

Ställ om till cykel

Cykelpolitiskt program

Förslag 2017-03-16



Innehållsförteckning

Möjligheter med cykel.....	4
Ställ om Uppsala till cykel.....	5
Biltrafik på stadens villkor.....	6
Cykelvänliga stadsdelar.....	7
Cykelnätet.....	8
Cykelvägar.....	9
Cykling i blandtrafik.....	10
Huvudleder och supercykelvägar.....	10
Underhåll.....	11
Cykel på landsbygden.....	12
Regionalt cykelnät.....	13
Cykelturism.....	14
Pendling och tjänsteresor.....	14
Transporter.....	15
Parkering.....	16
Cykel på tåg och buss.....	17
Parkering vid tåg och buss.....	18
Fordonet cykel.....	19
Cykelservice.....	19
Information och vägvisning.....	20
Cykelundervisning.....	20
Trafiklagstiftning.....	21
Välja själv.....	22
Krav på förare.....	22

Tiden talar för cykel. Tar vi vara på de möjligheter cykeln ger, och bygger snabb, bekväm och säker infrastruktur kan vi lösa många problem med dagens trafik. En omställning till cykel är förmodligen det **mest effektiva och realistiska sättet** att **nå alla antagna mål** om hållbar och jämställd trafik.

Cykel är ett mycket effektivt sätt att trafikförsörja en tät europeisk stad som Uppsala. Cykelsatsningar är generellt högst lönsamma samhällsekonomiskt, och ett av de bästa sätten att få ner trängsel i vägsystemet. Byter vi bilar till cyklar får vi mer plats på vägarna, utan dyra och kontroversiella motorleder. Om den smidiga cykeln, inte den klumpiga bilen, blir norm skulle vi också **slippa** många trafikljus och de **barriärer bilvägar utgör** för andra trafikanter. Vi skulle få fler bostäder och grönytor på den plats som används för körande och stillastående bilar, och kunna bo bättre tack vare **mindre buller**.

Cykling är det **energieffektivaste** sättet att färdas. Klimatprestanda och livscykelkostnad för cyklar både med och utan el är svåra att konkurrera med.

Cyklar och liknande lätta fordon **minskar risken** att **skada varandra i trafiken**, både med mindre krockvåld och att cyklister vanligen inte är lika avskärmade. Cykel ger inte heller några större utsläpp från däckpartiklar, ett stort problem med biltrafik. **Folkhälsoaspekten** är uppenbar, med skonsam motion på daglig basis - cyklister lever flera år längre enligt en dansk studie.

Cykel gynnar också **social hållbarhet**. Cyklar av olika slag ger rörlighet för både barn, unga och äldre, och är överkomliga ekonomiskt för i stort sett alla. Förbipasserande cyklister, med ögon och öron i det fria, ger trygghet i parker och grannskap. Ett samhälle baserat på cykel gynnar lokala stadsdelscentrum och motverkar "urban sprawl" där städerna växer isär fysisk och socialt.

Cykel är också ett av de **snabbaste** sätten att ta sig fram i stadsmiljö.





Möjligheter med cykel

Cykel har ibland betraktats som ett fordon (om ens det) som går i 10-15 km/h, mest använt av ungdomar och för söndagsutflykter på några kilometer. Cykeln kan betydligt mer än så. De flesta bilresor i landet är under 5 km, med en förare och utan större packning. De kan lätt ersättas med cykel.

Teknikutvecklingen har också gjort att cykel är ett bra val för fler resor än någonsin: **Elcyklar** gör att man bara behöver anstränga sig när man själv vill. Det ger möjlighet att veta att cykeln fungerar även när man är trött, för längre resor och med mera packning. **Lastcyklar** gör det möjligt att både storhandla och ta med hela familjen – klassisk områden för bilen tidigare.

Snabba pendlarcyklar och velomobiler gör det möjligt att pendla genom hela staden på 15-20 minuter, eller till orter flera mil från centrum. Vill man längre finns **vikcyklar** som går att fälla ihop på några sekunder och ta på tåget.

Allt detta gör tillsammans med bra vägar cykeln till en verklig möjlighet och det effektivaste alternativet för en stor del av resorna även i svenska städer.

Att cykeln är ett fordon, användbar för "seriösa" resor lika mycket som bil och kollektivtrafik, är värt att tänka på för både planerare, företag, medtrafikanter – och den som kör cykel själv.

Ställ om Uppsala till cykel

Vi vill ställa Uppsala till en **trafik där bilen inte dominerar**, både i andelar av resor och konkret i gaturummet. Vi vill **häva trafikmaktordningen** och **stoppa bilnormativiteten** bland både resenärer och beslutsfattare.

Vi vill att cykeltrafiken integreras i planeringen hos både kommun, företag och organisationer, på samma sätt som biltrafiken behandlas idag. Fortfarande pratas det om "trafikförsörjning" i betydelse biltrafik, och att cykeltrafik kommer efteråt, ofta med gående som "oskyddade trafikanter".

Vi vill ändra på detta. Cykel ska vara **stadsbärande** – det huvudsakliga färdmedlet som vi utgår från, ibland tillsammans med gång, spårväg och annan kollektivtrafik. *Efter detta* ordnas sen åtkomst för biltrafik där det behövs.

Vi vill ha ett **samhälle som inte förutsätter bilinnehav**, och där de flesta Uppsalabor inte känner att behov att använda bil till vardags eller äga bil.

Bilen som sådan är användbar. Massbilism som huvudsakligt färdmedel i staden är orlimligt. Många åtgärder behövs för att vända trenden där samhället anpassats efter bilen som norm, vilket i sin tur lett till ökat behov av bil, trots massbilismens sammantagna nackdelar. Men om vi arbetar hårt, och vågar prioritera hållbara färdmedel i både gaturum och budget är det fullt möjligt.

Elektriska eller självkörande bilar löser inte mycket av bilens problem i stadsmiljö. Trängsel, barriäreffekter, utglesning och resursåtgång är detsamma, luftproblem från däck kvarstår liksom socialt ojämna tillgång. Som fordon i bilpooler kan de dock vara ett bra komplement för ovanligare resor. Rätt använt kan assistans och självkörning också hindra farliga bilistbeteenden.

Kommun och region behöver **öka budgeten för cykel**, men minst lika viktigt är att statliga medel också gör tyngre cykelinvesteringar möjliga. Cykel står för ca 10% av resorna i landet, men får bara 1% av anslagen. Mer behövs - vägnätet för bil är i stort sett komplett, men nätet för cykel (både i och mellan städerna) har mycket kvar att bygga ut.

Uppsala ska vara en tät stad, men med viktiga naturområden bevarade. Vi är måna om närhetsprincipen - att det ska finnas affärer, områden för spontan och organiserad idrott och stadsodling inom nära gång- och cykelavstånd.

Vi är restriktiva till nya exploateringar med högt bilberoende. Tvärtom är det viktigt för alla miljömål att biltrafiken minskar i absoluta tal även om staden växer. För cykeltrafiken anser vi att en målsättning om 50-60% av alla resor inom kommunen är fullt rimlig.

Externhandel är miljöfarlig verksamhet och bör prövas som sådan. Uppsala ska inte tillåta ytterligare externhandel för konsumentprodukter, och bör arbeta för att stänga eller göra om befintliga till mindre bilberoende anläggningar.



Biltrafik på stadens villkor

I vår stadstrafik är gång, cykel och kollektivtrafik enklast, och bilresor en möjlighet för de som behöver dem. Sådan trafik ska ske på stadens villkor.

Fysiskt utrymme behöver disponeras om från bilfiler och gatuparkering för icke-rörelsehindrade bilister. Bilfria gator, eller vägar enkelriktade för motortrafik men inte cykel är också åtgärder som kan användas oftare.

Vi önskar att Uppsala i centrum får en riktig **bilfri innerstad** med sedvanliga undantag för färdtjänst, rörelsehindrade och vissa begränsade transporter.

För innerstaden är det, oavsett om bilfri innerstad är genomfört eller inte, viktigt att avveckla genomfartstrafik. Den kan hänvisas till befintliga leder.

Vi är också positiva till trängselavgifter och miljö- och nollutsläppszoner där avgasbilar inte är tillåtna och extra höga krav ställs på däckpartiklar.

Alla lastbilar och bussar i stadsmiljö ska i varje fall vara utformade så att de **undviker döda vinklar** där medtrafikanter kan skadas.

Vi önskar också att km-avgifter införs och att storleken på lastbilar generellt minskar (Sverige har 60 ton, EU 40 ton och USA 36 ton), för att minska slitaget på vägarna och flytta tung trafik från väg till järnväg.

Hastighetsbegränsning ska utgå från nollvisionen, vilket generellt betyder 30 km/h där cykel och bil delar på ytor.



Cykelvänliga stadsdelar

Nya och renoverade bostadsområden ska utformas så att de är **bilfria inom området**, med bilparkering och bilpool på samma avstånd som kollektivtrafik. Det kan mycket väl gälla även villa- och radhusområden om sådana byggs.

Parkeringsnormen för bil – att varje enhet lägenhet måste ha ett visst antal bilparkeringsplatser – är föråldrad, fördyrar byggandet och bör avskaffas.

Vi vill i stället se en **norm för cykelparkering**: alla nya bostäder ska ha väl dimensionerad cykelparkering inomhus nära lägenheten, och med möjlighet att få in lastcyklar, barnkärror och trehjuliga cyklar för vuxna.

Vi hoppas också åtskilliga av Uppsalas nybyggen kan bli "**cykelhus**", där det går att köra lastcykel upp till lägenheten och med gemensam verkstadslokal. Vi hoppas också **lastcyklar att låna** blir en självklarhet i de flesta kvarter.

Barns rörlighet är ett viktigt argument för omställning till cykel. Vi vill att Uppsala generellt har en trafikmiljö där barn har lika goda möjligheter att röra sig som vuxna. I praktiken innebär det att de barn som vill ska kunna ta sig till kompisar i närheten på egen hand, till skolan, och från mellanstadiet även till ställen längre bort. Det ställer krav på både trafiksäkerhet och trygghet.

Vi vill ha en systematisk kvalitetssäkring av skolvägar, och att gå och cykla till skolan blir norm. Organiserad cykling tillsammans till skolan ska uppmuntras.

Ett av de största trafiksäkerhetsproblemen vid skolor är skjutsande föräldrar. Vi vill därför ha **bilfria zoner kring skolor** på ungefär 500 meter.

Cykelnätet

Cykelnätet är de vägar som är tillgängliga för cykel - både cykelvägar, gång- och cykelvägar, vanlig väg i blandtrafik och stigar det går att cykla på.

Vårt mål är att alla i Uppsala stad och region ska kunna färdas på cykel året runt mellan alla platser på ett cykelnät som är **säkert, tryggt** och **utan nämnvärda störningar** från buller eller avgaser. Det ska vara **lättorienterat**, av **god kvalitet** och minst lika framkomligt som motsvarande bilnät.

Cykel ska just vara det **snabbaste och bekvämaste** valet för de flesta resor. Människor i Groningen och Köpenhamn är troligen lika lata som Uppsalabor, men de väljer cykel i högre grad eftersom goda cykelnät gör cykel naturligt.

Biltrafik ska alltid separeras från cyklister och gående om biltrafiken är tät, eller om det finns önskemål om att köra bil snabbare än 30 km/h.

Cykeltrafik kommer i **många varianter**, bland annat för att cykel är tillgängligt för många grupper av människor. En 10-åring som cyklar till skolan rör sig långsammare, men har större behov av bilfri och överskådlig trafik än en vuxen som pendlar till arbetet. En turist gillar vackra omvägar. En lastcyklist bryr sig mer om backar än en motionär. Det viktigt att ta vara på dessa aspekter så att cykelnätet erbjuder både strikt bilfri trygghet och framkomlighet.





Cykelvägar

Cykelvägar ska vara utformade med samma omsorg som bilvägar utformas idag, och få motsvarande prioritering **tidigt i planeringsprocessen**.

Cykelvägarna i Uppsala behöver en generell genomgång. Det finns som i många andra städer kvar undermåliga lösningar från en tid då cykelvägar framför allt byggdes för att få bort gående och cyklister från biltrafiken.

Många goda lösningar finns i **Nederländerna och Danmark**, ibland också andra länder. Vaghållare i länet ska hålla sig á jour med bästa praxis från dessa länder och inte vara rädda för lösningar som går längre än GCM-handboken (Trafikverkets traditionella designmanual för gående, cykel och moped).

Cykelvägar på huvudnätet ska ha en **tydlig utformning** och tillräcklig bredd för att göra det möjligt att mötas med två lastcyklar och göra omkörningar.

Att cykla är socialt. Därför är det önskvärt att så många cykelvägar som möjligt också tillåter att **cykla två i bredd** på ett säkert sätt.

Gemensamma gång- och cykelbanor är acceptabla bara där trafiken är låg. På huvudnätet är det önskvärt med bättre separering än ett målat streck.

Många cykelvägar har hinder och tvära svängar, som minskar framkomligheten för cykeltrafik i onödan. En cyklist behöver anstränga sig fysiskt mer än en bilist för att komma upp i hastighet igen efter ett stopp. Därför är det extra viktigt på vägar för cykel att **undvika onödiga stopp och omvägar**.

Cykelnätets detaljer ska utformas med utförande så att det förebygger olyckor, och utan hinder eller stolpar för nära inpå vägen.

Cykling i blandtrafik

Alla **trafiksinaler** ska känna av cyklister i alla väder. På huvudleder får det gärna finnas "grön våg" i cykelfart. Vi ser positivt på att Uppsala har börjat införa **cykelboxar** framför bili signalreglerade korsningar.

Det ska gå att **svängar höger mot rött** för cykel i vissa korsningar om det markeras med skylt eller signal. Cykling mot enkelriktat är bra, men ska också skyltas - till exempel med "motorfordonstrafik förbjuden" vid infarten.

Viktigare stråk för cykeltrafiken i blandtrafik bör utformas som **cykelfartsgator**, en gata motsvarande gångfartsgata men för cykel.

Huvudleder och supercykelvägar

Huvudnätet för cykeltrafiken - mellan stadsdelar, och ut till kransorter ska utgöras av supercykelvägar. En supercykelväg

- har en geometri som medger 40 km/h med få undantag, och en dragning som undviker omvägar
- har företräde mot alla korsande vägar, signalprioritering eller väl utformade planskilda korsningar
- är separerad från bilister och alla större mängder gående
- har tillräcklig bredd för att kunna köra om andra cyklister
- har högsta kvalitet på beläggning och belysning året runt



Underhåll

Alla väganläggningar, till exempel cykelfält, påfarter, och skyltning om enkelriktad cykelväg måste fungera också vintertid. Det är viktigt att det går att snöröja cykelväg med traktor och att plogvallar inte blockerar påfarterna.

Om cykelfält i väg anläggs är det viktigt att de städas mycket ofta, för att inte skräp från övriga körbanan ska svepas dit.

Cykelvägar får inte användas som parkeringsplats eller uppställningsplats för arbetsmaskiner, byggbodar eller utemöbler - de är att betrakta som en trafikfil.

Vid **vägarbeten** är det viktigt att märka ut alla hinder tydligt och ordna en god omledning. Skyltning "cykel ska ledas" bör undvikas. Vägarbeten ska också där möjligt annonseras i god tid och rapporteras till tjänster för cykelvägvisning.





Cykel på landsbygden

Cykel kan fungera väl utanför också utanför storstaden. De flesta mindre orter har en storlek som gör cykel mycket överkomlig. Här är det viktigt att cykelnät och parkering är av **samma höga kvalitet** som vi föreslår för Uppsala.

Det går också utmärkt att cykla mellan orterna i länet. Med en modern cykel är 30-40 km/h fullt möjligt, och resor på 20 km eller mer inget märkvärdigt.

Trafikverket ansvarar för vägnätet mellan tätorterna. Cykel ingår i uppdraget, och det finns ett statligt mål om ökad cykeltrafik. Trots detta har infrastrukturen utanför staden försumrats vad gäller god cykelmiljö. Ett särskilt problem är när vägar byggs om till mötesfria - det blir snabbare och säkrare för bilisterna, men gör vägen både otrevlig och farlig att cykla på.

Vi vill att Trafikverket tar ansvar fullt ut för vägnätet mellan tätorterna, så att samma sak som i staden: Det ska gå att **ta sig mellan alla platser i länet** på cykel **bekvämt, gent, säkert och tryggt** sätt, utan att störas av biltrafik.

Skäl att satsa på en god cykelmiljö är samma som i staden: hälsa, trafiksäkerhet, klimat, barns rörlighet och mycket annat. Vi vill också lyfta **tillgänglighetsfrågan som rättighet**: medborgare ska kunna ta sig fram säkert på vårt gemensamma statliga vägnät även utan tillgång till bil.

Trafikverkets nollvision innebär strikt taget 30 km/h på alla vägar som inte har separat cykelväg. Ett i dagsläget förmodligen mer realistiskt alternativ är att

sänka hastigheten i bebyggda områden, och separera motortrafik och cykel med början hos de mest trafikerade stråken.

Vad gäller **2+1-väg** ska det **alltid finnas alternativ** väg eller cykelväg, i samma projekt och färdig senast som vägen byggs om till mötesfri. För övriga vägar där det inte finns god cykelväg är det viktigt också att åtgärder på vägen som till exempel kanträcken inte försämrar miljön för cykeltrafiken.

Om en väg (till exempel större trafikled) förbjuds för cykeltrafik ska det alltid finnas ett bra och väl skyltat alternativ för cyklister.

Regionalt cykelnät

I Tyskland, Nederländerna och Danmark tar inte cykelvägen slut vid stadsgränsen. Där går det att ta sig från stad till stad utan att behöva utsättas för biltrafik i någon större mängd. Cykelvägarna på landet används för cykling mellan städer, men är också i hög grad bra för hållbart resande på delsträckor.

Från resonemangen ovan är det självklart att Uppsala län också ska ha ett **regionalt bilfritt cykelnät**. Vårt mål är ett nät som förbinder Uppsala, Stockholm, Enköping, Sala, Gävle, Östhammar, Norrtälje och alla andra orter med varandra. En bra början är att det snarast ska finnas **cykelväg till alla kransorter** inom 2-4 mil, till vanliga utflyktsmål och närmast kring alla orter.

Vanliga regionala cykelvägar bör utformas med god beläggning och geometri som tillåter minst 40 km/h. Viktigare pendlingsstråk bör utformas som supercykelväg, prioriterade i korsningar. Vi ser gärna särskilda turistcykelvägar; de kan ha annan beläggning och lägre dimensionerande hastighet.

Vi ser positivt på att ta vara på **gamla banvallar** (hos oss främst Roslagsbanan, Uppsala-Enköping och Sala-Gävle) för cykelvägar. Även om en del ligger utanför större stråk har de god geometri och är ofta kostnadseffektiva.

Ett sätt att bygga cykelväg på vissa ställen är också att kombinera körvägar för jord- och skogsbruk med cykelväg till asfalterade **brukscykelvägar**. Även **servicevägar vid järnväg** bör kunna användas på detta sätt.

Ett sammanhängande cykelnät i hela länet kostar mindre än många redan gjorda motorvägsprojekt. Vi vill att anslagen ökar kraftigt, att cykelvägar blir egna projekt och att cykelpengar inte försvinner om andra projekt fördras.





Cykelturism

Uppsala ska välkomna cyklande turister lika väl som bilburna. Vid alla järnvägsstationer och infarter (särskilt de vid turistlederna) ska det finnas översiktstavlor och cykelkartor. Vid resecentrum ska det gå att hyra cykel och få tips på färdmål. Alla vanliga turistkartor ska också ha cykelvägar med.

Till orter och sevärdheter i Uppland ska det finnas skyltning med vägvisning, från början längs vägar i blandad trafik, och när det kommer igång längs det bilfria cykelnätet. Längs de mer turistbetonade lederna är det också bra med skyltning av sevärdheter längs vägen, rastplatser med tak, vattenpåfyllning och – i samarbete med lokala företag – cykelvänligt boende "Bed and Bike".

Pendling och tjänsteresor

Det ska gå att cykla bra till alla arbetsplatser, och att parkera en cykel säkert. Större arbetsplatser ska också ha **dusch** och **möjlighet till ombyte**, väderskydd och möjlighet att parkera även velomobiler och lastcyklar.

Vi uppmuntrar projekt i samarbete med näringsliv och organisationer, som "Cykla till jobbet"-dagar, pendlartävlingar och att arbetsplatser arbetar med väghållare för bättre pendlingsmöjligheter. Företag har mycket att vinna på att underlätta för både cyklande anställda och besökare.

Tjänstecyklar bör bli en självklarhet i många verksamheter, både för persontransporter, varutransporter och hantverkarutrustning på lastcykel. Vikcyklar + kollektivtrafik kan ersätta tjänstebil i många fall.

Reseavdraget för arbetsresor går till stor del till bilresor i storstadsmiljö. Det ska ersättas med ett färdmedelsneutralt milavdrag eller avskaffas.

Transporter

Transporter av både varor och för hantverkares utrustning kan göras betydligt i högre grad än i dag med lastcykel. Till exempel går 51% av varustransporterna i Europa städer går att ställa om till lastcykel enligt en EU-studie.

Även många hantverkare har möjlighet att använda lastcykel för arbeten inom tätorten. I vissa fall går det kanske också att använda kollektivtrafik.

Vi ser också positivt till samordnade leveranser, gods på spårväg, eldrivna fordon mellan cykel och lastbil i storlek och att använda smart omlastning.

Kommun, region och andra offentliga myndigheter bör vara ett föredöme i fråga om cykelbaserade transporter, tjänstecyklar och pendling.

Privata transporter har stor potential till förbättring. Faktiskt kommer den största miljöbelastningen vad gäller transporter för många livsmedel om de körs hem med bil från en stormarknad. Här kan stadsplanering för att gynna lokal handel göra stor skillnad. Alla affärer ska i varje fall välkomna cyklande kunder på bästa möjliga sätt, inklusive att anpassa drive-in för lastcyklar.



Parkering

Vid alla målpunkter i staden ska cykelparkeringen vara den närmaste parkeringen (utom vid platser för rörelsehindrade). Cykel har möjlighet att komma närmare målpunkter än bil, något som är värt att ta vara på i form av **nära cykelparkering**, gärna i samarbete med affärsidkare.

En successiv övergång till **säkrare cykelställ** som låter cyklisten låsa fast cykeln med sitt vanliga lås är önskvärd. Vi vill ha fler cykelparkeringar med tak, och inomhusparkering lika mycket som för biltrafik.

Anläggningar för cykelparkering ska ha sådan kapacitet att cyklister kan räkna med att det finns ledig plats. Kring större anläggningar med inomhusparkering kan det vara värt med skyltning om lediga platser för att minska söktrafik.

Lastcyklar blir allt fler i Uppsala. De tar mindre plats än en bil, men är ofta längre än en vanlig cykel. Därför ska det finnas **lastcykelparkering** vid alla större parkeringar i Uppsala, särskilt vid platser för handel, idrott och fritid.

Bilparkering bör hänvisas i hög grad till infartsparkeringar och parkeringshus i den bilfria innerstadens ytterkant. Även näringslivet kan gynnas av omvandling av gatuparkeringar från bil – det rymmer 10 gånger fler kunder med cykel.

Parkeringar vid kommersiella anläggningar bör där det är möjligt **ägas av kommunen** eftersom parkeringspolicy används som ett viktigt instrument för trafikreglering. Särskilt gäller det platser som är eller riskerar bli externhandel.





Cykel på tåg och buss

Cykel och tåg är ett av de smidigaste och mest miljövänliga sätten att resa längre sträckor. I Finland, Danmark, Tyskland, Nederländerna och i stort sett hela övriga Europa är det självklart att kunna ta med cykel på tåg. Ett typiskt pris är ungefär 40 kr per dag på regional tåg och 100 kr på fjärrtågen.

Vi vill att det ska finnas god möjlighet att ta med **cykel på alla tåg i Sverige**, helst också med några platser i rusningstrafik. Det bör också gå att ta med **lastcyklar, velomobiler och tandemcyklar** på i alla fall vissa avgångar.

Cykelbiljett (i de fall det kostar att ta med cykel) ska kunna köpas enkelt och på samma ställen som vanliga biljetter. På alla tåg där cykelplatserna riskerar att bli fullsatta är det viktigt att kunna **boka platsbiljett** åt sin cykel.

Det ska också gå att ta med cykel på alla UL:s regionalbussar året runt, och helst också på längre sträckor stadsbuss och spårvagn.

Vi önskar också att det finns ett **gemensamt system** för alla operatörer där det går att lägga in reskassa, månadskort och även boka hyrcyklar. Det ska också finnas en **reseplanerare** för kombinerade resor med cykel på tåg.

Stationer och hållplatser ska utformas så det lätt går att ta med cykel, upp till en lastcykel i storlek. Det innebär till exempel rymliga hissar eller ramper till plattform; i stort sett samma anpassning som för rullstol och barnvagn.



Parkering vid tåg och buss

Cykelparkering vid järnvägsstationer ska vara tillräckligt dimensionerad, väl belägen i förhållande till perronger och cykelvägar, och med god säkerhet. Där det inte finns bevakad parkering bör det anläggas **låsbara skåp** för parkering av dyrare cyklar. Vid resecentrum vill vi att det snarast anläggs minst en **cykelstation** med bevakad inomhusparkering och uthyrning.

Stöldskyddad parkering med tak eller boxar ska finnas också vid större busshållplatser för regionaltrafiken.

Fordonet cykel

Staten har i olika omgångar delat ut "miljöbilspremie" för att uppmuntra köp av miljövänligare bilar. Premien innebär också subvention av bilåkning gentemot till exempel tåg eller cykel. Många nya cykeltyper ersätter i praktiken bil för många resor - till exempel velomobiler och lastcyklar. Även om infrastruktur är viktigare än kostnad för fordonet, bör dyrare cyklar också inkluderas.

Projekt kring cykel ska också kunna få anslag lika mycket som motorfordon och järnväg - till exempel elcyklar, velomobiler, infrastruktur och säkerhet.

Cykel kan vara ett utmärkt **hjälpmedel** vid många funktionshinder. Vi vill att lämpliga två- och trehjuliga cyklar med eller utan el ska kunna räknas som hjälpmedel finansiellt, och att det vid behov finns RH-platser för trehjulig cykel.

Vi vill också ändra inställningen till cykel som fordon. Vi vill flytta cykel mentalt från "fritidsredskap" till "fordon" (som naturligtvis också kan användas för nöje), och hoppas att fler som har råd med bil väljer att investera i cykel.

Cykelservice

Ett **cykelkök** är en öppen cykelverkstad, där människor träffas och kan lära sig ta hand om sin cykel av mer erfarna cyklister. Cykelkök kan vara en bra väg in i tekniska sysslor för grupper som är underrepresenterade, och ett sätt att driva projekt mellan grupper av olika social bakgrund. Uppsala kommun bör stödja cykelkök i Uppsala, gärna flera verksamheter i olika stadsdelar.

Vi ser gärna att någon etablerar en **rullande cykelverkstad** (förmodligen baserad på lastcykel). En sådan tjänst löser problemet att det är svårt att cykla till verkstad med en trasig cykel med service på plats eller frakt till verkstad.

Vi ser också gärna att det finns möjlighet att **prova och köpa lastcyklar**, vikcyklar, liggcyklar och andra "ovanliga" cyklar i butik i Uppsala.





Information och vägvisning

Mobility management och information kan inte ersätta en förstklassig cykelinfrastruktur, men är bra för att se till att så många som möjligt får nytta av den. Vi ser gärna att Uppsala får ett **mobilitetskontor** som kan hjälpa privatpersoner och organisationer att styra om till hållbara transporter.

Vi är glada att Uppsala har **cykelskyltning**, och ser gärna att den utvecklas, bland annat vad gäller cykling på landsbygden och turistmål.

Vi önskar att Uppsala får en digital reseplanerare, och att all relevant data från Uppsala kommun och andra väghållare görs tillgängliga som **öppna geodata** som kan användas i till exempel Open Streetmap, ett verktyg många befintliga tjänster för planering av cykelresor är baserade på.

Cykelundervisning

Barn ska ha möjlighet att lära sig cykla med trafikvett på skoltid. Cykel bör bli en naturlig del av undervisningen och kunna användas vid lämpliga tillfällen för till exempel studiebesök. En cykelpool för skolor, inklusive cyklar för elever med särskilda behov, kan vara en god idé då.

Ett "cykelkörkort" för mellanstadiebarn som i Nederländerna kan vara värt prova. Vi ser också gärna fler kurser för att lära sig cykla i vuxen ålder.



Trafiklagstiftning

Det finns ett antal lagar som skulle behöva ändras för att göra cykel säkrare, attraktivare och mer fordonsmässigt.

Vi vill att cykelväg juridiskt ska **räknas som en sort av väg**, på samma sätt som andra vägar, och att cykelvägar får samma status i planering, statistik, nationell vägdatabas och möjlighet att till exempel kunna exproprieras mark.

På några års sikt ska regeln om att cykelväg har **väjningsplikt mot övriga vägar** i korsning **avskaffas**: står inget annat ska högerregeln gälla.

Generellt ska **samma skyltning och regler** (till exempel väjningsplikt och cirkulationsplatser) användas på cykelväg som på övriga vägnätet. Detta för en mer genomtänkt cykelmiljö, för att underlätta åt personer som kör både motorfordon och cykel, och för att det blir enklare för cyklister om samma regler gäller på cykelväg som vid cykling i blandtrafik.

Vi vill också att lagen reglerar vilken sida gående bör använda på kombinerade gång- och cykelvägar så det finns ett tydligt svar.

Välja själv

Cyklister hänvisas enligt lagen till att använda cykelväg eller gång/cykelväg när sådan finns bredvid väg. För vuxna cyklister kan det vara farligare både för cyklisten och gående att cykla på parallell GC-väg: många cykelvägar har sämre fysisk kvalitet än vägen, körs ut på av bilister som inte ser sig för och kan ha farliga hinder som aldrig skulle förekomma på vanlig väg.

Cyklister ska få **välja själva** om de vill använda väg eller parallell cykelväg. Det minskar konflikter med gående och gör att väghållare får större incitament att bygga attraktiva cykelvägar som faktiskt är attraktiva att cykla på.

Krav på förare

Lagen gör rätt i att ställa större krav ju tyngre och snabbare fordon som framförs. Att framföra bil är en förmån som kommer med ett ansvar.

Vi vill ha lagkrav om att bilister ska hålla minst **1.5 meter avstånd** vid omkörning. Vi vill också att körkort lättare ska kunna återkallas, och att syn, teori och körkunskaper prövas i högre grad vid förnyelse av körkort.

Vi vill också att lag och rättsväsen ser **betydligt hårdare** på att använda motorfordon för att hota eller skada andra personer.

Cykel är lättare än bil och behöver inte lika hårda krav vad gäller utrustning eller framförande. Men den är fortfarande ett fordon, och till exempel krav om att ge tecken, på fungerande bromsar och **icke-bländande belysning** är relevanta, liksom hastighetsbegränsning av eldriften på elcyklar.

Cykelhjälm är bra för att skydda vid olyckor, men fungerar inte *mot* olyckor. Trafiksäkerhetsarbete bör i första hand gå ut på att förebygga att olyckor alls sker. Användning av cykelhjälm ska inte regleras i lag, då finns stor risk att cykeltrafiken minskar – och cykel är i sig bra för trafiksäkerhet och hälsa.

