

Förslag till
Regionalt cykelnät i Uppsala län



Uppsala Cykelförening
2017-10-12



Tack till

Som underlag till analysen har använts Open Streetmap för översikt av vägar och cykelvägar, och projektdokument från Trafikverket för beslutade men inte färdiga cykelvägar. Trafik- och väguppgifter från NVDB (Nationell vägdatabas) har använts för att bedöma cykelbarhet på befintlig väg, bland annat översiktligt sammanställt via tjänsten Roadfinder (roadfinder.se).

Många medlemmar i UCF har kommit med förslag om länkar i cykelnätet. Vi har också skickat ut förslaget till cykelklubbar och bygdeföreningar i länet och fått flera värdefulla svar, och använt det material som kommuner i länet sammanställt inför länstransportplaner.

Vi vill bland annat tacka Randonneur Stockholm, Idé- och utvecklingsgruppen i Karlholmsbruk och Kickans hälsöörna i Tärnsjö för bra tips och lokalkännedom.

Bakgrundskartor © Open streetmap med bidragsgivare.

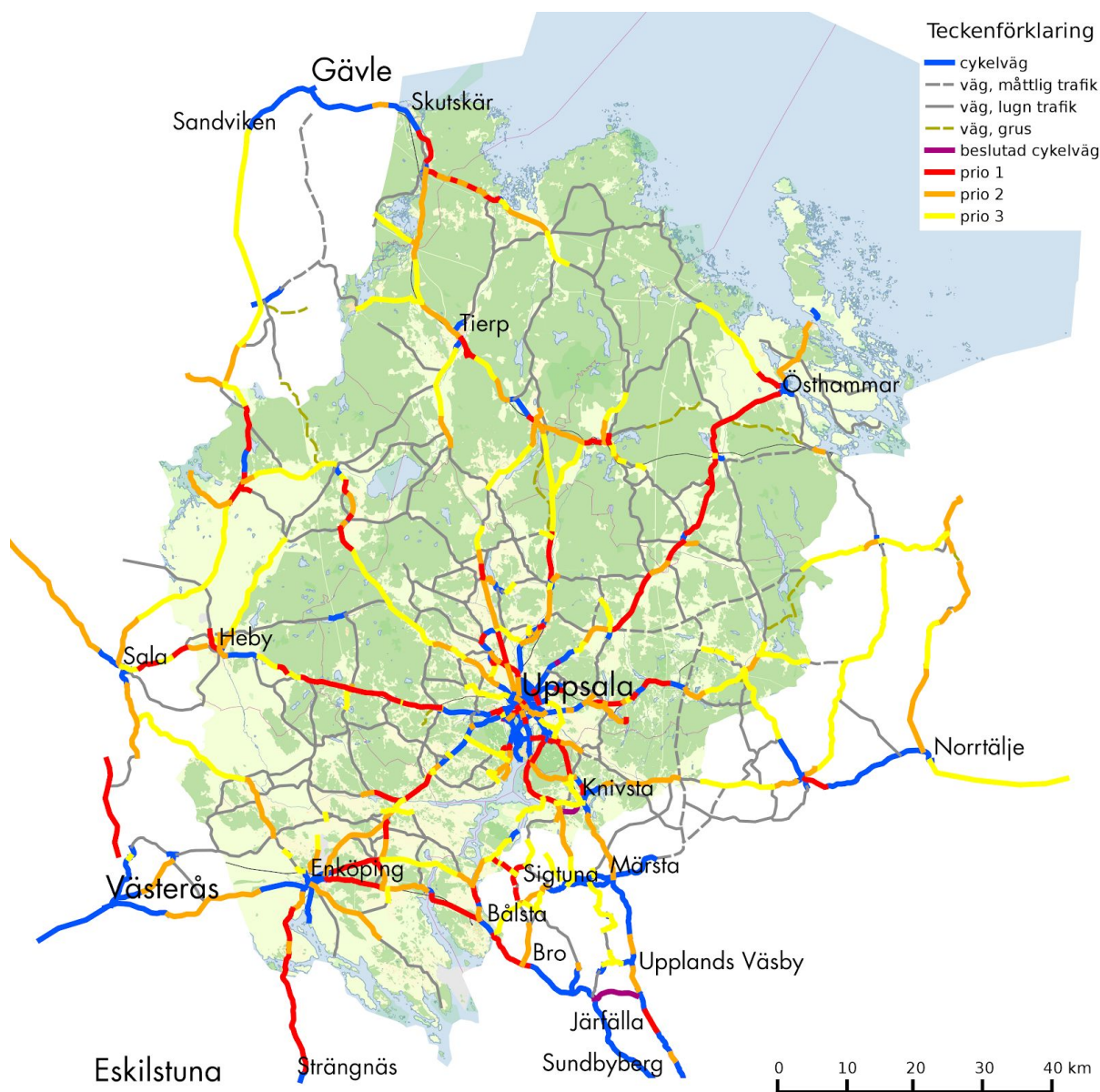
Bilder © Per Eric Rosén om ingen annan fotograf anges.

Omslagsbild: Från cykelvägen Vegby-Landeryd



Regional gång- och cykelväg i Ringe, Danmark

Tack till	1
Varför ett regionalt cykelnät?	3
Syfte och avgränsning	5
Möjligheter med cykel	5
Principer bakom förslagen	8
Prioritering av sträckor	8
Typer av cykelvägar	11
Förslag per stråk	15
Uppsala-Knutby	15
Förbindelse till Fjällnora	16
Faringe-Norrtälje på banvall	17
Gävsta-Hallstavik	18
Uppsala-Öregrund	19
Rasbokil-Gävsta	20
Kustlinjen Älvkarleby-Hallstavik	21
Uppsala-Skyttorp-Örbyhus-Gävle längs järnvägen	24
Mehedeby-Hyttön	27
Örbyhus-Österbybruk-Hargshamn	28
Husby-Vendel	29
Björklinge, Bålinge och Ulva	30
Uppsala-Jumkil och vidare mot Östervåla kring väg 272	32
Uppsala-Börje	34
Uppsala-Sala längs Dalabanan och väg 72	35
Sala-Gysinge-Gävle på banvall	37
Uppsala-Enköping-Strängnäs kring väg 55	39
Uppsala-Dalby	40
Mälarstråket Västerås-Enköping-Stockholm	41
Enköping-Lillkyrka	42
Enköping-Sala	43
Bålsta till Skokloster och Sigtuna	44
Uppsala-Knivsta-Stockholm	46
Uppsala-Vassunda-Sigtuna	49
Knivsta-Rimbo	50



Varför ett regionalt cykelnät?

Att cykla är det effektivaste sätt som finns att transportera sig. Det är tillgängligt för alla, socialt och med minimal miljöbelastning. Cykling gynnar trafiksäkerheten med små risker för medtrafikanter jämfört med motortrafik, och har stora kända fördelar för folkhälsa.

Att ställa om till cykel kan vara ekonomiskt högst lönsamt för både enskilda och samhället. Cykeln är också platseffektivt som få andra färdmedel, bullrar inte, ger lågt slitage på vägarna och kräver relativt små insatser av material och energi - även elassisterade.

Cykel är det naturliga valet för en stor del av alla resor i stadsmiljö, men har stora möjlighet även på landsbygden och mellan städer:

Dels är många resor även på landsbygden så korta att de skulle kunna göras med cykel om det finns en trygg och säker infrastruktur. Dels har teknikutvecklingen lett till att cyklar klarar allt fler typer av uppdrag, längre avstånd, och för fler grupper av trafikanter. Inte minst utvecklingen av elcyklar och velomobiler har gett stora nya möjligheter för färdmedlet cykel.

Vi ser också framkomlighet för cykel som en *rättighetsfråga* - det ska gå att ta sig fram säkert på det statliga vägnätet även utan tillgång till bil. Särskilt viktigt blir det när vägar byggs om till mötesfri 2+1-väg, eller vid sidoområdesåtgärder som riskerar försämra vägen för cykel.

Vår vision är att det ska vara lätt och säkert att cykla mellan alla platser i Uppsala län, utan att störas av avgaser eller biltrafik i större mängd. Att cykelnätet hänger ihop är viktigt för att nå detta mål, och för att öka tilltron till hur många resor som kan göras med cykel.

I Danmark, Nederländerna och många delar av Tyskland finns ett nät av bilfria cykelvägar även mellan städerna. Befolkningstätheten är ungefär som i Mälardalen. Ska vi vända trenden och - som alla måldokument säger - öka cykeltrafiken även utanför städerna behöver vi en god infrastruktur. Ett regionalt bilfritt cykelnät är en bra bit på vägen dit.



Cykelväg mellan Utrecht och Amsterdam

Syfte och avgränsning

Syftet med detta förslag är att vara underlag till översiktlig planering av stråk och finansiering av ett sammanhängande cykelnät. I dokumentet finns vissa förslag om dragning i aktuella stråk, men ofta kan flera alternativa dragningar vara aktuella och behöver studeras vidare.

Förslaget omfattar i första hand cykelnätet i Uppsala län **utanför tätort**. I några fall föreslår vi förbättringar i angränsande län när det berör stråk för cykeltrafik till eller från Uppsala län.

Vissa dragningar kan vara svåra att genomföra på grund av markägare. Vi har försökt ta hänsyn till att dragningar ska få plats fysiskt utan kostsam flytt av byggnader och liknande, men vi har inte undersökt inställning hos alla markägare till de enskilda förslagen. En fördel om Trafikverket engagerar sig mer i cykelnätet är att kompetensen som finns att driva projekt med många inblandade sakägare kan användas för cykel.

Möjligheter med cykel

I en analys av underlag är det viktigt att inte bara utgå från nuvarande cykeltrafik, utan att också ta höjd för trafik som väntas uppstå som konsekvens av bättre infrastruktur, attitydförändringar och snabb teknikutveckling.

Cykel kan användas till alla sorters resor, och av större grupper i befolkningen än något annat färdmedel, möjligen med undantag för kollektivtrafiken. Huruvida cykel faktiskt används beror mycket på om det finns bekväm, snabb och säker infrastruktur. Det inkluderar snabba och tillförlitliga vägar, men också säker parkering vid resans start och mål samt möjlighet att duscha respektive ladda elcykel för den som åker längre sträckor.

Räckvidden per enkel resa för daglig cykling kan uppskattas till mellan ungefär 5 och 30 km. På kortare sträckor är cykel i många fall överlägsen mot bil även i restid, men också en sträcka på 30 km kan köras på under timmen (en ganska vanlig tid för arbetspendling) med landsvägscykel eller velomobil för den som vill kombinera motion med transport.

Som jämförelse ligger medelresvägen för bilister i Uppsala tätort inklusive Storvreta, Bälinge och Lövstalöt på 6.8 km, och bilresor i kommunen utanför dessa orter på 12.6 km¹. 47% av bilresorna utanför Uppsala tätort var under 10 km i längd.

Även cykelresor på längre sträckor än 30 km förekommer. Det kan vara både sällanresor till vardags och fritidsresor i form av utflykter, semester eller motionscykling. Cykelturism har en stor potential för internationella besökare till Upplands alla resmål. Här är Tyskland ett föredöme med många cykelturistsatsningar som till exempel cykelvägar längs floderna, "bed and bike", och matställen som specifikt välkomnar cyklister.

¹ Resvaneundersökning hösten 2015, Uppsala kommun



Velomobiler utanför Dalby. En aerodynamisk väderskyddad cykel som kan gå i 40-50 km/h



Landsvägscyklister korsar Dalälven i Gysinge, på 60-milstur Uppsala-Järvsö-Uppsala

Även kombinationen av cykel + kollektivtrafik ökar cykelns räckvidd kraftigt. Med cykel och tåg eller buss går det att ta sig till alla punkter i länet snabbt och bekvämt utan bil. Utöver ett välfungerande cykelnät behövs det också god möjlighet att ta cykel ombord på kollektiva färdmedel och säker parkering vid bytespunkterna för den som pendlar regelbundet. Däremot anser vi att cykelnätet ska kunna fungera *både* till kollektivtrafiken och på egen hand.

Vi utgår från totala resandeströmmar för de resor som bekvämt skulle göras med cykel, vilket naturligtvis varierar med till exempel ålder/förmåga och typ av ärende. Det finns tydliga kulturella föreställningar om att använda bilen till alla resor framför allt på landsbygden, men bristen på säker cykelinfrastruktur behöver åtgärdas för att lyckas bryta bilnormen.



Cykel ombord på regionaltåg i Luxemburg



Låsbar cykelparkering under tak plus cykellskåp vid station i Heerlen, Nederländerna

Principer bakom förslagen

Våra förslag berör huvudsakligen Uppsala län. I vissa fall föreslår vi förbindelser i andra län som behövs för trafik till och från destinationer i Uppsala län.

Trafikverket bygger vanligen - i den mån de bygger alls - cykelväg mellan orter enbart i fysisk anslutning till statlig väg. Vi önskar att Trafikverket tar ett helhetsansvar för cykeltrafiken mellan orter **på samma relationer** som det statliga vägnätet betjänar. Det behöver inte alltid betyda cykelväg intill befintlig väg : en cykelväg separat från väg kan i vissa fall innebära en genare eller mer lämplig sträcka, och en lugnare trafikmiljö. Vi har utgått från sådana relationer i vårt förslag, där närhet till befintlig väg är en faktor bland många som kan avgöra var det är lämpligt att dra en cykelväg.

Prioritering av sträckor

Målet med vårt förslag är ett sammanhängande cykelnät. Det finns ändå länkar som är särskilt angelägna, och bör prioriteras även om det sker med ett helt nät som mål.

Vi har bland annat valt att prioritera sträckor efter potentialen för **vardags- och fritidsresor**, sträckor som innebär **felande länkar** och där vägen har sådan biltrafik och utformning att det av **princip måste finnas separat väg** för bil respektive cykeltrafik. I det senare fallet är det särskilt angeläget när det inte finns några alternativa förbindelser i samma relation.

Vi har också lyft fram sträckor med låg eller måttlig biltrafik där **barn på väg** till skola eller fritid innebär ett extra stort behov av separerad cykeltrafik. På vägar med ringa biltrafik kan en sådan cykelväg utformas med enklare standard för gående och cyklister som önskar en helt bilfri miljö, medan snabbare cyklister kan använda vägen.

På ställen där det finns **gammal banvall** kan en cykelväg anläggas betydligt mer kostnadseffektivt än på andra ställen, till nytta för både lokal cykling och turism. Det har gjort att vi kan föreslå långa sträckor längs gammal banvall som prio 2 och 3, och att dessa länkar skulle ge stora möjligheter till relativt låg kostnad.

Att blanda cykel och motortrafik i hastigheter över 30 km/h är egentligen mot nollvisionen, men med en ringa biltrafik kan de utgöra en rimligt bra cykelmiljö ändå. De är vad vi föreslår till gles landsbygd där anläggning och underhåll av särskild cykelväg inte kan motiveras, och där det inte finns några särskilda behov på grund av barns rörlighet.

I vissa fall kan det finnas en asfalterad väg med måttlig (men inte hög) biltrafik. Om underlaget för cykeltrafik är lågt och det finns alternativa vägar på grus kan en måttligt trafikerad asfalterad väg *tillsammans* med en lugn grusväg täcka behoven för både snabba (vanligen mer trafikvana) och långsamma (större acceptans för grus och mindre tidskänslig, mindre acceptans för biltrafik) cyklister.



Cykling på banvall : RaVEL nr 2, Belgien



Cykling på banvall : Cykelvägen mot Limmared i Vegby, Västra Götaland

Sträckorna i vårt förslag är prioriterade i tre klasser:

Prio 1 är sträckor med stort underlag och farlig nuvarande väg. Det inkluderar också sträckor med medelstort underlag där vägtyp och trafikmängd är sådana att cykelväg alltid ska byggas, till exempel vid ombyggnad till mötesfri väg. Dessa sträckor bör påbörjas så snart som möjligt inom nuvarande länstransportplan.

Prio 2 är sträckor med medelstort underlag, eller där motortrafiken på vägen är måttligt farlig eller störande för cykeltrafik. Dessa bör också påbörjas inom planperioden.

Prio 3 är sträckor som bör byggas av princip enligt nollvisionen, för ett sammanhängande nät och där underlag finns. Vägar intill har mer än ringa biltrafik. Det finns också helt nya sträckor med framförallt fritidscyklning som underlag, där det är särskilt kostnadseffektivt att bygga på grund av att de använder en befintlig banvall från nedlagda järnvägar.

Befintliga cykelvägar är markerade i blått på kartan. De kan i vissa fall behöva upprustning för att förbättra framkomlighet och säkerhet framför allt i korsningar, och ta bort hinder som anlagts utan egentlig tanke på cykeltrafikens framkomlighet.



Vägen från Lurbobron till Asplunda. Relativt hög trafik, även om lägre än på riksvägarna. Får prio 1 på grund av trafikmängd, närhet till tätort, inga vägrenar och många yngre cyklister.

Typer av cykelvägar

Beroende underlag och vad för vägar som finns i övrigt kan olika typ av cykelväg vara lämplig. Förslag på typ av cykelväg finns i vissa fall beskriven för respektive stråk.

Supercykelväg är den bästa sortens cykelväg. De motsvarar motorväg eller motortrafikled, och har liknande definition: Separerat från gående, högst kvalitet på underhåll, planskilda korsningar eller prioritet mot alla korsande vägar (både vanlig väg och cykelväg), god plats för omkörning och utformning för att tillåta 40 km/h utan långsammare sträckor. De är framför allt aktuella i och omedelbart kring städerna och i genom förorterna mot Stockholm.

Snabbcykelväg är utformad för 40 km/h och separerad från gående. De kan förekomma i både stad och på landsbygd. Korsningar kan vara prioriterade, men också reglerade med trafikljus eller högerregel. De har i varje fall samma prioritet som övriga vägar i närheten.



Regional supercykelväg utanför Arnhem, Nederländerna. Företräde i korsningar.

Regional snabbcykelväg är den vanligaste vägen i vårt förslag. De är utformade för minst 40 km/h, men gångtrafik kan vara tillåten om det inte är större mängder av gående eller cyklister. De har precis som snabbcykelvägarna minst samma prioritet i korsningar som vanliga vägar. Särskild vikt ligger på god sikt och geometri för snabbare cykling eftersom de går på längre sträckor på landsbygden där det ska vara möjligt att hålla ett gott tempo. Det är också viktigt att snabb och långsammare cykeltrafik kan använda vägen tillsammans.

Vanlig GC-väg av klassisk svenskt snitt med ospecificerad hastighet, oklara korsningar och varierande beläggning kan förekomma i mindre trafikerade delar av nätet, men rekommenderas inte för nyanläggning. I varje fall behöver vägen säkras så alla typer av cyklar - även lastcyklar, permobiler, cykel med släp och velomobiler - fysisk kan ta sig fram. De sämsta typerna av fallor bör också ersättas med pollare eller icke-överlappande bommar.



Regional cykelväg i Westfahlen, Tyskland

Vissa cykelvägar kan vara **brukscykelvägar** som kombinerar cykelväg med serviceväg för jord- och skogsbruk. Trafik med motorfordon är mycket ringa (några fordon per dag) och *sker på cykeltrafikens villkor i högst 30 km/h*. Detta är ett ekonomiskt sätt att dela på kostnader mellan cykelnätet och enskilda vägar. En särskild typ av sådan cykelväg är **cykel- och serviceväg längs järnväg** som kan användas av både cyklister och för järnvägsunderhåll.



Cykelväg bredvid järnvägen utanför Borlänge. Tillfälligt smalare över bron.



Brukscykelväg i Belgien (dessutom bredvid järnväg)

Vanlig asfalterad väg med ringa biltrafik är markerad med grått eller svart. Viktigt för dessa vägar är att säkra för blandtrafik, till exempel genom hastighetsanpassning och att se över kurvor med skymd sikt. Det är också viktigt att säkerställa att motortrafikanter är medvetna om att de delar väg med alla andra, till exempel genom skyltning "dela vägen".

Lokalt kan det vara motiverat med separat cykelväg trots ringa biltrafik om cykeltrafiken ökar, eller om vägen används särskilt mycket av yngre barn på väg till skola eller fritidsaktiviteter.

Vanlig asfalterad väg med måttlig biltrafik är markerade med streckat grått. De kan fungera för snabba och trafikvana cyklister på stråk med måttlig cykeltrafik. För långsamma och mindre trafikvana cyklister bör det finnas alternativa vägar med grus.



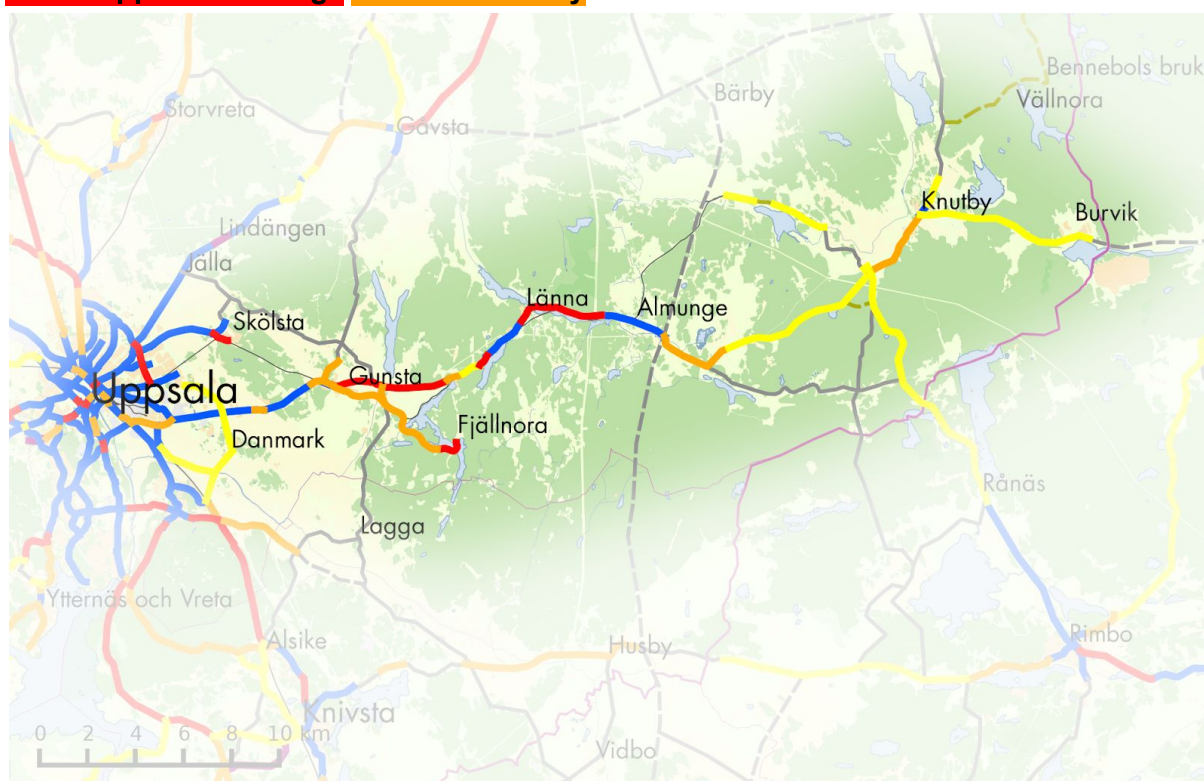
Blandtrafik på Pustnäsvägen, Uppsala

Förslag per stråk

I detta kapitel finns redogörelser per stråk, ordnade moturs med Uppsala-Knutby först. Prioritet på stråken är ungefär hur viktigt vi anser det är att få till en förbindelse i stråket - sen kan många delsträckor ha lägre prioritet, till exempel om det redan finns en mindre väg.

Uppsala-Knutby

Prio 1 Uppsala-Almunge **Prio 2 till Knutby**



Cykelväg längs väg 282 är ett angeläget objekt, och finns med i åtgärdsvalsstudien för väg 282. Fram till Gunsta finns cykelväg idag. Den är av äldre standard och kan behöva uppgraderas, bland annat förbi Fyrislund för bättre framkomlighet. Inne i Uppsala behövs bättre anslutning västerut mot Kungsängsbron / Vindbron, möjligen med en ny passage vid Gnistarondellen. Vi föreslår också linjerätning vid Vedyxa och Bärby, med prioritet 2.

Från Gunsta föreslår vi ny cykelväg österut. Den behöver inte gå omedelbart intill väg 282, och får specifikt gärna lokaliseras en bit bort för lugnare miljö. Till Funbo finns en befintlig enskild väg som kan asfalteras och göras till brukscykelväg. Selknä-Björkudden föreslår vi en genare dragning närmare järnvägen; öster om Selknä möjligen via befintlig enskild väg.

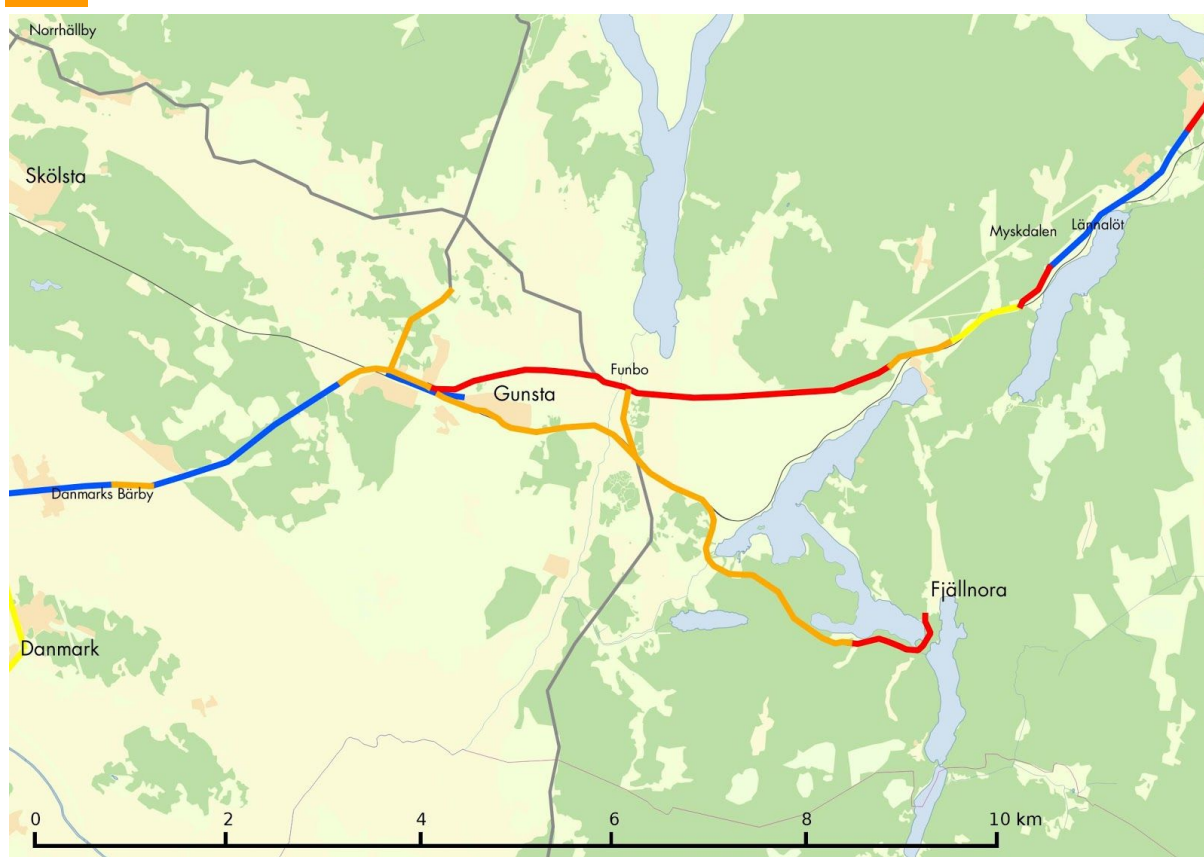
Genom Länna och Almunge finns cykelväg av äldre standard. Den kan behöva uppdatering framför allt i korsningar och separering gående - cyklister i tätorten. Öster om Lenna är en gen dragning närmare Fjärden eller längs järnvägen önskvärd.

Sträckan Almunge-Knutby har lägre underlag och mindre biltrafik, och får prio 2-3 i vårt förslag. Av dessa är sträckan Almunge-Kyrka-Söderby prioriterad på grund av nära tätort och badplats, och Solhem-Knutby på grund av närhet till tätort och som felande länk i lågtrafikerad alternativ väg Almunge-Knutby över Ingeborgsby.

Från Knutby föreslår vi kompletterande cykelväg till Tarv på grund av badplats. Den kan vara av enklare karaktär då den vanliga vägen fungerar för snabbare cyklister. En förbindelse mot Edsbro är principiellt bra men ingår inte i vårt förslag. Sträckan till Burvik bör dock byggas med prio 3 för att ge barn och äldre möjlighet att färdas säkert den korta sträckan till Knutby.

Förbindelse till Fjällnora

Prio 2



Som komplement till cykelväg längs väg 282 ser vi gärna en förbindelse till Marielund och Fjällnora. Det senare är en av Uppsalas mest besökta sjöar både sommar och vinter, och i dagsläget en källa till stora mängder biltrafik. Marielund är också utpekad för bebyggelse.

Vi föreslår, med prioritet 1 eller 2, en cykelväg från Gunsta till Marielund och vidare till Fjällnora söder om Trehörningen, där den från Marielund kan använda flera befintliga skogsvägar som brukscykelväg. Pålsundet korsas på en träbro eller möjligen som idag med en enkel flottfärja. En sådan förbindelse blir betydligt närmare från Gunsta och Uppsala än via Selknä. Utformningen ska göras med stor hänsyn till natur och kulturhistoriska miljöer. Vi föreslår också en anslutning till Funbo, för cyklister på väg till till skola och fritid där.

Faringe-Norrtälje på banvall

Prio 3



Från väg 282 söder om Faringe och fram till Rimbo och Norrtälje finns gammal banvall från Stockholm-Roslagens järnvägar. Denna kan med relativt låga investeringar göras om till cykelväg, till gagn för bland annat cykelturism i Roslagen och övrig fritidscykling. Flera delar är redan cykelväg idag, bland annat Rånäs-Rimbo. Vi föreslår, med prioritet 3, komplettering från cykelvägen Almunge-Knutby till Rånäs. Norr om Rånäs behöver en bro återställas.

Från Rimbo till Åby (båda i Stockholms län) föreslår vi ny cykelväg med högsta prioritet, eftersom alternativ saknas på sträckan, det är nära till tätort och väg 77 är starkt trafikerad.

Från Åby är banvallen grusväg eller cykelväg på grus mer eller mindre hela vägen till Finsta, Syninge och Norrtälje. Vi föreslår att standarden säkras och sträckan asfalteras. Geometrin är väl lämplig för snabb långdistanscykling tack vare just gammal banvall. Utformningen kan på några sträckor bli som brukscykelväg med möjlighet att köra ut till fält eller fastigheter.

Detta förslag behöver naturligtvis genomföras i samarbete med Stockholms län, eftersom stora delar, men inte hela, av stråket ligger där.

Gävsta-Hallstavik

Prio 3



Väg 273 Gävsta-Hallstavik har måttlig trafik och relativt lågt underlag. Vi föreslår, med prioritet 3, cykelväg Pettbol-väg 76 och med prio 2 den korta sträckan väg 76-Hallstavik (Stockholms län). En sådan länk gör det möjligt att cykla relativt bilfritt Uppsala-Hallstavik genom att använda cykelväg till Knutby och sedan allmän väg (grusväg) förbi turistmålen Vällnora och Bennebols bruk. Snabbare och mer vana cyklister kan använda väg 273. Om trafiken ökar på väg 273 kan behovet av cykelväg behöva prövas igen.

Från Hallstavik till Grisslehamn finns måttligt trafikerade vägar. En enkel cykelväg Hallstavik - Häverö och längs väg 283 kan vara berättigad för cykelturism och lokala resor, med prio 3. Sträckan på Vaddö har större lokalt underlag och kan behöva prioriteras högre. Det är dock en fråga något utanför denna plan eftersom sådant underlag berör Stockholms län mest.

Från Uppsala finns konventionell GC-väg till Jälla och delvis under konstruktion till Örby. Sträckan till Jälla är separerad men går delvis helt intill den starkt trafikerade väg 288.

Vi är måna om att cykelväg vid alla ombyggnader till mötesfri väg ska ingå i samma projekt, finansieras inom projektet och vara färdig senast när vägen är färdig. Det gäller också alla åtgärder längs väg 288. Sträckan, i den mån den inte är färdig har hursomhelst prio 1 fram till Alunda, utom på sträckan Örby-Gävsta där något bättre befintlig gammal väg finns.

Från Alunda till Gimo ska också cykelväg byggas inom projekten kring väg 288. På denna sträcka är det värt att undersöka om banvallen från gamla järnvägen kan användas. Sträckan Knutsbol-Gimo kan prioriteras inom detta då den är en felande länk för vägen till Lunda. Sträckan över Lunda är en alternativ väg, men kan inte ersätta cykelväg inom projektet.

Sträckan Gimo-Östhammar har hög trafik, inga alternativvägar och går mellan två tätorter relativt nära varandra i samma kommun. Det och att projektet ingår i projekt kring väg 288 (som en del av säkerhetsarbetet i förbättringsalternativet, eller om det trots negativa klimateffekter blir 2+1-väg) är motiv till hög prioritet på sträckan.

Mellan Öregrund och Östhammar föreslår vi, med näst högst prioritet, en ny cykelväg över Roparören och Gränsön. Den skulle avsevärt korta cykelavståndet mellan de stora orterna i kommunen, och göra cykel attraktivare och säkrare. Vägen ska utformas med god hänsyn till naturmiljön. Specifik dragning - över Kavarö eller längre västerut - behöver utredas. Genom Kavarö finns en relativt lugn väg, men närhet till samhället talar å andra sidan för separering.

Rasbokil-Gävsta

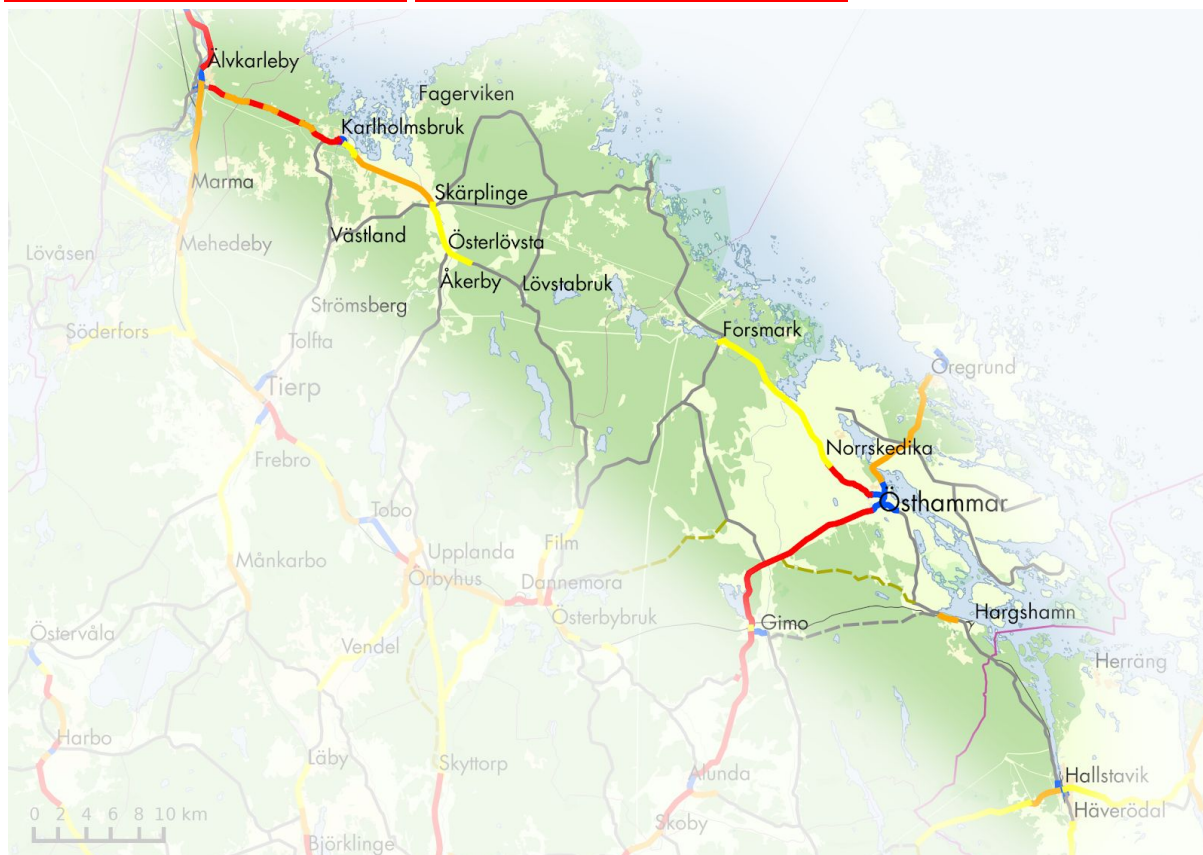
Prio 3

Vägarna kring Rasbokil är relativt lågtrafikerade och av god kvalitet för landsvägscyckling. En cykelväg Rasbokil-Gävsta kan dock vara motiverad för att ge yngre resenärer möjlighet att ta sig på egen hand till kollektivtrafiken längs väg 288 eller aktiviteter i Gävsta.



Kustlinjen Älvkarleby-Hallstavik

Prio 1-2 kring Karlholmsbruk Prio 1 Östhammar-Norrskedika



Översikt Kustlinjen

De nationella cykelrutterna "Kustlinjen" och "Cykelspåret" går genom länet längs stråket (Gävle)-Älvkarleby-Hallstavik. Möjligheterna till utvecklad cykelturism är goda med både kust och bruksmiljöer i närheten. Det lokala trafikunderlaget och cykelbarhet varierar längs sträckan vilket innebär olika prioritet för cykelväg.

Sträckan Älvkarleby-Karlholmsbruk är inom pendlingsavstånd för vardagscykling. Väg 76 har hög trafik och alternativ saknas till Nöttö. Den sträckan är därför högt prioriterad. Från Nöttö finns en mindre väg vilket minskar behovet av cykelväg, men en särskild cykelväg är ändå att rekommendera ända in i samhället, bland annat för för mindre vana trafikanter.



Detaljer kring Karlholmsbruk och Älvkarleby

Karlholmsbruk-Skärplinge-Österlövsta saknar alternativ till relativt kraftigt trafikerade väg 76. Vi föreslår därför också cykelväg på denna sträcka. Från Österlövsta till Lövstabruk finns enskild väg som kan förbättras för cykeltrafik, och lågtrafikerad väg genom Lövstabruk. I Älvkarleby inkluderar förslaget bättre trafiksäkerhet där väg 291 och 76 möts.

För långväga cykelturism finns lågtrafikerade asfalterade vägar mellan Skärplinge, Ängskär och Forsmark. Från Forsmark till Norrskedika föreslår vi en cykelväg då väg 76 inte är en tillräcklig cykelmiljö och inga alternativa vägar finns direkt i närheten. Däremot motiverar underlaget prioritet 3. Från Norrskedika till Östhammar föreslår vi en cykelväg med prioritet 1 eftersom underlaget här är betydligt större, och med fler barn i trafiken.

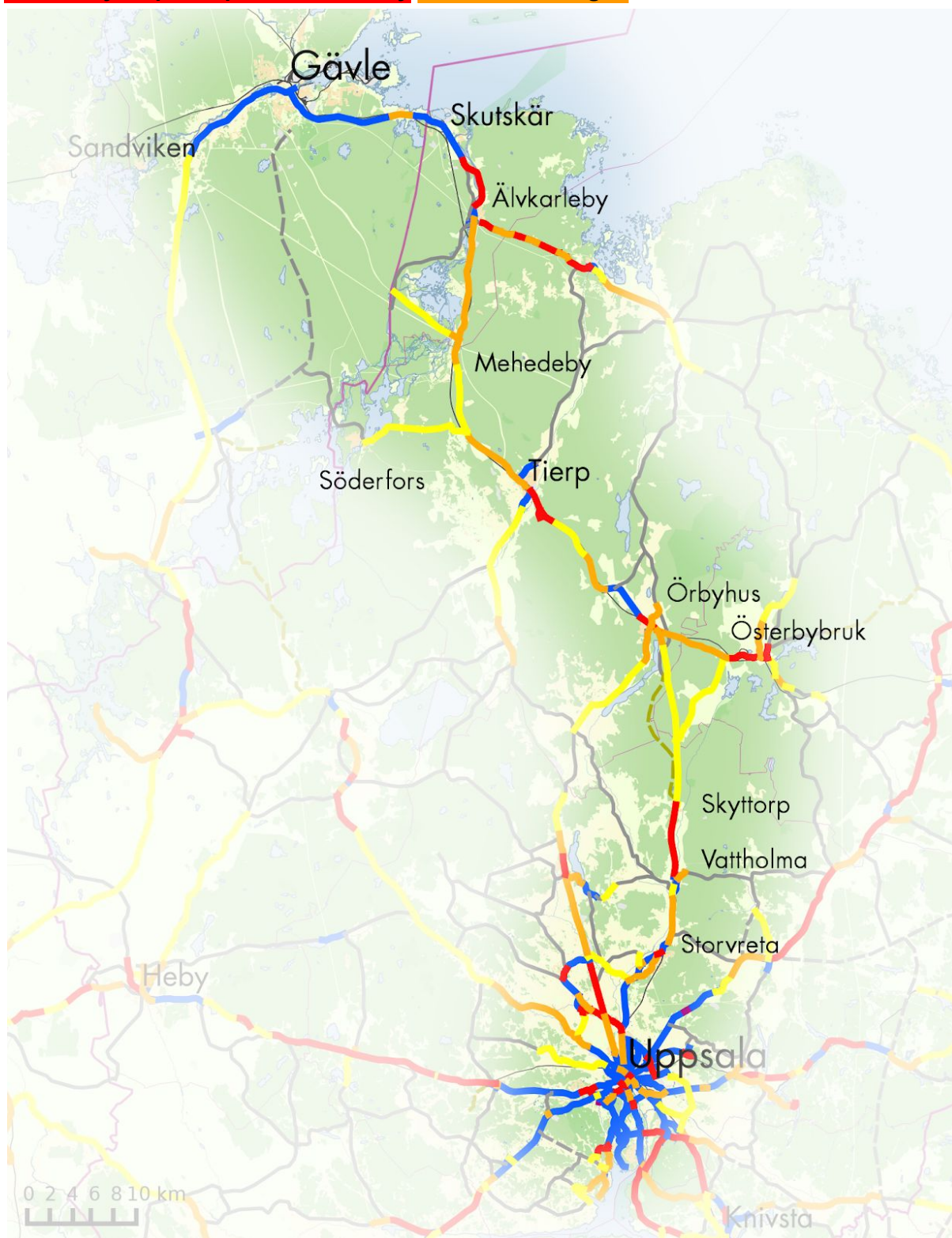
Från Östhammar till Hargshamn, och vidare mot Hallstavik finns lågtrafikerad asfalterad väg. I Hargshamn föreslår vi 2 km kompletterande cykelväg för genare väg och att undvika väg 292. Hallstavik-Rimbo finns gammal banvall från SRJ för en intressant fortsättning i AB-län.



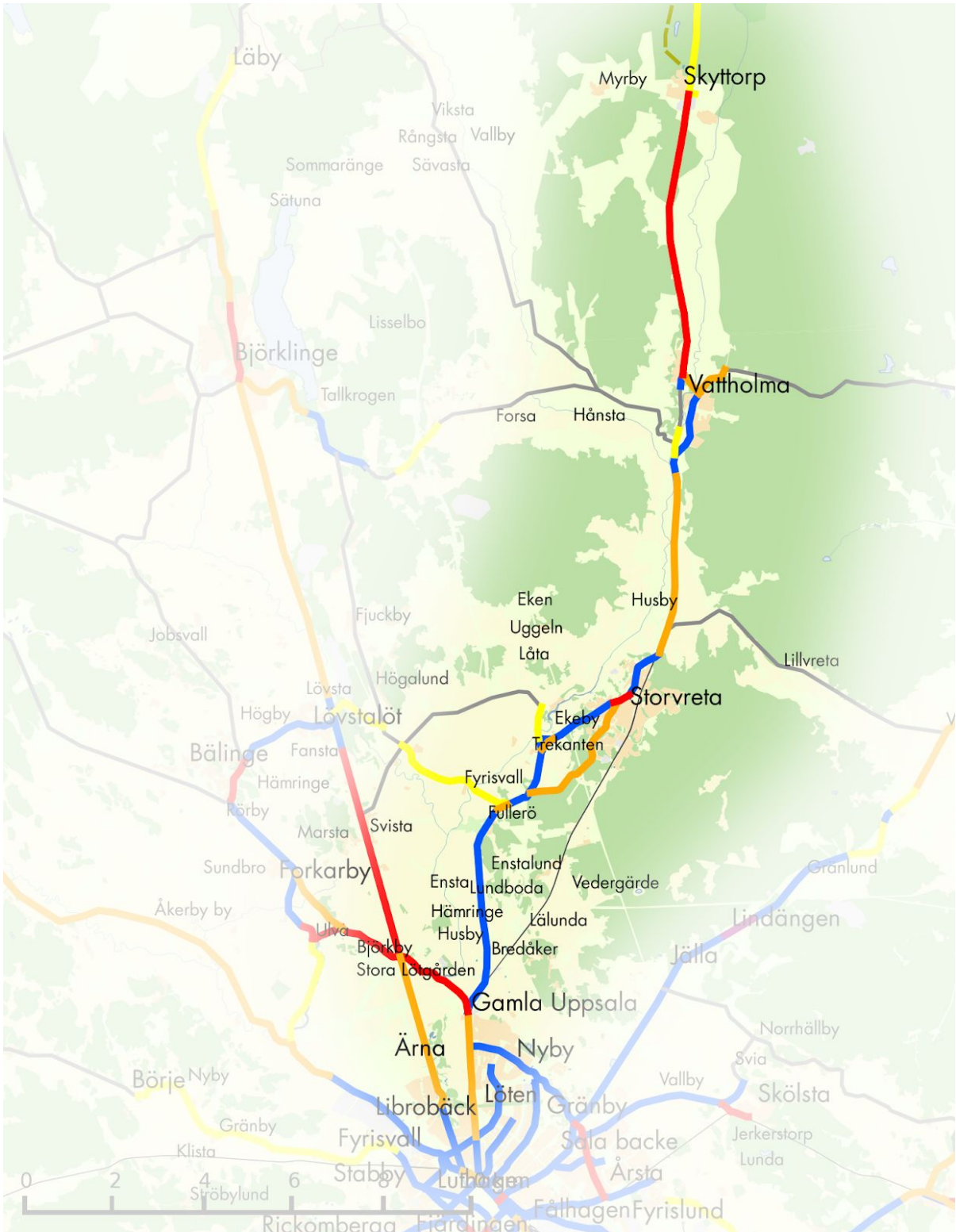
Lövstabruk. Lågtrafikerad väg går genom samhället, väg går 76 utanför.

Uppsala-Skyttorp-Örbyhus-Gävle längs järnvägen

Prio 1 Skyttorp, Tierp och Älvkarleby Prio 2-3 hela vägen



Översikt Uppsala-Gävle



Detaljer Uppsala-Skyttorp

Vi föreslår att den genomgående cykelvägen Uppsala-Gävle går i ungefär samma stråk som järnvägen och Uppståget. Sträckan genom många orter och stråket är utpekade som strategiskt för befolkningstillväxt i samhällen kring järnvägen.

Närmast Uppsala finns ett stort underlag för regional cykling ända upp till Skyttorp. Uppsala-Storvreta finns en befintlig cykelväg. Vi föreslår att förbättra korsningen i Fullerö för bättre framkomlighet, linjerätning vid infarten till Storvreta, delvis ny cykelväg längs Fullerövägen inne i Storvreta där cykelväg saknas. Vi föreslår också ny och gen cykelväg Fullerö-Storvreta öster om nuvarande, genom området med nya bostäder.

Storvreta-Vattholma finns en måttligt trafikerad väg över Ångeby, men en ny cykelväg längs Fyrisån skulle ge genare dragning, färre backar och bättre miljö för mindre vana cyklister. Vi föreslår alltså specifikt att inte dra cykelväg vid väg 290 som ligger mindre lämpligt till.

Från Vattholma föreslår vi ny cykelväg från Malmkörarvägen och vidare längs järnvägen till Skyttorp med hög prioritet. Vi föreslår också en kort komplettering till vägen mot Lafssjön.

Från Skyttorp är trafiken på väg 292 mindre, och avstånden något längre. En cykelväg fortsatt mot Örbyhus är dock viktigt för den långväga cykeltrafiken och bör gå att ordna nära järnvägen relativt enkelt. Ett alternativ i andra hand kan vara asfaltering av befintlig enskild väg. På sikt bör det också finnas en förgrening mot Österbybruk, ett viktigt besöksmål.

Örbyhus-Tobo finns befintlig cykelväg på gammal banvall. Den behöver kompletteras inne i Örbyhus. Tobo-Tierp är ca 11 km i vårt förslag men har betydelse både för genomgående trafik och lokal trafik till huvudorten i kommunen söderifrån och bör få viss prioritet. Särskilt sträckan Tierp-Vallby bör prioriteras att möjliggöra barn och ungdomar att röra sig friare.

Tierp-Odenslätt föreslår vi cykelväg i egen dragning. Med lägre prioritet därifrån cykelväg västerut till Söderfors på gammal banvall (kostnadseffektivt relativt underlaget) och norrut. Genom Mehedeby och norrut till Älvkarleby med prio 2 igen på grund av högre trafik.



Del av cykelvägen Tobo-Örbyhus som saknar beläggning



Bra cykelväg Furuvik-Gävle

Älvkarleby-Skutskär finns lugn väg på västra sidan av Dalälven, men en cykelväg vore önskvärd för kortare resväg och på grund av stort underlag mellan de två nära orterna. Genom Skutskär finns äldre cykelväg som kan behöva moderniseras, och delvis få både en genare och tydligare dragning genom Furuvik. Därefter finns en utmärkt cykelväg till Gävle.

Mehedeby-Hyttön

Prio 3

Mehedeby-Hyttön saknas idag helt förbindelser för cykel över Dalälven. Vi föreslår, med låg prioritet, att befintliga enskilda småvägar knyts ihop med en bro över Dalälven till ett cykelnät, bland annat för lättare åtkomst till Mehedeby station och för friluftslivet kring Dalälven.



Örbyhus-Österbybruk-Hargshamn

Prio 1 Dannemora-Österbybruk **Prio 2 Örbyhus-Dannemora**



Väg 292 är relativt kraftigt trafikerad på sträckan, och inte särskilt lämplig för cykeltrafik. Örbyhus-Österbybruk ligger bara 10 km från varandra, och alternativ väg saknas. Därför föreslår vi med prioritet 1 eller 2 cykelväg på sträckan. Tobo-Örbyhus finns redan cykelväg.

Österbybruk-Gimo finns alternativ väg över Morkarla, som bara behöver kompletteras med ca 1,5 km cykelväg längs väg 292. Med ytterligare några km cykelväg på södra sidan av väg 292 går det att ordna en närmare alternativ väg över Norrkulla.

Från Gimo är trafiken lägre på väg 292, och för de som accepterar grusväg och vissa omvägar finns en rutt Gimo-Hökhuvud (på blivande cykelväg) och sen grusväg till Hargs bruk.



Sträckan Österbybruk-Dannemora saknar cykelväg. Prio 1 inom stråket

Husby-Vendel

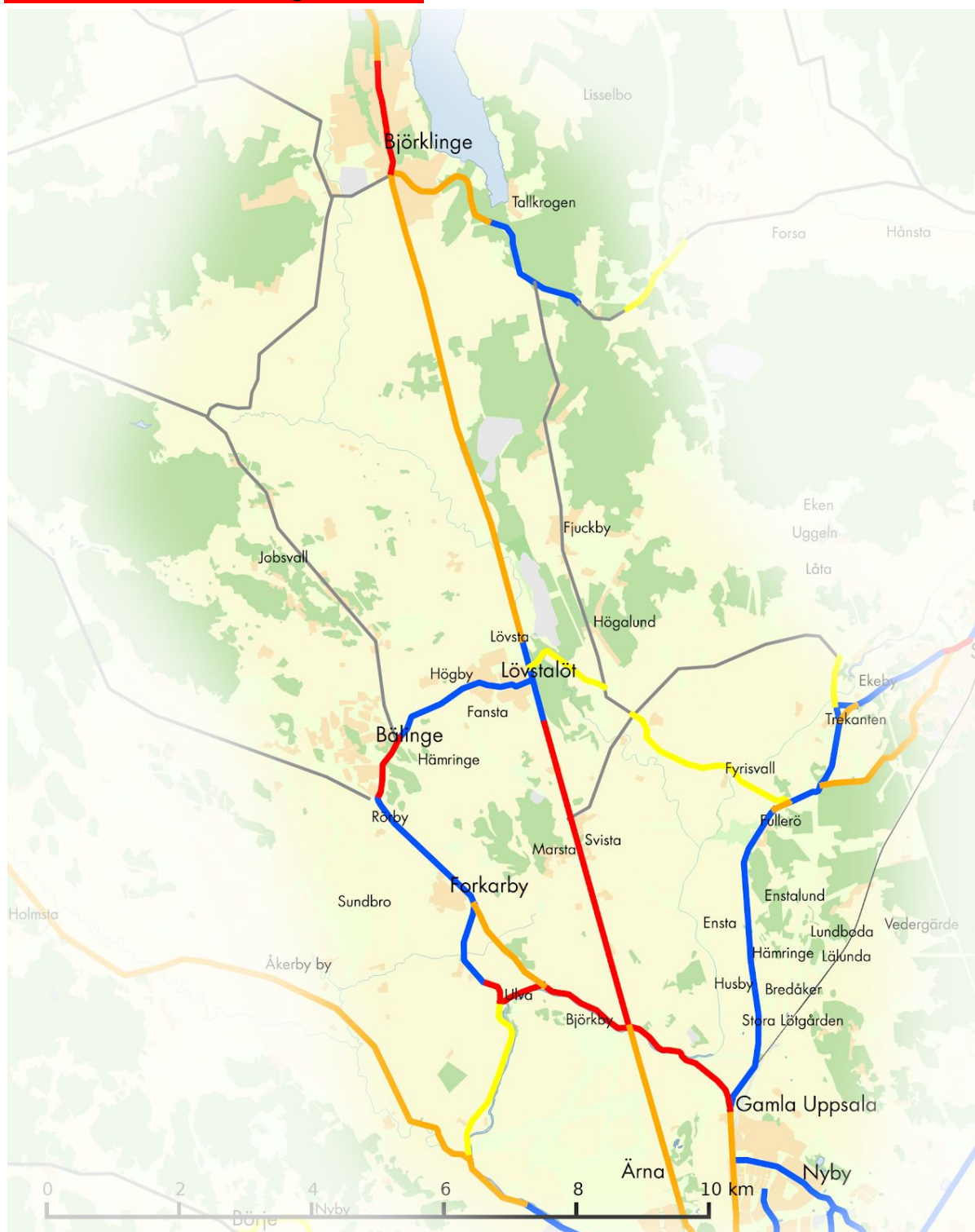
Prio 3



Området väster och sydväst om Vendelsjön är landsbygd men med relativt många boende. Vägen är måttligt trafikerad. Vi föreslår en cykelväg Österbybruk-Vendel-Husby för att underlätta för mindre vana trafikanter att ta sig fram på egen hand.

Björklinge, Bälinge och Ulva

Prio 1 till Lövstalöt, Bälinge och Ulva



Cykelväg Uppsala-Bälinge är mycket angeläget. Vi föreslår en cykelväg från Gamla Uppsala över Storvad, korsande väg 600 och vidare till Ulva kvarn på Fyrisåns norra sida och anslutning till befintlig cykelväg Ulva-Bälinge. Vi föreslår att vägen genom Bälinge förses med cykelväg, att sträckan till Åloppes vägskaft får cykelväg på sikt och, med näst högsta prioritet, en genväg från Forkarby till cykelvägen mot Storvad. En sydlig anslutning längs Fyrisåns västra sida bör också genomföras i den mån det går.

Cykelväg till Lövstalöt och i förlängningen Björklinge bör också byggas. Vi ser helst att den inte dras omedelbart intill väg 600 om syftet är en trygg miljö även för mindre vana cyklister. Cykelvägen får gärna fortsätta till Läby, dit en del tung lastbilstrafik går på väg 600.

En cykelrutt över Fyrisvall, i huvudsak genom att komplettera befintliga enskilda vägar med en bro över Fyrisån, vore också intressant för förbindelser på tvären och utflykter.



Cykelväg utanför Maribo, Danmark. Danska bästa praxis är att cykelväg och väg ska separeras med gräsremsa om hastigheten på vägen är över ungefär 60 km/h².

² <http://www.copenhagenize.com/2013/04/the-copenhagenize-bicycle-planning-guide.html>

Uppsala-Jumkil och vidare mot Östervåla kring väg 272

Prio 1 Harbo-Östervåla **Prio 2 Uppsala-Jumkil** **Prio 3 hela sträckan**



Väg 272 har mycket dålig cykelmiljö, särskilt nära Uppsala. Ut ur Uppsala längs Fyrisåns södra sida föreslår vi därför en cykelväg mot Jumkil, samma väg i början som första delen av en sydlig förbindelse till Ulva Kvarn.

Från Jumkil till Harbo föreslår vi cykelväg, men med lägre prioritet. Den får om möjligt gärna förläggas i dalgången väster om väg 272. Harbo-Östervåla och närmast omkring föreslår vi cykelväg med högre prioritet för att knyta samman orterna och för bättre miljö där unga rör sig. En kombination med cykelväg och alternativ väg är möjlig som ett första steg. På lång sikt kan en fortsättning Östervåla-Tärnsjö vara aktuell.



Väg 272 på väg ut från Uppsala. Cykelvägen slutar idag i redan Librobäck.



Väg 272 söder om Harbo. Vi föreslår cykelväg Haga-Harbo med prio 1.

Uppsala-Börje

Prio 3



Sträckan Uppsala-Börje fungerar bra för vana cyklister, men trafikmängden är sådan att en separat cykelväg eller möjligen andra åtgärder som dämpar biltrafiken är bra för mindre vana cyklister. På kort sikt kan sträckan vara idealisk för att pröva skyltar “Dela vägen”.



Skylt “Dela på vägen”, Norge

Uppsala-Sala längs Dalabanan och väg 72

Prio 1 hela vägen



Väg 72 har troligen länets sämsta cykelmiljö, och behöver åtgärdas snarast. Prioritet 1 baserat på minsta godtagbara standard, underlag idag och stråkets strategiska betydelse.

Befintlig cykelväg finns till Vänge. Den bör knytas ihop med snabb- eller supercykelväg till Stenhagen, få ny beläggning och en mer framkomlig dragning genom Vänge.

Vi föreslår att cykelvägen fortsätter gamla Salavägen genom Vänge. Sträckning vidare genom Åland och till Vittinge behöver utredas närmare, och behöver inte gå omedelbart intill väg 72, utan kan också gå längs järnvägen. En dragning som minimerar behovet av korsningar i plan med väg 72 är önskvärd.

Från Vittinge till Morgongåva finns befintliga småvägar, som kan fungera bra med bara en kompletterande sträcka på 1,5 km. Morgongåva-Heby finns en ny cykelväg av bra kvalitet. Det som kan behöva göras är att säkerställa sträckan genom Morgongåva, och att det i Heby finns en bra anslutning mellan cykelvägen, förbi väg 72 och fram till centrala samhället.

Från Heby till Sala finns också några mindre asfalterade vägar som går att använda för en partiell cykelväg; nya sträckor behövs i början bara där alternativ till väg 72 saknas.

Vi ser gärna en fortsättning till Avesta för långväga cyklister.



Ny cykelväg Heby-Morgongåva längs väg 72



Brunkullsvägen i Morgongåva med mycket låg biltrafik. Möjlig del i cykelrutt från Vittinge

Sala-Gysinge-Gävle på banvall

Prio 1 Tärnsjö-Gysinge Prio 3 hela sträckan



Vi föreslår, med i grunden lägre prioritet, cykelväg hela sträckan Sala-Gysinge-Gävle på gammal banvall från järnvägen med samma namn. Det kan bli en god turistsatsning längs Dalälven, och kan ge mycket för en relativt måttlig insats. Sträckan Valbo-Gävle är redan färdigställd som cykelväg till större del.

Några sträckor är högre prioriterade, bland annat Sala-Saladamm (utanför länet), och Tärnsjö-Mälby-(Gysinge), där det behövs alternativ till väg 56 som är mitträckesväg. Från Kerstinbo till Gysinge finns lågtrafikerad väg, men på sikt vore det intressant att kunna ta SGGJ:s gamla broar i bruk och leda cykelvägen över dem.

Vi föreslår också en cykelväg till Östa, anslutning i Tärnsjö till vägen mot Harbo (mycket trafik till väg 56) och en cykelväg Gysinge-Österfärnebo (utanför länet).



Farlig cykelmiljö längs väg 56 nära Kerstinbo



Bed and Bike, en möjlig turistsatsning på landsbygden

Uppsala-Enköping-Strängnäs kring väg 55

Prio 1-2



Vi föreslår att asfaltera befintlig cykelväg Uppsala-Säva, och komplettera den på gammal banvall till Örsundsbro med bra geometri. Cykelvägen kan sen fortsätta närmaste vägen till Enköping längs UEJ:s gamla banvall; en bit vid Härkeberga är redan cykelväg på grus.

Sträckan Enköping-Skolsta-Litslena behöver cykelväg med hög prioritet, och för att alls möjliggöra cykeltrafik i praktiken trots mitträckesväg också Örsundsbro-Litslena. En väg Skolsta-Grillby bör också byggas, den södra delen för att också mindre vana trafikanter ska kunna ta sig säkert till Skolsta och kollektivtrafiken på väg 55 - eller boende i Skolsta och Litslena till Grillby om det blir ett stopp för pendeltåg där.

Vårt huvudförslag Enköping-Örsundsbro är alltså cykelväg i gamla UEJ-sträckningen för genomgående trafik, men att miljön kring befintlig väg 55 också behöver säkras.

Enköping-Strängnäs har väg 55 mycket dålig cykelmiljö (i klass med 2+1-väg). Vi föreslår cykelväg på sträckan (med särskilt studerad lösning över Hjulstabron för bra cykelmiljö). Det finns ca 4 km lugn väg som kan ingå i en cykelrutt på delen inom Uppsala län.

Miljön kring Örsundsbro söderut behöver flera nya cykelvägar, och de behöver korsa väg 55 säkert. Västerut föreslår vi också cykelväg Alsta och Mosta bland annat för yngres mobilitet.

Uppsala-Dalby

Prio 1 till Asplunda **Prio 2 till Hammarskog**



Sträckan till Hammarskog och Vreta ligger på gränsen mellan kommunal och regional. Vi föreslår, med högsta prioritet, cykelväg Lurbobron-Asplunda. Därefter en särskild cykelväg närmare Vårdsättraviken (med god miljöhänsyn) från Lurbobron, via befintlig cykelväg i Vreta och till Hammarskog, det senare möjligen genom att använda grusvägen som brukscykelväg.

På sikt föreslår vi förlängning till Dalby, och cykelväg från Uppsala-Näs till Skärfälten.

Mälarsrådet Västerås-Enköping-Stockholm

Prio 1 Enköping-Grillby **Prio 1 Bro-Ekolsund** **Prio 2 hela vägen**



Stockholm-Bålsta finns förhoppningsvis snart cykelväg hela vägen, även om kvalitet och genhet varierar. Vi föreslår komplettering Bålsta-Enköping nära järnvägen. Denna cykelväg knyter också ihop Grillby med Enköping. Befintlig serviceväg finns delvis vid järnvägen.

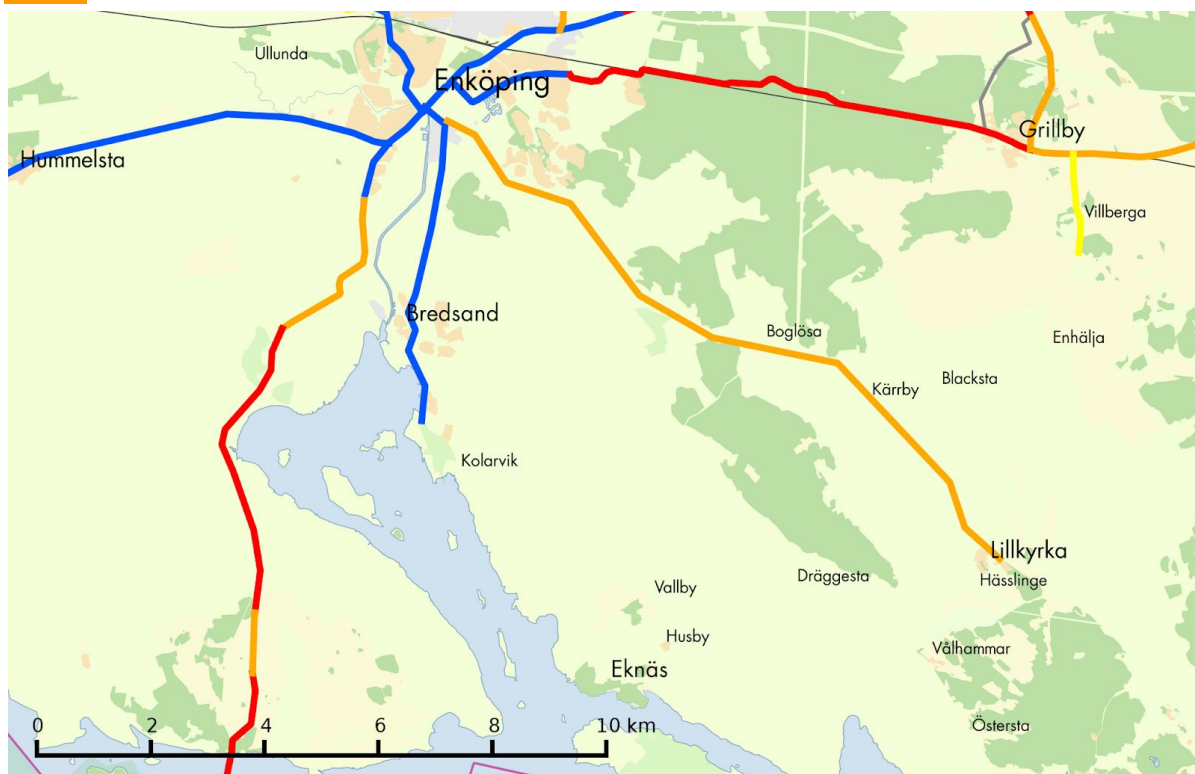
Sträckan Stämsvik-Krägga-Bålsta har särskilt underlag för vardagliga resor, och kan byggas kostnadseffektivt tack vare gammal banvall på delar. Över Ekolsund kan den gamla bron från järnvägen också användas - den nyttjas redan idag men vägen dit har svårtyckad beläggning.

På sträckan Enköping-Hummelsta och Västerås-Irsta finns redan cykelvägar. Vi föreslår att knyta samman dessa och att vid behov säkra framkomlighet och kvalitet.

Vi förordar att i första hand bygga ut cykelväg den direkta vägen längs Mälaren, men ställer oss inte negativa till en säkrare cykelmiljö längs väg 263 Litslena-Övergran.

Enköping-Lillkyrka

Prio 2



Sträckan Enköping-Lillkyrka har trafikvolymen som gör separerad cykelväg lämplig. Vägen fungerar för snabba cyklister men särskild cykelväg gynnar bredare målgrupper.

Enköping-Sala

Prio 2 till Fjärdhundra **Prio 3 hela vägen**



Vi stödjer förslaget om cykelstråk Enköping-Fjärdhundra på cykelväg och befintliga småvägar. Norr om Fjärdhundra saknas alternativa vägar och cykelväg behövs. Detta är något som bör tas upp i nationell planering då väg 70 är stamväg.

Bålsta till Skokloster och Sigtuna

Prio 1-2 Bålsta-Skokloster-Sigtuna **Prio 2 Bålsta-Sigtuna**



Från Skokloster till Bålsta, Kungsången och Sigtuna

Från Bålsta och norrut finns cykelväg, som bör byggas ut hela vägen till Övergran, bland annat för att trafikförsörja de nya bostäder som byggs. På sikt bör vägen byggas ut hela vägen till Skokloster, gärna med en dragningslinje som inte går omedelbart intill väg 263.

Från Skokloster föreslår vi också cykelväg åt sydost mot Håtuna (där det finns mindre väg) och Erikssund. Särskilt sträckan längs väg 263 och fram till Billbyvägen behöver åtgärdas snart för att kunna ge trygga och säkra resor åt boende i Skokloster och Slotsskogen.



Från Bålsta och Bro till Sigtuna

Från Bålsta föreslår vi också en helt ny cykelväg till Sigtuna som skulle korta avståndet mellan orterna till bara 11 km. Det inkluderar en ny bro ungefär i höjd med Kämpasten. Historisk föregångare till en sådan bro, över Broholmen, finns. Det är ändå viktigt att den utformas med hög estetisk hänsyn och öppningsbarhet om det blir en sådan cykelväg.

Uppsala-Knivsta-Stockholm

Prio 1 Uppsala-Knivsta **Prio 2 hela vägen**



Översikt Uppsala-Stockholm



Flera sträckningar Uppsala-Knivsta

Uppsala-Stockholm är en av landets mest bebodda och dynamiska stråk. Idag saknas genomgående cykelväg. Det finns snart cykelväg färdig Stockholm-Märsta, men kvaliteten varierar och framkomlighet och genhet behöver förbättras. Sverigeleden tar en rutt över bland annat Skånela och tar ca 11 mil Uppsala-Stockholm, mot 7 mil närmaste vägen.

Vi föreslår en riktig snabbcykelväg på sträckan, i samarbete med vägghållare i Stockholms län. Det gynnar den stora mängden pendling i Norrort liksom alla resor på fritiden.

Uppsala - Knivsta föreslår vi en snabbcykelväg längs järnvägen, över Alsike. Den kan ansluta i Uppsala en ny cykelbro över Fyrisån i höjd med Ultuna.

Med lite mer planeringsbehov skulle vi gärna också se om det går att anlägga en cykelväg Flottsund-Alsike genom Lunsen, precis söder om reservatet. Där finns redan två enskilda skogsvägar som kan asfalteras till brukscykelvägar, och knyts ihop en kort bit. Detta skulle ge den allra kortaste resvägen Uppsala-Knivsta och en helt bilfri cykelmiljö.

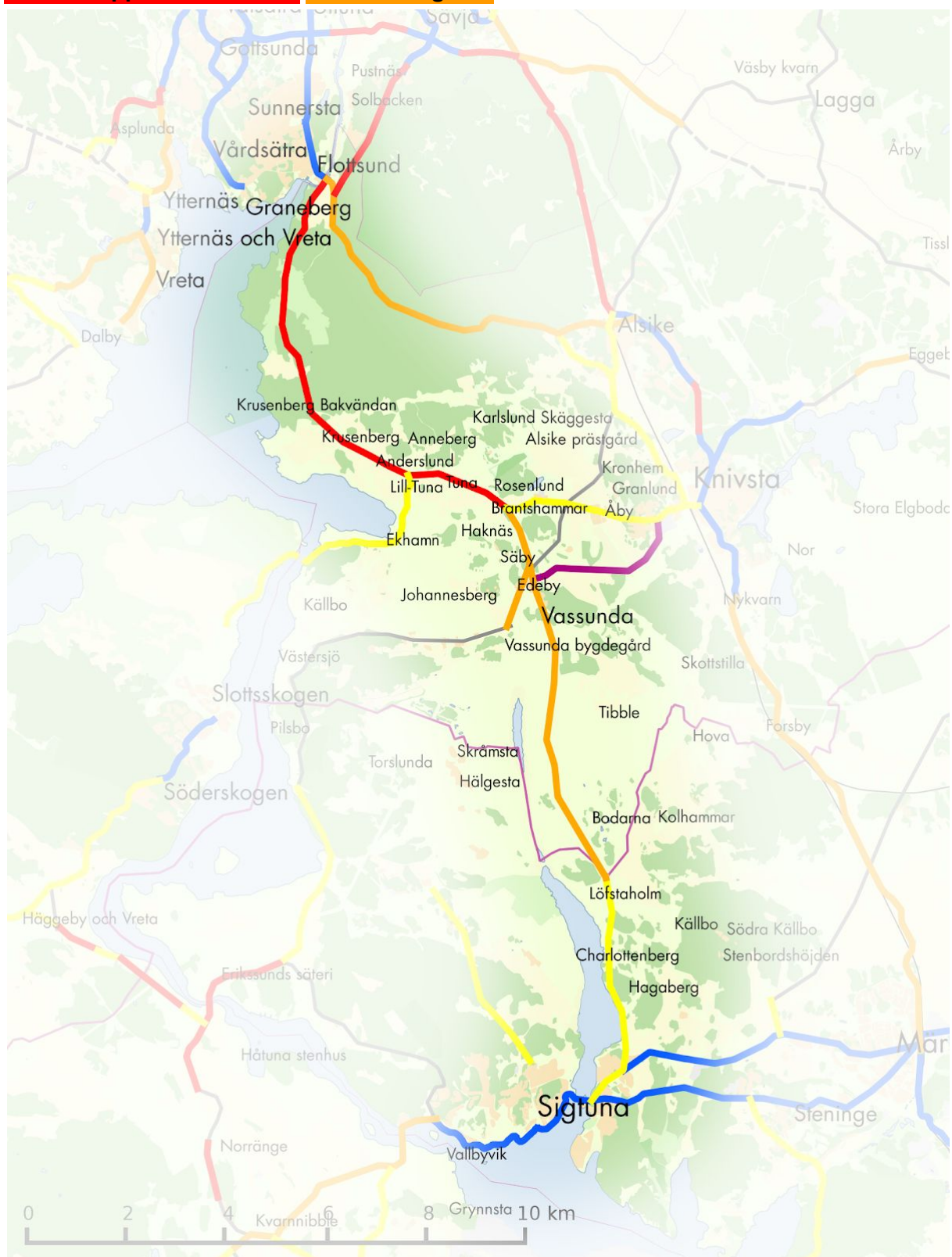
En möjlig fortsättning med relativt små medel är en cykelväg Steninge-Rosendal-Båtbyggartorp-Stäket. En sådan väg skulle ge en alternativ och mer turistsvänlig rutt till Stockholm, nära slott och Mälarvik. Småvägar finns på större delen av sträckan redan.



Cykelvägar i Nederländerna. Flera cykelvägar till Rotterdam (29 respektive 31 km) och Maassluis (10 respektive 12 km). Röd är vanlig väg, grön är mer lantliga turistvägar.

Uppsala-Vassunda-Sigtuna

Prio 1-2 Uppsala-Vassunda **Prio 2 till Sigtuna**



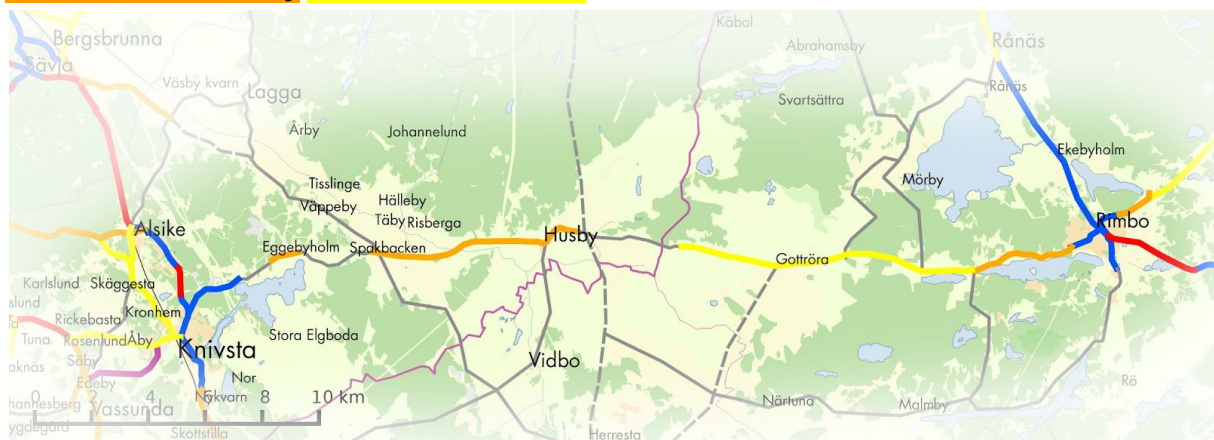
Vi föreslår också cykelväg längs väg 255 från Flottsund till Vassunda och Lövstaholm, och en cykelförbindelse därifrån till Sigtuna längs Garnsviken. På den senare sträckan kan cykelväg vänta lite längre eftersom det finns en relativt lugn allmän väg. Sträckan till Vassunda bör däremot påbörjas snart. Det är viktigt att den utformas även för snabbare cykeltrafik.

Den ingår också som en möjlig väg till Knivsta.

En möjlig gren skulle kunna gå från Krusenberg till Stavsundet (delvis på befintlig småväg), och med eldriven cykelfärja eller annan lämplig lösning vidare mot Skokloster. Ett alternativ är cykelväg från Vassunda till väg 263, ev längs Mälaren via småvägar förbi Torsborg.

Knivsta-Rimbo

Prio 2 Knivsta-Husby **Prio 3 hela sträckan**



Väg 77 är inte högst prioriterad vad gäller cykelvägar. En cykelväg går dock att åstadkomma och bör finnas med tanke på trafikvolymen. Ca 6 km småvägar, bland annat mellan Eggebyholm och Spakbacken liksom från Husby och österut går att använda. Utbyggnad är mest prioriterat till Eggebyholm och närmast Rimbo.