att framkomligheten är god även i framtiden då antalet cyklister ökar.

Cykelvägnätets uppbyggnad

Umeås cykelvägnät är uppdelat i ett huvudvägnät och ett lokalnät. Huvudvägnätet utgör stommen i cykelnätet och binder samman olika stadsdelar och viktiga målpunkter. Huvudvägnätet har en högre standard både vad gäller utformning, drift och underhåll. Varje stadsdel ska ha minst ett huvudvägnät som leder till stadens stora målpunkter, det vill säga centrum samt universitets- och sjukhusområdet. Huvudvägnätet ska även ha en sträckning som går i närheten av skolor och förskolor. Lokalnätet är ett mer finmaskigt nät som används för att färdas inom en stadsdel samt för att ta sig till och från huvudvägnätet.

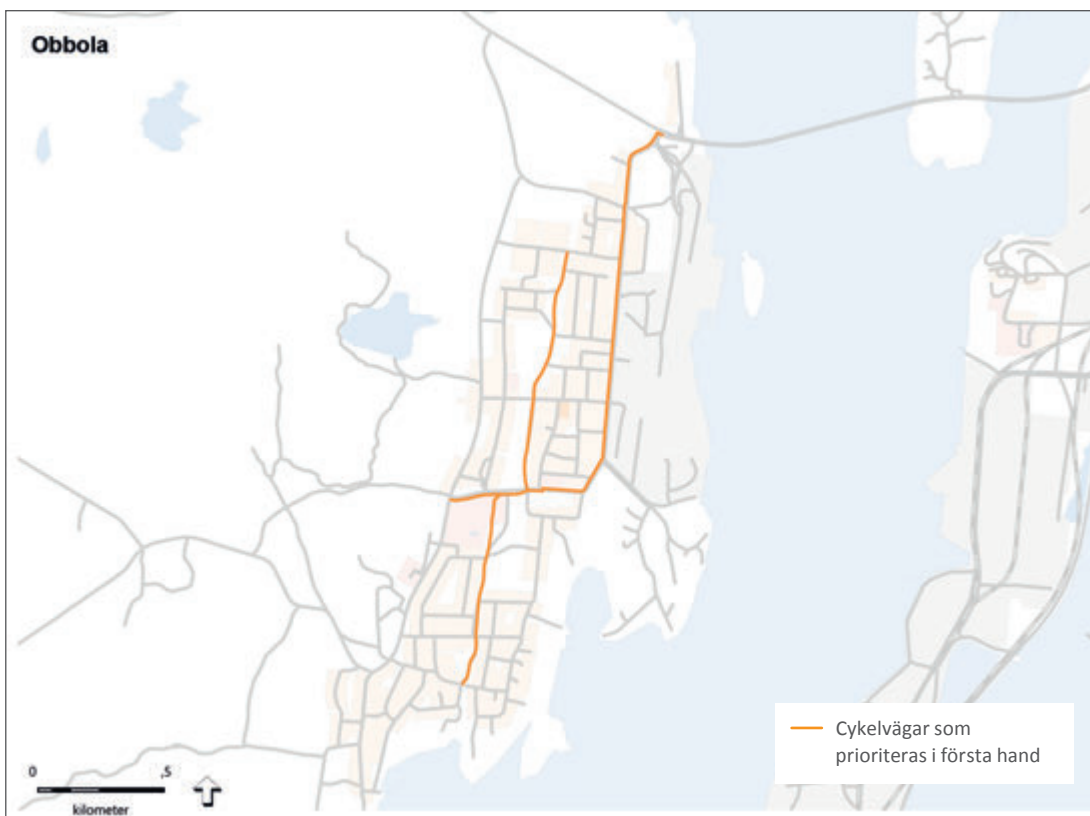
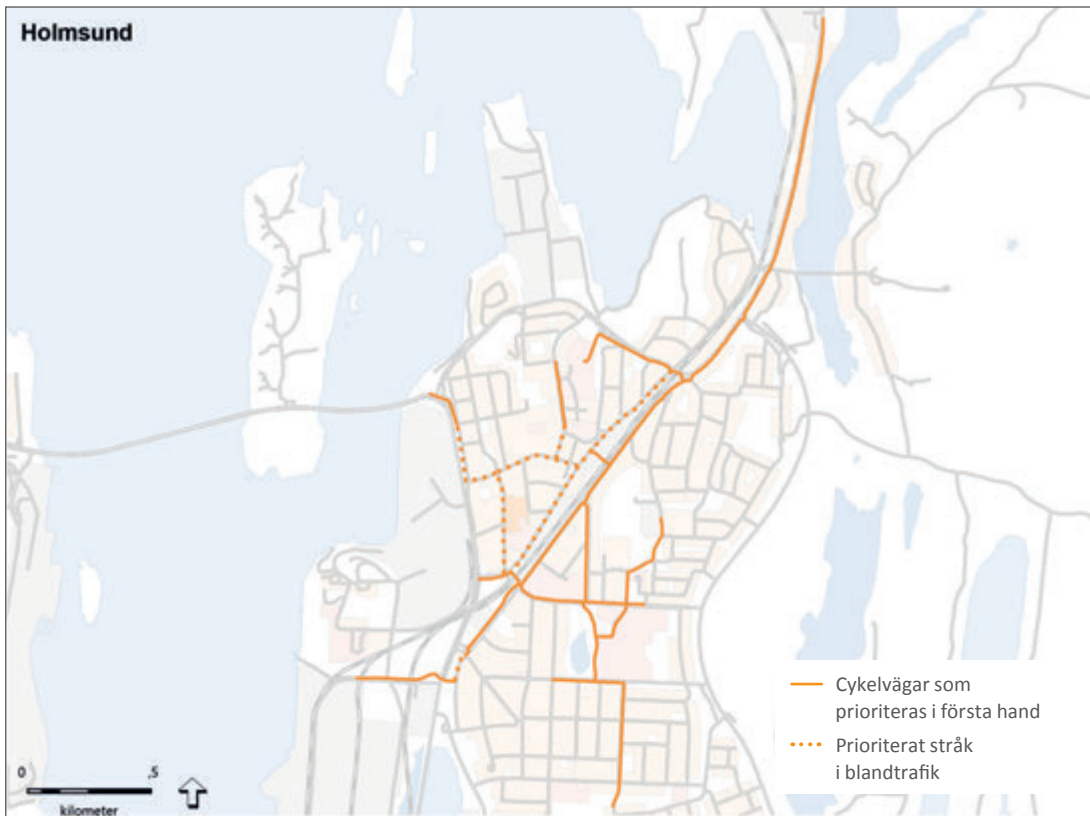
För att ytterligare öka framkomligheten för Umeås cyklister ska vissa länkar i huvudvägnätet höjas upp till en ny, ännu högre nivå; huvudnät+. De delar av huvudvägnätet som höjs upp till huvudnät+ är länkar som leder till och från centrum samt universitets- och sjukhusområdet från olika stadsdelar, samt har ett flöde på fler än 1000 cyklister/vardagsdygn. Detta nät ska ha en högre nivå än övriga huvudvägnätet när det gäller utformning, drift och underhåll. Förändringen ska införas successivt under flera år. Övriga huvudvägnätet ska bibehålla samma drift- och underhållsnivå som idag.

När det i programmet står "huvudvägnät" omfattas både huvudnät+ och övrigt huvudvägnät.



Befintligt huvudvägnät samt vilka av dessa länkar som successivt under ett antal år ska höjas upp till huvudnät+. I takt med att staden växer kommer fler länkar i huvudvägnätet att tillkomma samt fler länkar att höjas upp till huvudnät+. Även cykelvägar som idag är statliga kan komma att ingå i huvudnät+ när kommunen tar över väghållarskapet för dessa.

Tidigare har samtliga cykelvägar i Holmsund, Obbola, Sävar och Hörnefors haft samma nivå på drift och underhåll. Kartbilderna nedan visar vilka cykelvägar som ska prioriteras i första hand i dessa orter. Dessa cykelvägar leder till viktiga målpunkter som till exempel ortens centrum och skolor.



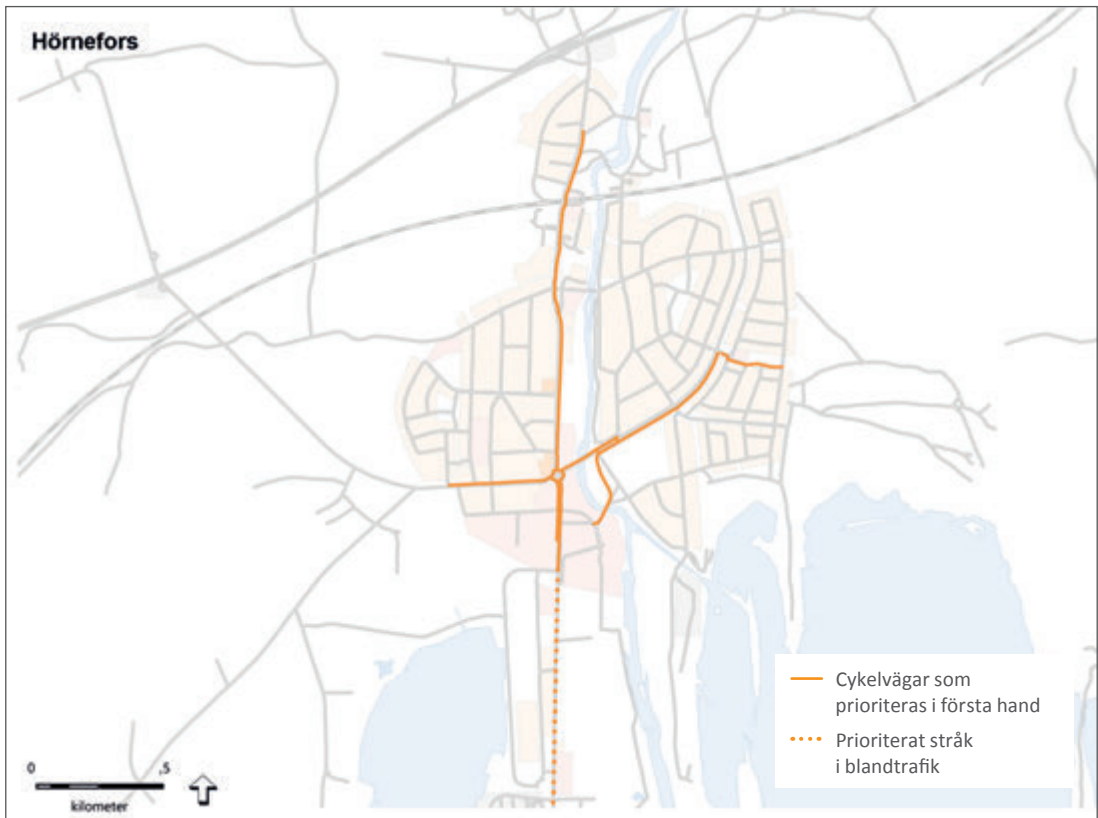
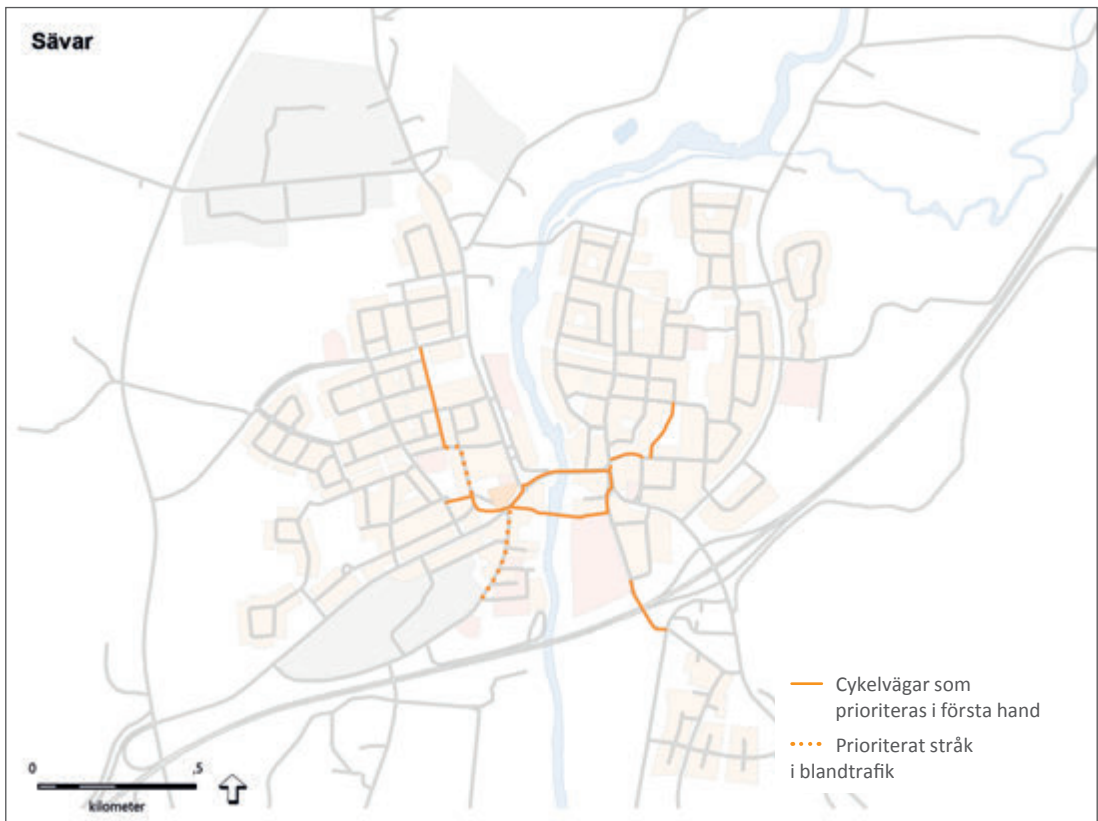




Foto: Fredrik Larsson.

Utformning av huvudvägnätet

Utformning på sträcka

Idag är nästan hela huvudvägnätet (92 procent) separerat från biltrafiken. Däremot färdas cyklisterna på samma banor som fotgängarna på större delen av nätet. Cykeltrafik och gångtrafik är två olika trafikslag som har olika behov och färdas i olika hastighet. På grund av detta skapar de gemensamma banorna i vissa fall framkomlighetsproblem för cyklisterna. Problemet uppstår framförallt på banor med höga flöden. För att öka cyklisternas framkomlighet ska fler cykelvägar i huvudvägnätet få helt egna banor, det vill säga banor som är separerade både från fotgängare och biltrafik. Separeringen ska genomföras med en utformning som gör det tydligt för trafikanterna vilken bana som hör till vilket trafikslag.

För cyklisternas framkomlighet är det även viktigt att det går att mötas och göra omcyklingar. Cyklisterna som färdas tillsammans vill gärna göra det bredvid varandra. På huvudvägnätet ska det därför vara möjligt att cykla i bredd när trafiksituationen tillåter, även vid möten och omcyklingar. Det ska även gå att cykla om en långsammare cyklist trots mötande cykeltrafik. Det behöver även vara möjligt att ta sig fram med lådcyklar och olika typer av cyklar för funktionsnedsatta, t.ex. trehjuliga cyklar.

Där cyklisterna och fotgängarna ska ha skilda banor är det viktigt att respektive bana är tillräckligt bred. När en befintlig gång- och cykelväg ska byggas om för separering är det oftast inte tillräckligt att dela upp befintligt utrymme mellan de olika trafikslagen. Oftast krävs att det totala utrymmet breddas för att rymma en cykelbana med tillräckligt god framkomlighet.

Både separering från fotgängare samt tillräckligt breda cykelbanor är viktigt för att kunna hantera det ökade antalet cyklisterna som tillkommer i takt med att Umeå växer.

Förutsättningarna för att skapa separata banor för cyklisterna ser olika ut på olika platser i staden, särskilt i befintlig miljö finns en begränsning i hur brett gaturum som finns. Ett exempel på hur gaturummet kan omorganiseras för att skapa god framkomlighet för cyklisterna är Nygatan (delen Öst på stan). Där har biltrafiken enkelriktats och den yta som tidigare användes till körbanan i andra riktningen har använts för att få plats med breda, separata cykel- respektive gångbanor. Fler gator i Umeå kan få liknande utformning i framtiden. Det finns dock även många platser där det inte går att göra en sådan lösning, t.ex. långa gator där kollektivtrafiken har behov att ta sig fram.

Eftersom det är svårt att uppnå separering på vissa platser behöver kommunen definiera hur och när separering mellan fotgängare och cyklisterna ska användas, t.ex. bredder och flöden, samt hur detta kan appliceras på olika gaturum.

Utformning i korsningspunkter

På huvudnät+ ska cyklisterna vara prioriterade över biltrafiken i alla korsningar som inte är signalreglerade. Detta kan antingen regleras med cykelpassage med väjningsplikt (till exempel där cykelbanan följer en huvudled) eller med cykelöverfart. På övriga huvudvägnätet ska cyklisterna prioriteras över biltrafiken i merparten av korsningarna.

Där huvudvägnätet korsar kollektivtrafikens stomlinjestråk ska både cyklister och kollektivtrafik ha en god framkomlighet. På sådana platser ska alternativa utformningar som gynnar både cyklisternas och kollektivtrafikens framkomlighet testas. Utformningen ska utvärderas både utifrån cyklisternas och kollektivtrafikens perspektiv.

Utveckling av befintligt nät

Eftersom cykelinfrastrukturen är uppbyggd under många års tid är stora delar av huvudvägnätet inte utformat för att möta den framtid som Umeå står inför idag. Detta behöver successivt förändras, åtgärderna är dock beroende av stadsmiljöns förutsättningar på respektive sträcka. En inventering av nätet krävs för att se vad som behövs men också vad som är möjligt att göra på olika delsträckor i nätet. Där banorna i nuläget är gemensamma ska utvärderingen ske både utifrån cyklisternas och fotgängarnas perspektiv. Insatser ska prioriteras där de gör störst nytta, det vill säga på huvudnät+ där flödet är högt. Särskilt viktigt är det att förbättra framkomligheten på länkar som annars riskerar att bli flaskhalsar när Umeås befolkning växer.

Drift och underhåll

Drift och underhåll är en av de viktigaste faktorerna för att skapa god framkomlighet. Särskilt vintertid kan det vara helt avgörande för att det ska vara möjligt att ta sig fram som cyklist. Även utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv är drift och underhåll mycket viktigt eftersom många cykelolyckor skulle kunna förebyggas med en högre drift- och underhållsstandard. Dessutom tycker Umeåborna, enligt medborgardialogen, att drift och underhåll är den enskilt viktigaste faktorn för att göra Umeå till en bättre cykelstad.

En förutsättning för att uppnå god drift är att staden planeras så att det finns tillräckligt med ytor för att lägga snö på. När staden förtätas blir det svårare att hitta dessa ytor. Det är därför viktigt att ta med detta behov i planeringen samt att vara medveten om de ökade kostnader som bortforsling av snö innebär om dessa ytor prioriteras bort.



Foto: Fredrik Larsson.

Det nya nätet, huvudnät+, ska få en högre drift- och underhållsstandard än vad vi hittills har haft i Umeå. Samtidigt ska det övriga huvudvägnätet behålla samma standard som idag.

Huvudnät+ ska snöröjas vid en mindre nysnö mängd än övriga huvudvägnätet. För övrigt huvudvägnät och lokalnätet ska dagens startkriterier och insatstider ses över. Syftet är att undersöka vilka justeringar som kan göras för att få en kostnadseffektiv förbättring av vinterväghållningen.

För att upprätthålla en god komfort och framkomlighet för cyklisterna är det viktigt att ytan är jämn och har en bra beläggning. Hela huvudvägnätet ska besiktas på våren. För att kunna hålla en hög nivå på vinterväghållningen krävs ett bra barmarksunderhåll. Därför ska huvudnät+ besiktas även på hösten så att skador och annat som skulle hindra vinterdriften kan åtgärdas innan första snön faller.

Vid gatuarbeten ska cyklisterna inte i onödan tvingas till omvägar. I de fall cykelvägen ej kan hållas öppen ska en omledningsväg finnas. På huvudvägnätet ställs krav på omledningsvägens utformning och sträckning för att inte orsaka för stora tidsförluster eller andra olägenheter för cyklisterna.

Innan driftnivån kan höjas på huvudnät+ krävs en inventering av de ingående länkarna för att säkerställa att utformningen är sådan att driften kan skötas på en högre nivå. Problempunkter och -sträckor ska åtgärdas innan den nya driftnivån sätts in. Några exempel på vad som kan behöva åtgärdas är justering av cykelvägens nivå så att vatten kan rinna av ordentligt samt banor skilda från biltrafik.

För att uppnå de ambitioner med huvudnät+ som beskrivs i detta cykeltrafikprogram krävs alltså ombyggnader både för att förbättra utformningen (se avsnitt Utformning av huvudvägnätet) samt för att kunna sköta drift och underhåll. På vissa sträckor kan det vara så att det endast krävs enklare insatser för att kunna starta den nya drift- och underhållsstandard medan det krävs stora insatser för att uppnå utformningsstandard. I så fall kan driftstandard höjas direkt även om utformningsstandard inte kan åtgärdas direkt.

Det finns även länkar i cykelvägnätet som borde ingå i övrigt huvudvägnät men som inte har den standard som krävs för att sköta driften på en sådan nivå. Det behövs därför en utredning av vad som krävs för att kunna höja dessa till övrigt huvudvägnät.

Tabellen på nästa sida visar drift- och underhållsstandard på huvudnät+, övrigt huvudvägnät och lokalnät. För att kunna öka driftnivån på huvudnät+ behövs både en ökad investeringsbudget samt ökad drift och underhållsbudget. Kommunen behöver investera i nya och fler maskiner samt mer personal för att klara insatstiderna.

Sammanställning av utformnings-, drifts- och underhållskriterier

Tabellen på nästa sida sammanfattar de utformnings-, drifts- och underhållskriterier som beskrivs i detta insatsområde. Umeå kommuns *Teknisk handbok* vidareutvecklar utformningskriterierna på en mer detaljerad nivå som används vid planering och projektering. Teknisk handbok uppdateras varje år. Drift- och underhållskriterierna vidareutvecklas i drift- och underhållsplanen.

	Huvudvägnät		Lokalnät
	Huvudnät+	Övrigt huvudvägnät	
Utformning			
Separering från fotgängare	Ska eftersträvas vid höga flöden.	Ska eftersträvas vid höga flöden.	Nej
Korsningspunkter	Företräde framför biltrafiken i alla korsningspunkter.	Företräde framför biltrafiken i de flesta korsningspunkter.	Ej företräde
Hinder (t.ex. grindar, betonggrisar)	Får ej förekomma.	Minimeras	Kan få förekomma vid stora behov, ska utformas cykelvänliga.

Vinterväghållning			
Max nysnömängd (lägre siffra gäller fuktig snö och högre siffra kall snö)	2–3 cm (får överstigas 4 h innan åtgärd ska vara färdig).	3–5 cm (får överstigas 6 h innan åtgärd ska vara färdig)*.	6–8 cm (får överstigas 10 h innan åtgärd ska vara färdig)*.
Halkbekämpning	Utförs i förebyggande syfte	Utförs i förebyggande syfte	Utförs när halka uppstår
Rullgrus	Problem ska ej uppstå.	Grovsopas så fort stora delar är fria från snö och is. Ytterligare sopning när hela nätet är fritt från snö och is.	Sopning påbörjas när hela nätet är fritt från snö och is. Klart senast 31 maj.

Barmarksunderhåll			
Besiktning	Genomförs med cykel våren och höst	Genomförs med cykel minst en gång per år	Vid behov
Lagning av skador	Akuta/trafikfarliga fel: Inom 24 h Övriga mindre brister (konstaterade vid besiktningen) åtgärdas under barmarkssäsongen.	Akuta/trafikfarliga fel: inom 24 h Övriga mindre brister (konstaterade vid besiktningen) åtgärdas under barmarkssäsongen.	Akuta/trafikfarliga fel: inom 24 h Övriga mindre brister (konstaterade vid besiktningen) åtgärdas under barmarkssäsongen.
Vägsått	Årligen	Årligen	Årligen
Kontroll av belysning	Årligen på hösten	Årligen på hösten	Årligen på hösten
Lövsopning	Årligen på hösten	Årligen på hösten	Årligen på hösten. Cykelnät i kommun-delarna vid behov.

Gatuarbeten			
Arbete på cykelvägar	Synnerliga skäl krävs för att stänga cykelväg. Vid avstängning ska en omledningsväg som är gen samt har god framkomlighet och komfort finnas.	Synnerliga skäl krävs för att stänga cykelväg. Vid avstängning ska en omledningsväg som är gen samt har god framkomlighet och komfort finnas.	Ska i möjligaste mån hållas öppet för cykeltrafik under vägarbetstiden. Vid avstängning ska omledning finnas.
Återställning efter gatuarbeten	Regleras i <i>Bestämmelser för grävning i allmän plats</i>	Regleras i <i>Bestämmelser för grävning i allmän plats</i>	Regleras i <i>Bestämmelser för grävning i allmän plats</i>

* Måtten avser nysnömängd och åtgärdstid enligt gällande kvalitetsdeklaration. En översyn kommer att göras under 2018.

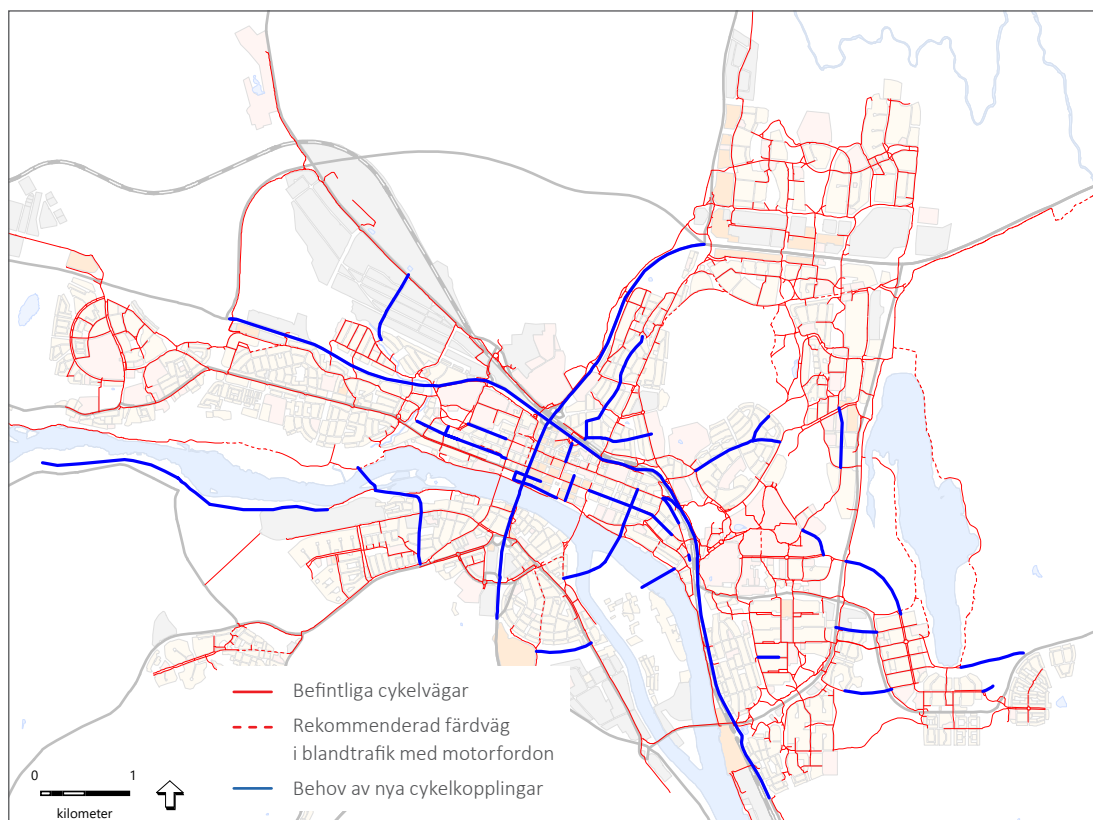
Ett komplett och sammanhängande cykelvägnät

Kommunen ska bygga bort saknade länkar i cykelinfrastrukturen så att cykelvägnätet blir komplett och sammanhängande. Olika lösningar kan användas på olika platser, till exempel kan cykelgata passa på vissa sträckor medan en separat cykelväg behövs på andra platser.

På vissa platser som i framtiden riskerar att få för låg kapacitet i förhållande till antal cyklar kan det vara svårt att öka kapaciteten tillräckligt på grund av att kommunen saknar mark för att bredda befintlig cykelväg. På dessa platser behövs istället alternativa vägar så att cyklisterna sprids på flera länkar.

Kartbilden nedan visar behovet av nya cykelkopplingar i tätorten. Förutom dessa länkar kommer det i framtiden även att finnas behov av nya länkar som det idag inte går att peka ut någon exakt sträckning för. Detta gäller till exempel en ny öst-västlig koppling genom centrum, behov kopplade till den stadsutveckling som kommer att ske när kommunen tar över väg 503 och 507 genom staden från Trafikverket samt behov kopplade till olika framtida detaljplaner.

Även i Sävar och Holmsund kommer det i framtiden att behövas nya cykelkopplingar utifrån de utvecklingsplaner som finns för dessa orter. Hur Sävar kommer att byggas ut beror till stor del på Norrbottenbanans exakta dragning genom orten, denna är dock ännu inte bestämd.



Behov av framtida cykelkopplingar. Utöver dessa finns även behov av ytterligare en öst-västlig koppling genom centrum men exakt läge behöver utredas. Se även insatsområde "Ökad samverkan och samsyn" angående behov längs det statliga vägnätet.

Åtgärder

- Bygga ut cykelvägnätet så det klarar framtidens cykelflöden samt att saknade länkar byggs.
- Utredda en ny öst-västlig koppling genom centrumfyrkanten.
- Arbeta fram principer för hur och när separering mellan fotgängare och cyklister ska användas, t.ex. bredder och flöden, samt hur detta kan appliceras på olika gaturum.
- Öka andelen banor i huvudvägnätet där cyklister är separerade från både fotgängare och bilister.
- Bygga fler cykelöverfarter och cykelpassager med väjningsplikt (i enlighet med *Policy för cykelöverfarter och cykelpassager i Umeå*, antagen av Tekniska nämnden).
- Ta fram principer för utformning av platser där behovet av cykelöverfart står i konflikt med kollektivtrafikens stomlinjestråk.
- Testa metoder för detektering och framkomlighet för cyklister i trafiksignaler.
- Inventera utformningsstandarden (till exempel bredd och separering) på huvudvägnätet med avseende på framkomlighet och tillgänglighet för olika trafikantgruppers behov, samt upprätta en åtgärdsplan.
- Inventera framtida huvudnät+ med avseende på möjligheterna att införa den nya driftnivån samt upprätta en åtgärdsplan.
- Utredda cykelvägar som bör ingå i övrigt huvudvägnät men som idag inte kan det på grund av svårigheter att sköta driften på den nivån.
- Se över max nysnömängd och insatstider för snöröjning på övrigt huvudvägnät och lokalnät.
- Se över rutiner och checklistor avseende gatuarbeten och liknande som påverkar framkomligheten i cykelvägnätet.
- Uppdatera *Policy avseende fysiska hinder på gång- och cykelvägar*, antagen av Tekniska nämnden
- Kartlägga restidskvot för cykel jämfört med andra färdmedel för olika delar i tätorten.
- Kartlägga genhetskvoten över cykelnätet.
- Göra en översyn av enkelriktade gator med avseende på cyklisternas framkomlighet i båda färdriktningar samt upprätta en handlingsplan.



En cykelstad för alla

Hur vi utformar våra gatumiljöer samt hur drift och underhåll sköts påverkar oss olika beroende på kön, ålder och eventuella funktionsnedsättningar. Umeå kommuns jämställdhetspolitiska mål är att skapa förutsättningar för att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.

Cyklar för funktionsnedsatta kan kräva större utrymme än en tvåhjulig cykel, hur cykelvägnätet utformas beskrivs i insatsområdet *God framkomlighet för cyklisterna*.

Trygghet och jämställdhet

Prioritering mellan olika trafikslag är en viktig fråga för ökad jämställdhet. Resvaneundersökningen visar att kvinnor och män gör lika många resor och lägger ungefär lika mycket tid på resor men män reser längre och använder bilen i högre utsträckning. Kvinnor väljer de hållbara färdsmätten i högre grad än män. Genom att satsa på kollektivtrafik och goda möjligheter att förflytta sig till fots och med cykel skapas förutsättningar för en mer jämställd stad.

Det är skillnader i resornas ärenden mellan kvinnor och män. Män genomför arbetsresor och tjänsteärenden i större utsträckning medan kvinnor hämtar och lämnar på förskola/skola samt genomför fler fritidsresor. Åtgärder för cykel som tar hänsyn till olika typer av målpunkter är därför viktiga för att förenkla möjligheten att utföra vardagsärenden med cykel.

Kvinnor upplever i högre utsträckning än män att det är otryggt att vistas utomhus under vissa delar av dygnet. Det finns många anledningar till varför man känner sig otrygg i offentlig miljö, där spelar stadsplaneringen en viktig roll. Cykelbanor som placerats långt ifrån de trafikerade vägarna och/eller befolkade områden anses inte trygga eftersom man inte känner sig sedd ifall något skulle hända. Andra platser som upplevs som otrygga är till exempel platser där få människor vistas kvällstid, skogspartier, platser med dålig belysning, tunnlar och broar.

Den otrygghet som många upplever behöver kommunen ta hänsyn till i planeringen och aktivt arbeta med för att göra färdvägen säkrare och mer attraktiv för de oskyddade trafikanterna. Kommunen ska arbeta för att skapa en trygg väg hem till alla bostadsområden. Tanken är att samla fotgängare, cyklister och bilister i samma stråk för att skapa trygghet under dygnets mörka timmar. Samtidigt är det viktigt att även kunna erbjuda gröna parkstråk eftersom de har andra kvaliteter som är värdefulla vid andra tidpunkter på dygnet.

Tunnlar behöver utformas på ett sådant sätt att de upplevs trygga. Särskilt på platser där det inte finns någon alternativ trygg väg är utformningen viktig. Tunnlarna ska vara breda och vid behov ha ljusinsläpp. Omgivningen i direkt anslutning till tunnlar behöver utformas och belysas så att inga "dolda hörn" finns. I många befintliga tunnlar finns det brister gällande tryggheten varför åtgärder behövs även i dessa tunnlar.

Barn och unga

Umeå ska arbeta för ett väl utbyggt nätverk av cykelvägar som tillgodoser barns behov av att röra sig i hela staden. Att själv kunna gå eller cykla till skola och fritidsaktiviteter ger barn och unga en ökad rörelsefrihet och självkänsla samt lägger grunden för hållbara resvanor. Sedan mitten av 90-talet har andelen barn som cyklar i Sverige minskat och denna trend gäller även för Umeå.

Vid skolor upplevs ofta problem med föräldrar som i all välmening skjutsar sina barn till skolan. Detta leder till försämrade trafiksäkerhet i området samt en minskad trygghet hos både barn och föräldrar.



Foto: Fredrik Larsson.

De två vanligaste anledningarna till varför man väljer att skjutsa sina barn är att det är mest praktiskt för familjen samt att föräldrarna anser att skolvägen är farlig. Kommunen arbetar särskilt med att förbättra trafiksäkerheten och höja tryggheten till och från skolor genom att inventera skolvägar, samt vid behov genomföra ombyggnationer. Vidare ska kommunen fortsätta arbeta med att förbättra trafik kunskapen hos barn och unga så de ska känna sig säkrare i trafiken.

Motivera till ökat cyklande och ansvarstagande i trafiken

För att kunna påverka människors beteenden krävs att det finns en väl fungerande infrastruktur. Att länka ihop de åtgärder som görs i trafikmiljön med mobility management gör att effekten blir större än om man inte arbetar med beteendeåtgärder. Att samordna mobility management med den fysiska planeringen ger goda möjligheter att påverka både val av färdmedel och själva behovet av transporter innan resan har börjat.

Umeå kommun ska arbeta för att sprida information, uppmuntra och uppmana till ökad cykling, både inom den egna organisationen och riktat till externa aktörer och medborgare. Kommunen ska verka för en beteendeförändring inom följande områden; trafiksäkerhet och samspel i trafiken, att få fler att cykla/ändra färdmedel samt vid större förändringar i infrastrukturen/ombyggnationer.



Att öka kunskapen hos bilister om varför det inte är tillåtet att parkera på cykelbanor är ett exempel på informationsspridning för att skapa bättre hänsyn i trafiken. Foto: Umeå kommun.

Åtgärder

- Inventera de cykelvägar som går mellan olika bostadsområden med avseende på trygghet samt upprätta en åtgärdsplan.
- Arbeta för att hitta extern finansiering till ett demonstrationsstråk med fokus på trygghet.
- Inventera tunnlar, inklusive deras direkta omgivning, gällande belysning och trygghet samt upprätta en åtgärdsplan.
- Ta fram standard för utformning av nya gång- och cykeltunnlar som ska byggas eller befintliga som ska byggas om.
- Utöka belysning så att hela cykelvägnätet är belyst.
- Inventera skolvägar och vid behov genomföra ombyggnationer för att öka tryggheten och säkerheten.
- Kartlägga om viktiga målpunkter för barn och unga nås med cykel.
- Arbeta med beteendeförändring för att uppnå ökad trafiksäkerhet och ökat samspel i trafiken, till exempel aktiviteter med inriktning mot synbarhet och att visa hänsyn.
- Arbeta med beteendeförändring för att få fler att cykla/ändra färdmedel, till exempel aktiviteter för att få fler att cykla vintertid och testa nya typer av cyklar.
- Arbeta med beteendeförändringar i samband med förändringar i cykelinfrastrukturen/ombyggnationer.
- Med hjälp av resvaneundersökningen och restidskvoter kartlägga vilka målgrupper och vilka stadsdelsområden som man bör fokusera på i arbetet med mobility management.
- Kartlägga befintliga och möjliga framtida rekreationscykelvägar samt upprätta en åtgärdsplan.



God service till cyklisterna

Parkering

I takt med att Umeå växer och andelen cyklister ökar så ökar även behovet av nya cykelparkeringsplatser och av att tydliggöra var parkering är lämplig.

Cykelparkeringsars placering och utformning är avgörande för hur mycket de kommer att användas och hur miljön runt omkring parkeringarna fungerar.

Idag finns ett underskott på cykelparkeringar längs vissa stråk i de centrala stadsdelarna. Trängseln är störst längs gågatan (Kungsgatan), Rådhusplanaden samt kring Rådhusorget och Renmarkstorget, här står ofta fler cyklar parkerade än vad det egentligen finns plats för i cykelställ/parkeringsytor.

Förutom cykelparkeringar är det mycket annat som gör anspråk på utrymmet i centrum, t.ex. sittbänkar, träd och uteserveringar. På många platser i centrum är det därför svårt att få plats med fler cykelparkeringar än vad som redan finns. En lösning kan vara att använda en eller flera gatumarksparkeringar för bil till cykelparkering. På en bilparkeringsplats ryms parkering för tio cyklar. Även i framtida parkeringshus kan cykelparkering skapas.

I takt med att lådcyklar blir allt vanligare behövs fler parkeringsplatser utformade för dessa.

Parkeringsamverkan med fastighetsägare

Fastighetsägarna är skyldiga (enligt Plan- och bygglagen) att ordna parkering på fastighetsmark som täcker fastighetens behov. Kommunen ordnar dock besöksparkering i centrum eftersom många besöker flera olika fastigheter. Boende- och arbetsplatsparkering ska däremot ske på fastighetsmark. Cykelparkeringsräkningar har dock visat att hela 70 procent av de parkerade cyklarna längs gågatan, Rådhusplanaden samt kring torgen tillhör boende och arbetstagare.

Kommunen och fastighetsägarna i centrum har en dialog för att skapa så bra cykelparkeringar som möjligt på de olika ytorna som respektive part ansvarar för. I centrumfyrkanten kan det vara svårt att inrymma cykelparkering eftersom kvarteren är tätt bebyggda och att det råder brist på lämpliga ytor för cykeluppställning för besökare och i extrema fall även för anställda. I dessa fall kan en lösning vara att kommunen och fastighetsägarna ingår ett samarbetsavtal, friköp av cykelparkeringar. Friköp kan vara en lösning endast om lämpliga ytor på allmän platsmark finns tillgängliga i närheten. Friköp ska ses som en sista utväg då inga andra lösningar finns.

Parkering i anslutning till kollektivtrafik

Cykeln kan utgöra ett komplement till kollektivtrafiken. Genom att kunna cykla till hållplatsen istället för att gå minskar den totala restiden. En attraktiv och säker parkering är då en viktig faktor eftersom man står parkerad under en längre tid. Där många boende har längre än 300 meter till närmaste hållplats i kollektivtrafikens stomlinjestråk ska minst en av de närliggande hållplatserna ha cykelparkering. Parkeringsarna ska ha tak och det ska finnas möjlighet att låsa fast cykelns ram. Prioriteringsordningen är att hållplatser som ligger utanför trekilometersradien från centrum åtgärdas i första hand. I bilaga 2 redovisas hur långt 300 m sträcker sig från busshållplatserna i Umeå tätort, Holmsund/Obbola, Sävar och Hörnefors.



Foto: Ann Vidmark.

Utrustning som ger mervärde

Idag finns allmänna cykelpumpar i centrum, på universitetsområdet och på Teg. Det finns önskemål om cykelpumpar i fler stadsdelar.

Under våren 2018 kommer kommunen att inviga sin första cykeltvätt. Nyttan av denna ska utvärderas, om den bedöms fylla ett behov kan fler cykeltvättar komma att byggas. Vid cykeltvätten kommer det också att finnas en enklare servicestation där man kan meka med cykeln.

Vid trafiksignaler där många cyklister färdas ska det finnas stöd att hålla sig i och sätta ner foten på i väntan på grönt ljus, dock med undantag av gågatan. Idag finns det på en plats men kommunen ser en utökning av detta för att underlätta för cyklisterna.

Vägvisning

För att underlätta för trafikanterna att orientera sig i staden finns cykelvägvisning på huvudvägnätet för cykel. Dock behöver det kompletteras på vissa platser så att orienterbarheten ökar. Vidare ska det vid alla tunnlar och broar i cykelvägnätet där en ny stadsdel börjar finnas stadsdelsnamnsskyltning som talar om till vilken stadsdel man kommer.

Cykelkarta

Cykelkartan informerar, precis som cykelvägvisningen, om befintliga möjligheter att cykla. Cykelkartan vägleder och gör staden mer orienterbar och är dessutom ett sätt att marknadsföra cykling, den uppdateras vartannat år. En mobilapplikation skulle ytterligare förenkla transporten från punkt A till punkt B.

Åtgärder

- Bygga fler cykelparkeringar i anslutning till cyklisters målpunkter i de centrala stadsdelarna.
- Genomföra en översyn av möjligheten att parkera lådcyklar, cykelvagnar och cyklar för funktionsnedsatta på allmän platsmark.
- Utredda möjligheter till cykelparkering i nya (framtida) parkeringsanläggningar.
- Arbeta fram principer för utformning av offentliga cykelparkeringar.
- Samverka med fastighetsägarna i centrum för att gemensamt arbeta med cykelparkeringsproblematiken.
- Bygga väderskyddade cykelparkeringar vid busshållplatser enligt de principer som beskrivs i programmet.
- Inventera möjligheterna att lämna cykelvagn/cykel vid kommunala förskolor/skolor samt upprätta en handlingsplan.
- Fler offentliga cykelpumpar.
- Sätta upp stöd för cyklister vid fler trafiksignaler.
- Förbättra vägvisningen för cyklister.
- Ta fram en mobilapplikation (app) som hjälper cyklister att hitta rätt.
- Fastställa principer för friköp av cykelparkering.

Åtgärder

I tabellen nedan finns en sammanställning av programmets samtliga åtgärder. Den visar även vem som är ansvarig för respektive åtgärd. I det årliga budgetarbetet görs avvägningar mellan de olika åtgärderna.

Åtgärder	Ansvarig/-a*
Ökad samverkan och samsyn	
Skapa en samverkansgrupp mellan de avdelningar och bolag inom kommunen som har påverkan på cykelinfrastrukturen.	GoP, DP, ÖPI, Mex, BL, Fastighet, Fritid, Upab
Genomföra cykelseminarium minst vart fjärde år för berörda tjänstepersoner och politiker i samband med ny mandatperiod.	GoP
Kartlägga var kommunen ser behov av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet, samt arbeta för att Region Västerbotten och Trafikverket ska finansiera och bygga cykelvägar längs det statliga vägnätet.	ÖPI
Samverka med fastighetsägare i frågor där den kommunala och privata cykelinfrastrukturen har beröringspunkter.	GoP
Verka för att Norrtåg upphandlar tåg med plats för cykel och att man ska få ta med sig cykeln på tåget.	ÖPI
God framkomlighet för cyklisterna	
Bygga ut cykelvägnätet så det klarar framtidens cykelflöden samt att saknade länkar byggs.	GoP
Utreda en ny öst-västlig koppling genom centrumfyrkanten.	GoP
Arbeta fram principer för hur och när separering mellan fotgängare och cyklisterna ska användas, t.ex. bredder och flöden, samt hur detta kan appliceras på olika gaturum.	GoP
Öka andelen banor i huvudvägnätet där cyklisterna är separerade från både fotgängare och bilister.	GoP
Bygga fler cykelöverfarter och cykelpassager med väjningsplikt (i enlighet med policy antagen av Tekniska nämnden).	GoP
Ta fram principer för utformning av platser där behovet av cykelöverfart står i konflikt med kollektivtrafikens stomlinjestråk.	GoP, UKF kollektivtrafiken
Testa metoder för detektering och framkomlighet för cyklisterna i trafiksignaler.	GoP
Inventera utformningsstandarden (till exempel bredd och separering) på huvudvägnätet med avseende på framkomlighet och tillgänglighet för olika trafikantgruppers behov, samt upprätta åtgärdsplan.	GoP
Inventera framtida huvudnät+ med avseende på möjligheterna att införa den nya driftnivån samt upprätta åtgärdsplan.	GoP
Utreda cykelvägar som bör ingå i övrigt huvudvägnät men som idag inte kan det på grund av svårigheter att sköta driften på den nivån.	GoP
Se över max nysnömängd och insatstider för snöröjning på övrigt huvudvägnät och lokalnät.	GoP
Se över av rutiner och checklistor avseende gatuarbeten och liknande som påverkar framkomligheten i cykelvägnätet.	GoP
Uppdatera <i>Policy avseende fysiska hinder på gång- och cykelvägar</i> , antagen av Tekniska nämnden.	GoP
Kartlägga restidskvot för cykel jämfört med andra färdmedel för olika delar i tätorten.	ÖPI, GoP
Kartlägga genhetsknoten över cykelnätet.	GoP
Göra en översyn av enkelriktade gator med avseende på cyklisternas framkomlighet i båda färdriktningar samt upprätta en handlingsplan.	GoP

Åtgärder	Ansvarig/-a*
En cykelstad för alla	
Inventera de cykelvägar som går mellan olika bostadsområden med avseende på trygghet samt upprätta en åtgärdsplan.	GoP
Arbeta för att hitta extern finansiering till ett demonstrationsstråk med fokus på trygghet.	GoP, ÖPI
Inventera tunnlar, inklusive deras direkta omgivning, gällande belysning och trygghet samt upprätta en åtgärdsplan.	GoP
Ta fram standard för utformning av nya gång- och cykeltunnlar som ska byggas eller befintliga som ska byggas om.	GoP
Utöka belysningen så att hela cykelvägnätet är belyst.	GoP
Inventera skolvägar och vid behov genomföra ombyggnationer för att öka tryggheten och säkerheten.	GoP
Kartlägga om viktiga målpunkter för barn och unga nås med cykel.	GoP, Fritid
Arbeta med beteendeförändring för att uppnå ökad trafiksäkerhet och ökat samspel i trafiken, till exempel aktiviteter med inriktning mot synbarhet och att visa hänsyn.	GoP
Arbeta med beteendeförändring för att få fler att cykla/ändra färdmedel, till exempel aktiviteter för att få fler att cykla vintertid och testa nya typer av cyklar.	GoP
Arbeta med beteendeförändring i samband med förändringar i infrastrukturen/ombyggnationer.	GoP
Med hjälp av resvaneundersökningen och restidskvoter kartlägga vilka målgrupper och vilka stadsdelsområden som man bör fokusera på i arbetet med mobility management	GoP, ÖPI
Kartlägga befintliga och möjliga framtida rekreationscykelvägar samt upprätta en åtgärdsplan.	Fritid, GoP
God service till cyklisterna	
Bygga fler cykelparkeringar i anslutning till cyklisters målpunkter i de centrala stadsdelarna.	Gop, fastighetsägarna
Genomföra en översyn av möjligheten att parkera lådcyklar, cykelvagnar och cyklar för funktionsnedsatta på allmän plastmark.	GoP
Utreda möjligheter till cykelparkering i nya (framtida) parkeringsanläggningar.	Upab
Arbeta fram principer för utformning av offentliga cykelparkeringar.	GoP
Samverka med fastighetsägarna i centrum för att gemensamt arbeta med cykelparkeringsproblematiken.	GoP, fastighetsägarna
Bygga väderskyddade cykelparkeringar vid busshållplatser enligt de principer som beskrivs i programmet.	GoP, UKF kollektivtrafiken
Inventera möjligheterna att lämna cykelvagn/cykel vid kommunala förskolor/skolor samt upprätta en handlingsplan.	Fastighet
Fler offentliga cykelpumpar	GoP
Sätta upp stöd för cyklisterna vid fler trafiksignaler.	GoP
Förbättra vägvisningen för cyklisterna.	GoP
Ta fram en mobilapplikation (app) som hjälper cyklisterna att hitta rätt.	GoP
Fastställa förutsättningar för friköp av cykelparkering.	ÖPI, DP, BL, GoP, Upab

* Huvudansvarig i fetstil

GoP = Gator och parker, DP = Detaljplanering, BL = Bygglov, Öpl = Övergripande planering, Mex = Mark och exploatering, Upab = Umeå parkerings AB, UKF = Umeå kommunföretag

Gator och parker svarar för den samlade uppföljningen av åtgärderna

Uppföljning

I programmet finns ett stort antal åtgärder som kommunen ska genomföra. För att på ett enkelt sätt kunna följa hur arbetet går har följande indikatorer identifierats:

- Andel resor i tätorten som sker med cykel.
- Antal allvarligt skadade eller dödade cyklister samt cyklister som fått bestående men i trafiken.
- Andel av cykelvägarna i huvudvägnätet som är separerade både från biltrafik och fotgängartrafik.
- Andel passager i huvudvägnätet där cyklisterna har företräde framför biltrafiken.
- Andel av huvudvägnätet där driften sköts enligt kriterierna för huvudnät+.
- Andel gång- och cykelvägar som har belysning.
- Andel av busshållplatserna i stomlinjestråken utanför 3 km radie från centrum samt dit många boende har långt (>300 m) som har cykelparkering med väderskydd och ramställ.
- Andel av parkeringarna inom centrumfyrkanten som är placerade inom 25 m från huvudvägnätet.
- Medborgarnas nöjdhet med cykelvägnätet enligt Statistiska centralbyråns årliga medborgarundersökning.

Den första indikatorn, andel resor i tätorten som sker med cykel, följs upp i nästa resvaneundersökning. Resvaneundersökningar har hittills gjorts var åttonde år, vilket innebär att nästa görs år 2022. Övriga indikatorer ska följas upp årligen och redovisas i ett Cykelbokslut.

Källor och bakgrundsmaterial

Källor

Medborgardialog inför Cykeltrafikprogram och Fotgängarprogram (Umeå kommun, 2017)

Resvanor i Umeå, så reste kommuninvånarna hösten 2014 (Umeå kommun, 2015)

Politiska dokument som rör cykel

Umeå kommuns översiktsplan ÖPL98 (Umeå kommun, 1998)

Översiktsplan för Umeå kommun – Fördjupning för de centrala stadsdelarna (Umeå kommun, 2011)

Översiktsplan Umeå kommun, utställningshandling (Umeå kommun, 2017)

Översiktsplan Umeå kommun – fördjupning för Umeå, utställningshandling (Umeå kommun, 2017)

Innanför ringleden – Stadsutvecklingsprogram, samrådshandling (Umeå kommun, 2017)

Parkeringsprogram (Umeå kommun, 2013)

Trafiksäkerhetsprogram – Vägen mot ett trafiksäkrare Umeå (Umeå kommun, 2014)

Åtgärdsprogram mot buller (Umeå kommun, 2013)

Renare luft i Umeå – Åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsmål för kvävedioxid (Umeå kommun, 2015)

Aalborgåtaganden för en hållbar stadsutveckling (Umeå kommun, 2007)

Lokala miljömål (Umeå kommun, 2008)

Fossiloberoende fordonsflotta år 2030 (Umeå kommun, 2016)

Åtgärdsplan för minskade utsläpp av växthusgaser (Umeå kommun, 2009)

Drift- och underhållsplan (Tekniska nämnden, arbete pågår)

Parkeringsnorm (Byggnadsnämnden, uppdatering pågår)

Policy för cykelöverfarter och cykelpassager (Tekniska nämnden, 2016)

30-policy (Tekniska nämnden, 2010)

Policy avseende fysiska hinder på gång- och cykelvägar respektive gator med förbud mot fordonstrafik (Tekniska nämnden, 2005)

Policy ombyggnad av villagator (Tekniska nämnden, 2003)

Bestämmelser för grävning i allmän plats (Tekniska nämnden, 2015)

Folkhälsomål för Umeå kommun (Umeå Kommunfullmäktige, 2014)

Bilaga 1: Behov av framtida cykelkopplingar

I tabellen nedan finns en närmare beskrivning av de framtida cykelkopplingar som redovisas på kartbilden på sida 24.

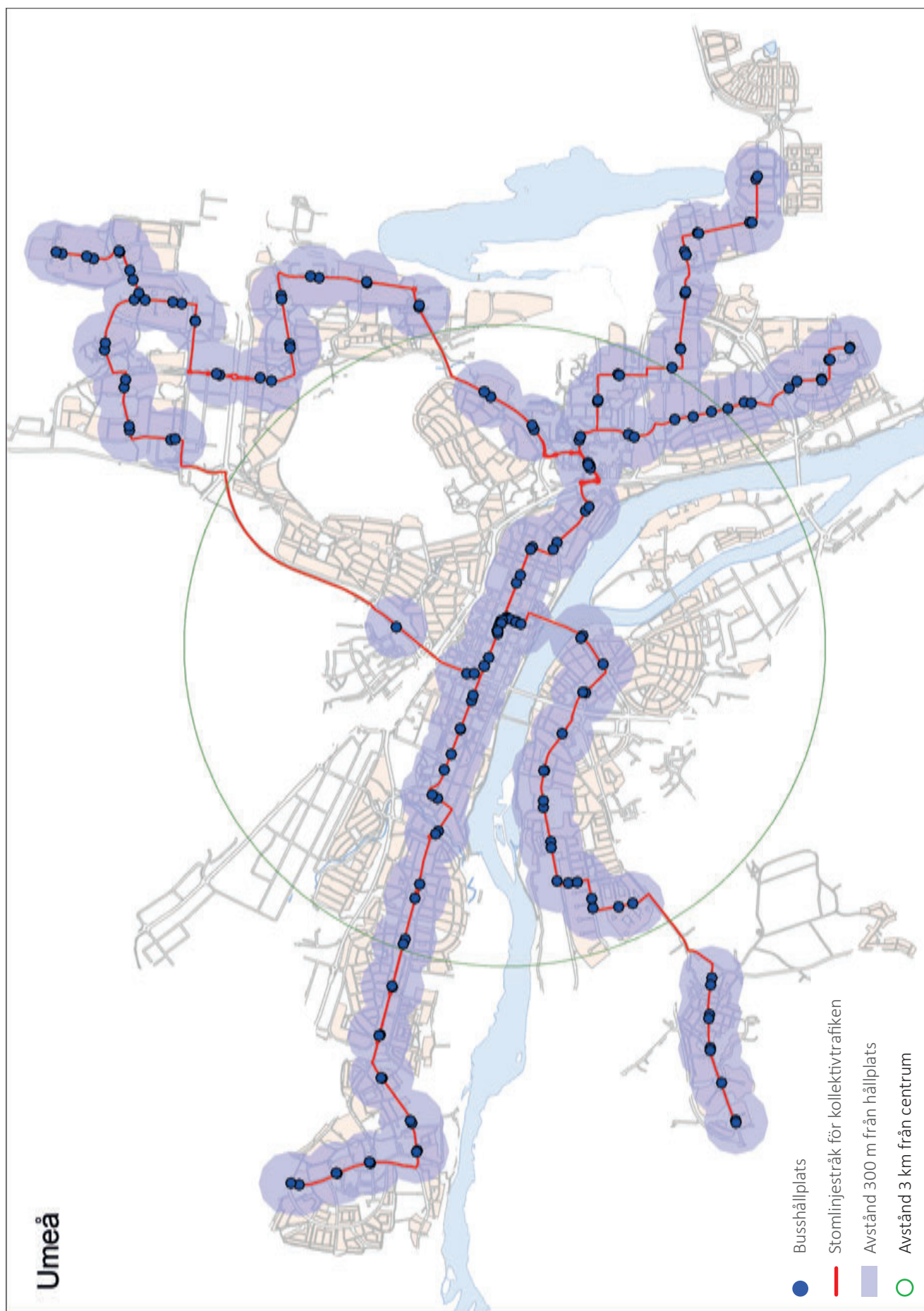
Kostnaderna avser en lösning med cykelväg på respektive koppling. Om en annan lösning väljs (t.ex. cykelgata eller ombyggnad av hela gatan) förändras kostnaderna. Kostnaderna är även uppskattade i ett tidigt skede och kan därför komma att ändras.

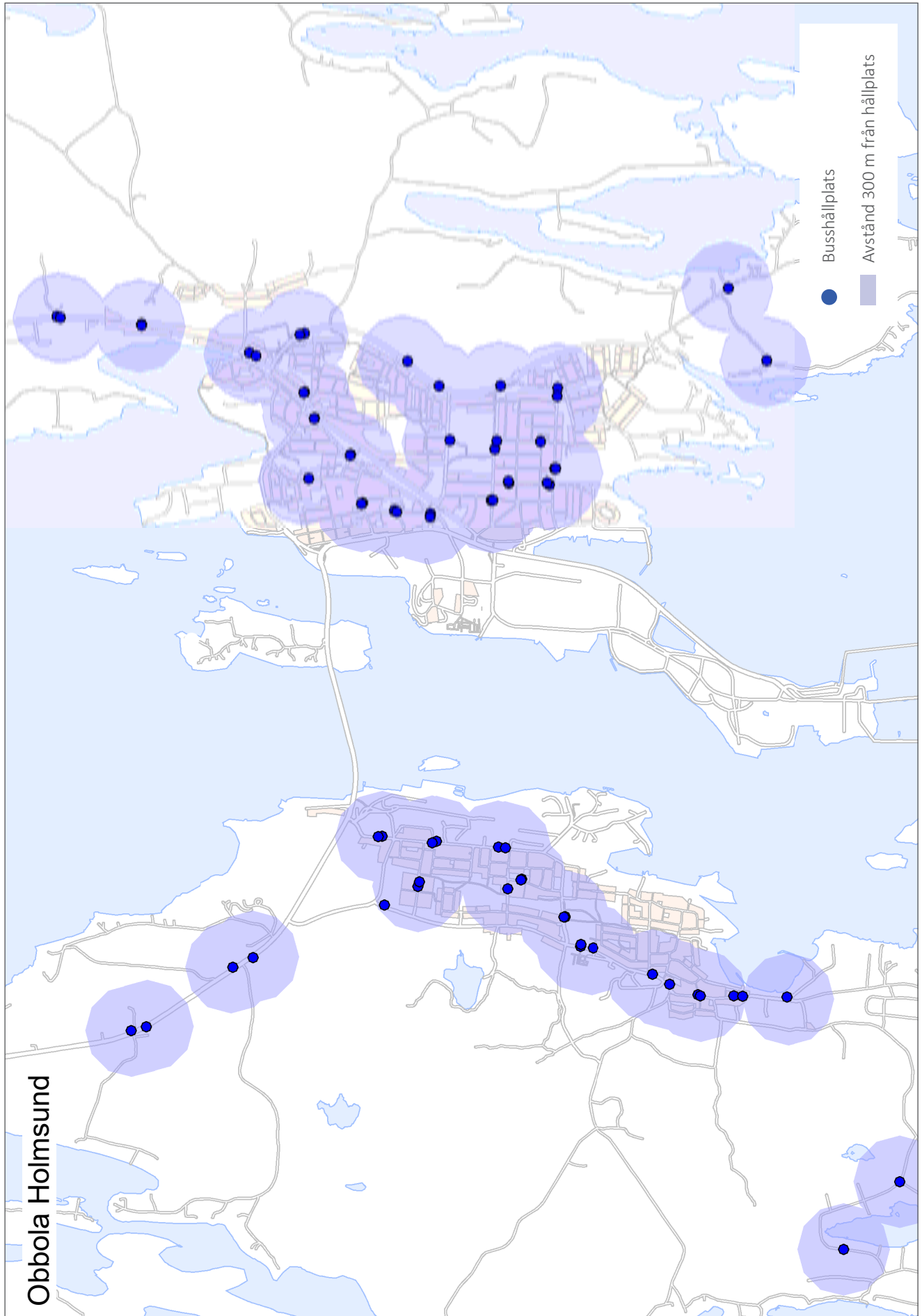
För cykelkopplingar som ingår i stadsutvecklingsprojekt och exploateringsprojekt redovisas inte kostnaden eftersom de byggs som en del av en större helhet när nya stadsdelar/kvarter växer fram.

Gata	Sträcka	Kommentar	Längd (m)	Kostnad (Mkr)
Dragongatan	Brogatan - Signalvägen	Fortsättning på påbörjat öst-västligt stråk genom centrala stadsdelarna.	530	3,2
Östra Prinsgatan och Kungsgatan	Ängesvägen - Brogatan	Viktigt öst-västligt stråk genom centrala stadsdelarna.	650	3,9
Kungsgatan	Svingen - Östra Kyrkogatan	Viktigt öst-västligt stråk genom centrala stadsdelarna.	1 100	6,6
Ny gc-bro	Universitets- och sjukhusområdet - Nygatan	Avlastar Svingen. Exakt sträckning samt kostnad behöver utredas.		
Storgatan	Västra Strandgatan - Renmarkstorget	Kopplar samman befintligt stråk från västra stadsdelarna in till centrum.	310	1,9
Västra Strandgatan	Storgatan - Östra Rådhusgatan	Kopplar samman befintligt stråk från västra stadsdelarna till Västra Strandgatan.	610	3,7
Rådhusplanaden	Järnvägsallén - Nygatan	Nord-sydligt stråk i centrum. Ingår i större ombyggnadsprojekt, kostnad redovisas därför inte för cykelvägen.		
Vasagatan	Skolgatan - Östra Strandgatan	Nord-sydligt stråk i centrum som binder samman Vasaplan, Kungsgatan och Västra strandgatan.	300	1,8
Häradshövdingegatan	Nygatan - Östra Strandgatan	Kopplar samman framtida gång- och cykelbro till Ön med stråk längs Nygatan.	420	2,5
Östermalmsgatan	Järnvägsgatan - Skolgatan	Gång- och cykelväg finns men går idag inne på fastighetsmark.	380	2,3
Hedlundavägen	Östra Prinsgatan - Skolgatan	Knyter samman de olika öst-västra stråken Väst på stan.	100	0,6
Petrus Laestadius väg	Sportgränd - Gösta Skoglunds väg	Skapar gen koppling genom Universitetsområdet. Kommunen är inte väghållare idag.	360	2,2
Assistentvägen	Studentvägen - gc-koppling till Lärarstråket	Saknad länk inom Ålidhem.	240	1,4
Mineralvägen	Kolbäcksvägen - Tomtebovägen	Knyter samman Tomtebo med Ålidhem.	400	2,4
Malmvägens förlängning	Malmvägen - Tomtebovägen	Skapar genare stråk mellan Tomtebo och Carlshem.	480	2,9
Olofsdal	Mariehemsvägen - Istidsgatan	Skapar tillgång till cykelvägnätet inom stadsdelen Olofsdal.	670	4,0
Nydalavägen	Axtorpsvägen - Strombergs väg	Skapar tillgång till cykelvägnätet inom stadsdelen Berghem.	1 010	6,1
Magnusdalsvägen	Nydalavägen - Blåbärsvägen	Skapar tillgång till cykelvägnätet inom stadsdelen Berghem.	320	1,9

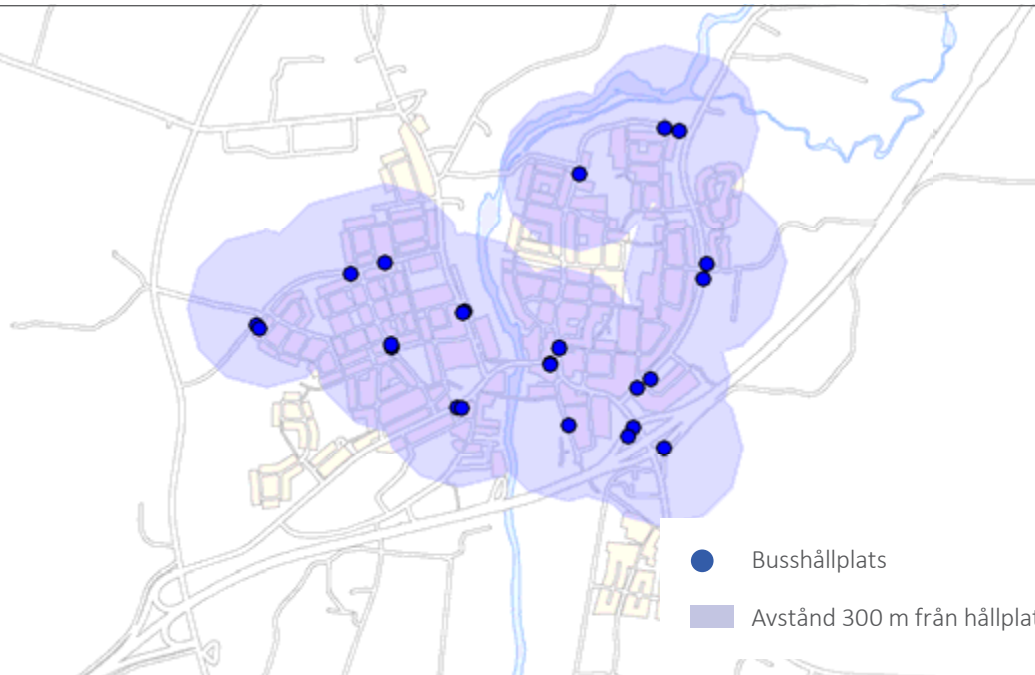
Gata	Sträcka	Kommentar	Längd (m)	Kostnad (Mkr)
Norra Ersmarksgatan	Hissjövägen - Hyggesvägen	Skapar tillgång till cykelvägnätet inom stadsdelen Haga/Sandbacka.	890	5,3
Korsgatan	Regementsgatan - Södra Majorsgatan	Skapar tillgång till cykelvägnätet inom stadsdelen Haga.	220	1,3
Södra Majorsgatan	Korsgatan - Riddaregatan	Skapar tillgång till cykelvägnätet inom stadsdelen Haga.	190	1,1
Östra och Västra Idrottsallén	Rothoffsvägen - Östra Kyrkogatan	Skapar tillgång till cykelvägnätet inom stadsdelen Haga.	400	2,4
Laxgränd	Bölevägen - bro Bölesholmarna	Förlängning av stråk över nya Lundabron.	680	4,1
Ekvägen samt förlängning upp till Bölevägen	Bryggargatan - Bölevägen	Förlängning av stråk över nya Lundabron.	760	4,6
Södra sidan av älven	Västra länken - gc-väg nedanför Nipvägen	Binder samman Umedalen med Teg. Kan även användas som rekreationsstråk.	3 000	18,0
Fläktvägen	Hissjövägen - Industrivägen	Skapar tillgång till cykelvägnätet inom Västerslätts industriområde.	610	3,7
Väg 507	E12 - väg 503	Stadsutvecklingsprojekt		
Väg 531	Väg 503 - Faktorsvägen	Stadsutvecklingsprojekt		
Väg 503	Ca Ersbodaronellen - Tegsrondellen	Stadsutvecklingsprojekt		
Genom Tomtebo strand	exakt sträckning bestäms i dp-arbetet	Exploateringsprojekt		
Anslutning Tomtbebovägen	Tomtebovägen - Alfens allé	Exploateringsprojekt		
Gamla Täfteåvägen	Nydalajön - Tomtebovägen	Exploateringsprojekt		
Gång- och cykelbro	Konstnärligt Campus - Ön	Exploateringsprojekt		
Gång- och cykelbro	Ön - Östteg	Exploateringsprojekt		
Gång- och cykelbro	Ön - Ankargränd	Exploateringsprojekt		
Östermalmsgatan	Östermalmsgatan-Umeå Östra	Exploateringsprojekt		

Bilaga 2: Underlag för cykelparkeringar vid busshållplatser

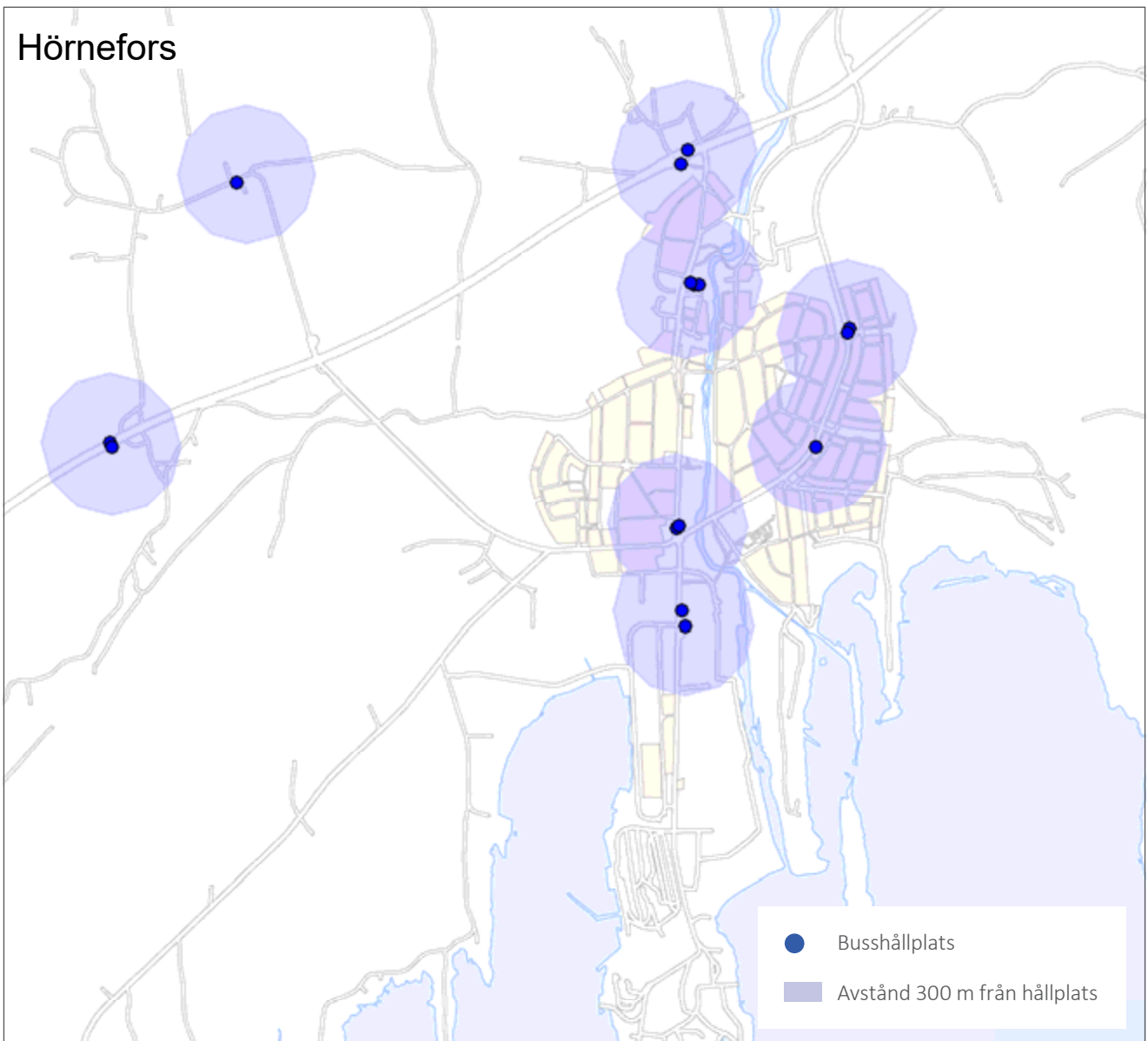




Sävar



Hörnefors



Gator och parker

Besök: Stadshuset, Skolgatan 31A

Postadress: 901 80 Umeå

090-16 10 00

umea.kommun@umea.se

www.umea.se/kommun