

CYKELBOKSLUT 2013

En sammanställning av Uppsala kommuns cykelarbete under året

KONTORET FÖR SAMHÄLLSUTVECKLING



FÖRORD

I syfte att redogöra för och lyfta fram det arbete som genomförs för att främja cykeln som transportmedel har Uppsala kommun valt att från och med 2013 årligen upprätta ett bokslut över de cykelinsatser som genomförs under året. Dokumentet du nu håller i dina händer (alternativt läser från din dator, surfplatta eller telefon) utgör således det första cykelbokslutet som upprättats.

Beroende på vilka insatser kommunen väljer att prioritera under de kommande åren kommer cykelbokslutets innehåll av den anledningen skilja sig åt från år till år. En förhoppning är dock att dokumentets upplägg i framtiden i stora drag följer det här dokumentets struktur. Anledningen till detta är att det i våra ögon inte bara framstår som intressant att sammanställa kommunens arbete under året som gått utan att även på ett relativt lätthanterligt sätt kunna jämföra insatserna över tid.

Arbetet med cykelbokslutet har genomförts under perioden december 2013 – februari 2014 och författarna skulle vilja tacka samtliga kollegor som under denna tidsperiod bidragit med både sin tid och kunskap. Tack vare er anser vi oss ha uppnått den kvalitet vi i inledningen av arbetet eftersträvade. En annan målsättning som ansetts särskilt viktig har varit att cykeln som transportmedel ska få en ökad status inom såväl den egna organisationen som hos kommunens invånare.

Vid sidan av de projektledare som bidragit med information om de insatser som genomförts under året vill vi särskilt tacka kartassistent Magnus Malm för kartframställningarna, ekonom Towa Widh för de ekonomiska uppgifterna och kommunikatör Louise Christiansson för stöd kring formgivningsfrågor. Vi vill även tacka fotograferna Anna-Vera Burin Batarra och Dan Pettersson för de bilder som förekommer och tekniker/utredare Louise Söderström för den sammanställning som gjorts av inkomna synpunkter till kommunens felanmälan.

Vid tangenterna
Trafikplanerare Niclas Andersson och Daniel Fritz
Kontoret för samhällsutveckling

INLEDNING

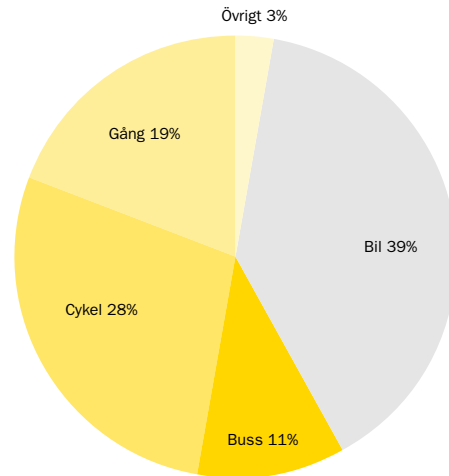
Cykeltrafiken i Uppsala tätort svarar för en stor andel av resandet då 28 procent av de resor som startar eller avslutas i tätorten sker med cykel. Det gör Uppsala till en av de tätorter i Sverige med högst andel cykelresor. I de övriga delarna av kommunen sker mellan 1–10 procent av resorna med cykel.

I de centrala delarna av Uppsala genomförs upp emot 55 000 cykelturer dagligen och för hela staden beräknas cirka 120 000 cykelturer förekomma varje dag. Cykeln som transportmedel är allra vanligast bland studenter och personer i åldern 18–24 år som gör fyra av tio resor med cykel. Cyklandet minskar och bilåkandet ökar därefter med stigande ålder.

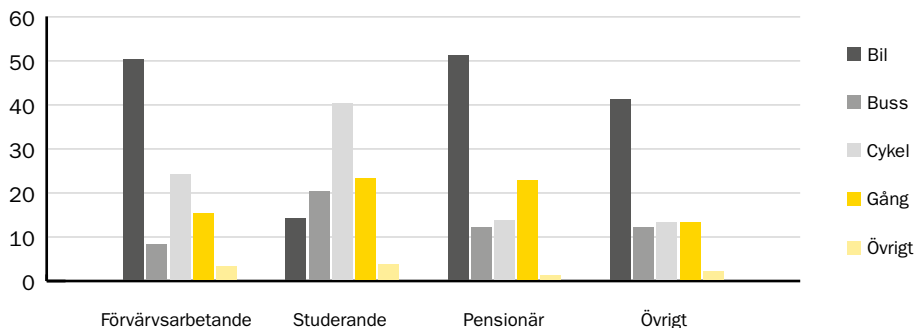
Uppsala kommun har ett flertal strategiska dokument som påverkar cykeltrafiken och målsättningen för denna. En gemensam nämnare går att finna i att samtliga förespråkar en ökad cykelanvändning. Några exempel är bland annat *Översiktsplan 2010* där en minskad bilanvändning förordas till förmån för fler kollektivtrafikresenärer, cyklister och fotgängare. I *Policy för hållbar utveckling* förespråkas ett ökat hållbart resande, bättre folkhälsa, ökad trygghetskänsla och attraktiva stadsmiljöer. *IVE* (Inriktning Verksamhet Ekonomi) slår också fast att folkhälsan är högt prioriterad när Uppsala expanderar samt att fotgängare och cyklister ska ha hög framkomlighet och tillgänglighet.

Under 2013 har arbete bedrivits inom ett stort antal cykelrelaterade projekt. Utifrån sammanställningen som följer framgår också att en ökad aktivitet ägt

rum inom de områden som kommunen arbetat med tidigare. En generell bild av insatserna visar att Uppsala kommun, utifrån såväl antalet projekt som ekonomiska medel som avsatts, bland annat ökat utbyggnads- och upprustningstakten i cykelvägnätet. Utöver detta har även ett antal nya projekt dragits igång utifrån den analys av brister som framkom vid kommunens deltagande i Cykelfrämjandets kommunvelometer. Flera av dessa nya projekt har också sin grund i de verksamhetsmål som kommunen har att arbeta mot.



Figur 1 | Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala tätort 2010



Figur 2 | Färdmedelsfördelning efter sysselsättning i Uppsala kommun

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Planeringsinstrument ... sidan 5

Cykelvägar ... sidan 8

Cykelparkeringar ... sidan 13

Trafiksäkerhet ... sidan 15

Information och marknadsföring ... sidan 17

Ekonomisk uppföljning ... sidan 21

PLANERINGSINSTRUMENT

Cykelpolicy

Den 28 oktober 2013 antog kommunfullmäktige i Uppsala det förslag till cykelpolicy som arbetats fram under 2012 och 2013. I policyn anges att cykeltrafiken i Uppsala är en viktig del i arbetet för att

- förbättra folkhälsan
- skapa en attraktivare stadsmiljö
- minska biltrafikens andel av resorna i Uppsala kommun.

I cykelpolicyn anges även att Uppsala kommuns viljeriktning är att

- öka andelen cykelresor i Uppsala
- Uppsala ska uppfattas som en stad för cyklister
- det ska vara tryggt och säkert att cykla i Uppsala
- det ska gå snabbt att cykla i Uppsala
- det ska vara bekvämt att cykla i Uppsala.

För att kommunens målsättning om ökad cykling ska bli verklighet är det av största vikt att policyns intentioner efterföljs. Detta gäller samtliga verksamhetsområden inom Uppsala kommun med direkt eller indirekt koppling till cykeln som transportmedel eller cykelinfrastrukturen som en förutsättning för kommunens ambitioner.

Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik

I samband med antagandet av cykelpolicyn antogs även ett antal riktlinjer för arbetet med cykeltrafik. Detta ägde rum vid kommunstyrelsens möte den 9 oktober 2013.

Enligt dessa riktlinjer ska det fortsatta cykelarbetet bedrivas inom följande fem områden

- tryggt och säkert att cykla i Uppsala
- snabbt att cykla i Uppsala
- bekvämt att cykla i Uppsala
- beteendepåverkan
- uppföljning av cykeltrafiken.

Dessa riktlinjer ska genom kommunstyrelsen implementeras i hela kommunens verksamhet och bland annat användas genom hela planeringsprocessen från planering av nya områden till underhåll och drift av befintliga områden. Särskilt viktiga är riktlinjerna vid översiktlig planering och detaljplanering då det är i dessa skeden som cykeltrafikens förutsättningar kan påverkas för en lång tid framöver.



Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik

Under 2012 och 2013 har Uppsala kommun tagit fram ett förslag till handlingsplan för arbetet med cykeltrafik. Planen, som är kommunens första, utgår både från målet att förbättra för nuvarande cyklister och att få fler att i större utsträckning välja cykeln som transportmedel. Handlingsplanen har sin grund i Cykelpolicy för Uppsala kommun och Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik och beskriver mer i detalj hur det fortsatta arbetet ska utföras inom de fem åtgärdsområden som beskrivs under stycket Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik.

Handlingsplanens intention är att lägga grunden för det fortsatta cykelarbetet. De insatser som föreslås ska på ett tydligt sätt användas inom såväl strategisk och detaljerad planering som vid byggnation, drift och underhåll. Handlingsplanen utgör också ett viktigt verktyg för att uppnå klimat-, miljö- och folkhälsomål i ett attraktivare Uppsala. Genom de ambitiösa målsättningarna ligger handlingsplanens intentioner också i linje med kommunens ambitioner om en långsiktigt hållbar utveckling. Förslaget till handlingsplan kommer att tas upp i kommunens gatu- och samhällsmiljönämnd under inledningen av 2014.

Checklistor och generella riktlinjer vid detaljplanering

Uppsala kommun har under 2013 arbetat fram checklistor för cykelrelaterade frågor att ha som stöd vid arbetet med framtagandet av nya detaljplaner. Checklistorna förväntas förenkla arbetet och säkerställa att det finns ett genomgående kvalitativt tänk i planeringen. Arbetet med checklistorna kommer att utvärderas under 2014 och vid behov förbättras för att cykelfrågorna ska få den status som krävs. Det är också viktigt att framtagna hjälpmedel underlättar vardagen för handläggarna och kommer till så stor nytta som möjligt. Vid sidan av detta arbete har det även tagits fram riktlinjer för att säkerställa såväl minimibredder utmed planerade cykelvägar som tillämplbara radier i korsningar för att både trafiksäkerheten och framkomligheten för samtliga trafikslag ska vara hög. Dessa riktlinjer är tänkta att tillämpas inom såväl utbyggnaden av nya bostads- och verksamhetsområden som vid investeringar i den befintliga gatuinfrastrukturen.

Handlingsplan parkering

Under 2012 och 2013 har Uppsala kommun arbetat med att ta fram en parkeringspolicy och en handlingsplan för parkering som omfattar såväl bil- som cykelparkering. Ett grundläggande syfte i arbetet har varit att säkerställa goda parkeringsmöjligheter utifrån både kvantitativa tal och kvalitativ utformning. När det handlar om det sistnämnda ställer handlingsplanen bland annat krav på cykelparkeringar med god låsbarhet, väderskydd och närhet till målpunkten. Inom ramen för arbetet har riktlinjer tagits fram vilka utgör nödvändiga förutsättningar vid nybyggnation för att skapa attraktivitet och tillsammans med övrig cykelinfrastruktur bidra till att fler väljer cykeln som transportmedel. Under våren 2014 kommer förslaget till parkeringspolicy behandlas i kommunfullmäktige medan förslaget till handlingsplan därefter tas upp i gatu- och samhällsmiljönämnden.

Cykelparkeringsnorm

I samband med det arbete som pågått inom ramen för framtagandet av såväl en parkeringspolicy som en handlingsplan för parkering har Uppsala kommun även tagit fram ett förslag till cykelparkeringsnorm. Denna kom också att antas vid plan- och byggnadsnämndens möte i december 2013. Utifrån normen ansvarar fastighetsägaren för att säkerställa det behov av cykelparkering som uppkommer i samband med nybyggnation. Detta innebär med andra ord att kommunen i framtiden kommer att ställa högre krav på antalet cykelparkeringsplatser även där kommunen idag inte har direktinflytande över markutnyttjandet.

Cykelräkning

Som tidigare nämnts genomförs omkring 120 000 cykelresor dagligen i Uppsala tätort. I syfte att utvärdera kommunens cykelinsatser och samtidigt få information om antalet cyklister, riktning samt utveckling och variation över tid genomförs kontinuerlig mätning vid tre platser. Sedan tidigare har kommunen statistik över cykeltrafikens utveckling utmed Vårdsätravägen i höjd med infarten till Malma backe och på Islandsbron. Sedan invigningen av Hamnspången i oktober 2012 erhåller kommunen

även data över hur många cyklister som väljer denna förbindelse över Fyrisån. För att synliggöra antalet har en display monterats intill broräcket. Uppsala kommun har under 2013 arbetat för att ett antal ytterligare sådana ska anläggas i de centrala delarna av Uppsala.

Sedan 2008 genomförs årligen också manuella räkningar av antalet cyklister i ett så kallat innerstadsnitt. Det innebär att antalet cyklister räknas vid sammanlagt 25 platser som ringar in den centralaste delen av Uppsala tätort. Sammantaget utgör resultatet av ovanstående räkningar, tillsammans med genomförda resvaneundersökningar, ett viktigt underlag i kommunens arbete.

Kommunvelometern

Under 2013 deltog Uppsala kommun i Cykelfrämjandets årliga undersökning kommunvelometern, vilket är ett uppföljningsverktyg för att på olika sätt kunna mäta och jämföra svenska kommuners arbete för att främja cykeln som transportmedel. Utifrån resultatet kan man alltså mäta hur aktivt en kommun arbetar för ökad cykling.

Årets resultat visade att Uppsala kommun gjort stora förbättringar sedan 2010, då kommunen deltog i undersökningen för första gången. Vid det tillfället uppgick den totala poängen till 30 vilket kan jämföras med de 42,5 som kommunen erhöll denna gång. Det område som förbättrats mest visade sig vara kommunens cykelrelaterade investeringar. Utöver detta framgick att kommunen arbetar med många cykelaktiviteter samtidigt och att kommunen får

höga poäng när det handlar om att marknadsföra sitt cykelvägnät genom bland annat cykelkartor och cykelvägvisning. Utifrån undersökningen framgick även att kommunen har en hel del förbättringar att göra när det handlar om kampanjer och marknadsföring av cykling som transportmedel, information om cykelinvesteringar samt integration med övergripande planering och detaljplanering. I den analys av resultatet som erhållits framkommer dessutom brister i kommunens uppföljningsarbete, avsaknaden av godtyckliga nöjdhetsundersökningar samt en bättre dialog med såväl medborgare som intresseorganisationer. Utöver detta framkom även att kommunen saknade en tydlig cykelpolitik och att det fanns brister i cykelvägnätet i form av saknade länkar.

Tabellen nedan visar Uppsalas resultat de år kommunen deltagit, men även hur elva andra jämförbara kommuner (utifrån invånarantal och befolkningstäthet) har presterat under samma tid. I jämförelse med dessa placerar sig Uppsala 2013 på en 9:e plats vilket är att jämföra med den 14:e plats som kommunen hamnar på vid en jämförelse med bland annat större och befolkningstätare kommuner som Göteborg och Malmö men även mindre och befolkningsglesare kommuner som exempelvis Växjö och Skellefteå.

Då kommunvelometerens datainsamling ägde rum i februari 2013 har en hel del förbättringsarbete redan inletts vilket också framkommer i detta cykelbokslut. I och med detta och ett antal planerade projekt och aktiviteter som behöver komma igång och prioriteras är förhoppningen att Uppsala kommun med tiden kommer att erhålla en högre poäng vid kommande års undersökningar.

Resultat kommunvelometern (med jämförbara kommuner)				
	2013	2012	2011	2010
Lund	52	53,5	50	-
Gävle	49	45	42,5	37,5
Halmstad	48,5	-	-	35
Linköping	46	44	-	-
Västerås	45,5	46,5	43	39
Sundsvall	45	-	-	-
Umeå	45	-	-	-
Helsingborg	44	52,5	42,5	-
Uppsala	42,5	-	-	30
Örebro	41	-	-	34
Jönköping	40,5	34,5	32	29
Borås	39	33	35	30

CYKELVÄGAR

Statistik					
	2013	2012	2011	2010	2009
Cykelvägar totalt i Uppsala kommun (km)	410,5	402,7	393,7	389,8	394,1
Cykelvägar totalt i Uppsala tätort (km)	320,6	313,1	308,6	304,8	301,3
Nya cykelvägar i Uppsala kommun (km)	7,8	9	3,9	4,3	5,6
Nya cykelvägar i Uppsala tätort (km)	7,5	4,5	3,8	3,5	3,1
Antal nya gång- och cykelbroar i Uppsala tätort	1	1	2	-	-
Upprustade cykelvägar i Uppsala kommun (km)	19,7	-	-	-	-
Upprustade cykelvägar i Uppsala tätort (km)	11,8	-	-	-	-
Andel cykelväg som fått ny beläggning i Uppsala tätort	3,7%	-	-	-	-
Tid för omasfaltering av samtliga cykelvägar i Uppsala tätort (år)	27	-	-	-	-
Ny separerad cykelväg i Uppsala tätort (km)	25,1	-	-	-	-
Andel separerad cykelväg i Uppsala tätort	35%	25%	24%	23%	23%
Antal signalreglerade korsningar med cykeldetektering	8	8	8	8	8

Nya cykelvägar

I Uppsala kommun finns det totalt över 41 mil cykelvägar varav cirka 32 mil återfinns i Uppsala tätort. I större delen av såväl Uppsala som Storvreta tätorter ansvarar kommunen för investeringar i nya cykelvägar samt drift och underhåll av de som byggts tidigare. I övriga delar av kommunen är det Trafikverket, samfälligheter eller vägföreningar som innehar detta ansvar.

De cykelvägar som faller inom kommunens ansvar har delats upp i tre kategorier bestående av ett tiotal huvudcykelstråk, ett huvudcykelnät och ett övrigt lokalcykelnät. Denna prioriteringsordning ligger till grund vid kommunens arbete med bland annat asfaltering, snöröjning och andra återkommande investerings- och underhållsåtgärder.

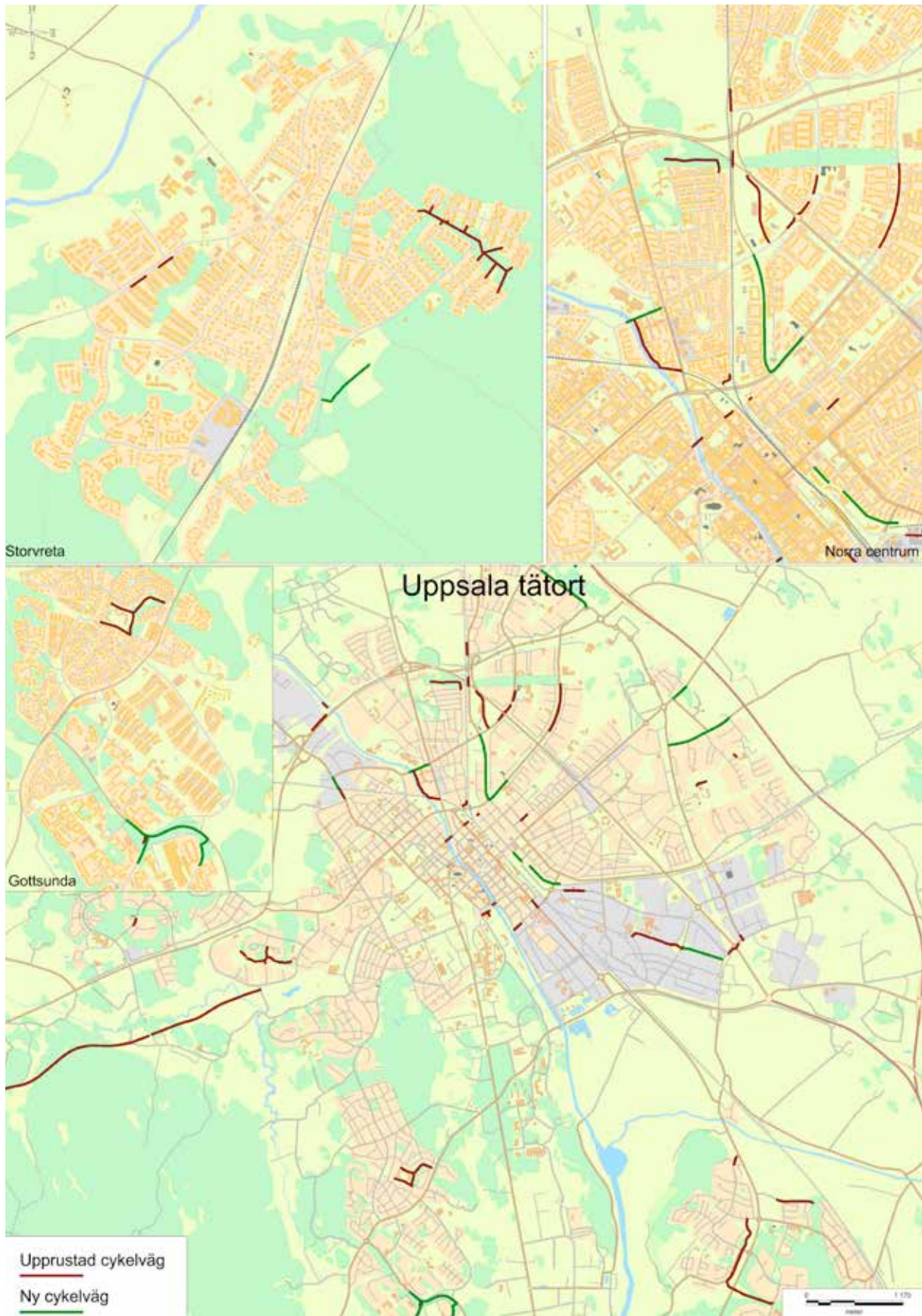
Utifrån målsättningen att förbättra möjligheterna för att tryggt, säkert, snabbt och bekvämt ta sig fram utmed ett, med tiden, än mer finmaskigt cykelvägnät byggs kontinuerligt nya cykelvägar. Detta sker med hänsyn till en långsiktig planering och prioriteringsordning där i nuläget relativt stora resurser avsätts för att förbättra cykelinfrastrukturen inom redan befintliga bostads- och verksamhetsområden. Under 2013 byggdes totalt 7,5 kilometer nya cykelvägar i Uppsala tätort medan det i Storvreta tillkom en sträcka mellan Skogsvallsvägen och Storvreta IP (se figur 3 på nästa sida för illustrationer var dessa tillkommit)

Ny gång- och cykelbro

Efter den uppmärksammade byggnationen av gång- och cykelbron intill Stadsträdgården i Uppsala under 2012 investerade Uppsala kommun under 2013 i en ny gång- och cykelbro över Strandbodkilen. Detta genomfördes i syfte att på ett tydligare sätt koppla samman de östra stadsdelarna med resecentrum och de mer centrala delarna av Uppsala tätort samtidigt som de nya cykelvägarna i Frodeparken och Bergsbrunnsparken länkas samman. Broinvigningen, som ägde rum den 4 oktober 2013, lockade till sig en stor mängd besökare.

Upprustade cykelvägar

Med jämna mellanrum inventerar kommunen vilka behov som finns utmed cykelvägarna för att hela tiden kunna upprätthålla ett så säkert och framkomligt cykelvägnät som möjligt. I och med att det ofta hinner gå en tid mellan dessa inventeringar är allmänhetens synpunkter och anmälningar av mycket stor vikt i det fortlöpande arbetet. Allra högst prioriterar kommunen att snabbt åtgärda hinder och felaktigheter som innebär en trafikfara, till exempel djupa gropar och stora vattensamlingar. Vid sidan av dessa insatser som vanligtvis utförs med kort varsel inom en kortare sträcka pågår det under sommarhalvåret omfattande beläggningsupprustningar utmed ett antal längre sträckor för



Figur 3 | Karta över nya och upprustade cykelvägar

att kunna tillhandahålla en så god beläggning som möjligt utmed cykelvägarna. Detta arbete grundar sig i en långsiktig upprustningsplan som tagits fram utifrån en inventering av asfaltens skick. Sammantaget innebär upprustningen av kortare och längre sträckor att totalt 11,8 kilometer av cykelvägarna i Uppsala tätort fick ny asfalt under 2013. I jämförelse med det totala antalet cykelvägar i tätorten innebär denna upprustningstakt att cykelvägarna bedöms få ny beläggning var 27:e år. För att förbättra den grusbeläggning som finns utmed gamla banvallens rekreationscykelväg västerut mot Balingsta genomförde kommunen, utöver ovan nämnda insatser, även vissa förbättringar utmed denna 6,5 kilometer långa sträcka. I Storvreta skedde en upprustning av totalt 1,4 kilometer cykelvägar (se figur 3 på föregående sida för illustrationer var detta inträffat).

Snabbcykelled

Uppsala kommun har sedan 2012 planerat och utrett möjligheten att anlägga så kallade snabbcykelleder i Uppsala tätort för att utmed ett antal sträckor prioritera cykeltrafikanterna högt. Under 2013 har den första snabbcykelleden projekterats och byggnation väntar med planerad start under våren 2014. Denna första led sträcker sig mellan stadsdelen Valsätra och Hamnspången vid Stadsträdgården med en planerad senare förlängning via Strandbodgatan fram till resecentrum. Kommunens vision är att denna ska följas av ett antal andra snabbcykelleder under de kommande åren. (se figur 4 nedan)



Figur 4 | Karta över sträckan för snabbcykelleden

Underhållsmålning och separering av fotgängare och cyklister

Under året har målningen av linjer, symboler och överfarter utmed en del av cykelvägarna i Uppsala och Storvreta tätorter förbättrats. För att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för både gångtrafikanter och cyklister arbetar Uppsala kommun aktivt med att separera fler av kommunens gång- och cykelvägar. Under 2012 och 2013 inventerades därför samtliga sträckor för att kunna bedöma vart det i befintligt cykelvägnät, utifrån bredder och andra omständigheter, är möjligt att dela upp ytorna för berörda trafikanter. Under 2013 resulterade detta i att cirka 20 kilometer gång- och cykelväg kunde separeras genom såväl målning av skiljande linje och cykelsymboler som ny skyltning. Utöver detta har samtliga gång- och cykelvägar som rustats upp i Uppsala tätort också separerats vilket inneburit att totalt 25 kilometer av tidigare oseparatorade gång- och cykelvägar nu separerats.

Signaldetektering

Som ett resultat av den inventering som genomfördes under 2012 och 2013 av samtliga signalreglerade korsningar sågs en potential i att öka signaldetekteringen för cyklister. Utifrån detta har ett utredningsarbete inletts under året för att se över vilka signalreglerade korsningar som skulle kunna bli aktuella. Detta arbete kommer att fortsätta under

2014. Idag finns det totalt åtta signalreglerade korsningar i Uppsala tätort med signaldetektering för cyklister. En signaldetektering för cyklister vid en signalreglerad korsning möjliggör ökad framkomlighet genom att signalen känner av att cyklisten närmar sig korsningen och att den på så sätt kan anpassa gröntidssekvensen så att cyklisten slipper stanna och trycka på en knapp.

Kantstensåtgärder

Uppsala kommun har under 2012 och 2013 inventerat samtliga korsningar där cykeltrafik korsar en annan köryta. Syftet med inventeringen har varit att identifiera platser där kantstenar medför större problem vid upp- eller nedfart till och från cykelvägen. Arbetet med att säkra kvaliteten vid dessa cykelöverfarter kommer preliminärt att inledas under 2014.

Skyltning

Under 2012 inventerade Uppsala kommun samtliga gång- och cykelmärken utmed cykelvägarna i Uppsala och Storvreta tätorter. Vid inventeringen undersöktes bland annat kvaliteten på märket, dess placering, att rätt märke var satt på rätt plats samt om märke saknades. Resultatet av inventeringen medförde att totalt 1856 nya gång- och cykelmärken sattes upp under 2013.



Belysning

Uppsala kommun strävar efter att samtliga cykelvägar ska vara upplysta genom en god och tät belysning. Kommunen ansvarar för att så också är fallet under de timmar på dygnet detta anses nödvändigt. Under 2013 kompletterades ett antal sträckor med nya belysningsstolpar och armaturer. Exempelvis kompletterades befintlig belysning av körbana med ny armatur riktad mot intilliggande cykelvägar utmed ett antal sträckor. Ett antal cykelvägar som tidigare helt saknat belysning kunde under året också få en standardhöjning.

Renhållning

Under hösten 2013 rengjordes samtliga cykelvägar från barr och löv som fallit till marken och i blöt omgivning gjort det halt. Vid felanmälan eller upptäckten av exempelvis krossat glas och annat skräp utfördes också sopningsinsatser.

Vinterväghållning

Kommunens ansvar för vinterväghållningen utmed cykelvägarna omfattar många delfunktioner som plogning, halkbekämpning, bortforsling av snö, handskottning och upptagning av vintersanden. Utifrån den prioriteringsordning som tidigare beskrevs under rubriken Nya cykelvägar sker insatser fortlöpande då jourhavande person vid händelse av snöfall eller väderomslag bedömer att åtgärder behövs vidtas. Från att tidigare delat in cykelvägarna i två kategorier infördes det från och med 2013 en ytterligare kategori som alltid ska prioriteras först

utifrån en insatstid på maximalt 3 timmar. Generellt handlar det om att de cykelvägar som används mest också ska prioriteras högst. Detta gäller också de cykelvägar där kommunen i första hand kan erbjuda en hög standard när det handlar om trafiksäkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. I förhållande till andra trafikslag prioriteras vinterväghållningen utmed cykelvägarna högre eller likvärdigt med de gator där kollektivtrafiken går vilket innebär att ett stort antal bilgator snöröjs i andra hand.

Med anledning av oförutsägbart väder och risk för väderomslag kommer sandupptagningen ofta inte igång förrän under april månad. En annan orsak kan också vara att is och snödrivor behöver smälta och sanden frigöras innan insatserna startar. Under april och maj månad 2013 sopades cirka 10 000 ton sand upp från kommunens cykelvägar i Uppsala och Storvreta tätorter.

Efter att Uppsala kommun utvärderat vinterväghållningen för vintersäsongen 2012/2013 vidtogs inför nuvarande vinterhalvår ett flertal förbättringsåtgärder. Bland annat har kommunen genomfört en upphandling av nya entreprenörer och i samband med detta höjt kraven. Exempelvis har insatstiderna blivit kortare och kontrollen av utfört arbete förstärkts. Dessutom används numera gps-utrustning i fordonen för att bättre kunna följa upp vinterväghållningen i realtid. Vid sidan av detta har också samtliga förare av vinterväghållningsfordon och maskiner medverkat i kommunens nya utbildning för vinterväghållare som innehåller både en teoretisk och en praktisk del. Vid den praktiska delen har förarna bland annat fått prova på att ta sig fram i snömodd med rullstol, ögonbindel eller rullator.

CYKELPARKERINGAR

Statistik	2013	2012	2011	2010	2009
Antal cykelparkeringar i centrala Uppsala	12930	12800	12400	10050	9700
Antal nya cykelparkeringar i centrala Uppsala	130	400	2350	350	-
Antal upprustade cykelparkeringar i centrala Uppsala	0	1500	3600	450	-
Antal felparkerade cyklar i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet	429	405	228	324	490
Antal felparkerade cyklar i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet, justerat	215	226	228	324	490
Antal omhändertagna övergivna cyklar i Uppsala tätort	1191	850	1300	1100	1000
Antal cykelvärdar	11	8	8	5	0
Antal fasta cykelpumpar i Uppsala tätort	47	45	42	-	-

Nya cykelparkeringar

Under 2013 har 130 ytterligare cykelparkeringsplatser tillkommit i de centrala delarna av Uppsala tätort. Med dessa inräknade återfinns cirka 13 000 cykelparkeringsplatser i centrala Uppsala bara på kommunens mark. Sedan 2010 har antalet platser ökat markant då utbudet vuxit med över 1100 stycken. Utöver detta innebar också ombyggnationen av resecentrumområdet att ytterligare 2000 cykelparkeringsplatser tillkom under 2011.

Cykelparkeringsgarage

Uppsala kommun driver ett projekt om att anlägga ett cykelparkeringsgarage inom resecentrumområdet för att kunna öka utbudet av tillgängliga cykelparkeringsplatser ytterligare. Under 2013 har bland annat ett antal studiebesök genomförts där företrädare delat med sig av sina erfarenheter kring byggnation, drift och underhåll av olika typer av cykelparkeringsgarage. Under året har också ett antal utformningsförslag tagits fram.

Upprustning av cykelparkeringar

I syfte att upprätthålla god kvalitet på de cykelparkeringar som finns pågår ett kontinuerligt arbete med att byta ut cykelställ som antingen är trasiga eller med anledning av sin ålder inte bedöms vara av tillräckligt hög standard. I kontrast till det omfattande arbete som tidigare år genomförts (med byte av cykelställ med plats för cirka 5550 cyklar mellan åren 2010-2012) har insatserna under 2013 istället handlat om att kartlägga var det fortfarande finns behov av upprustning och hur detta i sådana ska genomföras.

Felparkerade cyklar

Under 2009 genomförde Uppsala kommun inventeringar av cykelparkeringssituationen i Uppsala stadskärna för att skapa ett bättre underlag för planerade insatser. Resultatet visade att antalet cyklar som parkerades på annan plats eller vid sidan av anvisade cykelställ var relativt högt. Med avstamp i det beslut som dåvarande gatu- och trafiknämnden tog under våren 2010 inleddes ett flertal insatser för att på olika sätt försöka förbättra cykelparkeringssituationen. Sedan dess har också inventeringarna av cykelparkeringssituationen fortsatt och insatserna på så sätt kunnat utvärderas. Utifrån 2009 års inventering kunde omfattande förbättringar redovisas under 2010 varpå 2011 års resultat visade att antalet felparkerade cyklar halverats. Under de två senaste åren har inventeringsområdet utökats i och med färdigställandet av resecentrum vilket inneburit att det totala antalet felparkerade cyklar ökat men att cykelparkeringssituationen i stort kan sägas ligga på samma nivå som under 2011.

Övergivna cyklar

För att skapa fler lediga platser i cykelställen omhändertar Uppsala kommun årligen ett stort antal övergivna cyklar. Under 2013 genomfördes totalt tre insatser med märkningar och senare omhändertaganden vilket innebar att totalt 1191 cykelparkeringsplatser gjordes tillgängliga för de cyklar som verkligen används.

Cykelvärdar

För att förbättra tillgängligheten och framkomligheten i de centrala delarna av Uppsala tätort anlitar Uppsala kommun sedan 2010 cykelvärdar. Dessa finns på plats året runt och har som främsta uppgift att hjälpa cyklister att hitta lediga cykelparkeringsplatser och informera om vilka konsekvenser en felparkerad cykel kan medföra. Under 2013 har det funnits elva cykelvärdar på plats i stadskärnan och inom resecentrumområdet.



Foto: Dan Pettersson

En av cykelvärdarna, Aslan Kaya, försöker alltid hjälpa till

Parkera schyst

Under 2013 har informationskampanjen Parkera schyst fortsatt för att på olika sätt försöka förändra cyklisters beteende och genom en förbättrad cykelparkeringssituation bidra till en framkomligare, tillgängligare och attraktivare stadsmiljö. Under året har drygt 20 000 cykelrelaterade give-aways och 17 500 broschyrer delats ut för att uppmärksamma cyklister om de problem som uppstår då cyklar parkeras på andra platser än i cykelställen.



Inom ramen för kampanjen anordnade kommunen för fjärde året i rad evenemanget Parkera schyst på stan. I syfte att informera om de insatser som genomförs för att på olika sätt förbättra tillgången till lediga cykelparkeringsplatser fanns representanter från kommunen närvarande vid Gamla torget i Uppsala den 17 maj 2013. Under de timmar evenemanget pågick besökte cirka 2000 personer det tält som ställts upp varav drygt 200 av dessa valde att lämna skriftliga synpunkter. I övrigt mottogs också ett stort antal muntliga frågor och synpunkter samtidigt som omkring 150 personer fick hjälp av våra mekaniker med enklare cykelservice samt däckpumpning.

Offentliga cykelpumpar

Under 2012 anlade Uppsala kommun sina första fasta cykelpumpar då totalt tre stycken tillkom vid entrén till Stadsträdgården intill Svandammen samt i korsningarna Svartbäcksgatan-Skolgatan och Dragarbrunnsgatan-Vretgränd. Som ett komplement till dessa har kommunen under 2013 byggt ytterligare två fasta cykelpumpar vid korsningarna Salagatan-Roslagsgatan och Börjegatan-Torsgatan. Vid valet av platser har antalet passerande cyklister och tekniska förutsättningar utgjort viktiga parametrar. Detta innebär att det i nuläget finns totalt 47 fasta cykelpumpar i Uppsala tätort då, det utöver de fem som drivs i kommunens regi, även finns möjlighet att pumpa sina cykeldäck hos bland annat en del cykelhandlare, universitetsinstitutioner och bensinstationer. Vid de flesta platser är pumparna tillgängliga dygnet runt.

TRAFIKSÄKERHET

Statistik

	2013	2012	2011	2010	2009
Cykelolyckor i Uppsala kommun (rapporterade i Strada)	53	56	54	50	61
Andel cyklister som bar hjälm	29%	28%	30%	25%	27%

Cykelolyckor

Uppsala kommun använder olycksrapporteringsverktyget Strada för att få information om var och när olyckor ägt rum, dess omfattning samt vilka trafikanter som varit inblandade. Genom att det vid varje olyckstillfälle även går att läsa en kortare beskrivning av händelseförloppet kan orsaken till olyckan analyseras. I Uppsala kommun har det hittills endast varit polismyndigheten som rapporterat in olyckor i systemet. Från och med november 2013 har dock även Cityakuten/Närakuten valt att gå med för att på så sätt bidra med värdefull information till det olycksförebyggande arbete som Uppsala kommun kontinuerligt bedriver.

Antalet rapporterade olyckor har under den senaste femårsperioden legat inom intervallet 50-61 cykelrelaterade olyckor per år. Här finns det uppenbarligen

ett stort mörkertal med anledning av att detta endast gäller de olyckor där polis kallats till platsen. Vid de olyckor där cyklister kommit till skada utan att polismyndigheten blivit inblandad har någon rapportering således inte gjorts i systemet. Av den anledningen får kommunen inte kännedom om de personer som uppsöker sjukhus eller vårdcentraler efter en incident. En ytterligare anledning till att mörkertalet förväntas vara relativt högt utgörs av att inte alla olyckor, av olika anledningar, anmäls. Uppsala kommun är mycket mån om att få tillgång till så omfattande och tillförlitlig information som möjligt för att på så sätt kunna bedriva ett så effektivt olycksförebyggande arbete som möjligt. Under 2013 inledde kommunen ett mer fördjupat olycksfallsarbete med fokus på cyklister och fotgängare. Utifrån detta planeras det bland annat för en framtida hastighetsöversyn.



Cykelöverfarter

Under 2013 har en inventering av samtliga övergångsställen och cykelöverfarter i Uppsala och Storvreta tätorter inletts. Syftet har varit att kartlägga och dokumentera dessa platser för att kunna användas inom ramen för den hastighetsöversyn och analys av trafiksäkerhetsförhållandena som pågår parallellt. Materialet ska sedermera användas för att identifiera riskabla korsningspunkter och kopplas samman med tillgänglig olycksstatistik.

Cykelboxar

Ett ytterligare steg i att förbättra trafiksäkerheten för cyklister utgörs av det arbete som pågått under 2012 och 2013 med att kartlägga och utreda möjligheten att införa så kallade cykelboxar i Uppsala tätort. I de fall cyklister är hänvisade till att färdas tillsammans med övrig fordonstrafik är tanken att ett särskilt utrymme ska ge plats för och synliggöra cyklister framför andra trafikanter vid de signalreglerade korsningarna. Utredningen ska ge ett underlag för var det anses lämpligt att tillämpa denna trafiksäkerhetshöjande åtgärd.

Till skolan utan bil

Projektet Till skolan utan bil har under 2012 och 2013 bedrivits som ett pilotprojekt tillsammans med Sunnerstaskolan. Under denna tid har bland annat enkätundersökningar gjorts med elever och föräldrar som fått svara på frågor om hur man tagit sig till skolan. Andra aktiviteter har bestått i att skolan tilldelats material till trafiksäkerhetsundervisning och att informationsmöten hållits med föräldrarna. Under projektets avslutningsdag medverkade även polisen. I samband med projektet har det även studerats hur den fysiska utformningen kan förbättras för att göra det tryggare och säkrare för elever att gå

och cykla till skolområdet. Inom ramen för projektet studerades även hur trafikmiljön kunde förbättras för de elever som av olika anledningar behöver ta sig till skolan med bil. Pilotprojektet avslutades i maj 2013 och konceptet var tänkt att överföras till andra skolor. Med anledning av lågt intresse har dock projektet hittills inte kunnat fortsätta.

Säkra skolvägar

Syftet med projektet Säkra skolvägar är att, ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, förbättra trafikmiljöerna i närheten av kommunens skolor och genom detta öka antalet elever som går och cyklar till skolan. Under 2013 har planering bedrivits där bland annat en inventering av samtliga skolors närområde beställts. Under de kommande åren kommer dessa inventeringar med stor sannolikhet generera ett flertal förslag till förändringar i den fysiska miljön vilka efterhand kommer att utföras utifrån budgetramar och samråd med olika verksamhetsområden. Inom ramen för projektet ryms även beteendeförändringar vilket är nödvändigt för att skapa en säkrare skolväg.

Cykelhjälminventering

Uppsala kommun har sedan 1995 årligen genomfört cykelhjälminventeringar för att utifrån dessa få en bild av om användningen ökar eller minskar samt hur användningen ser ut beroende på bland annat färdsträcka. Inventeringarna genomförs i maj och juni månad och resultatet för 2013 visade att hjälm användandet fortsättningsvis är relativt konstant. I jämförelse med det resultat som framkom av mätningarna under mitten och slutet av 1990-talet har användandet av cykelhjälm ökat markant för att under den senaste femårsperioden ligga på en förhållandevis stabil nivå kring 28 procent.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Statistik	2013	2012	2011	2010	2009
Antal mottagna frågor och synpunkter kring cykling (inkl. felanmälningar)	2500	-	-	-	-
Antal mottagna felanmälningar (mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed cykelvägarna)	383	-	-	-	-
Antal utdelade cykelkartor	55000	15000	25000	-	-
Antal cykelvägvisare	1147	1147	121	121	121
Antal cykelvägvisningstavlor	22	0	0	0	0

Informationsinsatser kring kommunens cykelarbete

Under 2013 har tio pressmeddelanden skickats ut om arbetet med cykelfrågor. Pressutskicken har resulterat i en rad tidningsartiklar i bland annat Upsala Nya tidning och Uppsalatidningen. Kommunens cykelsatsningar har även nått ut via flera tv- och radioinslag i de största regionala medierna, exempelvis TV4 Uppland, Sveriges Television ABC, 24UNT och Sveriges Radio P4 Uppland.

I Trafiknytt, vilket är en helsidesannons som månadsvis återfinns i Uppsalatidningen, har under året sex nyhetsartiklar och fyra notiser skrivits om cykelfrågor. En helsidesartikel om kommunens cykelarbete har även synts i tidningsbilagan Uppsala växer.

På kommunens hemsida, www.uppsala.se, har all information om kommunens arbete med cykelfrågor uppdaterats och kompletterats med nya sidor. Bland annat har information om felanmälan, underhåll, upprustning, byggnation av cykelvägar och cykel-parkeringar, vägvisning för cyklister och vintercykling tillkommit.

På kommunens Facebook-sida har cykelnyheter uppmärksammats vid ett tiotal tillfällen. Ett hundratal frågor och kommentarer kopplade till cykling har också kommit in och besvarats via Facebook under året.

För att komplettera pressutskick och kommunikation i digitala kanaler har också tryckt material producerats. Trycksaker om cykling har bland annat delats ut till nyanlända studenter och till besökare under det evenemang som, inom ramen för Europeiska trafikantveckan, anordnades av kommunen vid Fyristorg under september månad.

Utöver ovanstående insatser valde kommunen även att finnas representerade vid Hamnspången under ett tillfälle i slutet av oktober. Motivet till insatsen var att premiera de cyklister som trots kylan fortfarande valde cykeln som transportmedel. Som en uppmuntrande gåva erhöll passerande cyklister egentillverkad äppelmust. Valet av plats grundade sig i att uppmärksamma kommunens utmärkelse i form av 2013 års stadsmiljöpris genom byggnationen av den nya gång- och cykelbron intill Stadsträdgården.

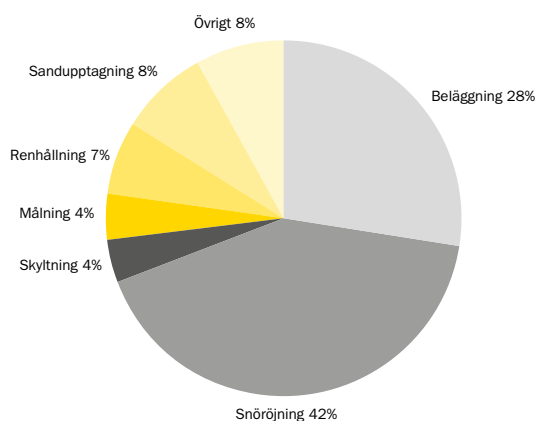
Ett antal andra informationsinsatser som kommunen genomfört under året har varit

- Parkera schyst på stan (läs mer i stycket om *Informationskampanjen Parkera schyst* under kapitlet *Cykelparkeringar*)
- informationsmöten inom projektet *Till skolan utan bil* (läs mer i stycket om projektet under kapitlet *Trafiksäkerhet*)
- information i form av såväl tryckt material som annonser om kommunens felanmälan (läs mer inom stycket *Synpunkter från allmänheten* under detta kapitel)
- flertalet informationsträffar om regler och säkerhet kring cykling med bland annat nyblivna föräldrar och invandrarkvinnor
- deltagande vid recentiorsmottagningar där nya studenter informerats om regler och säkerhet kring cykling. Vid dessa tillfällen har även cykelkartor och annat informationsmaterial delats ut
- informationskampanjen *Matchen mot snön* genomfördes för att informera om förbättrad vinterväghållning och prioritering av cykelvägarna.

Synpunkter från allmänheten

Under 2013 har Uppsala kommun tagit emot och besvarat cirka 2500 frågor och synpunkter kopplade till cykling. Även om ämnesområdena spänner över i princip alla cykelrelaterade områden är det framförallt fyra huvudområden som det oftast förekommer frågor och synpunkter kring. Dessa utgörs av önskemål om fler separata cykelvägar, trafiksäkerhetsfrågor kopplade till den fysiska utformningen, beteende och regelefterlevnad hos cyklister samt upptäckta fel och brister utmed befintliga cykelvägar. När det handlar om mindre omfattande åtgärder inom det sistnämnda området har dessa till stor del mottagits och åtgärdats genom kommunens felanmälan. Under 2013 uppgick antalet mejl och telefonsamtal via denna kanal till 383 stycken. En nyhet för i år var att resurserna för administrationen av mottagna synpunkter kring de smärre fel och brister som uppmärksammades samt den verkställande bemanningen i fält utökades för att höja servicenivån. Under året har också informationsmaterial tryckts och delats ut i stor omfattning för att marknadsföra denna utökade tjänst och för att den ska komma såväl invånare som besökare till godo. Kommunen har vid flera tillfällen även valt att annonsera om detta i lokalpress.

Nedan återfinns statistik över vilken typ av ärende som inkommit till kommunens felanmälan, det vill säga mindre fel och brister utmed cykelvägarna. Underlaget till diagrammet bygger således på 383 mejl eller telefonsamtal som mottogs under året.



Figur 5 | Fördelning av mottagna felanmälningar 2013

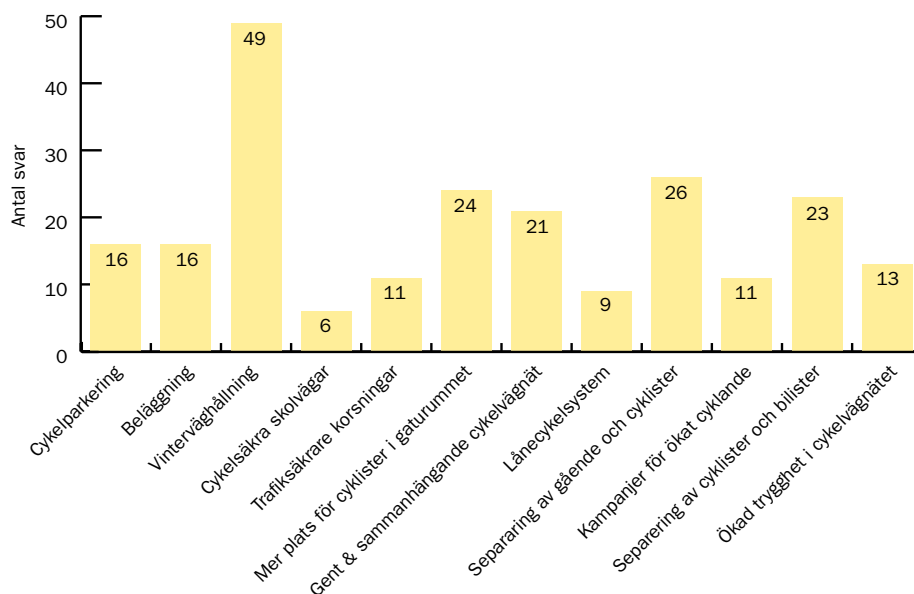
Medborgarundersökningar

För att fånga upp kommuninvånarnas synpunkter kring cykling genomfördes under 2013 en basundersökning där bland annat ett antal cykelrelaterade frågor ställdes. Medborgarundersökningen gjordes med en bas på 5000 respondenter boende i centrala Uppsala, i Uppsala tätort och i Uppsala kommun (utanför Uppsala tätort). Resultatet visar att cykeln är det dominerande trafikslaget i åldersspannet 16-34 år. Här använder 66 procent av respondenterna cykeln som färdmedel minst en gång i veckan medan motsvarande siffra för utnyttjandet av bilen vid minst ett tillfälle per vecka enbart är 32 procent. I åldersspannet 35-54 år sjunker andelen personer som cyklar minst en gång i veckan till 48 procent för att sedermera minska till 44 procent bland åldersgruppen 55-80 år. Cykeln används mest frekvent i de centrala delarna av Uppsala tätort där 73 procent av respondenterna använder cykeln minst en gång i veckan. I ytterstaden sjunker andelen till 56 procent och på landsbygden använder endast 13 procent av respondenterna cykeln vid minst ett tillfälle per vecka. Utifrån undersökningen används cykeln lika ofta av män som kvinnor men att männen, som uppenbarligen i snitt genomför fler resor än kvinnorna, använder bilen i större utsträckning sett till det totala antalet bilresor.

I undersökningen ställdes även frågor om hur trafiksäkert man bedömde att det var att färdas med cykel i kommunen. På en skala med index 100 blev medelvärdet 54,0 och på frågan hur enkelt det är att ta sig fram med cykeln blev medelvärdet 66,3. Utifrån resultatet framkom dessutom att den uppfattade tillgängligheten till lediga cykelparkeringar hos en tredjedel av respondenterna uppfattades som dålig medan övriga ansåg att den antingen var godkänd eller bra.

Under framtagandet av *Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik* genomfördes under 2012 en enkätundersökning för att se vilka åtgärdsområden som kommuninvånarna ansåg att kommunen borde prioritera i sitt arbete för att få fler att cykla. Resultatet återfinns på nästa sida, se figur 6.

Utifrån dessa båda medborgarundersökningar fortsätter Uppsala kommun sitt arbete med att skapa en så trygg, säker, framkomlig och bekväm cykelinfrastruktur som möjligt. Tack vare ovanstående medborgarundersökningar och den resvaneundersökning som genomförs vart femte år kan kommunen förhoppningsvis anpassa och förbättra sin verksamhet inom cykelområdet. Givetvis ligger även alla de värdefulla åsikter som kontinuerligt mottas till grund för de förändringar som på kortare eller längre sikt genomförs i kommunens verksamhet.



Figur 6 | Vilka tre åtgärdsområden tycker du att kommunen borde prioritera i sitt arbete för ökad cykeltrafik?

Samarbete med studenter och cykelorganisationer

Under året har kommunen i olika sammanhang bistått ett flertal studenter med efterfrågad information i samband med uppsatser och andra arbeten med koppling till cykelrelaterade ämnesområden. I de flesta fall har det handlat om att kommunens representanter medverkat vid intervjuer för att i efterhand eventuellt bidra med kompletterande material. I flera fall har kompletterande intervjuer även hållits med kollegor till den först intervjuade för att studenten ska få en mer heltäckande bild av projektet eller ämnesområdet.

Under året har även en tätare dialog med Cykelfrämjandets uppsalakrets inletts. Målsättningen är att de insatser som genomförs inom cykelområdet ska komma kommuninvånare och besökare till så stor nytta som möjligt och på så sätt bidra till att kommunen når de ambitioner som finns om att öka andelen cyklister.

Cykelkarta

Den 1 februari började den nya cykelkartan för 2013-2014 delas ut. En nyhet denna gång var att cykelvägarna delats in i ett huvudcykelnät och ett övrigt lokalcyklennät för att informera cyklister om vart kommunen kommer att prioritera framtida investeringar och pågående underhållsåtgärder. I den senaste utgåvan finns även information om lämpliga vägar för cykling i blandtrafik, rekreationscykelvägar och vart du som cyklist hittar platser där du kan pumpa dina däck. Dessutom hittar man informa-

tion om trafikregler, hur du utrustar din cykel på ett lagligt och trafiksäkert sätt samt uppgifter om vart du kan vända dig om du upptäcker fel och brister utmed cykelvägarna. Utöver detta illustreras även en skisserad karta över de cykelvägar som finns mellan kommunens tätorter.

Under året har cirka 55 000 kartor hämtats vid bland annat kommuninformationen i stadshuset, universitetsinstitutioner, cykelhandlare, turistbyrån och de kommunala biblioteken. De nya cykelkartorna har också delats ut av kommunens cykelvärdar. Under året har kommunen också inlett arbetet med nästa cykelkarta för 2015-2016.



Cykelvägvisningsskyltar

Runt om i Uppsala tätort finns cykelvägvisningsskyltar som visar riktning och ibland även avstånd till olika målpunkter som exempelvis stadsdelar, centrum och skolor. Hittills har över 1 100 vägvisningsskyltar satts upp vid cirka 400 platser. I syfte att komplettera och förbättra befintlig vägvisning har Uppsala kommun under 2013 inventerat samtliga cykelvägar i tätorten för att i framtiden öka bekvämligheten och orienterbarheten ytterligare. Målsättningen med cykelvägvisningen är att cyklister ska hitta sina mål utan felkörningar eller omvägar. Samtidigt vill kommunen också leda cyklister till det utpekade huvudcykelnätet där kommunen bland annat prioriterar bra underlag, breda och separerade cykelvägar snöröjning, halkbekämpning och sandupptagning.

Cykelvägvisningstavlor

För att underlätta cyklandet ytterligare har kommunen under 2013 valt att sätta upp 22 cykelvägvisningstavlor vid särskilt utvalda platser runt om i Uppsala tätort. Valet av plats har gjorts utifrån omständigheter som gör närområdet svårorienterat. Varje cykelvägvisningstavla visar en detaljerad karta över närområdet med ett utsnitt på 2x2 kilometer där samtliga cykelvägar finns markerade. Tavlorna visar även en översiktskarta över hela tätorten för att sätta den mer detaljerade kartan i ett större sammanhang.

EKONOMISK UPPFÖLJNING

De kostnader Uppsala kommun haft för samtliga cykelinsatser som redovisas i detta cykelbokslut uppgår till totalt 87 miljoner (86,67 mnkr). Av dessa utgör 52 miljoner (51,76 mnkr) investeringskostnader och 35 miljoner (34,91 mnkr) driftkostnader.

Planeringsinstrument					
	2013	2012	2011	2010	2009
Kostnad för arbetet med cykelpolicy och riktlinjer (mnkr)	0,1	0,1	0	0	0
Kostnad för arbetet med handlingsplan cykel (mnkr)	1,2	1,4	0	0	0
Kostnad för arbetet med checklistor och generella riktlinjer vid detaljplanering (mnkr)	0,05	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med parkeringspolicy, riktlinjer och cykelparkeringsnorm (mnkr)	0,05	0,05	0	0	0
Kostnad för arbetet med handlingsplan parkering (mnkr)	0,1	0,1	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelräkning (mnkr)	0,4	0,1	-	-	-
Kostnad för arbetet med kommunvelometern (mnkr)	0,05	0	0	-	0
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument	1,95	-	-	-	-
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument (investering)	1,4				
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument (drift)	0,55				

Cykelvägar					
	2013	2012	2011	2010	2009
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala kommun (mnkr)	26,7	19,5	-	-	-
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala tätort (mnkr)	26,2*	19,5*	-	-	-
Kostnad för arbetet med nya gång- och cykelbroar (mnkr)	6,7	23	-	-	-
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala kommun (mnkr)	10,4	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala tätort (mnkr)	8,3*	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med snabbcykelled (mnkr)	0,7	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med underhållsmålning och separering (mnkr)	1,4	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med gc-skytning (mnkr)	0,8	0,1	-	-	-
Kostnad för arbetet med planering och inventering av cykeldetektering (mnkr)	0,05	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med planering och inventering av kantstensåtgärder (mnkr)	0,05	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med upprustning av belysning (mnkr)	2	2	-	-	-
Kostnad för arbetet med drift av belysning (mnkr)	7	7	-	-	-
Kostnad för arbetet med renhållning (mnkr)	0,35	0,25	-	-	-
Kostnad för arbetet med snöröjning (mnkr)	10,5	7	-	-	-
Kostnad för arbetet med halkbekämpning (mnkr)	3,1	2	-	-	-
Kostnad för arbetet med snöborttagning (mnkr)	1,7	0,3	-	-	-
Kostnad för arbetet med vintersandupptagning (mnkr)	6,3	3,8	-	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelvägar	77,75	-	-	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelvägar (investering)	48				
Total kostnad för arbetet med cykelvägar (drift)	29,75				

*kostnaden för Uppsala tätort har redan räknats in i ovanstående uppgift för Uppsala kommun och ingår därför inte i totalsumman

Cykelparkeringar					
	2013	2012	2011	2010	2009
Kostnad för arbetet med nya cykelparkeringar i centrala Uppsala (mnkr)	0,3	0,8	-	-	-
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelparkeringar i centrala Uppsala (mnkr)	0,05	3,1	0,05	-	-
Kostnad för arbetet med cykelparkeringsgarage (mnkr)	0,3		0	0	0
Kostnad för arbetet med felparkerade cyklar (mnkr)	0,1	0,05	0,05	0,05	0,05
Kostnad för arbetet med övergivna cyklar (mnkr)	0,3	0,3	0,3	-	-
Kostnad för arbetet med cykelvårdar (mnkr)	1,1	1,1	-	-	0
Kostnad för arbetet med informationskampanj Parkera schyst (mnkr)	0,5	0,4	0,3	0,4	0
Kostnad för arbetet med offentliga fast cykelpumar (mnkr)	0,2	0,3	0	0	0
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar	2,85	-	-	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar (investering)	0,85				
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar (drift)	2				

Trafiksäkerhet					
	2013	2012	2011	2010	2009
Kostnad för arbetet med cykelolyckor (mnkr)	0,05	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med cykelöverfarer (mnkr)	0,05	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med cykelboxar (mnkr)	0,01	0,01	0	0	0
Kostnad för arbetet med projektet Till skolan utan bil (mnkr)	0,05	-	-	0	0
Kostnad för arbetet med projekt Säkra skolvägar (mnkr)	0,05	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelhjälmsinventering (mnkr)	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet	0,26	-	-	-	-
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet (investering)	0,11				
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet (drift)	0,15				

Information och marknadsföring					
	2013	2012	2011	2010	2009
Kostnad för arbetet med informationsinsatser (mnkr)	0,6	-	-	-	-
Kostnad för arbete med allmänhetens frågor och synpunkter (mnkr)	1,4	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med kommunens felanmälan (administration) (mnkr)	0,4	0,3	-	-	-
Kostnad för arbetet med medborgarundersökningar (mnkr)	0,02	0,02	-	-	-
Kostnad för samarbetet med studenter och cykelorganisationer (mnkr)	0,02	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med cykelkarta (mnkr)	0,02	0,3	0,02	0,1	-
Kostnad för arbetet med cykelvägvisare (mnkr)	1	0,7	0,8	0,1	0
Kostnad för arbetet med cykelvägvisningstavlor (mnkr)	0,4	0,2	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelbokslut	0,1	0	0	0	0
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring	3,96	-	-	-	-
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring (investering)	1,4				
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring (drift)	2,56				



KONTAKT

Kontoret för samhällsutveckling
E-post: kontoret.samhallsutveckling@uppsala.se
Telefon: 018-727 00 00
www.uppsala.se/cykel