

Gatu- och samhällsmiljönämnden
Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2022-01-18

Diarienummer:
GSN-2021-03095

Handläggare:
Daniel Fritz

Cykelbokslut 2021

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** godkänna upprättat cykelbokslut för 2021.

Ärendet

Sedan 2013 publicerar Uppsala kommun årligen ett cykelbokslut. Syftet med bokslutet är att redogöra för de cykelrelaterade insatser som har gjorts under föregående år och vänder sig till alla som är intresserade av hur Uppsala kommun arbetar med cykelfrämjande samhällsplanering. Under 2021 har Uppsala kommun fortsatt att satsa på cykeln som transportmedel genom fysiska insatser i cykelinfrastrukturen och kontinuerliga drift- och underhållsåtgärder för att öka kvaliteten i cykelnätet. Detta har kompletterats med beteendepåverkansarbete och kommunikationsinsatser för att få fler att använda cykeln som ett transportmedel.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Att godkänna cykelbokslutet har inga konsekvenser sett ur barn-, jämställdhets- eller näringslivsperspektiven.

Ekonomiska konsekvenser

Inte aktuellt i detta ärende.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 18 januari 2022
- Bilaga, Cykelbokslut 2021

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson
Biträdande stadsbyggnadsdirektör

Cykelåret 2021



En sammanställning av Uppsala kommuns cykelarbete under året

Förord

Sedan 2013 publicerar Uppsala kommun årligen ett cykelbokslut vilket utgör en sammanställning av de cykelfrämjande insatser som har genomförts under föregående år. Cykelbokslutet vänder sig till bland annat Uppsalas kommuninvånare, politiker, tjänstemän, besökare och andra som är intresserade av, och i vilken utsträckning, Uppsala arbetar med cykelfrämjande samhällsplanering. Syftet med cykelbokslutet är att sammanställa och på ett relativt enkelt sätt presentera de insatser som har genomförts under året med avseende på cykelplanering. Förhoppningen är att öka cykelns status som fordon genom att synliggöra de positiva effekter som cykelplaneringen har på samhället i stort.

2021 års cykelbokslut har sammanställts under perioden september 2021 till januari 2022. Författarnas ambition är att läsaren lätt och överskådligt ska kunna ta till sig av informationen och även enkelt kunna jämföra årets insatser med föregående år. Författarna vill rikta ett stort tack till samtliga kollegor på avdelningen gata, park och natur vid stadsbyggnadsförvaltningen för både sitt arbete med de cykelfrämjande insatserna under det gångna året och det faktaunderlag som de bidragit med till denna sammanställning. Tack vare er tid och kunskap anser vi oss återigen ha tagit fram ett kvalitativt cykelbokslut.

Utöver ovanstående vill författarna även rikta ett särskilt tack till produktions- samordnare Lina Björk, formgivare Björn Carlsson och kommunikatör Boel Bonin för all hjälp med framtagandet av årets cykelbokslut.

Vid tangenterna,
trafikplanerare Daniel Fritz och studentmedarbetare Malin Jansson.

Kontakt

Stadsbyggnadsförvaltningen
E-post: stadsbyggnadsforvaltningen@ uppsala.se
Telefon: 018-727 00 00
www.uppsala.se/cykel

Innehållsförteckning Cykelåret

2021

4

Inledning

16

Cykelvägar

32

Trafiksäkerhet

39

Cykelparkeringar

43

Kommunikation och beteendepåverkan

58

Ekonomisk uppföljning

Inledning

Cykelåret 2021

Under 2021 har Uppsala kommun fortsatt att satsat på cykeln som transportmedel genom en rad cykelfrämjande insatser. Likt tidigare år handlar insatserna om fysiska åtgärder i infrastrukturen, både kopplat till nybyggnationer och ombyggnationer, samt kontinuerliga drift- och underhållsåtgärder för att höja kvaliteten i cykelnätet. Detta har också kompletterats med ett omfattande beteendepåverkansarbete.

Uppsala kommun har också i relativt stor utsträckning valt att satsa på kontinuerliga kommunikationsinsatser som en viktig del i arbetet med att få fler att använda cykeln som transportmedel. I grunden bygger samtliga ovan nämnda insatsområden på målsättningen om att hela tiden försöka göra det tryggare, säkrare, bekvämare och mer framkomligt för Uppsalas invånare och besökare att välja cykeln. Detta är också något som avspeglas i Uppsalas kommuns högt uppsatta mål för

cykelarbetet där kravet och förväntningarna på en högkvalitativ cykelinfrastruktur finns från såväl politiskt som tjänstemannamässigt håll.

Pandemin har tyvärr även påverkat cykelåret 2021 och delar av planerade insatserna har behövt pausas. Däremot har ändå förhållandevis många projekt och aktiviteter inom cykelområdet ändå kunnat genomföras även om det ägt rum under andra former. Vår förhoppning är att utvecklingen under denna pandemiperiod i efterhand snarare ska ses som ett steg i rätt riktning och att en ökad medvetenhet genereras kopplat till fördelarna med ett mer hållbart resande.

Trafikbokslut

2021 togs beslutet att Uppsala kommun ska ta fram ett Trafikbokslut som ska beskriva åtgärder, satsningar och statistik inom bland annat trafikmätningar, parkering, cykel och trafiksäkerhet. Det första Trafikbokslutet planeras att publiceras under 2022.





Cykling i Sverige

I Sverige sker cirka 13 procent av alla persontransporter med cykel. Både i Sverige och internationellt, bland annat till följd av pandemin, tycks cykling i allmänhet öka. För de flesta cyklister avtar cyklandet efter 5 kilometer, men i storstadsregioner med trängsel i bil- och kollektivtrafik är snittet längre och för framförallt elcyklister finns stor potential till längre resor.

Cyklandet i Sverige skiljer sig mellan olika grupper, städer och årstider. Bland exempelvis barn och unga har reslängden med cykel minskat medan allt fler äldre cyklar längre sträckor. Det är också större städer, inklusive förortskommuner, som har störst andel cykelresor. Det finns även ofta en hög cykelandel i studentstäderna. Under vintern är cyklandet normalvis lägre. Antagligen sker en större minskning i norra Sverige jämfört med i södra, men med god vinterväghållning kan vintercyklingen öka.

En viktig anledning till variationerna är också avhängt av hur väl utformat cykelvägnätet är för trafikanterna. Det är självklart viktigt att skapa en så god cykelinfrastruktur som möjligt med hög standard sett till trafiksäkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Idag finns det ungefär 2600 mil cykelvägar i vårt land där mer än 80 procent förvaltas av Sveriges kommuner. Att utöka cykelinfrastrukturen inom ramen för kommunernas ansvarstagande är en viktig förutsättning för ett ökat cyklande. Det är också viktigt att cykelinfrastrukturen byggs ut i större

utsträckning utmed de sträckor (framförallt mellan kommunernas tätorter) som Trafikverket ansvarar för.

Cyklister är fortsatt en utsatt grupp i trafiken och bland allvarligt skadade i trafiken har utvecklingen för cyklister inte förbättrats i samma takt som den gjort för personbilar. Det är därför viktigt med exempelvis drift- och underhållsinsatser för att minska antalet olyckor.

Cykling i Uppsala

Uppsala kommun har mellan åren 2000–2015 genomfört en omfattande resvaneundersökning var femte år för att bland annat få en bättre inblick i vilket transportmedel invånarna väljer att använda sig av vid olika typer av resor. Den senaste resvaneundersökningen genomfördes år 2015 och enligt den står cykeltrafiken för 36 procent av resandet i Uppsala tätort. Detta innebär alltså att mer än en tredjedel av alla resor som startar eller slutar i Uppsala tätort sker med cykel. Detta gör Uppsala till en av de städer i Sverige med högst andel cykelresor. I de övriga delarna av kommunen sker mellan 1 och 9 procent av resorna med cykel, och sett till hela kommunen gjordes då 33 procent av resorna med cykel. Utifrån målsättningen att införa ett nytt arbetssätt kopplat till trafikmätningarna tecknade Uppsala kommun under 2020 tecknat ett samarbetsavtal med Region Uppsala om att ta del av den resvaneundersökning som Regionen varje månad samlar in genom Kollektivtrafikbarometern (Svensk kollektivtrafik)



Cykelräkning på Hamnspången genom radarmätning.



Cykelräkning i Gränbyparken genom så kallad slangmätning.

Våra resvanor

Data om invånarnas resvanor ger viktig kunskap i arbetet med cykelfrågor och sedan år 2000 har Uppsala kommun genomfört resvaneundersökningar var femte år. I och med att Uppsala kommun tecknat ett samarbetsavtal med Region Uppsala så kommer datainsamlingen att från och med år 2020 fungera annorlunda. Detta genomförs utifrån målsättningen att införa ett nytt arbetssätt och genom det kontinuerligt, istället för var femte år, kunna se hur färdmedelsfördelningen förändras. Regionen delar resvane-data från Kollektivtrafikbarometern (Svensk kollektivtrafik) som löpande samlar in information varje månad och som i slutet av året kan sammanställas. Under hösten 2021 har arbetet bestått av att ta fram ett internetbaserat arbetssätt för den nya statistiken samt att utveckla hur insamlad data ska analyseras, presenteras och jämföras. Arbetet kommer fortsätta under 2022 då planerna är att statistik från Kollektivtrafikbarometern ska kunna implementeras i kommunens trafikmodell.

Cyklister räknas

Som underlag för arbetet med cykelfrågor genomför Uppsala kommun varje år mätningar över hur många cyklister och vilken tid på dygnet de passerar olika platser utmed kommunens cykelvägar. Kommunen använder sig av både fasta mätningar och punktmätningar. Idag finns det totalt fem fasta cykelmätare som mäter trafiken dygnet runt, året om. De är placerade

utmed Vårdsätravägen och Dag Hammarskjölds väg samt vid Hamnspången, Islandsbron och Resecentrum.

Mellan år 2015–2021 har det genomförts mätningar på totalt cirka 200 platser, ytterligare 50 platser mättes innan 2015. Tillsammans med resvaneundersökningen ger mätningarna kommunen och stadsbyggnadsförvaltningen en relativt god bild av hur många som cyklar och fördelning över dygnet och året. Informationen ligger till grund för beslutfattande kring underhåll och upprustning av kommunens cykelvägar. På grund av coronapandemin har Uppsala kommun endast utfört ett fåtal cykelmätningar de senaste två åren.

Utifrån den statistik som finns tillgänglig från Uppsala kommuns fasta mätningar går det att se att cykeltrafiken 2020 minskat jämfört med 2019, enbart mätplatsen vid Hamnspången är mer eller mindre oförändrad från föregående år. Statistiken från de fasta mätstationerna visar att antalet cykelpassager under 2021 har minskat med 5-15 %. Förändringar mellan år kan vara svårtolkad då flera faktorer spelar in på variationerna. Under normala omständigheter kan det handla om väder eller ombyggnationer i närheten, i år har sannolikt coronapandemin påverkat cykelflödet i stor utsträckning då många jobbar hemifrån och undviker att besöka platser utanför hemmet i onödan.

Enhetlig metod för cykelflödesmätningar – en pilotstudie

Under år 2020–2021 ingick Uppsala kommun i en pilotstudie med syfte att ta fram en accepterad, tillförlitlig, tillämpbar och enhetlig metod för att skatta cykeltrafikarbetet genom flödesmätningar i kommunen. Metoden användes för att främst kunna följa cyklingens utveckling, både lokalt och nationellt. Det vill säga ge ett mått på hur mycket det cyklas i en kommun. Den kan även ge underlag till bedömning av effekter av cykelsatsningar samt klimatpåverkan och hälsovinster inom transportsystemet.

Tillsammans med Östersunds och Stockholms kommun var Uppsala kommun en de tre pilotkommunerna. Projektet bedrevs inom ramen för SKR och Trafikverkets Branschprogram för stärkt samverkan kring transportplanering och samhällsutveckling i lokalt och regionalt perspektiv. Studien genomfördes av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Uppsala kommun deltog i projektet med resurser i form av arbetstid för att ta fram underlag för att genomföra mätningar och ingick även i projektets styrgrupp.

Mellan juli 2020 och juni 2021 genomfördes ett antal cykelmätningar i respektive kommun. Mätningarna var uppdelade i fem mätomgångar och det cykelbara vägnätet i kommunen mättes med slang- och kameramätningar. Varje mätplats mättes under en vecka. År 2020 genomfördes mätningar i totalt 54 mätplatser och under 2021 genomfördes mätningar i totalt 81 platser i kommunen. Projektet kommer avslutas och rapporteras i februari/mars 2022.

Trafficweb trafikmätningssystem

2019 införde Uppsala kommun ett nytt trafikmätningssystem som heter Trafficweb och som lagrar, bearbetar och redovisar all trafikdata.

Systemet har tidigare använts internt av Uppsala kommun men under 2020 har det blivit tillgängligt för allmänheten via Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta. Information om antal fordon, fordonstyper och dess hastigheter är exempel på data som det går att ta del av.





Rickard Malmström, ordförande i gatu- och samhällsmiljönämnden och Daniel Fritz, trafikplanerare på stadsbyggnadsförvaltningen framför cykelparkeringshuset vid Uppsala resecentrum.

Kommunvelometern – Uppsala bäst för fjärde året i rad!

Föreningen Cykelfrämjandet genomför varje år en granskningsstudie som de kallar Kommunvelometern. Den mäter kommunernas insatser för cykling under föregående år och ger möjlighet att jämföra resultaten mellan kommunerna samt att se resultatförändring över tid. Under 2021 genomfördes undersökningen för tolfte året i rad, varav Uppsala granskats vid tio tillfällen. I takt med att kommunen sedan 2012 arbetat med ett ökat fokus på hållbara transporter i allmänhet och cykelfrämjande insatser i synnerhet har detta också fått till följd att resultatet succesivt förbättrats sett till både antal poäng och placering bland Sveriges kommuner. I kommunvelometern 2021 uppnådde Uppsala 80 av totalt 90 poäng vilket innebar att kommunen för fjärde året i rad utsågs till den mest framstående kommunen i landet

när det kommer till insatser inom cykelområdet! I resultatrapporten skriver Cykelfrämjandet att: ”Uppsala bibehåller en stark position som cykelfrämjarkommun även i årets Kommunvelometer”. Dessutom framhåller de att ”nycklarna bakom kommunens framgång som cykelfrämjarkommun syns särskilt i delområdet uppföljning och mätning där kommunen visar på tydliga rutiner och ett strukturerat arbetssätt”.

Uppsala toppar återigen listan över de svenska kommuner som satsar mest på cykelfrämjande insatser!

Statistik						
Stad	Placering	Poäng (2021)	2020	2019	2018*	2017*
Uppsala	1	80	82	88	55	52
Lund	2	76	73,5	78	53,5	54,5
Helsingborg	3	74	74,5	70,5	47,5	46,5
Linköping	4	73	80	80,5	53,5	46
Malmö	4	73	76,5	64	50	52,5
Luleå	6	68,5	-	66	49	49
Karlstad	7	67,5	68,5	75	49	49
Järfälla	8	67	-	-	34	34,5
Göteborg	9	64,5	64	67	46	43,5
Borås	10	63	59	59,5	36	40,5
Östersund	10	63	60,5	61,5	40,5	43
Jönköping	12	61,5	62,5	67	49	46
Växjö	13	58	68	71,5	46,5	45

- ej deltagit i kommunvelometern

* 2017 och 2018 var maxpoängen 60, numera är den 90.

Priser och utmärkelser

Uppsala kommun uppmärksammas på flera håll med priser och utmärkelser kopplade till de satsningar som kommunen gör på cykling och hållbart resande. Förutom en första plats i Kommunvelometern så blev Uppsala utsedd till Sveriges klimatstad av Världsnaturfonden (WWF)! Långsiktiga mål som inkluderar ambitiösa åtgärder behövs och det är just hur Uppsala bedriver sitt klimatarbete menar Världsnaturfondens generalsekreterare.

Entrén till Gamla Uppsala

Föreningen Sveriges Stadsbyggare utser årligen Årets Stadsbyggnadsprojekt. I år har föreningen utsett entréområdet till Gamla Uppsala till Årets Stadsbyggnadsprojekt 2021. När järnvägen grävdes ner genom Gamla Uppsala uppstod en möjlighet att utveckla entrén till Gamla Uppsalas kulturhistoriska område, Uppsala kommuns tredje största besöksmål. Möjligheten togs till vara på bästa möjliga sätt. Arbetet har genom omsorgsfull planering, projektering och genomförande i egen regi som också involverat många olika intressenter blivit väldigt lyckat.

När Trafikverket byggde en tunnel för järnvägen istället för den tidigare dragningen tvärs genom

Gamla Uppsala föddes idén att göra något extra av entréområdet. Målet var att skapa en välkommande attraktiv entré som tog till vara platsens historiska värden och samtidigt skapa goda parkeringsmöjligheter med en attraktiv servicebyggnad. Den befintliga banvallen har omvandlats till ett sammanhängande rekreationsstråk både norrut och söderut mot Uppsala och besökaren påminns om de gamla järnvägsspåren genom markeringen i stensättningen. Att järnvägen inte längre skapar en barriär i området ger nya möjligheter och nu kan man gå och cykla i flera kilometer på den gamla banvallen. Det finns cykelparkeringar nära målpunkterna invid servicebyggnaden med luftpump, toaletter och vattenkran.

Trivectors ranking: SHIFT

Uppsala kommun har under åren klättrat i Trivectors ranking av kommunernas arbete med hållbara transporter. I år hamnade Uppsala kommun på fjärde plats och förra året på tredje plats. År 2018 fick Uppsala kommun ett hedersomnämmande tack vare arbetet med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik i kommunen bland annat genom utvecklingen av cykel-detektering vid signalreglerade korsningar och arbetet för att öka vintercyklandet.

Trafikverkets innovationsupphandling

Uppsala kommun var tillsammans med Skellefteå kommun utvalda till att ingå i Trafikverkets innovationsupphandling Aktivt resande med syftet att utveckla idéer och lösningar som bidrar till att fler reser på ett säkert sätt genom att gå, cykla, åka kollektivt eller på annat sätt färdas genom fysisk rörelse. Målet är att stimulera fler aktörer att samverka för att det ska vara enkelt, smidigt och säkert att resa aktivt men också för att främja hälsa samt klimatet och nå hållbarhetsmålen i Agenda 2030.

Innovationsupphandlingen startade hösten 2019 med att Trafikverket erbjöd olika aktörer att utveckla och testa lösningar i verklig trafikmiljö. Av de 25 förslag som kom in erbjöds nio av dem 100 000 kronor för att utveckla och testa sina idéer, varav sju antog utmaningen. I mars 2020 presenterade de sina förslag för bedömare från Trafikverket, Uppsala kommun och Skellefteå kommun. Fyra aktörer erbjöds ytterligare 500 000 kronor för konceptutveckling av teknik, tjänst och affärsmodell med stöttning från Trafikverket och kommunerna. Under 2021 presenterades förslagen för en jury som utsåg två vinnare – RSI bike och Appen hit och dit. Klimator stod bakom förslaget RSI bike, en tjänst som samlar data från smartphones och fordon för att kunna förutse behov av drift och underhåll av GC-vägar. Appen hit och dit, som har utvecklats av Thyréns och IST, ska underlätta vardagslivet genom smart samordnade resor till fots, på cykel, kollektivt eller med bil. Aktörerna bakom de vinnande förslagen har även efter avslutad tävling fortsatt utvecklingen av tjänsterna.

Sveriges bästa cykelstad

Projektet Sveriges bästa cykelstad avslutades vid årsskiftet 2018–2019. En slutrapport för projektet finns publicerad och innehåller bakgrundsfakta

och en beskrivning av vilken arbetsmetod som valdes. Den redogör också för det resultat som uppnått med projektet i förhållande till de mål som politikerna i gatu- och samhällsmiljönämnden antog i Handlingsplan för arbetet med projekt Sveriges bästa cykelstad (2016). Vidare listas i rapporten ett antal framgångsfaktorer och utmaningar som projektledarna stött på och hanterat under processen. Slutrapporten avslutas med en utvärdering som beskriver förutsättningar, möjligheter och slutsatser kring det fortsatta arbetet med att göra Uppsala kommun till en ännu mer cykelvänlig kommun.

På Uppsala kommuns webbplats, www.uppsala.se/cykel, går det att hitta såväl handlingsplanen och åtgärdslistan som slutrapporten för projektet Sveriges bästa cykelstad.

Många av de insatser och åtgärder som genomfördes under projektperioden har i olika utsträckning fått en fortsättning genom att en majoritet av dem numera utgör en naturlig del av det fortlöpande cykelarbetet. Under 2021 har erfarenheterna från projektet varit värdefulla i processen med framtagandet av en uppdaterad Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik. Den nya versionen kommer att bli en så kallad genomförandeplan som utgår ifrån de åtgärder som föreslås i dokumentet Handlingsplan för trafik och mobilitet och som för tillfället är under politisk behandling.

Under året har projektledarna också fortsatt att sprida resultatet och erfarenheterna av projektet Sveriges bästa cykelstad i diverse sammanhang. Bland annat blev projektledarna inbjudna att hålla ett föredrag vid den nationella cykelkonferensen som anordnades av Trafikverket och Sveriges kommuner och regioner.

De strategiska styrdokumenterna

Uppsala kommun använder sig av ett antal strategiska styrdokument för beslut om investeringar, underhållsåtgärder och i arbetet med beteendepåverkande insatser som rör cykeltrafiken. Nedan hittar du några av dessa inklusive exempel på vad som skrivs i respektive:

- Kommunens översiktsplan – Kommunens arbete för hållbart resande ska göra det lättare för invånarna att välja cykel för att ta sig fram, även för längre sträckor. Enligt översiktsplanen ska andelen persontransporter kopplat till gång, cykel och kollektivtrafik senast 2050 uppgå till minst 75 procent av det totala resandet.
- Policy för hållbar utveckling – Kommunen ska arbeta för ett ökat hållbart resande, en bättre folkhälsa, ökad trygghetskänsla och en attraktivare stadsmiljö.
- Mål och budget – I det ekonomiska styrdokumentet finns folkhälsan med som något Uppsala kommun prioriterar högt i och med att kommunen expanderar. Lika väl finns målsättningen att Uppsala ska vara Sveriges bästa cykelstad ur ett säkerhets- och trygghets-, framkomlighets-, bekvämlighets- och cykelkulturperspektiv.
- Gatu och samhällsmiljönämndens verksamhetsplan och budget – För att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle finns här mål om ett hållbart resande. Det ska nås genom att gång, cykel och kollektivtrafiken ska prioriteras framför biltrafiken.
- Riktlinje för synpunktshandling, felanmälan, avvikelser och servicematning samt Riktlinje för medborgardialog – Två strategiska styrdokument som ligger till grund för hur Uppsala kommun arbetar med att fånga upp invånarnas åsikter om exempelvis cykelfrämjande insatser.
- Program för mobilitet och trafik – Ett strategiskt dokument som utvecklats med bakgrund i Uppsala kommuns översiktsplan från 2016. Dokumentet ska användas som vägvisande för hållbarhetsarbetet inom mobilitet och trafik

I december 2021 antog dessutom kommunstyrelsen Handlingsplan för mobilitet och trafik som bland annat innehåller målsättningar om att säkerställa cykeltrafikens konkurrenskraft med fokus på infrastruktur. Utöver de strategiska styrdokumenterna baseras arbetet med de kommunala cykelfrågorna på dokumenten Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik och Handlingsplan för parkering. Båda utgår från kommunens ambitioner i Översiktsplanen från 2016 om en långsiktig hållbar utveckling och ett hållbart transportsystem. Handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik fokuserar på fyra insatsområden baserade på Cykelpolicy för Uppsala kommun samt Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun. Insatsområdena är:

- Trygghet och säkerhet
- Framkomlighet
- Cykelkultur
- Bekvämlighet och tillgänglighet

Handlingsplanen för parkering utgår från de fem mål som presenteras i parkeringspolicyn och är den föreslagna inriktningen för Uppsala kommuns parkeringspolitik. Målen är:

- Attraktivare stadsmiljö
- Minska biltrafikens miljöpåverkan
- Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag
- Effektiviserad markanvändning
- Bidra till en fortsatt stark centrumhandel

Som ett komplement till Handlingsplan för mobilitet och trafik har Uppsala kommun under 2021 arbetat med att ta fram en så kallad genomförandeplan för cykel. Planen innehåller åtgärder och aktiviteter som ska ske framöver för att målen i handlingsplanen för mobilitet och trafik ska uppfyllas. Genomförandeplanen för cykel förväntas vara färdig under 2022 och kommer att ersätta handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik.

För statliga gång- och cykelvägar samarbetar Uppsala kommun med Region Uppsala och Trafikverket, både utifrån den nationella cykelstrategin som tagits fram av Trafikverket och den regionala cykelstrategin för Uppsala län.



Cykelpolicy

Uppsala kommuns Cykelpolicy antogs 2013 av kommunfullmäktige. Inriktningen är att förbättra folkhälsan, skapa en attraktivare stadsmiljö och att minska andelen resor med biltrafik. Dessa intentioner ska genomsyra all planering och alla beslut från översiktlig planering till detaljplanering och bygglov samt vidare till förvaltningsskedet. Gå in på [uppsala.se/cykel](https://www.uppsala.se/cykel) för att läsa hela dokumentet.

Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik

I syfte att komplettera och konkretisera Cykelpolicyn antog kommunstyrelsen 2013 ett antal riktlinjer för arbetet med cykeltrafik. I riktlinjerna går det bland annat att läsa om hur arbetet med cykeltrafiken ska gå till och att fokus på hållbart resande ska genomsyra hela planeringsprocessen med fokus på översiktsplanering och detaljplanering. Det är kommunstyrelsen som ansvarar för att Uppsala kommun arbetar för cyklisternas bästa. Gå in på [uppsala.se/cykel](https://www.uppsala.se/cykel) för att läsa hela dokumentet.

Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik

Handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik antogs 2017 och är en reviderad version av den

som antogs 2014. Bakom beslutet om revideringen låg en vilja från såväl politiskt håll som inom förvaltningen att höja ambitionsnivån och få med fler åtgärdsområden. Den nu gällande handlingsplanen präglas av ett ”hela-resan-perspektiv” där det tydligare framhålls att det ska vara möjligt att cykla hela vägen från en plats till en annan. I handlingsplanen framgår det vilka insatser som ska genomföras inom både strategisk och detaljerad planering vid exempelvis nybyggnation, drift och underhåll samt beteendepåverkan. Handlingsplanen är ett viktigt verktyg för att uppnå klimat, miljö och folkhälsomål i ett attraktivare Uppsala.

Under 2020 utgjorde handlingsplanens innehåll en viktig grund i arbetet med att ta fram cykel-främjande åtgärder inom förslaget till Handlingsplan för mobilitet och trafik. Denna mer trafik-övergripande handlingsplan har under 2021 varit under politisk behandling och utifrån denna har också arbetet med en så kallad Genomförandeplan för arbetet med cykeltrafik inletts under året. Målsättningen är att detta dokument ska färdigställas under 2022 och att de åtgärder och aktiviteter som föreslås succesivt ska inarbetas i de verksamhetsplaner som tas fram.

Teknisk handbok

I juni 2019 lanserade Uppsala kommun en teknisk handbok som ska användas vid all planering, projektering och byggnation på allmän platsmark i Uppsala kommun. Handboken består bland annat av krav, riktlinjer och typritningar. Här inkluderas exempelvis information kopplat till utformningen av cykelinfrastrukturen. Målsättningen är att den tekniska handboken kontinuerligt ska kompletteras och revideras utifrån upplevda behov av förändring. Under 2021 har de delar i teknisk handbok som rör cykelinfrastruktur utvecklats genom förtydliganden av befintliga krav och anvisningar samt komplettering av nya och reviderade typritningar. Det har även tillkommit nya krav och riktlinjer kopplade till bland annat utformningen av gång- och cykeltunnlar samt belysning och korsningspunkter utmed cykelvägnätet.

Riktlinjer för parkeringstal

I kommunens styrdokument Parkeringstal för Uppsala regleras hur många bil- och cykelparkeringar som en fastighetsägare behöver tillskapa vid nybyggnation på kvartersmark. Det innebär att kommunen ställer krav på att ett visst antal cykelparkeringar skapas på den mark som kommunen inte har direkt inflytande över. Senast reviderades dokumentet 2018 och då infördes så kallade flexibla parkeringstal som

innebär att de boende kan erbjudas mobilitets-tjänster istället för bilparkeringsplatser. Exempel på rabattgrundande åtgärder är införandet av cykelpool med lådcyklar för de boende, cykelrum med verkstad, pump, laddskåp för elcyklar, säkra och tillgängliga cykelparkeringar för olika typer av cyklar som lådcyklar och cykelkärror. Tack vare intresset för mobilitetsrabatt i bygglovs-skedet och krav i markanvisningsskedet styrs allt större andel av cykelparkeringen för de boende in i cykelrum i markplan.

Cykelparkeringshandboken

Under 2017 tog Uppsala kommun fram en cykelparkeringshandbok som sedan dess framförallt använts internt inom kommunen för arbetet med cykelparkeringsfrågor. Dokumentet innehåller principer och tips på hur cykelparkeringar ska utformas.

Åtgärdsplan för pendlarparkering

Under 2020 arbetade Uppsala kommun med att ta fram en åtgärdsplan för pendlarparkering som i slutet av året antogs av gatu- och samhällsmiljönämnden. Syftet är att tydliggöra vilka parkeringar som ska prioriteras högst, vilka åtgärder som behövs på respektive parkering samt ansvars-fördelning för planering, byggande och förvaltning av pendlarparkeringarna.



En tydlig indikation på att det finns ett behov av cykelparkeringsplatser i anslutning till fastighetens entré.

Program för mobilitet och trafik

Under 2017 inleddes arbetet med en övergripande mobilitets- och trafikstrategi. Bakgrunden till detta är Uppsala kommuns Översiktsplan 2016. I översiktsplanen skapas ett ramverk och beredskap för kommunens utveckling fram till år 2050. Fram till år 2050 kommer befolkningen ha ökat kraftigt i Uppsala kommun, något som ställer helt nya krav på trafik- och transportsystemet.

Arbetet med en mobilitets- och trafikstrategi pågick fram till och med våren 2019 med ett flertal workshops. Under våren 2019 sammanställdes det genomförda arbetet till dokumentet Program för mobilitet och trafik. Programmet syftar till att visa vägen för hållbarhetsarbetet inom mobilitet och trafik med en planeringshorisont för år 2050 och framåt. I programmet föreslås ett tillståndsmål för mobiliteten och trafiksystemet i kommunen för år 2050. Det finns även fokusområden med olika inriktningar. Under 2020 har arbetet fokuserat på Handlingsplan för mobilitet och trafik som vi skriver om i nästa stycke. Program och handlingsplan för mobilitet och trafik antogs av kommunfullmäktige respektive kommunstyrelsen i december 2021.

Handlingsplan för mobilitet och trafik

I oktober 2019 beslutade kommunstyrelsen att ge gatu- och samhällsmiljönämnden i uppdrag att ta fram en handlingsplan för mobilitet och trafik. Handlingsplanen för mobilitet och trafik ska bland annat säkerställa ett genomförande för att stärka cykeltrafikens konkurrenskraft gentemot bil och kollektivtrafik med särskilt fokus på högkvalitativ infrastruktur för gena och trafiksäkra cykelstråk. Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett utkast till handlingsplan innehållande mål för färdmedelsandelar för 2025 och 2030 samt åtgärder för att uppnå dessa och andra mål kopplat till mobilitet och trafik. Utkastet har behandlats av en referensgrupp i två steg, varit ute på dialog för allmänheten och Uppsalas näringsliv samt skickats ut på slutgiltig internremiss. Målet är att Handlingsplan

för mobilitet och trafik under 2021 ska antas av kommunstyrelsen tillsammans med Program för mobilitet och trafik.

Referensgrupper GCM-handboken och VGU-guiden

Uppsala kommun har under året varit delaktiga i SKR:s (Sveriges kommuner och regioners) och Trafikverkets arbete med omarbetning av handboken för transportslagen gång, cykel och moped (GCM-handboken) och guide för arbetet med vägar och gators utformning (VGU-guiden). Målsättningen är att en uppdatering av dokumenten ska vara färdig under 2022.

Den tidigare versionen av GCM-handboken gavs ut 2010 och sedan dess har mycket hänt inom området på såväl lokal och regional som nationell nivå. Bland annat finns det idag en nationell cykelstrategi och ett stort antal framtagna lokala och regionala cykelplaner. Det har också kommit nya förordningar och fordonstyper att ta hänsyn till. Dessutom gav Trafikverket ut en ny version av VGU i januari 2020. I arbetet med att uppdatera tillhörande VGU-guide deltar Uppsala kommun för att bistå med användarerfarenheter. Sammantaget behöver både GCM-handboken och VGU-guiden aktualiseras för att de ska kunna fungera som ett givande underlag, stöd och verktyg i arbetet med gaturummens utformning.



Regional cykelstrategi

Region Uppsala antog 2017 en cykelstrategi baserad på tre huvudmål inför år 2030. Målen gäller inte de kommunala vägarna utan är uppsatta för de statliga gång- och cykelbanorna.

- År 2030 ska andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik ha fördubblats jämfört med 2016, från 19 procent till 38 procent
- År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2016, från 13 procent till 23 procent
- År 2030 ska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ha halverats jämfört med 2017, från åtta till fyra

Syftet med cykelstrategin är att följa upp den regionala utvecklingsstrategin som syftar till att förbättra möjligheterna att välja gång, cykel och kollektivtrafik som transportmedel samt att bidra till bättre folkhälsa och klimat. Den regionala cykelstrategin finns tillgänglig på Region Uppsalas hemsida, www.region uppsala.se.

Regionalt cykelbokslut

Det regionala cykelbokslutet för 2020 presenterades på Cykelforum som anordnades av Region Uppsala i september 2021. Det regionala cykelbokslutet redovisar hur cyklingen i Uppsala län har utvecklats och följer upp målen i den regionala cykelstrategin. Covid-19 har påverkat resandet under 2020, framförallt har det kollektiva resandet minskat samtidigt som bilresandet har ökat. Färdmedelsandelen för cykling låg 2020 på likande nivå som tidigare år runt 13-15 %. Det regionala cykelbokslutet för 2020 finns tillgängligt på Region Uppsalas hemsida, www.region uppsala.se. Det regionala cykelbokslutet för 2021 är ännu inte publicerat, men kommer att finnas tillgängligt på samma hemsida som ovan.

Svenska cykelstäder

Svenska cykelstäder är en förening som bildades 2015 och utgörs av kommuner, regioner och organisationer som har stort fokus på att skapa attraktivare vardagscykling. Föreningens medlemmar består idag av 35 kommuner och sex regioner (varav Region Uppsala är en av dem). Inom nätverket finns också sju associerande medlemsorganisationer. Uppsala kommun har varit en del av föreningen sedan starten och under 2021 representerades kommunen av två tjänstemän i nätverkets arbetsgrupp. I jämförelse med tidigare år har medlemmarna träffats vid fler men kortare tillfällen under året. Bakgrunden är naturligtvis den pågående pandemin vilket medfört att samtalen varit digitala och där fokus generellt varit på en mer specifik fråga eller projekt. Föreningen har trots omständigheterna ändå anordnat och genomfört flertalet workshops, webinarier och styrelsemöten.

Svenska cykelstäders målsättning är att öka andelen cykelresor, förbättra för cyklister i svenska kommuner samt att statusen för cykeln som transportmedel höjs såväl i den kommunala verksamheten som på den nationella agendan. Nätverket arbetar med gemensamma projekt och mål och har fokus på att vara imageskapande och i internationell framkant med kunskap och praxis inom vardagscykling. En viktig målsättning är att skapa kunskapsutbyten mellan de olika kommunerna och regionerna. Föreningen bedriver också ett nära samarbete med cykelorganisationerna Svensk cykling, Cykelfrämjandet samt Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI).

Cykelutbyte med Bosnien

I syfte att bygga upp kompetens och erfarenheter i Bosnien driver SIDA och Naturvårdsverket ett samverkansprojekt där bland annat ett fokus på cykelplanering har lyfts. Utifrån detta har kommunerna Uppsala och Malmö blivit tillfrågade att fungera som Sveriges representanter vid ett utbyte med den bosniska staden Banja Luka. Samarbetet pågår under 2021-2022.

Cykelvägar

Statistik					
	2021	2020	2019	2018	2017
Cykelvägar totalt i uppsala kommun (oavsett väghållare) (km)	554	550,8	546,7	539,7	528,2
Cykelvägar totalt i uppsala tätort (oavsett väghållare) (km)	457	454	451,8	447,6	441,1
Cykelvägar totalt i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	479	475,8	471,7	464,7	453,2
Cykelvägar totalt i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	440	436,9	434,7	430,5	424
Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/blandtrafik) i Uppsala kommun	112	112	112	112	110
Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/blandtrafik) i Uppsala tätort	67	67	67	67	65
Nya cykelvägar under året i Uppsala kommun (km)	3	4,1	7	11,5	5
Nya cykelvägar under året i Uppsala tätort (km)	3	2,2	4,2	6,3	4,5
Upprustade cykelvägar under året i Uppsala kommun (km)	8,2	9,7	10,2	13,3	11
Upprustade cykelvägar under året i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	8,2	9,6	10,2	12,2	11
Andel av det totala cykelvägnätet (med Uppsala kommun som väghållare) som fått ny beläggning under året i Uppsala tätort (procent)	1,9	2,2	2,4	2,9	2,4
Genomsnittlig tid innan ny upprustning av cykelvägarna utifrån nuvarande upprustningstakt (med Uppsala kommun som väghållare) i Uppsala tätort (år)	53	45	43	35	42
Åtgärder under året för att avskilja fotgängare och cyklist utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	4,3	4	4,4	6,9	7,5
Andel avskild cykelväg mellan fotgängare och cyklist i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (procent)	46	45	44	43	41
Antal enkelriktade gator som reglerats om för att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna (Uppsala tätort)	75	75	75	75	75
Antal ombyggda korsningar under året för bekvämare och mer framkomlig cykling i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (exklusive ombyggda korsningar utmed upprustade cykelvägar)	40	34	26	16	39
Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala kommun	58	58	58	59	59
Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala tätort	44	44	44	45	45
Antal upprustade cykeltunnlar under året i Uppsala kommun	4	4	11	9	13
Antal cykelvägvisare totalt i Uppsala tätort	2306	2306	2306	2306	2306
Antal cykelvägvisartavlor totalt i Uppsala tätort	22	22	22	22	22
Antal platser totalt med cykeldetektering vid signalreglerade korsningar i Uppsala tätort	21	21	20	18	18
Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (kommunala och privata)	88	84	82	78	67
Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (endast kommunala)	42	36	34	32	19
Antal platser som byggts om i syfte att genomföra permanenta siktröjningsåtgärder utmed cykelnätet i Uppsala kommun	22	24	22	14	-
Ny/komplettering av belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	2,5	8,8	11,1	4,5	6
Ny/komplettering av belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	2,5	6,7	6,4	2,5	3
Upprustad belysning under året genom byte av ljuskällor utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	-	7,8	17	55	20
Upprustad belysning under året genom byte av ljuskällor utmed cykelvägar i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	-	7,8	10	55	10
Sopsaltning av Uppsala kommuns huvudcykelnät (mestadels snabbcykelleder och huvudcykelstråk) (km)	65	60	60	-	60

- o inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år
- arbete har utförts men inga uppgifter har hittats kring omfattningen

Cykelvägar i Uppsala kommun

I Uppsala kommun finns det idag ungefär 554 km cykelvägar. Cirka 457 km återfinns i Uppsala tätort och 20 km finns i Storvreta tätort. Det är markägaren som ansvarar för att underhålla och sköta om cykelvägarna samt att investera i nya. I såväl Uppsala som Storvreta tätorter är det framförallt Uppsala kommun som har detta ansvar. Uppsala kommun ansvarar också för cykelvägarna i stora delar av Skölsta, Fullerö och Lindbacken.

I Uppsala tätort har privata markägare ansvar för 17 km cykelväg medan det i de övriga delarna av kommunen är Trafikverket, samfälligheter och vägföreningar som ansvarar för såväl drift och underhåll som byggnation av nya cykelvägar. De cykelvägar i Uppsala kommun som Uppsala kommun ansvarar för (479 km) är uppdelade i fem kategorier:

- Snabbcykelleder (cirka 14 km) (byggnation av snabbcykelled 5 pågår och är ännu ej inräknad i denna summering)
- Huvudcykelstråk (cirka 65 km)
- Cykelvägar i ett huvudcykelnät (cirka 124 km)
- Cykelvägar i övrigt lokalcykelnät (cirka 194 km)
- Rekreativscykelvägar (cirka 82 km)

Denna uppdelning ligger till grund för prioritering av flera olika åtgärder, exempelvis vid upprustning och snöröjning av cykelvägarna.

Regionala cykelvägar

Uppsala kommun ansvarar för de flesta av cykelvägarna i Uppsala, Storvreta, Fullerö, Skölsta och Lindbacken. Utanför och mellan dessa tätorter är det andra väghållare, så som Trafikverket och vägföreningar, som ansvarar för cykelvägarna. Väghållaren ansvarar för drift och underhåll av cykelvägarna, vilket bland annat omfattar beläggningens skick samt snöplogning. Det är Trafikverket, tillsammans med Region Uppsala i egenskap av länsplaneupprättare, som planerar och bygger regionala gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet i länet. Planeringen utgår

ifrån den nu gällande länsplanen Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018-2029, som finns tillgänglig på, www.region uppsala.se.

Under 2021 har vägplanearbetet för väg 55 mellan Örsundsbro-Kvarnbolund fortsatt. Vägplanearbetet syftar till att bygga om sträckan till en mötesfri 2+1-väg med en separat gång- och cykelväg längs väg 55. Under 2021 har samråd skett och Uppsala kommun har påtalat vikten av att ha ett hela-resan-perspektiv i vägplanearbetet så att det blir så attraktivt som möjligt att gå, cykla och resa kollektivt. Enligt tidplanen för vägplanen kan vägplanen fastställas under 2022.

Vägplanearbete har även pågått för väg 600 mellan Uppsala-Björklinge för att bygga en gång- och cykelbana mellan orterna. Under 2021 har samråd och granskning skett och Uppsala kommun har inkommit med synpunkter till Trafikverket. Enligt Trafikverkets tidplan kan gång- och cykelvägen påbörjas byggas under 2023.

I slutet av 2020 påbörjades en åtgärdsvalsstudie för väg 72 mellan Kvarnbolund och Heby. Arbetet har pågått under 2021 och beräknas bli klart klar under vintern 2021/2022. En viktig del i arbetet är trafiksäkerheten, särskilt för oskyddade trafikanter samt hela-resan-perspektivet med möjlighet att ta sig till/från hållplatser på ett tryggt och säkert sätt. Uppsala kommun har i arbetet bland annat påtalat vikten trygga gångpassager över väg 72 i Järlåsa.

Åtgärdsvalsstudien för väg 272 mellan Uppsala och Kerstinbo avslutades i december 2020. Under hösten 2021 har en arbetsgrupp skapats med tjänstepersoner från Uppsala kommun och Heby kommun samt Region Uppsala för att arbeta vidare med de åtgärder som åtgärdsvalsstudien rekommenderar. Vilket bland annat är en gång- och cykelväg mellan Kättslinge-Vallhov (Jumkils skola) samt en gång- och cykelväg vid Brobykorset som kommer ansluta till kommunens planerade gång- och cykelväg mellan Librobäck och Ulva kvarn längs Fyrisån.

Nya cykelvägar

Uppsala kommun har som mål att göra det tryggare och säkrare samt mer framkomligt och bekvämt att ta sig fram på cykeln. En viktig aspekt är också att skapa ett så finmaskigt cykelnät som möjligt där möjligheten att ta sig fram med cykel ska innebära en kortare och snabbare resväg i jämförelse med exempelvis bilens framkomlighet. Av ovanstående anledningar genomförs det kontinuerligt cykelfrämjande insatser i form av bland annat fler cykelvägar och målade cykelfält. Under 2021 färdigställde kommunen totalt 3 kilometer nya cykelvägar eller cykelfält inom Uppsala tätort (se karta sida 19).

Upprustade cykelvägar

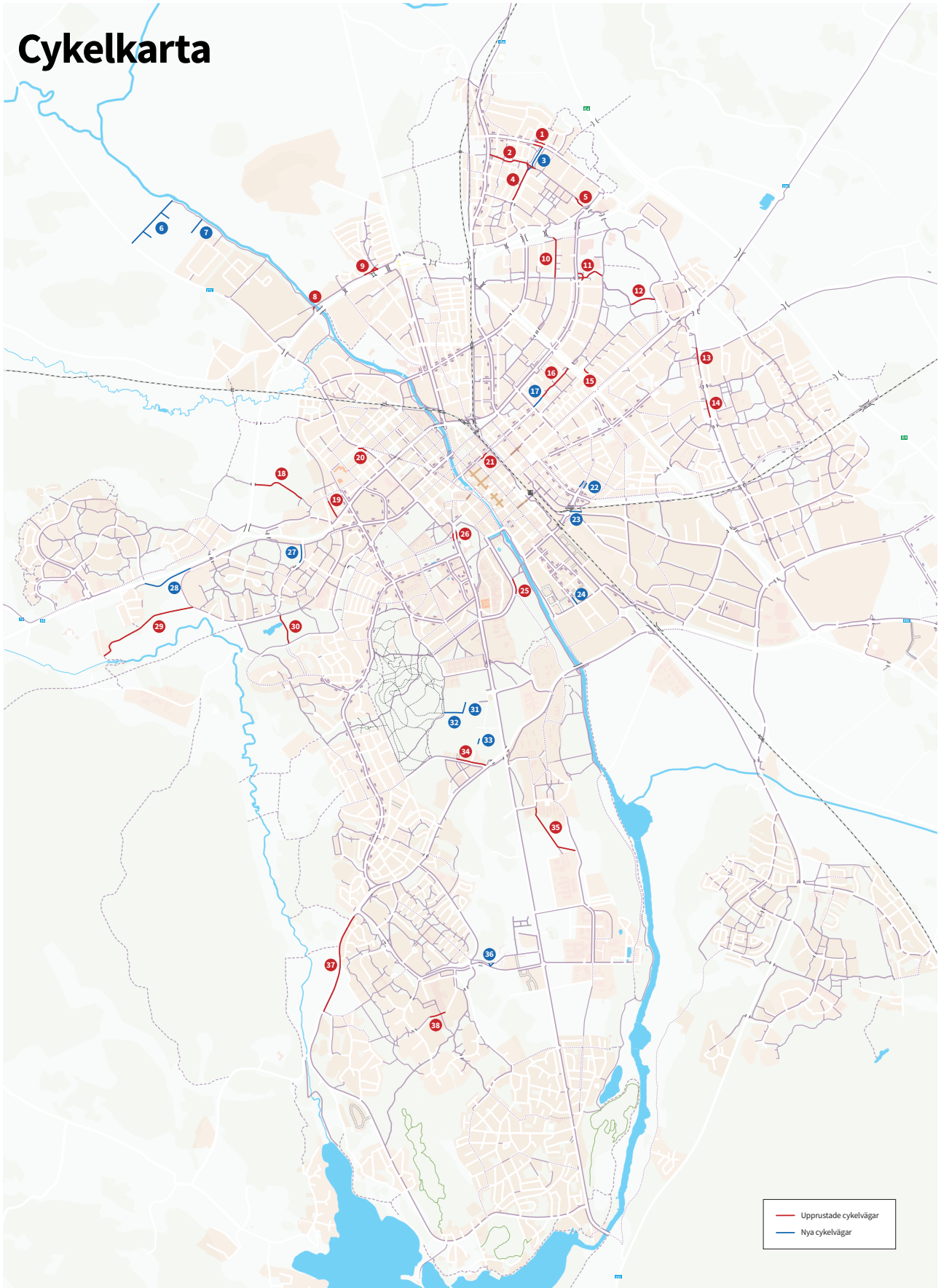
När det handlar om mer omfattande upprustningar av längre sträckor arbetar Uppsala kommun efter en så kallad upprustningsplan. Med utgångspunkt i

de noggranna inventeringar som utförs var tredje år planeras större åtgärder utifrån de resurser som årligen finns tillgängliga. Den senaste inventeringen utfördes under sommaren 2019. Vid inventeringen kontrolleras bland annat asfaltens skick. Resultatet vägs samman med behovet av övrig upprustning utmed sträckan som till exempel belysning, breddning eller vägmarkeringens kvalitet. Under 2021 rustade Uppsala kommun upp totalt 8,2 kilometer av cykelvägarna i Uppsala tätort (se karta sida 19). Detta innebär att samtliga angivna sträckor fått ny beläggning (mestadels asfalt) vilket utgör ett huvudkriterie vid upprustning. Utöver detta har många vägar också breddats och/eller rustats upp genom exempelvis förbättrad belysning. Sett till det totala antalet cykelvägar i Uppsala tätort innebär denna upprustningstakt att cykelvägarna i genomsnitt kommer att få ny beläggning var 45:e år



Foto från Groaplan i Gamla Uppsala där Uppsala kommun under 2019 minskade körbanans bredd för att inrymma plats för en cykelbana.

Cykelkarta



Gaturegister

1	Utmed Idunsväg mellan Gamla Uppsalagatan och Nannas väg	20	Utmed Kyrkogårdsgatan mellan Tegnérsgatan och Ringvägen
2	Genom Nybyparken mellan Vattholmavägen och Gamla uppsalagatan	21	Cykelväg längs S:t Olofsgatans södra sida i korsningen vid Kungsgatan
3	Utmed Gamla Uppsalagatan mellan Iduns väg och Topeliusgatan	22	Utmed liljegatans södra sida mellan S:t Göransgatan och Syrängatan
4	Längs Gamla Uppsalagatan mellan Mimersgatan och Orvarsväg	23	Cykelväg vid cirkulationsplats där Bergbrunnagatans och Strandbodskilen möts
5	Cykelväg mellan Fredrika Bremersgata och Runebergsgatan	24	Utmed Sägargatans östra sida mellan Kungsängsesplanaden och Bobingatan
6	Cykelvägar mellan väg 272 och Fyrisån	25	Utmed Sjukhusvägens östra sida mellan Valsättraleden och Ulleråkersvägen
7	Cykelbana mellan Fyrisåns och Libro Ringväg	26	Utmed Daghammarsskölds Väg mellan Thunbergsvägen och Uppsalalottsbacken
8	Cykelväg vid Fyrisåns västra sida vid Bärbyleden	27	Utmed västra sidan av Flogstavägen mellan Luthagsesplanaden och Nordengatan
9	Cykelvägar mellan Reagatan och Radargatan	28	Cykelväg mellan Flogstavägen och Märta's väg
10	Cykelväg mellan Ferlingsgatan och Von Bahrska häcken	29	Cykelväg mellan Flogstavägen och Kvarnbo
11	Cykelvägar mellan Parkens förskola och Råbyvägen	30	Cykelväg mellan Flogstavägen och Eriksbergsvägen
12	Cykelväg mellan Gränbyparken och Gränbyvägen	31	Utmed Torgny Segerstedts Allé mellan Betty Petterssons gata och Kansliskrivargatan
13	Utmed Fyrislundsgatan mellan Alrunegatan och Gräslöksgatan	32	Cykelväg förbi Carlhage mellan Stadsskogen och Torgny Segerstedts Allé
14	Utmed Fyrislundsvägen mellan Grönagatan och Sparrisgatan	33	Cykelväg mellan Soldathemsvägen och The Svedbergs gata
15	Cykelväg mellan Liljeforstorg och Blixtgatan	34	Utmed Rosendalsvägens norra sida mellan Torgny Segerstedts Allé och Vårdsätravägen
16	Cykelväg mellan Tycho Hedéns väg och Kvarntorget/Sankt Pers kyrka	35	Cykelväg mellan Ulleråkersvägen och Ulls väg
17	Utmed Kvarntorget fram till Torkelsgatan	36	Cykelvägar vid Gottsunda allé
18	Cykelväg genom Stabby Hundrastgård mellan Bärbyleden och Eriksskolan	37	Utmed Vårdsätravägen mellan Gottsundavägen och Hugo Alfvéns väg
19	Cykelväg mellan Geijersgatan och Luthagsesplanaden	38	Cykelväg mellan Vackra Birgers väg och Valthornsvägen

Gaturegister för nya och upprustade cykelvägar som är markerade i kartan på sida 18.

Snabbcykelleder

Efter ett beslut i gatu- och samhällsmiljönämnden 2014 startades arbetet med att införa och iordningsställa så kallade snabbcykelleder utmed de sedan tidigare utpekade huvudcykelstråken. Snabbcykellederna ska hålla hög kvalitet och prioriteras högt när det handlar om såväl fysisk utformning som drift- och underhållsinsatser oavsett årstid. Efter ungefär ett års planering och projektering påbörjades i december 2020 byggnationen av den femte snabbcykelleden (Gränbyleden). Denna kommer att sträcka sig mellan Kvarntorget utmed Torkelsgatan och Gränby sportfält samt Gränbystadens galleria. Arbetet har pågått under 2021 och planeras att färdigställas under våren 2022. Tidigare har snabbcykellederna Valsätraleden (2014), Flogstaleden (2015), Gamla Uppsalaleden (2017) och Sävjalleden (2019) färdigställts.



Symbol som illustrerar snabbcykelled.

Cykelbroar

Idag finns totalt 112 broar med någon form av cykelframkomlighet i Uppsala kommun, 67 av dessa återfinns i Uppsala tätort. Cykelframkomlighet innebär att det både kan vara broar endast avsedda för fotgängare och cyklister samt broar där dessa trafikantgrupper på olika sätt delar på utrymmet tillsammans med motorfordon. För att förbättra cyklisters framkomlighet har det tillkommit ett antal broar under de senaste åren.

Några exempel är:

- År 2015: Gång- och cykelbron i Gamla Uppsala över den nya tågtunneln utmed Banvallsvägen.
- År 2017: Separata gång- och cykelbanor utmed den ombyggda Flottsundsbron över Fyrisån i Sunnersta.
- År 2018: Gång- och cykelbron Vindbron över Fyrisån i Årike Fyris som binder samman stadsdelarna Ulleråker och Kungsängen och kopplar ihop intilliggande gång- och cykelvägarna.

På grund av begränsad framkomlighet i och med ombyggnationen av stadshuset upprättades en tillfällig gång- och cykelbro över Vaksalagatan i mars 2018. Då stadshuset blivit färdigt har den tillfälliga bron tagits bort i år och den gamla bron återigen öppnats. Under 2021 har också byggnationen av Tullgarnsbron börjat, den beräknas bli klar 2023.



Cykelbro över Fyrisån intill Fyrisvallen.



Cykelbro över Strandbodkilen i Fålhagen.



Cykelbro över Fyrisån (Vindbron) i höjd med Ulleråker.

Mountainbikecykling

Intresset för mountainbikecykling växer stadigt. Nu finns mountainbikeleder i sju av kommunens friluftsområden; Sunnerstaåsen, Vårdsätra skog, Granebergsskogen, Björklinge, Storskog i Storvreta, Kronparken och Södra MTB-leden (parallellt med Gula stigen). I Storvreta har även en pumptrackbana färdigställts under 2020 och på Röboåsen pågår bygge av ett terrängcykelområde.

Med anledning av det ökade intresset och ökade trycket på vandringslederna satsar Uppsala kommun på att bygga fler leder avsedda för terrängcykling och på så vis separera cyklisterna från vandrare. Under året (2021) har arbetet med en mountainbikeled på Ultunaåsen och ett terrängcykelområde i Vedyxaskogen påbörjats. Nästa år (2022) planeras en lättare terrängcykelled i Fjällnora friluftsområde och 2023 kommer det att anläggas mountainbikeleder i Hammarskogs naturreservat.





Cykelvägvisning i form av skyltning mot olika målpunkter.

Cykelvägvisning

95 procent av det cykelvägnät som Uppsala kommun ansvarar för har idag cykelvägvisning. Utöver denna vägvisning utmed cykelvägarna har dessutom en hel del gator där cykling rekommenderas i blandtrafik utrustats med vägvisningsskyltar för bland annat cyklister. Cykelvägvisning används för att underlätta orienterbarheten och göra det enklare och smidigare att ta sig fram utan onödiga omvägar. Dessutom är ambitionen att öka bekvämligheten och leda cyklisterna till de cykelvägar med bäst kvalitet när det kommer till cykelvägarnas bredd, beläggning, belysning och underhåll i form av bland annat snöröjning, halkbekämpning och sandborttagning.

Cykelvägvisningen visar riktning och ibland även avstånd till målpunkter som till exempel stadsdelar, skolor, Centrum (Stora torget) och Resecentrum. Uppsala kommuns cykelvägvisning består i nuläget av cirka 2300 vägvisningsskyltar vid ungefär 800 platser, 22 stycken så kallade cykelvägvisningstavlor vid särskilt svårorienterade platser, gatunamnsskyltar utmed gator och vid gång- och cykeltunnlar samt specifik cykelvägvisning längs med de snabbcykelleder som succesivt byggs ut.

Cykeldetektering

Som en del i arbetet med att öka framkomligheten och bekvämligheten för cyklister använder sig



Foto över cykeldetektering utmed Torkelsgatan där slingor i marken känner av att cyklisten närmar sig den signalreglerade korsningen.

Uppsala kommun av cykeldetektering vid signalreglerade korsningar utmed kommunens cykelvägnät. När cyklarna kommer fram till korsningen detekteras de liksom bilar och på så vis förkortas väntetiden och antal stopp minskar. Anledningen till att cykeldetektering inte alltid används är platser där detekteringen skulle fånga upp cyklister som passerar men väljer att svänga av före den signalreglerade cykelpassagen. Vid anläggandet av detektering i dessa fall skulle övriga trafikanter i korsningen i många fall stoppas upp utan att cyklisterna själva dragit fördel av detekteringen. För att förbättra detekteringstekniken undersöker Uppsala kommun alternativ till dagens nedgrävda slingor i marken som känner av stålet i de passerande cyklarna. Kommunen har arbetat med förberedelser för ett pilotprojekt där 3D-kamera används för att optimera grön-tiden för gående och cyklister utifrån realtidslöden. Planen är att kamerorna kommer att installeras i korsningen Vaksalagatan/Salagatan under 2022. Ambitionen är att cykeldetektering med tiden ska användas i allt större utsträckning och att cykelvägnätet anpassas kontinuerligt för att vara så effektivt som möjligt. Under 2021 har cykelöverfarten vid Gamla Uppsala gatan/Von Bahriska häcken fått ny bättre cykeldetektering 2021. Tekniken finns idag vid 21 platser i totalt. Under 2022 planeras cykeldetektering vid tre nya trafiksignaler, två på Fyrislundsgatan och en i korsningen Sjukhusvägen/Ulleråkersvägen.



Cykelvårdsstationen intill parksnäckan i Stadsträdgården.



En av de fyra cykelserviceplatser som Uppsala kommun tillhandahåller. Denna vid Brantingstorget i Sala backe.

Cykelvårdsstation och cykelserviceplatser

SSedan 2017 går Uppsalas cykelvårdsstation att hitta i Stadsträdgården, nära Parksnäckan. Här ges cyklister möjlighet att pumpa däcken, tvätta och torka samt genomföra enklare service på sin cykel. Att bygga en cykelvårdsstation fanns med som en av punkterna i Uppsala kommuns åtgärdslista som upprättades för år 2016–2018 i arbetet med att bli Sveriges bästa cykelstad.

Cykelvårdsstationen är öppen och tillgänglig dygnet runt under hela året. Den är välanvänd och kompletterades därför 2018 med fyra mindre cykelserviceplatser. Cykelserviceplatserna är trustade med manuell pump, enklare verktyg och möjlighet att hänga upp cykeln. De är placerade utanför biblioteket i Stenhagen,

vid korsningen Krongatan-Karlsrogatan, i Flogstaparken samt på Brantingstorget.

2021 invigdes Uppsalas för automatiska cykel-tvätt. Den fungerar ungefär som en klassisk bil-tvätt, med roterande borstar som tillsammans med vattnet gör rent alla delar. Man drar cykeln genom tvätten, alltmedan borstarna roterar och gör jobbet. Tvätten har en låg vattenförbrukning eftersom vattnet filtreras och återcirkuleras. Det innebär att endast ett par centiliter går till spillo per tvätt. Tvättmedlet som används är ekocertifierat och strömförbrukningen motsvarar inte mer än en vanlig hårtork. Cykeltvätten står, tillsammans med en manuell cykeltvätt, i lashuset på resecentrum. Där finns också två nya service-stationer för enklare reparationer.



Uppdelning av fotgängare och cyklister genom målning och skyltning vid gång- och cykelbana utmed Flogstavägen i Flogsta.



En av de totalt 42 cykelpumpar som tillhandahålls av Uppsala tätort. Denna återfinns i korsningen S:t Johannesgatan -Kyrkogårdsgatan.

Offentliga cykelpumpar

Sedan år 2012 har Uppsala kommun placerat ut både eldrivna och mekaniska cykelpumpar. Platserna har valts med hänsyn till bland annat cykelflöden, korsande cykelstråk, tekniska förutsättningar samt tillgång på mark och ström. Under 2021 har ytterligare 7 stycken cykelpumpar iordningsställt. Dessa återfinns vid i Mikaelsparken intill Mikaelskyrkan, i Spårvägsparken i Luthagen, utmed Gränbyleden vid Kvarntorget och i Gränbyparken, i cykelparkeringshuset vid resecentrum samt vid pendlarparkeringen i Vattholma. Detta innebär att det i dagsläget återfinns totalt 42 stycken pumpar i Uppsala tätort som Uppsala kommun ansvarar för där 30 stycken är automatiska och 12 mekaniska (drivs utan el). Dessutom har allmänheten tillgång till ytterligare 46 stycken cykelpumpar i Uppsala tätort som tillhandahålls av andra/privata aktörer som till exempel bensinstationer, universitetsinstitutioner och cykelaffärer.

Utöver ovanstående ansvarar Uppsala kommun för en cykelpump placerad vid



Exempel på uppdelning av fotgängare och cyklister genom olika beläggningsmaterial och skyltning vid gång- och cykelbana utmed Råbyvägen i centrala Uppsala.

stationen i Storvreta samt alltså numera en vid stationen i Vattholma. De cykelpumpar som Uppsala kommun ansvarar för är tillgängliga dygnet runt och pumparna är anpassade för de flesta ventiler på exempelvis cyklar, barnvagnar och rullstolar. På cykelkartan finns information om var du hittar pumparna och när under dygnet de finns tillgängliga. Information om cykelpumparna samt dess placering hittas via www.uppsala.se/cykel.

Åtgärder för att skilja fotgängare och cyklister

En av de viktigaste målsättningarna i Uppsala kommuns cykelarbete är att öka framkomligheten för cyklister. Utifrån det finns det en strävan att skilja cyklister och fotgängare åt i så stor utsträckning som möjligt utmed såväl sträckor som på broar och i tunnlar, något som också ökar tryggheten för fotgängare. I de flesta fall sker separering genom en vitmålad linje samt cykelsymboler med färdriktningspilar utmed cykeldelen. Detta kombineras med att skyltningen längs sträckorna förbättras för att tydliggöra och informera om vilken sida av vägen som tillhör

respektive trafikantslag. I de centrala delarna av Uppsala tätort separeras fotgängare och cyklister vanligtvis åt genom att beläggningen skiljer sig. Vanligtvis används betongplattor på gångbanan och asfalt på cykelbanan. Utmed cykelvägnätet finns även exempel på andra typer av separeringar där framförallt helt separata gång- respektive cykelbanor är att föredra utifrån framkomlighets-synpunkt för cyklister. Under åren 2013–2020 separerades totalt 75,1 kilometer gemensamma gång- och cykelvägar. Under 2021 uppgick denna siffra till 4,3 kilometer utmed Uppsala kommuns cykelvägar. Detta innebär att 46 procent av cykelvägnätet i Uppsala tätort med Uppsala kommun som väghållare i dagsläget är uppdelat på något sätt mellan trafikantslagen.

Förtydligande av enkelriktade cykelbanor

Uppsala kommun arbetar för att underlätta trafiksituationen utmed de cykelbanor som av framkomlighets- och trafiksäkerhetsskäl bör anvisas för tillåten cykling endast i den ena körriktningen. Insatser för att förtydliga enkelriktningen har gjorts utmed totalt 30 kilometer cykelbanor i Uppsala tätort där detta av olika anledningar rekommenderas. Bland annat har nya vägmärken satts upp för att förtydliga detta, se foto sid 27. Utmed sträckorna har också flertalet kompletteringar kopplat till vägmärken och vägmärkingar genomförts. Exempelvis har flertalet sträckor inventerats och åtgärdats med målsättning om att vägmärken och cykelvägvisningsskyltar endast ska vara uppsatta utmed den rekommenderade körriktningen. På samma sätt har också målningen utmed dessa sträckor setts över så att färdriktningsspilarna utmed cykeldelen är tydliga, frekvent återkommande samt ger trafikanterna korrekt information.

Punktinsatser för ökad säkerhet och framkomlighet

Vid sidan av de mindre och återkommande insatser som kontinuerligt utförs för att upprätthålla en hög kvalitet utmed cykelvägnätet (se sidan 27) genomförs dessutom årligen ett antal

mer omfattande ombyggnationer. Dessa diskuteras och planeras alltid i god tid före byggstart och prioriteras utifrån bland annat parametrar som trafiksäkerhet, uppmätta cykelflöden, behov av åtgärd i förhållande till uppsatt budget samt tillgängliga byggresurser i förhållande till insatsens innehåll. Under 2021 har 8 stycken platser byggts om för att bland annat förbättra förutsättningar för att fotgängare och cyklister i högre utsträckning än tidigare ska kunna uppleva ökad säkerhet och framkomlighet. I vissa fall återstår det ett antal kompletterande åtgärder, som till exempel vägmärken och målning, men i stort är de planerade insatserna vid dessa platser färdiga. Under hösten 2021 togs även de slutliga handlingarna fram för planerade punktinsatser under 2022.



Kompletterande färdriktningsanvisning utmed Muningatan i Kungsängen för att påvisa rekommenderad enkelriktning av cykelbana.

Cykling mot enkelriktad motorfordonstrafik

I syfte att skapa ett mer finmaskigt cykelnät har flera gator i Uppsala tätort, som tidigare varit enkelriktade för alla fordonsslag, reglerats om till att enbart vara enkelriktade för motorfordon och nu tillåtna att cykla utmed i båda färdriktningarna. Vid ändring har en ny lokal trafikföreskrift tagits fram samt att vägmärket för fordonstrafik förbjuden ersatts med vägmärket för förbud mot trafik med motordrivet fordon. Där det varit möjligt och lämpligt har också ett så kallat motriktat cykelfält för cyklister målats. I vissa fall har dock en ändring av regleringen inte ansetts vara motiverat då det funnits intilliggande alternativa sträckningar för cyklister eller att det inte ansetts lämpligt med hänsyn till körbanebredd och nyttoeffekt. Idag finns regleringen utmed 75 sträckor eller platser inom Uppsala kommuns väghållningsområde. Några exempel är Trädgårdsgatan, Slottsgränd, Linnégatan, Sturegatan, Odengatan och Fredsgatan.



Exempel på gata (Linnégatan) reglerad med förbud mot trafik med motordrivet fordon i den ena riktningen medan cyklister tillåts cykla i båda köriktningarna.

Mindre cykelåtgärder

Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med en stor mängd mindre insatser utmed cykelvägnätet för att på olika sätt göra det säkrare samt mer lättframkomligt och bekvämt att cykla. Kommunen inventerar själva cykelvägarna vid flertalet tillfällen under året men för att upptäcka fel och brister

snabbare är de felanmälningar och synpunkter som kommer in från allmänheten mycket värdefulla.

För att strukturera arbetet med att åtgärda problem prioriteras i första hand hinder och felaktigheter som kan innebära en trafikfara, till exempel större och/eller djupa gropar, sprickor eller vattensamlingar. Om flera brister längs med en och samma sträcka uppstått prioriteras denna inom ramen för de mer omfattande upprustningarna som årligen genomförs, se avsnittet ”Upprustade cykelvägar” på sida 18. I takt med att cyklisterna blivit fler och att det samtidigt blivit enklare att göra felanmälningar till kommunen har också antalet insatser ökat. Uppsala kommun ser detta som mycket positivt och försöker hela tiden anpassa resurserna efter behovet för att kunna upprätthålla en så god kvalitet på cykelinfrastrukturen som möjligt oavsett årstid och plats.

Några exempel på mindre cykelåtgärder:

- Åtgärder av lokala håligheter och sprickor i beläggningen/asfalten
- Justering av asfalten runt uppstickande eller nedsänkta brunnslock
- Åtgärder vid stående vattensamlingar som medför en trafikfara
- Åtgärder av trasig belysning
- Städning av glassplitter
- Rengöring eller utbyte av nedklottrade eller trasiga vägmärken
- Åtgärder av bristfällig målning av cykelsymboler, linjer och cykelpassagemarkeringar
- Tillfällig röjning/gallring av buskage vid siktproblematik
- Åtgärder kopplade till trafiksignaler och cykeldetektering



Före kantstensåtgärd.



Efter kantstensåtgärd.

Kantstensåtgärder

Uppsala kommun inventerar och åtgärdar kontinuerligt kantstenar i cykelnätet som orsakar försämrade säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet för cyklister. Till exempel kan det handla om platser där övergången mellan cykelväg och körbana bidrar till låg komfort och att detta i vissa fall då utgör en trafiksäkerhetsfaktor som behöver förbättras. Arbetet sker både genom punktinsatser och i samband med de mer omfattande upprustningar som genomförs av längre sträckor i cykelvägnätet. Uppsalas invånare bidrar också med att identifiera problem genom felanmälningsrapportering till kommunen. Inom ramen för dessa åtgärder ingår också tillgänglighetsanpassningar i form av bland annat kupolplattor och anpassning av kantstenshöjder vid platser där det anses lämpligt och genomförbart.

De punktinsatser som ägt rum har under året framförallt genomförts i de södra och västra delarna av Uppsala tätort vilket framförallt inkluderar åtgärder i stadsdelarna Gottsunda,

Valsätra, Eriksberg och Flogsta. Dessa punktinsatser uppgick 2021 till ombyggnationer av 40 stycken korsningar. Utöver detta har också ett större antal kantstensåtgärder ägt rum inom ramen för de mer omfattande upprustningarna över längre sträckor (se karta på sidan 19 för information kring dessa).





Cykeltunnlar som rustats upp sedan tidigare. Till vänster cykeltunnel under Råbyvägen (Regnbågstunneln) utmed Von Barska häcken, överst till höger cykeltunnel under Luthagsplanaden utmed Börjegatan och nederst till höger cykeltunnel under Kungsängsleden i korsning med Dag Hammarskjölds väg.

Upprustning av cykeltunnlar

Sedan år 2015 har Uppsala kommun arbetat på ett mer systematiskt sätt med att rusta upp gång- och cykeltunnlar för att de ska följa riktlinjerna som togs fram av kommunen 2014. Riktlinjerna talar om hur tunnelarna ska utformas för att upplevas som trygga och säkra. Detta sker bland annat genom att god standard på belysning och beläggning upprättas samt att buskage som upplevs otrygga eller medför siktproblem begränsas. Vidare saneras också tunnelarna på klotter, taken målas vita för att skapa ett ljusare sken från belysningen och vägmärken samt vägmarkeringar ses över.

Idag finns det totalt 58 gång- och cykeltunnlar i

Uppsala kommun, cykelstråk under större broar räknas inte in. Arbetet fokuserar på upprustning av befintliga tunnlar för att förbättra säkerheten. Det görs genom att åtgärda och upprätta vägmärken, trafikmålning och bronamn. Under året har fyra gång- och cykeltunnlar rustats upp:

- Tunnel under Gamla Uppsala gatan strax norr om Topeliusgatan
- Tunnel under Dag Hammarskjöld väg vid BMC
- Seminarietunneln vid Dalabanan – Dalgatan
- Tunnel utmed Gränbyleden



Belyst gång- och cykelbana.

Belysning

Uppsala kommun har som mål att det inom kommunens väghållningsansvarsområde alltid ska vara god belysning längs med samtliga cykelvägar med undantag för rekreationscykelvägar. Utifrån belysningsinventering och med hjälp av de felanmälningar som kommer in från kommuninvånarna pågår arbetet kontinuerligt med att förbättra belysningen och åtgärda de fel som uppstår.

2021 har förbättringar främst skett i Gottsunda, Gränby och Årsta. I Gottsunda har gammal armatur bytts ut mot LEDarmatur. Den modernare armaturen gör att cyklister bättre kan se färger och kontraster samt att cykelbanan och omgivningen upplevs som ljusare. Under året har också belysning byggts ut med 2,5 km gång- och cykelvägar som tidigare saknats.



Vinterväghållning i form av så kallad sopsaltning utmed gång- och cykelvägar.

Sopning av cykelvägar

Uppsala kommun sopar generellt gång- och cykelvägarna i samband med vintersand-upptagning på våren, under lövsopning på hösten och vid behov under sommarmånaderna. Dessutom genomförs, om vädret och vägunderlag så möjliggör, en så kallad mellansopning i början av året då den dittills utlagda sanden sopas undan för att bland annat förhindra rullgrusolyckor. Vid sopning av gång- och cykelvägarna används både blås- och sopmaskiner beroende av sopbehov, markunderlag och vegetation. Under 2021 påbörjades sandupptagningen sista veckan i mars. Arbetet med att ta upp all sand pågick under cirka fem veckor.

Vinterväghållning

Uppsala kommun ansvarar för vinterväghållningen utmed gång- och cykelvägarna i framförallt Uppsala och Storvreta tätorter. De moment som utförs är plogning, halkbekämpning, snöbortforsling och vid behov isrivning. Utmed cirka 6,5 mil av gång- och cykelvägnätet utförs också så kallad sopsaltning med målsättning om barmarksförhållanden under hela vinterhalvåret (det gäller mestadels snabbcykelleder och huvudcykelstråk).

Under våren ansvarar kommunen för att ta upp den sand som lagts ut under vintern. Hastiga

väderomslag och snöfall innebär stor komplexitet i arbetet och ställer stora krav på den beredskapspersonal som ansvarar för väderbevakning och beslut kring vilka väghållningsinsatser som ska vidtas. För gång och cykelvägar beslutar Uppsala kommun om prioriteringsordning och lämpliga åtgärder som sedan utförs av anlitade entreprenörer. Generellt sett har gång- och cykelvägar och kollektivtrafikstråk högre prioritet än övriga vägnät.

Ökade utbildningsinsatser och förbättringar
Insatserna med vinterväghållning utvärderas kontinuerligt för att cyklister och andra trafikanter ska kunna ta sig fram på ett säkert, lättframkomligt och bekvämt sätt även under vinterhalvåret. För att säkerställa en god vinterväghållning och att kvalitetskrav på huvudcykelstråken följs deltar all personal inom vinterentreprenad i kommunens snöröjningsutbildning var tredje år. Detta i enlighet med en ny upphandling som trädde i kraft i oktober 2018. Utbildningen innehåller både en teoretisk och praktisk del. Under den praktiska delen har förarna bland annat fått prova på att ta sig fram i snömodd med rullstol, ögonbindel och rullator för att på så sätt förstå hur svårt det kan vara för olika trafikanter. De planerade utbildningsdagarna under hösten 2021 fick dessvärre ställas in till följd av coronapandemi.

Trafiksäkerhet

Statistik					
	2021	2020	2019	2018	2017
Antal cykelolyckor under året i Uppsala kommun (rapporterade i Strada)	218	111	166	263	335
Antal cykelboxar totalt i Uppsala tätort	10	10	10	5	5
Antal cykelpassager som hastighetssäkrats under året	4	3	1	5	27
Antal cykelöverfarer i Uppsala tätort	51	36	31	30	25

- o inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år
- arbete har utförts men inga uppgifter har hittats kring omfattningen

Cykelolyckor och statistik

Uppsala kommun har som ambition att ha en så omfattande, tillförlitlig och kvalitetssäkrad statistik som möjligt med anledning av att mycket av det olycksförebyggande arbetet har sin grund där. För att kunna följa upp trafikolyckor samt veta var olyckan inträffat och på så vis kunna utreda varför situationen uppstått använder sig Uppsala kommun av olycksrapporteringsprogrammet Swedish Traffic Accident Data Acquisition, STRADA, som ägs och administreras av Transportstyrelsen.

Polismyndigheten i Uppsala län, Uppsala Närakut och Uppsala Akademiska sjukhus använder sig av STRADA och rapporterar förutom plats också in händelseförlopp samt beskrivning av olyckan. De olyckor där de drabbade inte behöver uppsöka sjukvård eller där polismyndigheten inte blir tillkallad till platsen rapporteras inte in. Dessutom så bygger sjukhusrapporteringen på att patienten själv samtycker till att blanketten Trafikskadejournal fylls i och att rapporteringen i STRADA sker. Benägenheten att göra detta påverkar således statistiken.

Cykelolyckor 2020

Statistiken från STRADA visar på att antalet inrapporterade olyckor där cykel varit inblandad uppgår till 218 för 2021. Av de inrapporterade olyckorna var 142 singelolyckor, 45 kollision mellan

cykel och motorfordon, 20 kollision mellan cyklar, tre kollision mellan fotgängare och cyklist samt åtta som rapporterats in som övriga. Sex olyckor rapporterades in som allvarlig men värt att nämna är att ingen dödsolycka med cykel skedde 2021. Dock bör understrykas att den hårda belastningen på sjukvården som vi skriver om längre ner har påverkat inrapporteringen och att felmarginalen därför kan vara större än normalt.

Uppsala kommun arbetar aktivt för att förbättra trafiksäkerheten genom investeringar och kommunikation. Minskningen i antalet inrapporterade cykelolyckor kan indikera att kommunens väghållnings- och trafiksäkerhetsarbete gett resultat. Det torde dock finnas ett mörkertal med tanke på att vissa personer som uppsökt akutmottagningen inte fyller i Trafikskadejournalen, vilket måste tas i beaktning när olycksstatistiken jämförs mellan åren.

Corona – bortfall av sjukhusrapporter

Under 2020 och 2021 har sjukvården varit hårt belastad av patienter smittade av Covid-19 och stora resurser har gott åt till att avlasta i denna kritiska situation. Det innebär att många strada-rapportörer inom sjukvården inte kunnat registrera in personer som skadats i vägtrafikmiljö. Det medför ett bortfall i statistiken som bör tas i beaktning.

Uppsala kommuns trafiksäkerhetsarbete

Uppsala kommun arbetar utifrån Nollvisionen – att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det utgör grunden för hur vi utformar stadens trafikmiljö.

För att visionen ska bli verklighet måste alla också hjälpas åt och visa hänsyn i trafiken. För att öka trafiksäkerheten arbetar Uppsala kommun bland annat med hastighetsdämpande åtgärder och säkerställer att vägar och trottoarer är i gott skick. Uppsala kommun satsar särskilt mycket på åtgärder runt skolorna, eftersom det är viktigt att barn känner sig säkra på väg till och från skolan till fots eller cykel.

Uppsala kommuns högsta ambition inom trafiksäkerhetsarbetet är att aktivt bidra till att nollvisionen nås. Nollvisionen och Uppsala kommuns vision om en effektiv, säker och hållbar rörlighet står som grund för trafiksäkerhetsarbetet.

Trafiksäkerhetsarbetet är indelat i olika insatsområden. Ett sådant område är cykel. Detta innebär att utifrån olycksstatistik så tas det fram en föreslagen åtgärdslista som är kopplat till cykel och cykelolyckor. Cykel singelolyckor är i dagsläget överrepresenterat i olycksstatistiken och därmed koncentreras åtgärderna till att angripa detta, exempel på åtgärder är kantstensåtgärder, siktåtgärder och driftåtgärder, samt arbetet med att bygga fler cykelöverfarter och hastighetssäkra befintliga GCM-passager.



Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped

I syfte att öka säkerheten för cyklister och mopedister har olika myndigheter och aktörer, där Uppsala är en av de, samarbetat. Resultatet av samarbetet är inriktningen som är tänkt att fungera som underlag vid verksamhetsplanering.

Sex prioriterade insatsområden har pekats ut:

- Säker infrastruktur
- Drift och underhåll med god kvalitet
- Säkra cyklar och mopeder
- Ökad användning av hjälm och annan skyddsutrustning
- Beteendepåverkande insatser

Nätverket leds av Trafikverket och de medverkande organisationerna utgörs av ett antal kommuner, Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Folksam, Länsförsäkringar, Konsumentverket, Chalmers tekniska högskola, Cykelfrämjandet, Moped- och motorcykelbranschens riksförbund (McRF), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), Safety and Fitness Electronic Records (SAFER), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Research Institutes of Sweden AB (RISE) samt organisationen Cycle Europe.

Uppsala kommun har inom ramen för det här arbetet, tillsammans med kommunerna Linköping, Eskilstuna, Stockholm och Västerås, åtagit sig att genomföra ett antal trafiksäkerhetshöjande insatser som utgår ifrån ovanstående prioriterade insatsområden. Vid ett antal tillfällen per år träffas samtliga aktörer för att gemensamt gå igenom status för de specifika insatserna samt för att diskutera ny forskning kopplat till insatsområdena.

Hinder utmed cykelvägar

Uppsala kommun har ofta stor förståelse för de önskemål som inkommer kopplat till otrygghet och önskemål om farthinder för cyklister eller hinder för biltrafik som även vill utnyttja cykelvägnätet. I grunden är kommunen mycket restriktiv mot uppförandet av fasta hinder längs med gång- och cykelvägar. Den övergripande anledningen är att förvaltningen sedan tidigare beslutat sig för att arbeta utifrån de riktlinjer som tagits fram och som grundar sig på den nationella olycksstatistiken som visar att fasta hinder längs med gång- och cykelvägar i relativ stor utsträckning framförallt orsakar olyckor bland cyklister. Antalet olyckor som rapporterats in där bilister och fotgängare/cyklister kolliderar är däremot vanligtvis mycket få. Därför är Uppsala kommun generellt sett restriktiv mot uppförandet av alla typer av hinder som medför minskad framkomlighet och säkerhet för fotgängare och cyklister utmed påbjudna gång- och cykelvägar. Andra orsaker som ligger till grund är att hinder kan försvåra för personer med funktionsnedsättning, fotgängare med barnvagn och lastcyklar. Fasta hinder försvårar också framkomligheten för driftfordon såväl vintertid som sommartid. Det ska dock även påtalas att det i vissa fall framkommit tillräckligt starka motiv till ett införande av hinder.

Inom Uppsala tätort finns det idag ungefär 60–70 fasta hinder utplacerade utmed cykelvägnätet. Utifrån tidigare genomförd inventering togs ett

åtgärdsförslag fram under 2020 vilket utfördes vintern 2020-2021. I detta åtgärds paket togs sju fasta hinder bort, 2 nya uppfördes och ca femton platser med fasta hinder rustades upp genom uppsättning av ny bom enligt standard och/eller komplettering av reflexer vid platsen.

Siktröjning

Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med röjning av framförallt växtlighet utmed cykelvägnätet för att upprätthålla goda siktförhållanden. Dessutom utgör lågt hängande grenar och annat inväxande buskage en säkerhetsrisk då grenar riskerar att fastna i hjulet eller att cyklisten tvingas att hastigt väja för hindret. Genom att glesa ut närbeläget buskage följer också en bättre överblickbarhet vilket ökar trygghets känslan och att cyklisterna samtidigt synliggörs bättre för andra trafikanter vilket minskar risken för kollisionsolyckor. Vid sidan av de mindre omfattande siktröjningsåtgärderna som kontinuerligt genomförs vid ett större antal platser startades under 2018 ett projekt där kommunen genomför relativt omfattande och mer permanenta insatser. Syftet med dessa är att siktproblematiken ska lösas för en längre tid genom att åtgärden i sig inte kräver återkommande skötsel i form av till exempel beskärning. Under 2021 har dessa åtgärder fortsatt i form av insatser vid totalt 22 platser. Framförallt har arbetet med dessa ombyggnationer under året koncentrerats till stadsdelarna Sunnersta, Gottsunda, Valsåtra, Norby, Eriksberg, Flogsta och Berthåga.



Foto från Liljegatan i Fålhagen på ett av de fasta hinder som förhindrar att bilar använder sig av det ofta finmaskigare cykelvägnätet.

Säkra skolvägar

För att minska biltrafiken och undvika konflikter mellan barn och fordon arbetar Uppsala kommun aktivt med trafiksäkrande åtgärder för att skapa en tryggare trafikmiljö i anslutning till skolorna. Utbildningsförvaltningen tar fortlöpande emot frågor och synpunkter från personal, elever och föräldrar. Dessa utgör ett bra underlag i det kontinuerliga förbättringsarbetet för att skapa så goda förutsättningar som möjligt utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

2017 fick Stadsbyggnadsförvaltningen och utbildningsförvaltningen i uppdrag att tillsammans ta fram lämpliga avlämningsplatser vid fem utvalda grundskolor. Vårdnadshavare och elever engagerades också i projektet. Idag finns utmärkta hämta-lämna platser runt om

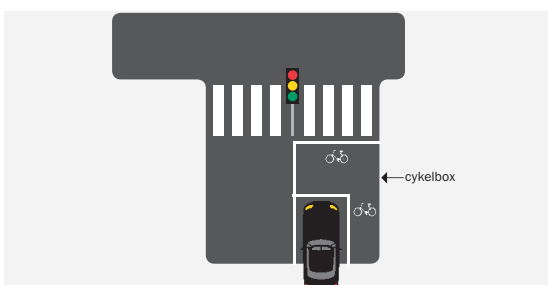
i Uppsala, bland annat på Årstaskolan och Lindbackens skola.

Utöver hämta lämna platser utför Uppsala kommun ytterligare åtgärder inom ramen säkra skolvägar, som sänkt hastighet och fart-hinder. Under 2021 har farthinder beställts till Stabby backe och Furugatan (skolvägar för Eriksskolan och Almtunaskolan) och de väntar vara på plats våren 2022. Under året har kommunen även arbetat med dialogprojektet Aktiv skolväg som syftar till att ge barn större utrymme i stadsmiljön och sätta barnen och trafiksäkerheten i första rummet. Det blir mer attraktivt och tryggare att röra sig till fots eller cykel i området, samtidigt som de nya platserna som byggs om ger möjlighet till ökad rörelse och lek efter skoltid. Läs mer om projektet i cykelboks-lutet under rubriken Aktiv skolväg.





En av Uppsalas totalt 10 cykelboxar. Här i korsningen S:t Olofsgatan-Sysslomansgatan.



Skisserad bild över en cykelbox vid en signalreglerad korsning.

Cykelboxar

Sedan 2015 arbetar Uppsala kommun med så kallade cykelboxar som ger cyklister ett särskilt utrymme i signalreglerade korsningar där cyklister färdas i blandtrafik. Cykelboxar gör cyklisterna mer synlig för övrig trafik och förbättrar således trafiksäkerheten, särskilt i korsningar med många svängande fordon. Från och med 2019 målas cykelboxarna röda och de äldre som tidigare var markerade med vita linjer har uppdaterats för att följa samma utformning. Idag finns totalt 10 cykelboxar i Uppsala, av dessa väntar fyra på att bli rödmålade. Planen är att kommande år bygga fler cykelboxar i korsningarna Kungsgatan/Skolgatan och Kungsgatan/S:t Persgatan.

Cykelpassager

En cykelpassage känner du igen genom att den,



Foto på en av de 569 stycken cykelpassager som Uppsala kommun ansvarar för inom Uppsala tätort.

för att definieras som just cykelpassage, sedan 2018 behöver vara markerad med vita fyrkanter utmed den sträcka där cykelvägen passerar över en gata som trafikeras av bland annat bilar och bussar. Utmed de gator i Uppsala tätort som Uppsala kommun ansvarar för finns det idag totalt 569 cykelpassager. Målsättningen är att så många som möjligt av dessa med tiden ska anses vara säkrade till 30 km/h genom att trafikmiljön för passerande fordon är utformad för låga hastigheter genom exempelvis införandet av olika typer av farthinder. Arbetet är kopplat till den hastighetsöversyn som Uppsala kommun tidigare genomfört. Under 2021 har ytterligare fyra stycken cykelpassager hastighetssäkrats. Vid sidan av detta arbete bygger vi dessutom kontinuerligt om ett antal cykelpassager till så kallade cykelöverfarter (läs mer om detta på sidan 37).

Cykelöverfarter

År 2014 infördes nya definitioner kring begreppet cykelöverfart. Det innebar att fordon som passerar över en cykelöverfart har väjningsplikt mot cyklar och förare av moped klass II som färdas utmed dessa. Detta kan jämföras med definitionen av begreppet cykelpassage där denna väjningsplikt ej finns inskrivet. Utifrån detta har Uppsala kommun som ambition att successiv införa fler cykelöverfarter och med jämna mellanrum också utvärdera denna process. Syftet är att öka framkomligheten för cyklister genom att minska antalet stopp men att det utifrån lagstiftningen också ställs krav på utformningen för att trafiksäkerheten tydligt ska beaktas.

Det här gäller vid en cykelöverfart:

- Fordon som korsar cykelbanan har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är på, eller på väg ut på cykelöverfarten.
- Hastigheten för fordon som korsar cykelbanan sänks med hjälp av farthinder eller att utformningen och trafikmiljön i sig inte inbjuder till högre hastigheter än 30 km/h.
- Fordon på körbanan får inte köra om strax före eller på en cykelöverfart.
- Alla fordonsförare, både de på körbanan och på cykelbanan, ska anpassa sin hastighet efter trafiksituationen och visa hänsyn mot varandra.

I dagsläget finns det 51 cykelöverfarter utmed kommunens cykelvägnät. Dessa återfinns framförallt utmed snabbcykellederna men införs dessutom utmed stråk i huvudcykelnätet. Cykelöverfarterna kan bland annat kännas igen genom det relativt nya vägmärket, den rödmålade asfalten och den förstärkta belysningen. Dessutom är dessa platser på olika sätt hastighetssäkrade till 30 km/h. Under 2021 har ytterligare 15 stycken cykelöverfarter iordningställts. Dessa har tillkommit i stadsdelarna Luthagen, Boländerna och Sala backe.

Under hösten 2018 sammanställdes en utvärdering av Uppsala kommuns insatser gällande införandet. I denna ingick exempelvis väjningsstudier i syfte att undersöka i vilken utsträckning motorfordon och cyklister anpassar sitt körsätt efter de nya reglerna. Uppsala kommun har också utvärderat cykelöverfarternas synlighet, kommunens informations- och kommunikationsinsatser, skillnader i olycksfallsstatistiken samt uppmätta hastigheter bland motorfordonsförare vid platserna såväl före som efter införandet. Utvärderingen visade bland annat att införandet av cykelöverfarter har genererat en trafiksituation där regelverket efterföljs till cirka 90 procent, att hastigheterna sänkts i relativt stor utsträckning och att antalet rapporterade olyckor inte ökat. Resultatet visar också att framkomligheten för cyklister ökat men att det kvarstår en hel del arbete för att exempelvis uppnå en högre regelefterlevnad där medvetenheten om de relativt nya trafikreglerna hos såväl motorfordonsförare som cyklister är högre och där den fysiska utformningen på ett tydligare sätt blir självförklarande.

Vid sidan av Uppsala kommuns utvärdering presenterades under 2017 en rapport som genomfördes på uppdrag av Trafikverket. Denna byggde på observationer och analyser av totalt 81 cykelöverfarter i åtta svenska kommuner. Slutsatsen i den sammanställda rapporten var att cykelöverfarter inte leder till fler olyckor vare sig vid själva överfarten eller på andra ställen i staden och att framkomligheten för cyklister förbättras avsevärt.



Foto från korsningen Runebergsgatan-Vattholmavägen som visar en av de relativt nyligen införda cykelöverfarterna.



Exempel på trafikomledning vid pågående gatuombyggnad.



Foto från sommargatan utmed Östra Ågatan.

Cykling vid vägarbeten

Uppsala befinner sig fortsatt i en intensiv period med kraftig nybyggnation av bostäder och infrastruktur. Ett resultat av detta är att det pågår många olika vägarbeten, både i kommunen som stort, men framförallt i de centrala delarna av Uppsala tätort. Ett vägarbete innebär oftast att framkomligheten för både gående och cyklister blir begränsad. År 2015 antog gatu- och samhällsmiljönämnden vitesbelopp avseende bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet vid vägarbeten. Detta har gett Uppsala kommun möjlighet att utfärda viten då entreprenörer brister avseende tillgänglighet och trafiksäkerhet vid vägarbeten och om inte aktuell trafikanordningsplan efterföljs.

Under 2018–2019 arbetade Uppsala kommun med att ta fram nya rutiner för besiktning av pågående vägarbeten och fastställande av vitesbelopp. Arbetet med att förbättra rutinerna kring kontroll och uppföljning av godkända trafikanordningsplaner fortsätter. Detsamma gäller implementeringen av besiktningens arbetet och vitefunktionen. Uppsala kommuns mål är att säkerställa så god framkomlighet och trafiksäkerhet som möjligt för gående och cyklister vid vägarbeten.

Inskickade trafikanordningsplaner i samband med olika typer av vägarbeten granskas innan dessa godkänns och särskilt vikt läggs vid att framkomligheten för gående och cyklister ska bli så god som möjligt.

Uppsala kommun har under året tagit fram en publik onlinekarta över pågående och planerade vägarbeten i Uppsala. På kartan ska det gå att få information om när arbetet är planerat att påbörjas, hur länge arbetet beräknas att pågå och i vilken utsträckning framkomligheten kring arbetsområdet påverkas.

Sommargatorna

Sommaren 2020 skapades Uppsalas första sommargata längs Östra Ågatan. 2021 gjordes Östra Ågatan åter igen om till en sommargata. Nytt för i år var att även Svartbäcksgatan blev en sommargata. Projektet är en del av Uppsala kommuns innerstadsstrategi som säger att gående ska prioriteras på Östra Ågatan och stadsliv ska främjas på Svartbäcksgatan.

Sommargatorna erbjöd från mitten på maj till slutet av augusti plats för människor och möten genom sittplatser, grönska och uteserveringar. Sommargatorna utformades med smalare körfält för motorfordon och för att minska trafiken infördes ett tillfälligt genomfartsförbud. Minskad biltrafik tillsammans med sänkt hastighetsgräns till 20 kilometer i timmen gav mer utrymme åt fotgängare och cyklister. Cykelparkeringen längs åräcket togs tillfälligt bort till förmån för promenadstråket utmed Fyrisån. I en enkätundersökning med 182 svaranden (företag + medborgare) uppgav 85 % att de vill att Uppsala kommun etablerar sommargator även kommande år.

Cykelparkeringar

Statistik					
	2021	2020	2019	2018	2017
Antal nya cykelparkeringar under året i Uppsala	272	1046	1744	1806	302
Antal borttagna cykelparkeringar under året i Uppsala	55	0	0	1831	748
Antal upprustade cykelparkeringar under året i Uppsala	-	40	100	636	90
Antal nya lastcykelparkeringar i Uppsala	28	4	38	0	8
Antal cykelvärdar under året i stadskärnan och vid Resecentrum	10	10	10	12	10
Antal felparkerade cyklar under året i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet	0	714	462	864	563
Antal omhändertagna övergivna och långtidsparkerade cyklar under året i Uppsala tätort	495	400	1100	972	932

- 0 inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år
- arbete har utförts men inga uppgifter har hittats kring omfattningen

Cykelparkeringshus

2019 invigdes Uppsalas cykelparkeringshus med plats för nästan 1300 cyklar samt 32 lastcyklar och andra specialcyklar. Parkeringshuset är placerat intill Resecentrum och utöver parkeringsplatserna inomhus finns cirka 800 platser utomhus i direkt anslutning till huset. Syftet med cykelparkeringshuset är att uppfylla behovet av en trygg, säker och väderskyddad plats att parkera cykeln på som på så vis stimulerar till ett ökat cyklande. Cykelparkeringshuset, som är i två plan, rymmer också en verksamhetsyta för Uppsalas stadsvårdar vilket gör dem mer synliga för människor som rör sig i centrum. För att cykelparkeringshuset ska vara tillgängligt för så många som möjligt har parkeringstiden begränsats till max nio dygn. Den som vill använda sig av parkeringen inomhus registrerar sig i appen Uppsala cykelparkeringshus inför första besöket.

Nytt för 2021 är att cykelparkeringshuset nu också har två stycken cykeltvättar. En manuell cykeltvätt där du själv kan tvätta din cykel precis som du vill och en automatisk cykeltvätt som tvättar cykeln åt dig! Den gör din cykel ren på två minuter och är miljöanpassad med låg vattenförbrukning. Den automatiska cykeltvätten

invigdes utanför resecentrum i september under Europeiska mobilitetsveckan och är en del i satsningen på hållbart resande och kommunens mål om ett fossilfritt Uppsala 2030. Utöver cykeltvättar har också cykelparkeringshuset utrustats med två stycken cykelservicestationer där du kan utföra enklare reparationer utav din cykel helt kostnadsfritt.



Nya och upprustade cykelparkeringar

Uppsala kommun är en framstående cykelkommun där cykeln är det främsta transportmedlet för många av invånarna och kommunen satsar stort på cykelinfrastruktur. I och med det ökade invånarantalet så ökar också behovet av cykelparkeringar. I de centrala delarna av Uppsala är det en utmaning att upprätthålla en god kapacitet. Behovet av fler cykelparkeringar måste dessutom samkoordineras med framkomlighet och trafiksäkerhet för de gående, framkomlighet för räddningstjänst och färdtjänst samt behovet av en levande stad med ytor för uteserveringar och handel.

Idag finns det cirka 14 700 cykelparkeringar i centrala Uppsala och kommunen arbetar ständigt med att öka antal cykelparkeringsplatser på andra ställen i centrum men även utanför de centrala delarna. 2020 arbetade Uppsala kommun med att utöka andelen cykelparkeringar i friluftsområden. Arbetet har fortsatt 2021 och under året har cykelställ tillkommit på 10 friluftsområden och även vid 13 lekplatser.

Nästa år kommer Uppsala kommun fortsätta utöka andelen cykelparkeringar och en uppföljningsplan kommer påbörjas för att utreda om behovet tillgodoses vid de platser som fått nya parkeringar. Utöver utökningen av antalet cykelparkeringsplatser har Uppsala kommun också som ambition att kontinuerligt rusta upp befintliga cykelparkeringar och förbättra standarden på dem. Upprustningen sker genom markåtgärder, återställning av trasiga och gamla cykelställ samt omflyttning av cykelställ för att generera större parkeringskapacitet och bättre tillgänglighet.

2021 blev även skyltningen för cykelparkeringar vid resecentrum färdigt, detta i syftet att cyklister lättare ska kunna orientera sig. Arbetet med att se över potentiella ytor för parkering av elsparkcyklar har också påbörjats och väntas fortsätta nästa år.

Upprustning av pendlarparkering

Det är inte bara Uppsala stad som växer utan även andra delar av kommunen. Under 2020 påbörjade Uppsala kommun arbetat med att rusta upp pendlarparkeringen i Vattholma för att få plats med fler parkeringsplatser och detta slutfördes i år. Under 2021 har också östra delen av Skyttorp fått en pendlarparkering och arbetet med en ny pendlarparkering till västra delen av Skyttorp väntas starta våren 2022.

Lastcykelparkeringar

Fler och fler använder cykelkärror, lastcyklar och andra specialcyklar för att på ett hållbart sätt ta sig fram, skjutsa barn och transportera saker. Det har lett till ett ökat behov av cykelparkeringar anpassade för nya typer av cyklar. 2017 tog Uppsala kommun fram en specialbyggd cykelbåge där cyklister kan parkera och låsa fast cykeln. Vid upprustning och nybyggnad av cykelparkering anläggs lådcykelbågen i den mån det är tekniskt möjligt. Att planera för lastcykelparkering är något som Uppsala kommun särskilt haft i åtanke vid planeringen av upprustning och nyanläggning av cykelparkeringar i anslutning till lekplatser. Under 2020 byggde Uppsala kommun lastcykelparkering med plats för fyra specialcyklar i närheten till Fullerö hage och under 2021 har arbetet med att placera ut lådcykelbågar vid både nya och befintliga parkeringar pågått. Arbetet kommer också att fortsätta under 2022.



Lastcykelparkeringar vid Resecentrum i Uppsala.



Cykelvärdarna finns på plats för att bland annat hjälpa och underlätta för cyklister att hitta lediga cykelparkeringsplatser.



Beroende på vart du parkerar din cykel finns olika tidsrestriktioner att förhålla sig till.



Målad information till cyklister om att ytan ska hållas öppen för passage.

Stadsvärdar

Uppsala kommun har ungefär 10 stadsvärdar (tidigare cykelvärdar) som hjälper till att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och tillgängligheten vid Uppsalas cykelparkeringar. De använder sig bland annat av informationsmaterial från kampanjen Parkera schyst som kommunen arbetat med tidigare år. Stadsvärdarna är i tjänst hela året och arbetar framförallt med att:

- Informera cyklister om cykelparkeringar med lediga cykelställ
- Hantera långtidsparkerade, övergivna och felparkerade cyklar
- Informera om konsekvenserna av felparkerade cyklar
- Visa cyklister tillrätta vid det nybyggda cykelparkeringshuset vid resecentrum

Felparkerade cyklar

Uppsala kommun inventerar kontinuerligt cykelparkeringarna i centrala Uppsala i syfte att lokalisera problem och platser som kan förbättras. 2021 skedde dessvärre ingen inventering, men

2020 noterades 714 felparkerade cyklar i genomsnitt vid respektive tillfälle. Stadsvärdarna har under året hanterat felparkerade cyklar genom att flytta de, ofta till Fyristorg. Felparkerade cyklar leder till minskad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkert. För att minska antalet felparkerade och förbättra trafiksäkerheten antogs 2009 ett åtgärds paket som kommunen fortsatt att arbeta med sedan dess. Det omfattar följande åtgärder:

- Kommunikation genom olika kanaler och i samband med olika kampanjer
- Byggnation av nya och upprustning av befintliga cykelparkeringar
- Cykelvärdar i centrala Uppsala
- Lappning av cyklar med information om cykelparkering och hantering av felparkerade cyklar
- Omhändertagande av felparkerade och övergivna cyklar

Övergivna och långtidsparkerade cyklar

Syftet med omhändertagandet av cyklar är att skapa mer plats i cykelställen och för de cyklar som i praktiken används samt bidra till en ökad trafiksäkerhet. Cyklar som antas vara övergivna eller långtidsparkerade märks upp med informationslappar och om ägaren till cykeln inte flyttat på den inom den maxtillåtna parkeringstiden så omhändertas den. Efter omhändertagandet har ägaren möjlighet att mot en hanteringsavgift få tillbaka sin cykel. Under 2021 omhändertogs 200 cyklar under sommaren och 295 cyklar under vintern.

Sedan 2018 är det tillåtet att parkera max fem veckor i centrala Uppsala och max två veckor inom resecentrumområdet. I det nya cykel-parkeringshuset är det tillåtet att parkera i max nio dagar.



Cykelparkeringar utmed Svartbäcksgatan mellan Skolgatan och Linnégatan.

Hyrssystem av cykel och elsparkcykel

Uppsala kommun har inget kommunalt hyrssystem för cyklar eller elsparkcyklar. Istället finns i nuläget tre privata företag etablerade som tillsammans tillhandahåller 2200 elsparkcyklar i Uppsala under högsäsong. Båda har så kallade lösa hyrsystem för elsparkcyklar utan fasta stationer. Uppsala kommuns arbete fokuserar på dialog med företagen och eventuella åtgärder för att undvika felparkeringar och för att upprätthålla en god trafiksäkerhet i Uppsala. Under året har kommunen arbetat med att identifiera och lokalisera områden där elsparkcyklar inte ska kunna parkeras och inte köra snabbare än 5 km/h via geofencing. Gällande hyrssystem av cyklar har en utredning påbörjats för att se om behov finns.



Inom resecentrumområdet i Uppsala finns reglering om tillåten cykelparkering i maximalt 2 veckor.



I de centrala delarna av Uppsala (exklusive resecentrumområdet) finns reglering om tillåten cykel-parkering i maximalt 5 veckor.



Foto på nya cykelparkeringar utmed Väderkvarnsgatan. Genom utformningen påvisas hur många cyklar som inryms i förhållande till en bil.

Kommunikation och beteendepåverkan

Statistik	2021	2020	2019	2018	2017
Antal cykelrelaterade pressutskick (med direkt koppling till Uppsala kommuns cykelarbete) under året	10	6	12	8	10
Antal cykelrelaterade artiklar (med direkt koppling till Uppsala kommuns cykelarbete) i media under året	42	152	60	30	65
Antal personer som under året lärt sig cykla genom kursverksamhet för ovana	20	0	50	44	39
Antal personer som deltagit i vintercyklistkampanjen under året	0	40	110	110	130
Antal företag som under året diplomerat sig inom cykelvänlig arbetsplats	33	40	36	45	37
Antal hämtade och utdelade cykelkartor under året	-	-	3500	21500	175000
Antal mottagna felanmälningar och synpunkter (via epost och kommunens digitala felanmälningssystem) gällande större eller mindre felaktigheter och brister knutna till cykelinfrastrukturen och/eller cyklisters beteende i trafiken	2546	1841	2340	1638	2479
Antal mottagna felanmälningar (via kommunens digitala felanmälningssystem) gällande mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed cykelnätet (smärre underhållsåtgärder)	1885	1294	1876	1282	1208

0 inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år
- arbete har utförts men inga uppgifter har hittats kring omfattningen

Kommunikationsarbete

Fortsatt under 2021 har pandemin påverkat och covid-19 relaterade budskap dominerat kommunens kommunikation. Cykel ses som ett viktigt redskap i arbetet med att minska smittspridningen. Under hösten har ett ökat fokus på cykel som transportmedel, där de satsningar som görs på framkomligheten för cyklister och allmänna tips och råd därför getts ett större utrymme i kommunens kanaler än vanligt.

10 pressmeddelanden kring cykel har skickats ut och nio nyheter kopplat till cykel har publicerats av Uppsala kommun under året. Många med fokus på just framkomlighet för cyklister. Det har bland annat handlat om den uppdaterade cykelkartan som finns tillgänglig både fysiskt och digitalt samt den automatiska cykeltvätten som under året har flyttat in i cykelparkeringshuset.

Kampanjerna Cykelvänlig arbetsplats, Mobilitetsveckan och Cykling utan ålder har genomförts även i år. Kampanjerna har fått stort utrymme i form av egna kampanjsidor och all information

nås genom kortadressen [upsala.se/cykel](https://www.uppsala.se/cykel).

Mediernas och allmänhetens intresse för cykelfrågor är fortsatt stort. De lokala medierna följer det som publiceras i kommunens kanaler och är även aktiva med att själva söka underlag för att skriva om cykelfrågor. Antalet relevanta artiklar i press och inslag i radio och tv var under 2021 42 stycken.

Över 3 500 prenumeranter nås nu via det nyhetsbrev som skickas ut fyra gånger per år med den senaste informationen kring cykelfrågor. Uppsala kommuns kommunikationskanaler har under året utgjorts av följande:

- [upsala.se/cykel](https://www.uppsala.se/cykel)
- Uppsala kommuns Facebooksida och Instagramkonto
- Evenemang
- Nyhetsbrev om cykelfrågor
- Filmer på kommunens Youtube kanal
- Pressmeddelande

Flyttvana/Resvana

Forskning visar att resvanor är lättare att ändra i samband med större livsomställningar, som till exempel vid en flytt. Uppsala kommun tillsammans med andra kommuner och företaget Nudgd, slutförde 2019 en genomförbarhetsstudie med fokus på hållbara resor och beteendeförändring. Målet var att undersöka möjligheten till energi-effektivisering av transporter i vardagen och på så vis minska transportsektorns koldioxidutsläpp. Utifrån studien togs tjänsten Resvana/flyttvana fram.

Under 2020-2021 jobbade Uppsala kommun tillsammans med andra kommuner och företaget

Nudgd för att vidareutveckla tjänsten. Syftet med tjänsten är att på ett smidigt sätt genom SMS ge nyinflyttade personer relevant information om hållbara transportalternativ. Utskickena samlar information som redan finns men paketerar och anpassar den på ett nytt och enkelt sätt för användaren. Mellan januari och juni i år, fick nyflyttade invånare i kommunen ta del av tjänsten. Tjänsten har dessutom utvecklats för att kunna nå anställda personer utifrån ett arbetsplatsperspektiv. Uppsala kommun testar nu tjänsten på sina egna medarbetare.

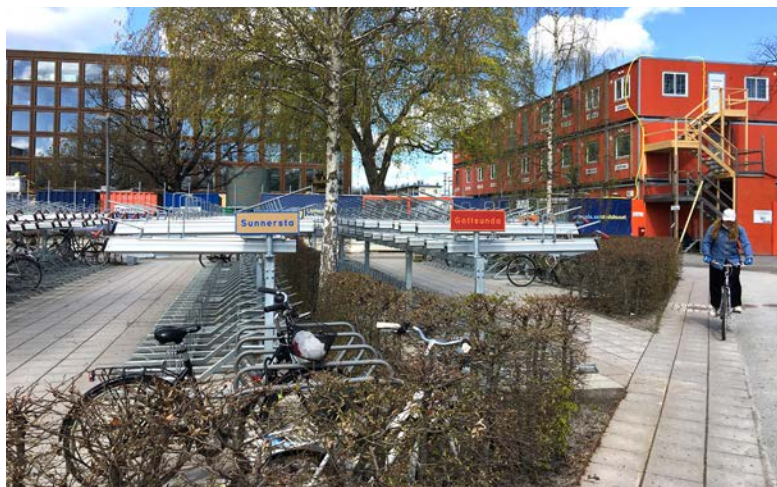


Foto från Uppsala resecentrum där cykelparkeringarna under året delats in i sektioner och namngetts.

Vintercyklisten

Målet med Vintercyklisten har alltid varit att få uppsalabor att cykla mer under vintern då fler väljer att åka kollektivt eller ta bilen. Under de år som projektet pågått har över 700 personer deltagit och utvärderingar visar att över 90 procent fortsätter att vintercykla. På grund av rådande coronapandemi vill kommunen uppmuntra till att arbeta hemifrån i så stor utsträckning som möjligt och därför engagerar inte Vintercyklisten anställda på arbetsplatser den här vintern.

Vintercyklings dag

Sedan 2013 har Winter Bike to Work Day arrangerats världen över och det var för fjärde året i rad som Uppsala kommun deltog. Organisationen Svensk Cykling uppmärksammade dagen under namnet Vintercyklings dag med uppmaningen ”Stoppa smittan. Börja cykla”. Den internationella aktivitets-

dagen återkommer andra fredagen i februari varje år och syftet är att få fler att välja cykel som transportmedel även under vintern. Cyklister deltar genom att registrera sig under dagen på evenemangets hemsida. Eftersom en stor andel av uppsalabor har jobbat hemifrån försökte Uppsala kommun, istället för att uppmuntra att cykla till jobbet, motivera de som deltog att cykla till andra aktiviteter. Exempelvis för att köpa lunch eller kanske lämna barn, helt enkelt att välja cykeln mer i vardagslivet året runt.

Tidigare år har aktiviteter som uppmuntrar till cykling förekommit ute på gatorna. På grund av rådande pandemi kunde detta inte genomföras i år, men trots det deltog 1428 vintercyklister från Uppsala i år vilket gav en andra plats av alla deltagande länder! Än en gång utmärker sig Uppsala i cykelsammanhang.



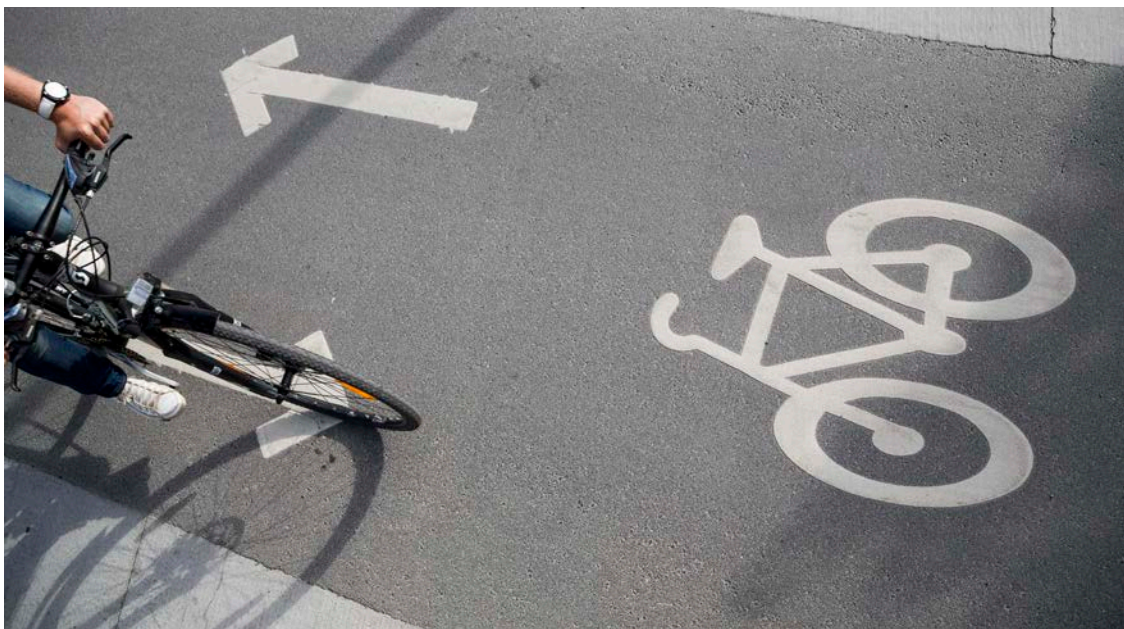
Cykelvänlig arbetsplats

Cykelvänlig arbetsplats vänder sig till företag som vill arbeta för att de anställda ska cykla mer i syfte att öka det hållbara resandet, få fler att tänka klimatsmart samt värna om medarbetarnas hälsa. Alla företag och arbetsplatser i Uppsala kommun kan vara med. För att diplomeras som cykelvänlig arbetsplats finns olika kriterier att arbeta med. Kriterierna rör fysisk miljö, utrustning, styrning och ledning samt kommunikation och beteendepåverkande åtgärder.

- Fysisk miljö (till exempel bra cykel-parkeringar nära jobbet)
- Utrustning (till exempel cykelpumpar i receptionen)
- Styrning och ledning (till exempel en cykelansvarig på jobbet)
- Kommunikation och beteendepåverkande åtgärder (till exempel cykelrelaterad information på intranätet)

Under 2021 deltog 93 arbetsplatser i projektet. Den 3 december diplomerades 33 av dem för att de uppfyllt en viss grad av kriterier i arbetet för att bli cykelvänligare arbetsplatser. Diplomeringen skedde under ett hybridevent, där några träffades på plats i Stadshuset och några deltog digitalt. Energikontoret i Mälardalen, Uppsala universitet EBC och WSP är tre arbetsplatser som utmärker sig extra genom att ha arbetat sig upp till fyra av fem stjärnor, där fem stjärnor är den högsta nivån. Intresset för Uppsala kommuns framgångsrika arbete med cykelvänlig arbetsplats har varit stort i andra kommuner, regioner, myndigheter och organisationer.

I år uppmanades deltagarna att inkomma med goda exempel på hur de har uppmuntrat sin personal att fortsätta cykla och vara fysiskt aktiva under pandemin. Uppsalahem, Uppsala universitet och Uppsala Vatten och Avfall var några av arbetsplatserna som inkom med goda exempel.



Uppsala kommun som arbetsgivare ur ett cykelperspektiv

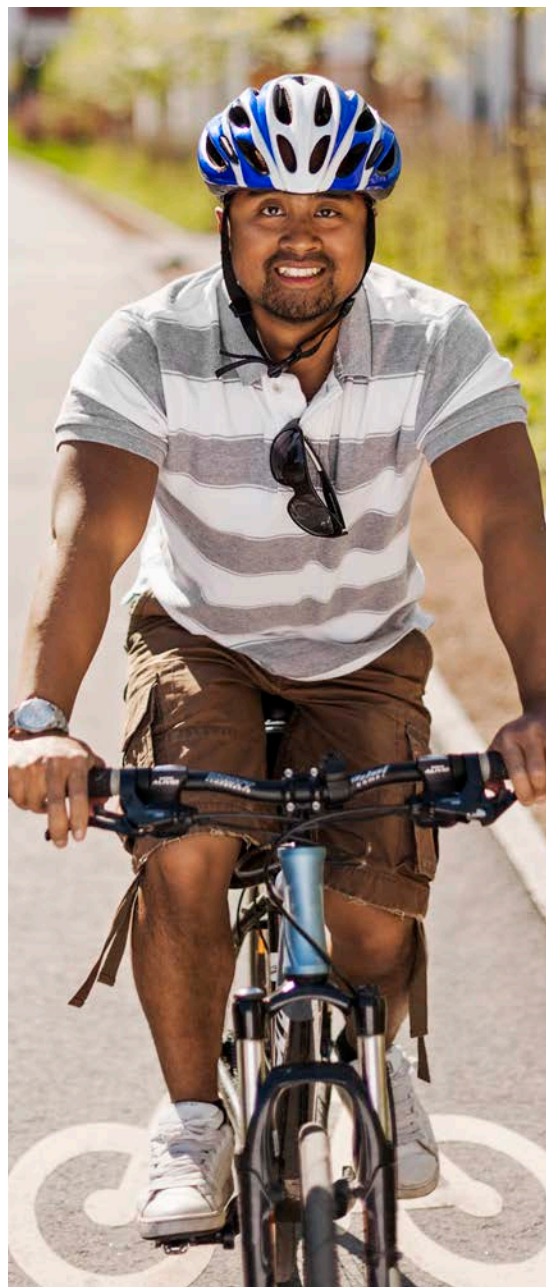
Uppsala kommun som arbetsgivare arbetar för att främja möjligheterna för medarbetarna att i så stor utsträckning som möjligt välja cykeln som färdmedel i såväl tjänst som till och från arbetet. Under 2018 fastställde kommunfullmäktige nya riktlinjer för tjänsteresor som började gälla 30 juni 2018. Riktlinjerna syftar till att stimulera ett mer hållbart resande genom att exempelvis underlätta transporter med cykel i tjänsten. De flesta av Uppsala kommuns arbetsplatser har tjänstecyklar och hjälmar som anställda kan låna och det finns också elcyklar och lastcyklar tillgängliga på några av arbetsplatserna. Som en del i arbetet med att minska smittspridningen av coronaviruset och undvika onödiga resor med kollektivtrafiken har det sedan 2020 varit möjligt för de anställda som pendlar till Uppsala och inte kan arbeta hemifrån att boka tjänstecykel för vidare resa till arbetsplatsen. För att ytterligare påvisa ambitionen finns det sedan 2015 möjlighet för den som varit anställd i kommunen i 25 år att bland annat välja en cykel som förtjänstgåva.

2017 infördes löneförmånen att medarbetare som är tillsvidareanställda kan hyra en kvalitetscykel genom bruttolöneavdrag. Sedan införandet har detta erbjudande funnits tillgängligt vid sex beställningstillfällen där hittills drygt 2 200 cyklar har beställts varav nästan 600 elcyklar. Detta pekar på att fler och fler börjar arbetspendla med förmåncykel. Avtalet med nuvarande leverantör för tjänstecyklar löpte ut i februari i år och därmed har arbetet med en ny upphandling pågått under 2021.

Klimatkampen

Klimatkampen, tidigare kallad Klimatmatchen, har sedan 2013 varit ett årligt återkommande inslag för barn- och ungdomar mellan 10 och 16 år som är engagerade i en förening. Klimatkampen går ut på att föreningar tävlar om att samla ihop så många poäng som möjligt genom att gå, cykla, ta bussen eller samåka till fritids-

aktiviteterna under en fem veckors period. Poängen baseras på hur mycket växthusgaser som släpps ut vid varje resa, ju mindre utsläpp desto högre poäng. Tävligen fick i år igen ställas in med anledning av coronapandemin, men förhoppningsvis kan den genomföras 2022.



Trafikkalendern – gå och cykla till skolan

Gå och cykla till skolan är en tävling som varje år arrangeras av Trafikkalendern – Sveriges största läromedel om barn och trafik. Syftet med utmaningen är att främja hälsan hos barn och unga, bidra till en bättre miljö samt att förbättra trafik-säkerheten i elevernas närmiljö. Forskning visar att barn som tar sig till skolan på egen hand blir mer självständiga och att barn som skjutsas till skolan mår sämre.

Cirka 50 000 elever och pedagoger från förskoleklass upp till årskurs 6 mottog under året informationsmaterial från Trafikkalendern. Av dem deltog 11 skolor, vilket är tre skolor mer än förra året. Deltagande skolor samlade under två valfria veckor i september och oktober ihop så många resepoäng som möjligt genom att gå, cykla och resa kollektivt till skolan.

Trafikkalendern delar varje år ut priser på över 50 000 kronor och i år bidrog dessutom Uppsala kommun med prispengar och gratisbesök på allaktivitetshuset Allis. 2021 års vinnare av Gå och cykla till skolan i Uppsala blev Vaksala skolan! Andra plats gick till Liljeforsskolan och trea blev IES Uppsala.

Låt barnen styra!

Låt barnen styra! är ett initiativ av Svenska cykelstäder och engagerar kommuner som mål-inriktat arbetar för ökad cykling. Syftet är att höja cyklingens status och inspirera människor att vardagscykla mer utifrån målsättningen att minst hälften av alla resor kortare än fem kilometer ska ske med cykel.

Genom kampanjen Låt barnen styra! har Uppsala kommun tillsammans med Svenska cykelstäder tagit fram en broschyr med vägledning och tips på hur barnen kan träna i trafiken. Informationen finns tillgänglig via plattformen för kampanjen på Uppsala kommuns hemsida.

Enligt undersökningar har cyklingen minskat bland barn och unga då föräldrar i allt större utsträckning väljer att skjutsa sina barn till skola och fritidsaktiviteter med bil. Detta trots att barnen själva hellre cyklar om de fått bestämma. Studier visar att motion har positiva effekter på både fysisk och psykisk hälsa samt dessutom förbättrar studieresultaten. Kampanjen Låt barnen styra! riktar sig till föräldrarna och är en uppmaning att låta barnen cykla själva eller cykla tillsammans med dem. "Vandrande skolbussar" är ett exempel på vad föräldrar kan göra. Det innebär att turas om att gå eller cykla tillsammans med varandras barn till skolan. På kommunens hemsida går det att ta del av tips och råd för att komma igång.

Uppsala kommun arbetar aktivt för att det ska vara tryggt och säkert att cykla till och från skolan genom både fysiska trafiksäkrande åtgärder, informationskampanjer och aktiviteter. Exempel på en sådan kampanj är Trafikkalendern som det går att läsa om ovan.





Under aktiviteten Buslätt att cykla rätt får barn lära sig viktiga vägmärken och sedan ta sig runt en cykelbana.



Foto från trafiklekparken i Kastellparken (Nyby).

Aktiv skolväg

Aktiv skolväg är ett projekt där Uppsala kommun utvecklar fyra platser i Luthagen i syfte att ge barn större utrymme i stadsmiljön och öka trafiksäkerheten. Projektet sker i dialog med barn på Sverkerskolan. Bakgrunden till Aktiv skolväg är att det behövs fler platser för barn och säkrare skolvägar, på barnens villkor. Barnkonventionen blev dessutom svensk lag 2020 och barnrättsperspektivet i samhällsbyggnadsprojekt behöver stärkas. Platserna ger möjlighet till ökad rörelse eller möten och lek efter skoltid samtidigt som det blir mer attraktivt och tryggare att röra sig till fots eller med cykel i området. Ombyggnationen av platserna startades i september 2021 och beräknas vara färdiga under våren 2022.

Buslätt att cykla rätt

Buslätt att cykla rätt är en aktivitet som varit ett återkommande inslag sedan några år tillbaka. Den riktar sig till yngre barn och går ut på att de får en genomgång av viktiga vägmärken för att sedan ta sig runt en cykelbana. Som bevis för deras prestation erhåller alla barn som klarar banan ett cykelkörkort! I år ställdes Buslätt att cykla rätt in till följd av pandemin, istället erbjöds förskole- och lågstadielklasser i närområdet att boka banan i Relitahallen mellan 17 maj och 7 juni. Senare i september under Mobilitetsveckan flyttades också cykelbanan till Gottsunda och

Stenhagen där inbjudna förskolor i områdena fick möjlighet att använda banan.

Lådcyklar på förskolor

Förskolorna Åriket och Åsikten har under 2021 köpt in lådcyklar som numera används på deras utflykter. Det gör både att barnen kan ta sig längre utan att bli trötta och utan att behöva åka buss. Att rulla fram på lådcyklar gör också att resan i sig blir ett lika stort äventyr som själva slutmålet!

Trafiklekparken

I Kastellparken i stadsdelen Nyby finns aktiviteter för alla åldrar! Här ligger Uppsalas nya trafiklekpark som är en gatumiljö i miniatyr där barn kan träna på trafikregler och leka med trafikljus, trafikskyltar och övergångsställen. Barnen kan träna med sina egna cyklar och sparkcyklar eller låna något av lekfordonen som finns på plats. I parken finns också ett mysterium som besökare kan prova att lösa med hjälp av ledtrådar, information och ledtrådarna finns publicerade på kommunens hemsida.

Förutom trafikparken och lekpark finns det i Kastellparken även en boulebana, hinderbana, basketplan, klätternät, två fotbollsplaner och gott om picknickplatser.



Inom projektet Cykling utan ålder får äldre med funktionsnedsättning möjlighet att komma ut på cykeltur i någon av de specialbyggda rickshawcyklarna.

Pelle Svanslös cykeldag

Uppsala kommun har under några år tillsammans med olika organisationer arrangerat Pelle Svanslös cykeldagar i syfte att både sprida kunskap till barn om cykel- och trafiksäkerhet samt om hur bra det är för hälsa och miljön att cykla. Kunskapen ska nå ut till barnen genom att de har roligt genom sång, dans, teater och inte minst Pelle Svanslös cykellopp! I år ställdes Pelle Svanslös cykeldag in till följd av coronapandemin.

Bibliotekscyklar

Bibliotek Uppsala har sedan våren 2018 erbjudit Uppsalas invånare att låna böcker och skaffa lånekort från sina bibliotekscyklar Bibbi och Pocket. Från start var det cykeln Bibbi, anpassad för yngre barn, och cykeln Pocket, inriktad mot ungdomar och vuxna, som gjorde det möjligt att nå personer som annars inte besöker biblioteket regelbundet.

Sommaren 2020 utökades cykelstallet med ytterligare två bibliotekscyklar, Hjulia som bor på Gottsundabiblioteket och Bok-Rulle som bor på Bälinge biblioteket.

Bibliotekscyklarna används vid både inbokade besök och för spontana pop-up-besök på olika platser i stan. 2021 har Bibliotek Uppsala satsat ännu mer på pop-up verksamheten har och under

sommaren anställdes tre cyklister som sammanlagt genomförde 135 pop up-turer mellan juni och augusti. Totalt har 150 pop up-besök gjorts i år, vilket går att jämföra med 2020 då 55 besök genomfördes. Utöver detta används bibliotekscyklarna vid förskolebesök.

På Bibliotek Uppsalas hemsida går det att läsa mer om bibliotekscyklarna samt se tid och plats för de planerade besöken. Det går också att följa bibliotekscyklarna via bibliotekets instagram-konto där de spontana besöken ofta publiceras.

Cykling utan ålder

Under 2016 inleddes projektet Cykling utan ålder på initiativ av Uppsala kommun och Länsstyrelsen i Uppsala län. Syftet är att ge äldre med funktionsnedsättning ökad möjlighet att komma ut i friska luften, uppleva kommunens vardagsliv samtidigt som de får känna vinden i håret. De får sitta i specialbyggda rickshawcyklar som volontärer trampar. Konceptet bakom Cykling utan ålder kommer från Danmark och har spridit sig till över 40 länder. Cykelturerna är oftast mycket uppskattade och utvärderingar av uppsalaprojektet visar, liksom flera internationella studier, på många positiva hälsoeffekter för de äldre.

Volontärföreningen Cykling utan ålder – Sverige bildades 2017 med syfte att sprida verksamheten

till landets kommuner. Föreningen har utvecklat projektet tillsammans med Uppsala kommun, Röda Korset och det lokala näringslivet. Cyklarna i Uppsala har lånats ut till äldreboenden och andra kommuner som varit intresserade av att starta upp liknande projekt. I dag finns Cykling utan ålder som startade i Uppsala i 38 svenska kommuner. I Uppsala drivs verksamheten i ett samarbete mellan Cykling utan ålder – Uppsala, Uppsala kommun och Röda Korset.

Inledningsvis köptes cyklarna in av äldreboenden i kommunen men ganska snart skänktes flera cyklar av företag och genom privata insamlingar. Röda Korset som varit en mycket drivande samarbetspartner fick en egen cykel finansierad av Uppsala kommun, Länsstyrelsen, Landstinget och Uppsala universitets volontärförening. Under 2020-2021 gjorde Uppsala kommun en stor satsning på Cykling utan ålder och köpte in cyklar till flera LSS-boenden och samtliga äldreboenden. Genom bidrag från Socialstyrelsen kunde även Röda Korset under 2021 köpa in ytterligare två cyklar, varav den ena är anpassad för rullstolar. Idag finns det totalt cirka 50 cyklar i kommunen, varav 10 är byggda för att kunna transportera en rullstolsburen person. Coronapandemin har begränsat möjligheten till cykelturer med volontärer under de två senaste åren. Under 2021 har därför huvudsakligen anställda på boendena samt en volontär med flerårig erfarenhet, efter särskild hygienutbildning och skyddsutrustning, genomfört några hundra cykelturer under året. Så snart pandemin har klingat ut kommer verksamheten att återupptas och utvecklas så att fler äldre kan komma ut och känna vinden i håret.

Cykelkurs för ovana

Uppsala kommun samarbetar med Cykelfrämjandet som anordnar cykelkurser, varje vår och höst. Dessa har varit mycket populära och fullbokade genom åren. Under 2020 tog kurserna ett uppehåll på grund av Covid-19, men under hösten 2021 arrangerades två cykelkurser utomhus, där ett tiotal personer deltog vid varje tillfälle.

Målsättningen med kurserna är att få fler att lära sig att cykla. Kurserna består av både praktiska moment på cykel samt en teoretisk del om trafik-säkerhet och trafikregler.

Samhällsorientering för nyanlända

På Utbildning- och jobbcenter i Boländerna hålls kurser i samhällsorientering för vissa nyanlända invandrare enligt lag (2013:156). Syftet är att så tidigt som möjligt dela information för att underlätta den nyanländes etablering och delaktighet i det svenska samhället.

Stadsbyggnadsförvaltningens enhet Trafik och samhälle tog under 2020 initiativet att sprida information om trafiksäkerhet till nyanlända och detta arbete har fortsatt under 2021. Fokus ligger på den oskyddade trafikanten och berör enklare trafikregler kopplat till gång och cykel samt vikten av att använda lysen, reflexer och hjälm.

Cykelns dag

Den tredje juni varje år är det den internationella Cykelns dag. Branschorganisationen Svensk Cykling arrangerade Cykelns dag i Sverige 2021 och uppmärksammade dagen genom att utmana människor att registrera hur många minuter de cyklat under dagen. Uppsalaborna uppmuntrades via kommunens Facebook och nyhetsbrev att delta och totalt samlades 474 017 minuter i cykeltid in under en dag i Sverige!



Klimatveckan

Uppsala blir återkommande uppmärksammas för kommunens arbete mot en mer klimatsmart stad genom bland annat de stora satsningarna på cykeln som ett hållbart transportmedel. I syfte att engagera kommuninvånarna i miljö- och klimatfrågor inrättade Uppsala kommun 2019 Klimatveckan. I år, i anslutning till det globala evenemanget Earth hour, inträffade veckan 21–27 mars. Årets klimatvecka hade fokus på hållbar konsumtion, livsstil och transport. Målet med klimatveckan är att bidra till att minska utsläppen i Uppsala. I och med pandemin fick veckan i hög utsträckning endast utspela sig på distans. Inom temat transporter, med syfte att främja hållbart resande och säker cykling, anordnades bland annat en cykelutmaning. Utmaningen riktade sig mot målgruppen barn och barnfamiljer och gick ut på att cykla till Kastellparken och lösa ”mysteriet om de gömda trafikreglerna”. I sociala medier fanns ledtrådar i form av 3-5 små detaljer på vägmärken i parken. Barnen uppmanades att använda ledtrådarna för att hitta rätt vägmärke och lära sig betydelsen av dem. Efter att ha klarat utmaningen, kunde en reflexgympapåse hämtas ut som pris på kommunens Kontaktcenter.

Trafikantveckan

Europeiska mobilitetsveckan, som tidigare kallades trafikantveckan, är en upplysningskampanj som sedan 2002 pågår mellan den 16–22 september varje år och engagerar 53 länder och över 3000 städer runt om i Europa. Initiativet syftar till att främja en hälsosam livsstil genom att underlätta och uppmuntra hållbara resor och transporter för medborgarna. Den vänder sig till förskolebarn, skolelever, arbetsplatser och cykelintresserade i allmänhet. Uppsala kommun har under många år arrangerat en rad olika aktiviteter i samband med Mobilitetsveckan som i år hade temat ”Safe and Healthy with Sustainable Mobility” (vilket på svenska betyder

”Hållbar mobilitet – Sunt och tryggt”) och syftar till att belysa de svårigheter Europa genomgått under pandemin. Temat avser också att visa på de möjligheter som finns till att förändra. I Uppsala engagerades invånare i flera aktiviteter under veckan, några av dem kan du läsa om i rubrikerna här under.

Vid två tillfällen tackade Uppsala kommun de som reser hållbart genom att dela ut reflexer och sadelskydd. På kommunens Instagram kunde du också testa dina trafikkunskaper i ett frågequiz. Energikontoret Mälardalen arrangerade ett lunchwebbinarium om hållbart resande, där bjöds både på stå-uppkomedi och den senaste forskningen. Utanför Resecentrum fanns möjlighet att tvätta cykeln i en automatisk cykeltvätt. Efter mobilitetsveckan har cykeltvätten flyttat in i cykelparkeringshuset dit Uppsalabor nu kan gå för att få sin cykel ren på två minuter.

Tack för att du reser hållbart

Under Mobilitetsveckan uppmärksammades resenärer som valt att resa hållbart på olika sätt. Bland annat genom att representanter från Uppsala kommun delade ut sadelskydd och reflexer vid två tillfällen och tackade förbi-passerade som valt att gå, cykla eller resa kollektivt.

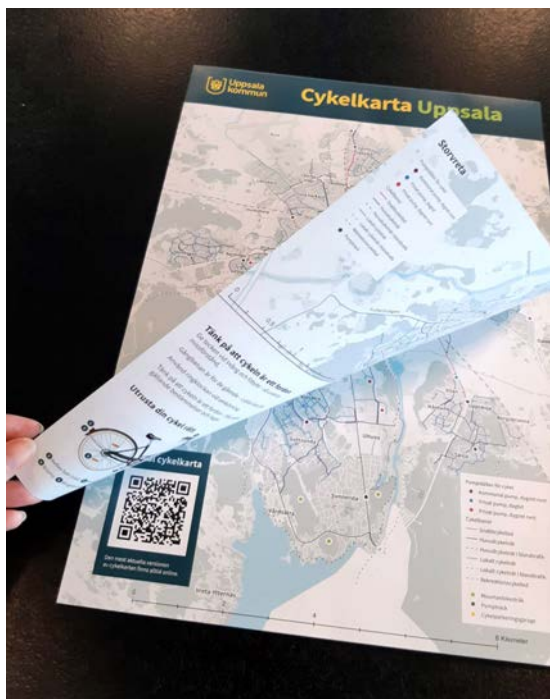
Cykeldagar på campus

I början av hösttermin brukar universiteten i Uppsala anordna cykeldagar på campus-områdena. Normalt finns då Uppsala kommuns trafikplanerare på plats och pratar cykling, framkomlighet och trafiksäkerhet med de förbi-passerade. Syftet är att fånga upp åsikter och synpunkter samt att sporra studenter och anställda att resa hållbart. På grund av coronapandemin och råden från Folkhälsomyndigheten så ställdes cykeldagarna in detta år.

Cykelkartan

Intresset för cykelkartan är stort och eftersom Uppsala kommun ständigt arbetar med att förbättra framkomligheten för cyklar fanns behov av en uppdaterad version, vilket kommunen arbetade med under förra året.

Den nya versionen av den digitala cykelkartan blev färdig i år och finns tillgänglig på Uppsala kommuns hemsida. Cykelkartan ger en god överblick över cykelnätet i både Uppsala och Storvreta tätorter. På kartan går det att hitta snabbcykelleder, rekreationsleder och vart cykelpumpar finns. Den finns också tillgänglig i A3- och A4-format för nedladdning eller utskrift. Istället för att trycka upp ett stort antal kartor är planen att den nya kartan framförallt ska fungera som ett digitalt verktyg som enkelt kan nås på kommuns hemsida eller via QR-koder. Fokus på digitala lösningar speglar kommunens hållbara miljötänk, däremot för att möjliggöra att alla kan ta del av kartan finns det också fysiska cykelkartor att hämta på Kontaktcenter.



Cykelinformation till studenter, föreningar, organisationer och allmänheten

Under 2021 har tjänstepersoner från Uppsala kommun informerat om arbetet med cykeltrafik vid ett flertal tillfällen. Utöver de insatser som gjorts inom bland annat Cykelrådet, Cykelns dag, Trafikantveckan och Samhällsorientering för nyanlända har tjänstepersoner vid flertalet tillfällen enskilt träffat bland annat studenter och forskare från framförallt Uppsala universitet och Sveriges lantbruksuniversitet. Diskussionerna har ofta kopplats till specifika projekt eller problemställningar utifrån den fysiska infrastrukturen men ibland också till förvaltningens struktur för arbetet med cykelfrämjandet insatser. Tjänstepersoner från förvaltningen har under året också deltagit som såväl åhörare som föredragshållare vid flertalet digitala konferenser och webinarium där cykelplaneringens utmaningar och tänkbara framgångsfaktorer lyfts.



Cykelråd

Uppsala kommun startade 2017 ett Cykelråd vilket fungerar som en referensgrupp för aktuella cykelfrågor. Cykelrådet sammanträder fyra gånger per år och består av politiker från gatu- och samhällsmiljönämnden, tjänstemän inom stadsbyggnadsförvaltningen samt representanter från Citysamverkan, lokala cykelföreningar och studentorganisationer. Syftet är att skapa en gemensam målbild för utvecklingen av cyklandet i Uppsala och agera för ett hållbart resande. Cykelrådet arbetar för att skapa en samsyn i planering, byggnation, drift och underhåll av cykelinfrastruktur i Uppsala kommun som leder till ett beteendepåverkansarbete med ett större genomslag hos kommunens invånare.

Under året träffades cykelrådet i februari, maj, september och november och samtliga träffar genomfördes digitalt. Hur träffarna kommer ske framöver är ännu inte bestämt, men när vädret tillåter planerar rådet att införa möten i utomhusmiljö. Nytt för 2021 är att Polismyndigheten och Uppsala sportcykelklubb gått med som medlemsorganisationer vilket bidragit till fler inspel och infallsvinklar vid såväl presentationer som diskussioner.

Stort fokus under årens möten har legat på cykelparkeringar. Både hur man kan förbättra cykelparkeringsmöjligheter och hur felparkerade cyklar ska omhändertas. Kommunen har noterat att det finns ett stort behov av cykelparkeringar men behöver samtidigt upplåta ytor för exempelvis vistelse. Det har även pratats om hur medveten placering av cykelparkeringar kan gynna näringsidkare. Uppsala kommun önskar att prata med strukturerat om planeringen av nya cykelparkeringar.

Andra ämnen som diskuterats är hur kommunen kan bli en mer lastcykelvänligare stad och som ett resultat av det senaste tillskottet med Uppsala sportcykelklubb har rådet diskuterat hur sportcykling kan stärka bilden av Uppsala som cykelstad.

Puts – Plattform för Uppsalas trafiksäkerhetsarbete

För att stärka arbetet med att uppnå Uppsalas trafiksäkerhetsmål och bidra till ett trafiksäkrare samhälle etablerades under 2019 Plattform för Uppsalas trafiksäkerhetsarbete, PUTS. PUTS är en del av Uppsala kommuns arbete med trafiksäkerheten och människors hälsa och välbefinnande samt hållbara städer och samhällen. Det är många aktörer som ansvarar för att bidra till nollvisionen. Plattformen riktar sig därför till organisationer som vill och kan arbeta för att förbättra trafiksäkerheten i Uppsala kommun. Tillsammans når vi längre!

På grund av rådande coronapandemi har arbetsmötena pausats och planeras att återupptas under hösten 2022.

Tidigare möten som genomfördes våren 2020 hade cirka 20 deltagande föreningar. Under mötena hölls workshops där deltagarna tillsammans arbetade fram hur plattformen kan fungera effektivt och hur föreningarna kan hjälpa varandra.



Trygghetsvandringar

Uppsala kommun genomför vanligtvis regelbundna trygghetsvandringar där bland annat boende, företag, föreningar, polis och förtroendevalda politiker bjuds in för att på så vis få en verklig och bred bild av upplevelsen av den offentliga utemiljön i Uppsala. Under 2021 har inga trygghetsvandringar genomförts på grund av coronapandemin.

Syftet med de gemensamma promenaderna är att synliggöra saker som kan förbättras när det kommer till trafiksäkerhet och upplevd trygghet. De synpunkter som lyfts under dessa tillfällen är ofta kopplade till gång- och cykelvägar där aspekter som exempelvis belysning, tillgänglighet, siktröjning, skyltar och skadegörelse uppmärksammas. Förutom att leda till snabbare åtgärder så ger vandringarna utrymme till dialog mellan kommun, polis och civilsamhället.

Synpunkter från allmänheten

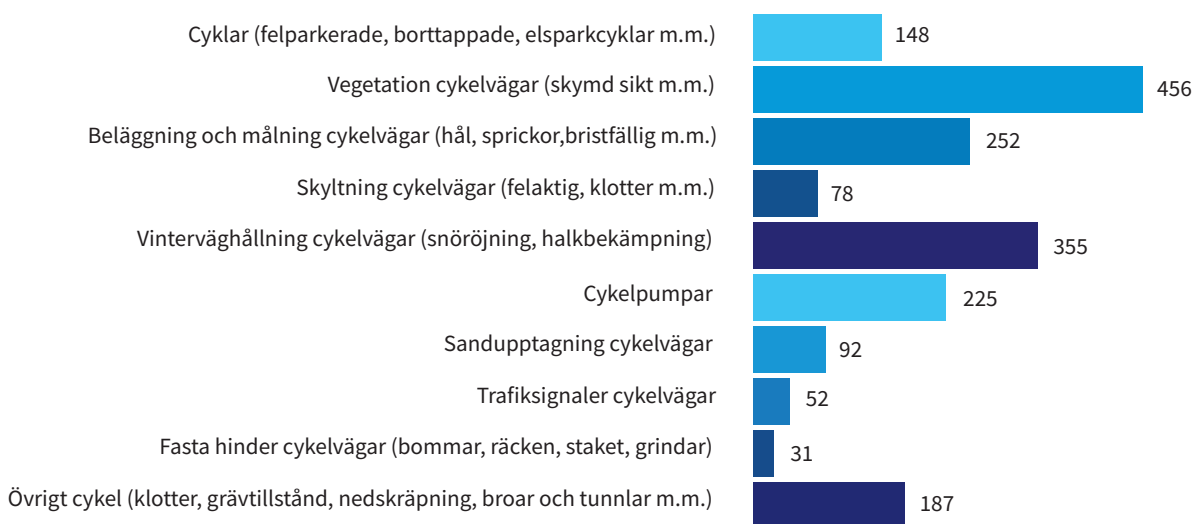
Uppsala kommuns invånare är mycket engagerade i cykelfrågor och under året har kommunen tagit emot och på olika sätt hanterat en stor mängd felanmälningar, frågor och synpunkter kring cykling via till exempel epost, brev, telefonsamtal och inlägg på kommunens sidor på Facebook och Twitter. Utöver detta har det även inkommit en stor mängd cykelrelaterade ärenden genom kommunens felanmälningsfunktion som invånarna når via webbplatsen eller nedladdad applikation. Totalt har kommunen mottagit och besvarat 2546 ärenden enbart via kommunens felanmälnings-tjänst och epost till förvaltningen. Hur många telefonsamtal och inlägg via Facebook och Twitter som inkommit och besvarats när det handlar om cykelfrågor har inte gått att få fram.

Utöver detta brukar det vanligtvis anordnas flertalet tillfällen då allmänheten får möjlighet att antingen muntligen framföra sina synpunkter till berörda tjänstemän eller skriftligen på plats (via kommunens felanmälningsfunktion) uppmärksamma de ansvariga på goda eller mindre

goda förhållanden för cyklister. Med anledning av rådande omständigheter med den pågående pandemin har antalet sådana tillfällen varit högst begränsat under året.

De frågor och synpunkter som inkommit har förhållit sig inom de flesta cykelrelaterade områden. Dock är det framförallt tre områden som dominerar: vinterväghållning, cyklisters beteende i trafiken samt upplevda brister och trafiksäkerhetsfrågor kopplade till den fysiska utformningen. Sett till mer specifika projekt och händelser har en större mängd ärenden handlat om bilkörning på gång- och cykelvägar, cykelöverfarter, elsparkcyklar samt cykelparkering i de centrala delarna av Uppsala. De synpunkter som på olika sätt inkommer tas om hand av berörda tjänstemän och implementeras i verksamheten på såväl kort som lång sikt inom ramen för antingen de pågående projekten eller arbetet med den kommande revideringen av genomförandeplanen för arbetet med cykeltrafik.





Diagrammet ovan visar statistik över vilken typ av ärenden som kommit in till kommunens felanmälan och som åtgärdats inom ett antal dagar. Underlaget bygger på de 1885 anmälningar om mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar som inkommit via felanmälan under 2021.

Kommunens felanmälan

Uppsala kommuns mål är att året runt kunna erbjuda cyklister en hög standard utmed cykelnätet. Även om inventeringar i cykelinfrastrukturen görs regelbundet finns det tyvärr inte resurser till att dagligen vara ute på plats för att upptäcka fel och brister. Av den anledningen är kommunen mycket angelägen om den hjälp allmänheten tillhandahåller genom att upptäcka och anmäla exempelvis förstörda vägmärken, håligheter och sprickor i beläggningen/asfalten eller buskage som växer in på cykelvägen.

Felanmälan görs enklast genom mobilappen Felanmälan Uppsala kommun som går att ladda ner till smarttelefoner. Kommunen arbetar aktivt med att marknadsföra felanmälningsappen vid olika evenemang under året för att så många som möjligt ska ha möjlighet att nå fram med sina åsikter. Felanmälan kan också göras på Uppsala kommuns hemsida eller genom att kontakta Kontaktcenter via telefon eller epost.

Felanmälan kan göras:

- I appen Felanmalan uppsala kommun
- På Uppsala kommuns hemsida [upsala.se/felanmalan](https://www.upsala.se/felanmalan)

- Kontaktcenter, telefon 018-727 00 00
- Kontaktcenter, epost upsala.kommun@upsala.se

Under 2021 gjordes totalt 1885 anmälningar om mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar via felanmälanssystemet. Det är en minskning jämfört med tidigare år vilket är orsakat av den milda vintern som ledde till färre felanmälningar kopplade till vintervädrrets påverkan på gång- och cykelvägar. Bland de felanmälningar som kommer in prioriteras i första hand det som kan utgöra en trafikfara.

Cyklistvelometern

Vartannat år genomförs undersökningen Cyklistvelometern. Syftet är att invånare får ge sin bild av hur de anser att det är att cykla i respektive kommun och vilka faktorer som är bra eller mindre bra utifrån ett cykelperspektiv. Undersökning handlar alltså om invånarnas syn medan undersökningen Kommunvelometern (se sid 8) granskar vilka och i hur stor omfattning kommunerna genomfört insatser för att få fler att välja cykel som transportmedel. I år genomfördes inte cyklistvelometern, utan nästa undersökning sker 2022. För att ta del av förra årets resultat finns Cykelbokslutet från år 2020 på Uppsala kommuns hemsida.

Medborgarundersökningar

Varje år genomför Uppsala kommun en eller flera medborgarundersökningar för att bland annat fånga upp allmänhetens synpunkter när det gäller cykelrelaterade verksamhetsområden. Under 2021 har fokus framförallt legat på de cykelsynpunkter som inkommit inom ramen för dialogen gällande Handlingsplanen för Mobilitet och trafik (se sidan 14 för information om denna). En del av dessa inspel har arbetats in i det förslag till handlingsplan som under hösten 2021 behandlats politiskt medan andra ligger till grund för det arbete som pågår med den så kallade Genomförandeplanen för arbetet med cykeltrafik (se sidan 12 för information om denna).

Utöver ovanstående genomför Statistiska centralbyrån vartannat år också en så kallad nöjd-kund-indexundersökning där resultatet ger de kommuner som deltar ett underlag för vilka insatser, som enligt invånarna, bör prioriteras i det fortsatta arbetet när det bland annat handlar om cykelrelaterade åtgärder. I resultatet för 2021 går att utläsa nedanstående:

Frågeställning: Vad tycker du om utbudet av gång- och cykelvägar?

Resultat: 90% av invånarna i Uppsala kommun upplever att de är mycket eller ganska nöjda (varav 42% upplever sig mycket nöjda). Bland invånarna i Sverige som helhet uppger 81% att de upplever sig mycket eller ganska nöjda.

Frågeställning: Vad tycker du om trafiksäkerheten på gång- och cykelvägarna?

Resultat: 76% av invånarna i Uppsala kommun upplever att de är mycket eller ganska nöjda

(varav 23% upplever sig mycket nöjda). Bland invånarna i Sverige som helhet uppger 71% att de upplever sig mycket eller ganska nöjda.

Frågeställning: Vad tycker du om skötseln av gång- och cykelvägarna?

Resultat: 80% av invånarna i Uppsala kommun upplever att de är mycket eller ganska nöjda (varav 23% upplever sig mycket nöjda). Bland invånarna i Sverige som helhet uppger 71% att de upplever sig mycket eller ganska nöjda.

Frågeställning: Hur tycker du att det fungerar med snöröjning av gång- och cykelvägar?

Resultat: 74% av invånarna i Uppsala kommun upplever att de är mycket eller ganska nöjda (varav 22% upplever sig mycket nöjda). Bland invånarna i Sverige som helhet uppger 63% att de upplever sig mycket eller ganska nöjda.

Då denna undersökning genomfördes på ett nytt sätt under 2021 går det inte att jämföra ovanstående resultat med tidigare år. Detta kommer att vara möjligt först efter den undersökning som är planerad till 2023.

Vid sidan av de mer riktade utskicken passar kommunens tjänstemän även på att fånga upp åsikter om aktuella åtgärder och prioriteringar vid de återkommande arrangemang som anordnas. Gemensamt för all dialog är att innehållet kretsar kring invånarnas syn och önskemål på kommunens framtida insatser och insatsområden för att öka attraktiviteten till cykeln som transportmedel. Med anledning av pandemin har dock möjligheterna till dialog tyvärr varit högst begränsade under 2021.

Ekonomisk uppföljning

Uppsala kommuns kostnader för samtliga cykelinsatser som redovisas i denna sammanställning uppgick 2021 till cirka 101 miljoner kronor (101,3 miljoner kronor). Av dessa utgjorde 67 miljoner (66,8 miljoner) investeringskostnader och 35 miljoner (34,5 miljoner) drift- och underhållskostnader. Utöver dessa drift- och underhållskostnader tillkommer även kapitalkostnader för de cykelvägar som gatu- samhällsmiljönämnden förvaltar över. Denna kostnad uppgick 2021 till totalt 20 miljoner kronor men har alltså inte inkluderats i totalsumman för drift- och underhållskostnader. Anledningen till det är att denna kostnad inte inkluderats i tidigare cykelbokslut och att jämförelser över tid därav blir missvisande. Den totala kostnaden på 101 miljoner kronor för 2021 kan jämföras med den totala kostnaden för cykelarbetet som 2014 uppgick till 103 miljoner, 2015 till 116 miljoner, 2016 till 117 miljoner, 2017

till 173 miljoner, 2018 till 219 miljoner, 2019 till 120 miljoner kronor och 2020 till 100 miljoner kronor. För att sätta den totala kostnaden för 2021 i ett sammanhang kan en jämförelse göras med de vägtrafikkostnader som gatu- och samhällsmiljönämnden haft totalt under året som gått. 2021 uppgick de totala investeringskostnaderna för vägtrafik till 204 miljoner kronor medan de totala drift- och underhållskostnaderna för vägtrafik uppgick till 146 miljoner kronor. Utifrån detta går det att utläsa att cykelkostnaderna under 2021 uppgick till 33 procent av de totala investeringskostnaderna och 24 procent av de totala drift- och underhållskostnaderna för gatu- och samhällsmiljönämnden under året. I jämförelse med de totala kostnaderna för både investeringar samt drift och underhåll (som tillsammans uppgick till 350 miljoner kronor) utgjorde cykelkostnaderna 28 procent av vägtrafikkostnaderna under 2021.

Planeringsinstrument	2021	2020	2019	2018	2017
Kostnad för arbetet med cykelräkning	10 000	0	50 000	100 000	200 000
Kostnad för arbetet med pilotstudie av cykelflödesmätningar	20 000	75 000	0	0	0
Kostnad för arbetet med nytt trafikräkningssystem kopplat till cykel	0	100 000	90 000	-	0
Kostnad för arbetet med kommunvelometern	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Kostnad för arbetet med Trafikverkets innovationsupphandling kopplat till cykel	10 000	30 000	0	0	0
Kostnad för arbetet med de strategiska styrdokumenterna kopplat till cykel	125 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Kostnad för arbetet med handlingsplan för mobilitet och trafik kopplat till cykel	200 000	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med referensgrupper för GCM-handboken och VGU-guiden	30 000	10 000	0	0	0
Kostnad för arbetet inom nätverket Svenska cykelstäder	50 000	100 000	50 000	100 000	100 000
Kostnad för arbetet med cykelbokslutet	150 000	150 000	200 000	150 000	200 000
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument, investering	0	0	0	0	0
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument, drift	695 000	915 000	590 000	670 000	1 120 000

- 0 inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år
- arbete har utförts men ingen ekonomisk uppgift har hittats

Cykelvägar					
	2021	2020	2019	2018	2017
Kostnad för arbetet med regionala cykelvägar	429 000	100 000	30 000	100 000	100 000
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar	14 700 000	21 900 000	27 800 000	46 100 000	16 600 000
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar	16 300 000	18 700 000	17 250 000	13 100 000	15 100 000
Kostnad för arbetet med snabbcykelleder	14 300 000	1 900 000	5 400 000	13 600 000	10 500 000
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelbroar	400 000	120 000	1 100 000	23 600 000	55 000 000
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelbroar	750 000	500 000	500 000	750 000	750 000
Kostnad för arbetet med mountainbikecykelleder	230 000	390 000	300 000	-	-
Kostnad för arbetet med cykeldetektering	30 000	0	100 000	50 000	-
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelvårdstationen	100 000	50 000	50 000	200 000	0
Kostnad för arbetet med nya offentliga fasta cykelpumpar och cykelserviceplatser	600 000	100 000	200 000	600 000	900 000
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelpumpar och cykelserviceplatser	300 000	150 000	150 000	400 000	-
Kostnad för arbetet med att skilja fotgängare och cyklister genom målning och vägmärken	170 000	400 000	550 000	300 000	550 000
Kostnad för arbetet med punktinsatser för ökad säkerhet och framkomlighet för cyklister	2 800 000	3 450 000	0	0	0
Kostnad för arbetet med mindre underhåll av beläggning utmed cykelvägar	608 000	600 000	600 000	1 100 000	900 000
Kostnad för arbetet med kantstensåtgärder utmed cykelvägar	4 300 000	4 700 000	2 100 000	400 000	1 100 000
Kostnad för arbetet med nya och upprustning av cykeltunnlar	150 000	500 000	1 100 000	4 600 000	2 500 000
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykeltunnlar	400 000	500 000	500 000	100 000	100 000
Kostnad för arbetet med permanent siktröjning	700 000	650 000	1 700 000	250 000	-
Kostnad för arbetet med ny belysning utmed cykelvägar	1 100 000	3 000 000	2 300 000	4 000 000	3 000 000
Kostnad för arbetet med upprustning av belysning utmed cykelvägar	2 000 000	1 500 000	1 300 000	1 700 000	1 500 000
Kostnad för arbetet med drift av belysning utmed cykelvägar	7 000 000	7 000 000	7 000 000	7 000 000	6 500 000
Kostnad för arbetet med sopning av cykelvägar	950 000	1 060 000	300 000	300 000	900 000
Kostnad för arbetet med snöröjning utmed cykelvägar	2 650 000	320 000	2 900 000	6 100 000	8 900 000
Kostnad för arbetet med halkbekämpning utmed cykelvägar	4 800 000	820 000	4 425 000	10 300 000	14 200 000
Kostnad för arbetet med snöborttagning utmed cykelvägar	56 000	0	-	100 000	4 300 000
Kostnad för arbetet med vintersandupptagning utmed cykelvägar	4 300 000	4 800 000	6 200 000	4 900 000	15 700 000
Kostnad för arbetet med sopsaltning	4 250 000	1 130 000	4 350 000	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelvägar, investering	56 830 000	53 860 000	59 500 000	144 250 000	107 500 000
Total kostnad för arbetet med cykelvägar, drift	27 543 000	17 030 000	28 705 000	31 500 000	53 050 000

0 inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år
- arbete har utförts men ingen ekonomisk uppgift har hittats

Trafiksäkerhet					
	2021	2020	2019	2018	2017
Kostnad för arbetet med systematisk trafiksäkerhetsarbete inkl. bland annat olycksstatistik kopplat till cykel	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Kostnad för arbetet med hinder utmed cykelvägar	150 000	250 000	-	-	-
Kostnad för arbetet med säkra skolvägar kopplat till cykel	5 000	1 320 000	300 000	50 000	400 000
Kostnad för arbetet med cykelboxar	50 000	0	500 000	100 000	350 000
Kostnad för arbetet med cykelpassager och cykelöverfarer	6 550 000	8 000 000	1 300 000	150 000	155 000
Kostnad för arbetet med sommargatan kopplat till cykel	50 000	120 000	0	0	0
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet, investering	6 600 000	13 020 000	1 800 000	250 000	2 300 000
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet, drift	225 000	170 000	350 000	100 000	180 000

- 0 inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år
 - arbete har utförts men ingen ekonomisk uppgift har hittats

Cykelparkeringar					
	2021	2020	2019	2018	2017
Kostnad för underhåll av cykelparkeringshuset	1 950 000	1 950 000	23 600 000	30 400 000	1 500 000
Kostnad för arbetet med nya cykelparkeringar	2 350 000	110 000	540 000	2 400 000	700 000
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelparkeringar	350 000	6 600 000	50 000	1 800 000	100 000
Kostnad för arbetet med pendlarparkering kopplat till cykel	500 000	104 000	300 000	0	0
Kostnad för arbetet med cykelvärdar	1 400 000	1 300 000	1 100 000	1 200 000	1 100 000
Kostnad för arbetet med felparkerade cyklar	0	30 000	50 000	400 000	50 000
Kostnad för arbetet med övergivna och långtidsparkerade cyklar	300 000	200 000	350 000	300 000	200 000
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar, investering	2 500 000	6 814 000	24 490 000	34 600 000	800 000
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar, drift	4 350 000	3 480 000	1 500 000	1 900 000	2 880 000

- 0 inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år
 - arbete har utförts men ingen ekonomisk uppgift har hittats

Kommunikation och beteendepåverkan					
	2021	2020	2019	2018	2017
Kostnad för arbetet med kommunikationsinsatser internt inom cykel	200 000	200 000	250 000	200 000	450 000
Kostnad för arbetet med Flyttvana kopplat till cykel	158 500	64 000	-	-	0
Kostnad för arbetet med Vintercyklistkampanj	0	400 000	350 000	350 000	450 000
Kostnad för arbetet med Vintercyklingens dag	11 800	20 000	5 000	20 000	0
Kostnad för arbetet med Cykelvänlig arbetsplats	90 000	130 000	150 000	750 000	350 000
Kostnad för arbetet med Uppsala kommun som arbetsgivare kopplat till cykel	10 000	450 000	450 000	450 000	450 000
Kostnad för arbetet med Klimatkampen (tidigare klimat-matchen) kopplat till cykel	48 000	0	100 000	450 000	200 000
Kostnad för arbetet med Trafikkalendern kopplat till cykel	126 000	130 000	50 000	10 000	20 000
Kostnad för arbetet med kampanjen Låt barnen styra!	-	90 000	100 000	0	0
Kostnad för arbetet med Aktiv skolväg kopplat till cykel	84 500				
Kostnad för arbetet med Buslätt att cykla rätt	132 100	9 000	150 000	100 000	100 000
Kostnad för arbetet med Pelle Svanslös cykeldagar	0	0	50 000	50 000	50 000
Kostnad för arbetet med bibliotekscyklar	-	-	-	-	0
Kostnad för arbetet med Cykling utan ålder	525 000	2 250 000	50 000	50 000	50 000
Kostnad för arbetet med Cykelkurs för ovana	10 000	0	50 000	50 000	50 000
Kostnad för arbetet med samhällsorientering för nyanlända kopplat till cykel	5 000	10 000	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelns dag	0	30 000	0	0	0
Kostnad för arbetet med Klimatveckan kopplat till cykel	16 000	0	-	0	0
Kostnad för arbetet med Tack för att du reser hållbart (tidigare Tack för att du cyklar)	12 000	30 000	50 000	100 000	0
Kostnad för cykeldagar på campus	0	0	80 000	150 000	200 000
Kostnad för arbetet med cykling kopplat till Mobilhetsveckan (Tidigare trafikantveckan)	159 200				
Kostnad för arbetet med Cykelkartan	165 000	100 000	50 000	50 000	40 000
Kostnad för arbetet med cykelinformation till bland annat studenter och organisationer kopplat till cykel	50 000	50 000	50 000	100 000	100 000
Kostnad för arbetet med Cykelrådet	150 000	150 000	150 000	150 000	200 000
Kostnad för arbetet med Puts kopplat till cykel	0	-	-	0	0
Kostnad för arbetet med trygghetsvandringar kopplat till cykel	0	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med synpunkter från allmänheten kopplat till cykel	175 000	200 000	150 000	200 000	800 000
Kostnad för arbetet med kommunens felanmälan kopplat till cykel	450 000	350 000	400 000	300 000	300 000
Kostnad med arbetet med marknadsföring av kommunens felanmälan kopplat till cykel	5 000	5 000	5 000	10 000	10 000
Kostnad för arbetet med medborgarundersökningar kopplat till cykel	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring, investering	912 400	0	0	0	150 000
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring, drift	1 692 700	4 795 000	3 125 000	5 510 000	5 500 000

0 inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år
- arbete har utförts men ingen ekonomisk uppgift har hittats

Sammantaget cykelinsatser					
	2021	2020	2019	2018	2017
Totala kostnader investering	66 842 000	73 694 000	85 790 000	179 100 000	110 750 000
Totala kostnader drift	34 505 000	26 390 000	34 270 000	39 680 000	62 730 000

- 0 inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år
- arbete har utförts men ingen ekonomisk uppgift har hittats

