

Stadsbyggnadsförvaltningen,
Gatu- och samhällsmiljönämnden,
Trafik och samhälle

Datum:
2019-01-11

Diarienummer:
GSN-2015-1930

Rapport

Handläggare:
Daniel Fritz, Teresa Ugglå Kerrou, Ellinor Wik

Version 1

Utfört av studentmedarbetare:
Selma Ogden

Slutrapport

av projektet

Sveriges bästa cykelstad

Innehåll

1. Bakgrund.....	3
1.1 Mål och syfte	4
1.2 Organisation.....	4
1.3 Kommunikation och dialog.....	5
2. Metod.....	6
2.1 Framtagandet av åtgärdslistan.....	6
2.2 Åtgärdslistan	7
2.2.1 Trygghet & säkerhet.....	7
2.2.2 Framkomlighet & tillgänglighet.....	7
2.2.3 Bekvämlighet.....	7
2.2.4 Cykelkultur.....	8
2.3 Kommunvelometern.....	8
2.4 NKI, Nöjd- Kund- Index.....	9
3. Resultat	10
3.1 Åtgärdslistan	10
3.2 Kommunvelometern.....	11
3.3 NKI, Nöjd- Kund- Index.....	12
3.4 Sammanvägt resultat och földeffekter	14
4. Analys och diskussion.....	15
4.1 Framgångsfaktorer.....	15
4.1.1 Paketering.....	15
4.1.2 Mål, organisation, tid, resurser och politiskt stöd	15
4.1.3 Dialog och samverkan	16
4.1.4 Fokus på kommunikation	17
4.1.5 Positiva synergieffekter	17
4.2 Utmaningar	18
4.2.1 Flera väghållare	18
4.2.2 Olika grunduppdrag.....	18
4.2.3 Skattetekniska regler.....	18
4.2.4 Endast lokal beteendepåverkan.....	19
4.2.5 Kommunen växer	19
4.2.6 Utdragna upphandlingsprocesser	19
4.3 Fortsatt arbete	19
4.4 Slutsatser	21

1. Bakgrund

Sedan 2012 har Uppsala kommun arbetat konkret och strukturerat med cykelfrågor inom planeringen och våren 2015 startades arbetet för att 2018 bli Sveriges bästa cykelstad. Bakgrunden till denna satsning har varit att Uppsala sedan länge kännetecknats som en stad med en stor andel cyklister samt att tätorten består av flera målpunkter som är samlade på ett förhållandevis litet område. Detta har resulterat i att kommunen har goda förutsättningar att öka andelen cyklister i Uppsala.

Under åren 2012 till 2017 har kommunen arbetat med att ta fram olika styrdokument som tydligt indikerar att cykeln ska ha en framträdande roll i planeringen. Några av dokumenten som varit betydande för arbetet är *Cykelpolicy för Uppsala kommun* och *Riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun* som båda antogs 2013 samt handlingsplanen *Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik* som antogs 2014 och reviderades 2017.

Dessa dokument har legat till grund för *Handlingsplan för projektet Sveriges bästa cykelstad*, som togs fram när förvaltningen fick i uppdrag att höja ambitionerna inom cykelplaneringen och uppnå målet att bli Sveriges bästa cykelstad. Handlingsplanen beskriver projektets arbetsprocess som syftat till att vägleda politiker och tjänstemän i Uppsala kommun samt presenterar den bifogade åtgärdslistan med 57-åtgärder som tagits fram som ett verktyg för att nå målet. Handlingsplanen och befintliga styrdokument samt Uppsala kommuns arbete med cykelplanering fungerar tillsammans som en målstyrning mot målet att Uppsala senast 2018 skulle bli Sveriges bästa cykelstad.

Exempel på andra styrdokument som använts som vägledning inom planeringen är *Översiktsplanen* och *Innerstadsstrategier* från 2016, *Stadsmiljöprogrammet* från 2013 samt flertalet normer, checklistor och riktlinjer inom närliggande områden. För tillfället arbetar Uppsala kommun med att ta fram en *Mobilitets- och trafikstrategi* med ett tydligt fokus på hållbara transporter.

1.1 Mål och syfte

"Som i ett led i att främja hållbara transporter ska Uppsala bli Sveriges främsta cykelstad. För att nå denna målsättning krävs investeringar i anläggande samt drift av cykelvägar, liksom på information och kommunikation."¹

Syftet med projektet har varit att höja cykelfrågornas status samt lyfta fram dem tydligare på agendan. Utifrån denna målsättning har kommunen arbetat för att öka andelen cyklister i Uppsala samtidigt som insatser gjorts för att öka säkerheten. Det innebär att en eventuell ökning av cyklister inom Uppsala inte ska ske på bekostnad av säkerheten. Målen ligger även i linje med målet om att uppnå en långsiktigt hållbar utveckling, förbättrad folkhälsa och minskad miljö- och klimatpåverkan.

1.2 Organisation

En projektgrupp bestående av tre personer med delat projektledarskap har ansvarat för genomförandet. Inom projektet har det även funnits en styrgrupp som haft i uppgift att prioritera och fatta beslut under arbetet med såväl framtagandet av handlingsplanen och åtgärdslistan som prioriteringar vid själva genomförandet. Styrgruppen har letts av områdeschefen på avdelningen Gata, park, natur och deltagarna i gruppen har utgjorts av enhetschefer på avdelningen.

Projektgruppen har ansvarat över fyra åtgärdsområden: *Trygghet & säkerhet, Framkomlighet & tillgänglighet, Bekvämlighet* och *Cykelkultur*. De 57 åtgärderna från åtgärdslistan har kategoriserats in under varje delområde. Åtgärderna har sedan genomförts av projektledare på stadsbyggnadsförvaltningen (SBF) och av entreprenörer som anlåtats.

I olika faser av projektet har referensgrupper bidragit med sin kompetens. Detta har även varit en del av förankringsarbetet då projektgruppen haft dialoger med uppsalabor genom bland annat fokusgruppsintervjuer, möten på stan och genom cykelrådet. Under projektets gång har kommunen också haft hjälp av studentmedarbetare som bland annat arbetat med genomförandet av de 57 åtgärderna samt dokumentation, avslutning och reflektion av projektet som helhet.

¹ Uppsala kommun: *Handlingsplan för projektet Sveriges bästa cykelstad 2018*.

1.3 Kommunikation och dialog

Kommunikation och dialog med uppsalaborna har utgjort en viktig del i projektet. I början handlade det om att skapa engagemang och få in invånarnas syn på vad som behövde göras för att Uppsala skulle bli en bättre cykelstad. När åtgärdslistan var politiskt antagen låg fokus på att under 2016, få ut den medan kommunikationen därefter (under 2017 och 2018) övergick till att beskriva arbetet med respektive åtgärd och kommunicera att åtgärderna utgjorde en del av projektet, det vill säga att bli Sveriges bästa cykelstad.

All kommunikation som kunde knytas till projektet publicerades på den nystartade webbsidan www.uppsala.se/cykel, där nyheter lades upp och statusen på åtgärdslistan uppdaterades fyra gånger per år. I samband med att en omfattande enkät gick ut till invånarna under 2015, startade även ett nyhetsbrev som syftade till att kontinuerligt berätta om cykelarbetet. Detta har sedan skickats ut vid minst fyra tillfällen per år och 2018 har det cirka 3000 prenumeranter. Utöver detta har en årlig cykelvecka anordnats då uppsalaborna bjudits in till olika cykelaktiviteter och dialoger.

2. Metod

Uppsala kommun har använt sig av olika verktyg för att genomföra och följa upp projektet. Dessa har varit åtgärdslistan, Kommunvelometern och NKI (Nöjd-Kund-Index).

Medan Kommunvelometern givit kommunen möjligheten att jämföra Uppsalas resultat från år till år och i relation till andra kommuner, har NKI gett information om vilket betyg invånarna ger Uppsala som cykelstad.

Åtgärdslistan är en lista specifikt anpassad efter vad Uppsala kommuns invånare tycker är viktiga cykelåtgärder. En konkret lista med åtgärder har gjort att kommunen kunnat kontrollera att varje område genomförts.

2.1 Framtagandet av åtgärdslistan

Arbetsprocessen med framtagandet av åtgärdslistan inleddes med att genomföra en rad fokusgruppsintervjuer med näringslivet, intresseorganisationer och andra myndigheter, för att få en bild av vad dessa grupper lade i begreppet ”Sveriges bästa cykelstad” samt diskutera vad kommunen tillsammans med dessa aktörer behövde göra för att nå dit. I denna fas ingick även omvärldsbevakning av hur framstående cykelkommuner i Sverige och städer i andra länder arbetar med cykel frågor samt vad forskningen framhåller som viktiga faktorer för att en kommun ska bli en bra cykelstad. Det som framkom sammanställdes och skapade ett ramverk för den fortsatta dialogen med Uppsalas invånare, i form av den webbaserade enkätundersökningen, som nämnts tidigare. Denna genomfördes under hösten 2015.

Undersökningen bestod av ett 40-tal åtgärder som respondenterna fick gradera utifrån hur viktiga de ansågs vara för att Uppsala skulle bli Sveriges bästa cykelstad. Sammanlagt svarade 942 personer på enkäten. Undersökningen kompletterades med en cykeldag vid Uppsala resecentrum, där kommunens tjänstepersoner tog emot synpunkter och förde en dialog med invånare.

Resultatet från enkätundersökningen bearbetades tillsammans med fokusgruppsintervjuerna samt omvärldsbevakningen och kokades ner till en lista

med 57 åtgärder. I arbetet beaktades också den då gällande handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik som politikerna hade beslutat om tidigare (2014).

Åtgärdslistan som antogs våren 2016, har varit det tydligaste verktyget för att uppnå målet att bli Sveriges bästa cykelstad.

2.2 Åtgärdslistan

Åtgärdslistan är indelad i fyra områden *Trygghet & säkerhet*, *Framkomlighet & tillgänglighet*, *Bekvämlighet* och *Cykelkultur*.

2.2.1 Trygghet & säkerhet

Inom detta område finns åtgärder som bland annat berör väghållning, belysning och säker fastlåsning av cyklar. Totalt innehåller området 18 åtgärds punkter.

Några exempel är att åtgärda siktproblem utmed cykelnätet, årligen inventera och åtgärda trafikfarliga gropar och sprickor utmed cykelvägarna samt öka andelen cykelparkeringar där det finns möjlighet att låsa fast cykeln i ramen.

2.2.2 Framkomlighet & tillgänglighet

Inom detta område finns åtgärder som främjar tillgängligheten och framkomligheten för cyklister. Området innehåller 15 åtgärder som fokuserar på bland annat att skapa fler nya cykelvägar, rusta upp befintliga cykelvägar, öka kvalitén vid snöröjning av cykelvägnätet, utföra årliga inventeringar av vägmärken utmed cykelvägarna och att se över behovet av fler cykelställ vid busshållplatser och tågstationer.

2.2.3 Bekvämlighet

Det ska vara bekvämt och upplevas enkelt att cykla. Hela resan ska fungera och även gå att kombinera med kollektivtrafik. De sju åtgärder som kommunen arbetat med har bland annat varit att installera cykelserviceplatser och cykelpumpar samt att regelbundet göra inventeringar och åtgärder kring cykelvägsvisningsskyltningen.

2.2.4 Cykelkultur

En god cykelkultur skapas i dialog med kommunens invånare. Cykelkultur handlar dels om att få fler att cykla, dels om att få fler att cykla säkert och visa hänsyn.

God cykelkultur innebär också att cyklister har ett bra samspel i trafiken med övriga trafikanter. För att uppnå detta har kommunen tagit fram 17 åtgärder, som bland annat innehåller aktiviteter som ska underlätta för både kommunala och andra arbetsplatser att uppmuntra medarbetare till cykling i tjänsten samt till och från arbetet. En annan åtgärd har varit att genomföra informationsinsatser och kampanjer i syfte att öka trafiksäkerheten och skapa en god cykelkultur.

2.3 Kommunvelometern

Kommunvelometern tas fram av intresseorganisationen Cykelfrämjandet. Det är en årlig granskning som jämför Sveriges kommuners arbete med cykelfrågor. Undersökningen startade 2010 och sedan dess har det gått att jämföra kommuners utveckling inom cykelplaneringen. Kommunvelometern granskar sex områden, *Befintlig infrastruktur*, *Infrastruktur & underhåll*, *Information & marknadsföring*, *Aktiviteter*, *Cykelpolitik* och *Uppföljning & mätning*. Resultaten sammanställs inom samtliga delområden och jämförs därefter mellan kommunerna för varje delområde.

Man kan få max 60 poäng där varje område kan ge tio poäng. Fokus ligger på hur aktivt kommunerna arbetar med cykling i nuläget.

Inom delområdet *Befintlig infrastruktur* räknas den totala längden cykelväg i kommunen, mätt per invånare. Inom *Infrastruktur & underhåll* tittar man på i hur stor utsträckning kommunen tillsätter de ekonomiska resurser som krävs för att bygga nytt och kunna upprätthålla en god standard utmed cykelnätet, mätt i satsade kronor per invånare. Inom området *Information & marknadsföring* tittar man på vilka resurser kommunen har för information och marknadsföring, vilket räknas i kronor per invånare. Inom området *Aktiviteter* tittar man på vilka cykelfrämjande insatser som genomförts under året. Inom det femte delområdet *Cykelpolitik* granskar man hur cykelfrågorna prioriteras av såväl tjänstepersoner som politiker inom planeringen genom exempelvis strategier, plandokument och handlingsplaner. Inom det sista området *Uppföljning & mätning* tittar man på hur kommunen använder sig av olika verktyg för att bland annat följa upp hur många

som väljer att cykla samt vad invånarna anser vara viktigt för cykelplaneringen inom en kommun.

Kommunvelometern har som mål att vara ett stöd för de deltagande kommunerna genom att enkelt kunna lyfta fram och ge input kring kommunernas styrkor och svagheter i sitt cykelarbete och visa vad som krävs för att skapa goda förutsättningar för cykling.

2.4 NKI, Nöjd-Kund-Index

Varje vår och höst erbjuder Statistiska centralbyrån, SCB, Sveriges kommuner att delta i SCB:s medborgarundersökning. Resultatet analyseras och ger ett så kallat Nöjd-Kund-Index, NKI. Analysmodellen är uppbyggd dels av ett mått på den totala nöjdheten, dels av ett antal frågeområden som återger delar av den undersökta verksamheten eller området. Analysmodellen syftar till att visa vad som bör prioriteras för att öka nöjdheten bland kommunens invånare. Uppsala kommun har använt sig av undersökningen för att ta reda på vad Uppsala kommuns invånare bland annat anser om cykelfrågor. Frågor som har ställts i undersökningen som berör gång och cykel har varit:

- *Hur ser du på tillgången till gång- och cykelvägar?*
- *Vad tror eller tycker du om belysningen av gång- och cykelvägar i din kommun?*
- *Vad tror eller tycker du om underhåll och skötsel av gång- och cykelvägar i din kommun?*
- *Vad tror eller tycker du om snöröjning av gång- och cykelvägar i din kommun?*
- *Vad tror eller tycker du om trafiksäkerheten på gång- och cykelvägar i din kommun?*

Respondenterna har besvarat frågorna på 10-gradiga skalor, där 1 är lägsta betyg och 10 är högsta betyg. Betygen räknas om till betygsindex, vilket innebär att resultaten omvandlas till en ny skala som går från 0 till 100. Ju högre indexvärdet är desto nöjdare är medborgarna med faktorn. Index under 40 klassas som ”inte

godkänt”. Gränsen för ”nöjd” går vid 55 och betygsindex på 75 eller högre tolkas som ”mycket nöjd”².

3. Resultat

3.1 Åtgärdslistan

Resultatet av arbetet med åtgärdslistan presenteras i en lista (se bilaga 1) där varje mål har ett kommentarsfält, som förklarar hur arbetet gått under åren 2016–2018. Åtgärdslistans resultat är kategoriserad efter samma ämneskategorier som tidigare: *Trygghet & säkerhet, Framkomlighet & tillgänglighet, Bekvämlighet och Cykelkultur*. Till varje åtgärd finns en genomförandskala som visar till vilken grad en åtgärd uppfyllts.

Genomförandskalan går från röd till grön, där röd indikerar att arbetet med åtgärden av olika anledningar helt eller delvis inte kunnat genomföras medan grön indikerar att målet till nästan helt eller helt, har uppnåtts.



Genomförandskala

Kommunen har kommit långt i genomförandet av de 57 åtgärderna. Majoriteten av målen ligger på nivån ljusgrön till mörkgrön vilket innebär att målen till stor del eller helt har uppnåtts.

² Statistiska centralbyrån, SCB:s medborgarundersökning- hösten 2015, Uppsala kommun, s.11.

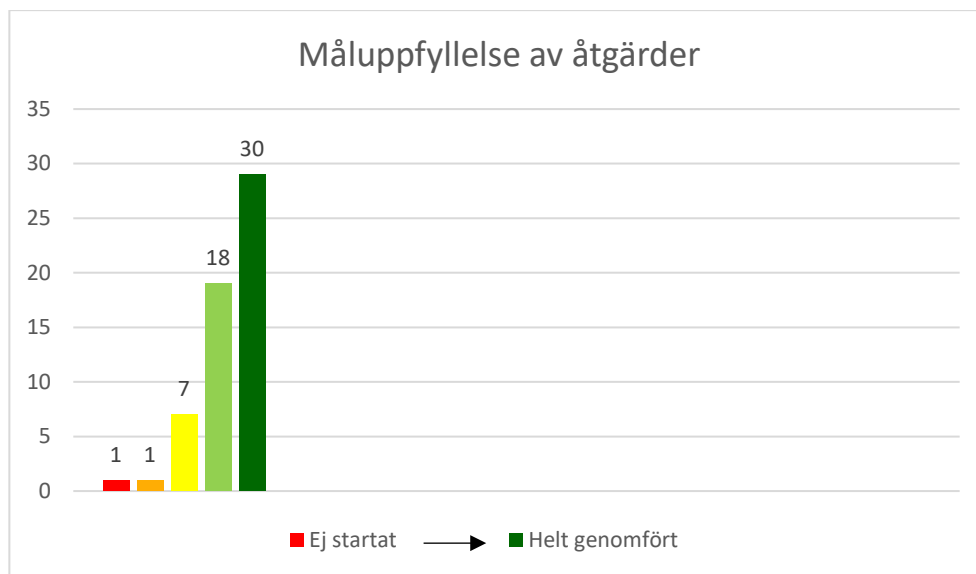


Diagram: måluppfyllelse av de 57 åtgärderna.

Att vissa målsättningar inte uppnåtts helt och hållet, beror till stor del på att det i perioder saknats resurser i form av bland annat projektledare och entreprenörer för byggnation. Det har till viss del även saknats underhållsresurser i form av ekonomiska medel. Andra faktorer som spelat in är att kommunens satsat på många samhällsbyggnadsprojekt parallellt med cykelåtgärderna och i vissa fall har dessa prioriterats högre och gått före, vilket medfört att några cykelåtgärder försenats. Det har även funnits en del juridiska utmaningar bland annat i form av överklagandeprocesser vid byggnation och cykelparkeringsövervakning.

3.2 Kommunvelometern

I maj 2018 kom Uppsala på första plats i Kommunvelometern. Kommunen belönades även med den högsta totalpoängen i undersökningens historia då Uppsala fick full poäng inom fem av sex områden.

Det var sjunde året som Uppsala deltog och ända sedan 2013 har Uppsala kontinuerligt förbättra sitt poängresultat vilket medfört att kommunen också avancerat i rankingen.

Cykelfrämjandets motivering till Uppsalas förstaplacering i Kommunvelometern löd:

” Uppsala har ökat sina poäng för varje år de deltagit och har framförallt de senaste åren fått väldigt höga totalpoäng. Uppsala får i årets granskning full poäng inom samtliga delområden förutom befintlig infrastruktur och uppvisar ett imponerande arbete för att främja cykling genom ett aktivt arbete samtidigt som de har ett strukturerat arbetssätt och dokument som vägleder arbetet. Uppsala gör också stora insatser för att mäta och följa upp sitt arbete, inte minst genom ett årligt och omfattande cykelbokslut. ”³

Uppsala kommun har ökat sina poäng för varje år och har framförallt de senaste åren fått väldigt höga totalpoäng. Poängresultatet kan sägas vara en avspeglning av det arbete och de resurser som avsatts sedan 2012. Det finns också en tydlig koppling mellan de höga poäng som kommunen fått i granskningen under de senaste åren och det arbete som utförts inom projektet Sveriges bästa cykelstad.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/ underhåll	Information/ marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppljöning och mätning	Totalpoäng
Uppsala	2010	4	5	1,5	10	5,5	4	30
	2013	4	10	7,5	10	5	6	42,5
	2014	4	10	8	10	7	8	47
	2015	4	9,5	8,5	8	9	10	49
	2016	4	9,5	8,5	10	9	10	51
	2017	4	10	10	9	9	10	52
	2018	5	10	10	10	10	10	55

3.3 NKI, Nöjd-Kund-Index

Uppsala kommun har sedan 2012 kontinuerligt ökat sitt Nöjd-Kund-Index när det kommer till allmänhetens åsikter kring gång- och cykelvägar inom Uppsala kommun. Resultaten före projektet (betygindex från 2012 till 2015) har jämförts med resultaten från 2016 till 2018 för att se om det skett någon förändring i den allmänna uppfattningen om kommunens cykelarbete.

³ Cykelfrämjandet: Kommunvelometern 2018.

KOMMUNIKATIONER	2012	2015	2016	2017	2018
Hur ser du på tillgången till gång och cykelvägar	6.8	7.2	7.0	7.3	7.4

GÅNG- & CYKELVÄGAR	2012	2015	2016	2017	2018
Vad tror eller tycker du om belysning av gång- och cykelvägar i din kommun?	6.2	6.3	6.3	6.6	6.6
Vad tror eller tycker du om underhåll och skötsel av gång- och cykelvägar i din kommun?	6.0	6.5	6.4	6.8	6.6
Vad tror eller tycker du om snöröjning av gång- och cykelvägar i din kommun?	5.3	6.1	6.2	6.4	6.3
Vad tror eller tycker du om trafiksäkerheten på gång- och cykelvägar i din kommun?	5.9	6.1	5.9	6.3	6.2
TOTALPOÄNG	55	59	59	62	60

Tabell över cykelrealterande frågor i NKI-undersökningen 2012-2018.

Totalpoängen är räknad från kategorin *Gång- och cykelvägar*. Frågan ”Hur ser du på tillgången till gång- och cykelvägar?” ingår i kategorin *Kommunikationer*, vilket betyder att frågan inte är medräknad i totalpoängen. Resultaten för respektive fråga är baserat på det sammanslagna resultatet för alla målgrupper inom Uppsala kommun.

År 2012 var det sammanlagda betygindexet för gång- och cykelvägar 55. Invånarnas svar visade på att cykelfrågor var underprioriterade och att *Gång- och cykelvägar* var ett av de områden Uppsala kommun behövde förbättra för att i framtiden kunna höja helhetsbetyget Nöjd-Kund-Index. 2015 hade indexet ökat till 59 och året efter 2016 blev resultatet detsamma. År 2017 fick *Gång- och cykelvägar* betygindex 62 och år 2018 betygindex 60.

Det är svårt att dra några långtgående slutsatser kring resultaten från NKI, då undersökningen påverkas av flera yttre faktorer. Bland annat mäter undersökningen både gångrelaterade frågor och cykelfrågor och svarsfrekvensen var relativt lågt 2018. Det som går att utläsa är att poängresultaten från respektive år ligger stabilt och att man kan se en försiktig positiv trendutveckling.

3.4 Sammanvägt resultat och följd effekter

Uppsala kommun har lyckats bra med projektet Sveriges bästa cykelstad. En klar majoritet av åtgärderna i åtgärdslistan är helt eller nästan helt genomförda och kommunens förstaplacering i Kommunvelometern, tyder på en tydlig positiv utveckling.

Utöver de höga poängen i Kommunvelometern har Uppsala kommun även blivit utsedd till vinnare av årets *One Planet City Challenge 2018* både i Sverige och globalt. Den årliga tävlingen genomförs av Världsnaturfonden (WWF) och i år låg fokus på hållbar mobilitet. Motiveringen till priset var:

*”Uppsala framträder som klar global vinnare i årets utmaning på grund av sitt ambitiösa arbete med breda samhällsovergripande satsningar, starkt regionalt ledarskap och fokus på kunskapsöverföring. Uppsala har ambitiösa, innovativa och vetenskapligt satta mål bland annat för förnybar energi och hållbar mobilitet. Investeringarna i transport-infrastruktur uppskattades särskilt av juryn. Trots att Uppsala är en liten stad anser juryn att den tjänar som global förebild”.*⁴

Andra priser som kommunen fått under 2018, som har beröringspunkter med cykelarbetet är *Årets folkhälsokommun*, *Bästa stad att bo i*, *Årets tillväxtkommun* och hederspriset i *SHIFT*, en rakning för hållbara transporter, som görs nationellt i Sverige. Uppsala fick hederspriset med motiveringen:

*”... framgångsrikt arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik. Grunderna till det övergripande arbetet med att öka cykeltrafiken i Uppsala finns i en handlingsplan från november 2017. Handlingsplanen ska ligga till grund för kommunens strategiska och detaljerade cykelplanering framöver. Förbättringarna innebär bland annat att cyklister prioriteras vid signalreglerade korsningar genom att cyklister ges en ”grön våg” och genom ökad detektering för cyklister. Ett annat exempel på hur Uppsala jobbar med att främja cyklande är deras arbete för att öka vintercyklandet. För att fler ska välja cykeln, även under vinterhalvåret, ska cykelbanorna hållas i bättre skick genom att puckar installeras på marken på cykelbanorna...”*⁵

⁴ <https://www.wwf.se/press/aktuellt/1746938-uppsala-utsedd-till-arets-globala-klimatstad> (2018-01-11)

⁵ SHIFT 2018-Rankning av städers arbete med hållbara transporter s.6

4. Analys och diskussion

4.1 Framgångsfaktorer

4.1.1 Paketering

Redan inledningsvis bestämde projektgruppen att arbetet behövde paketeras på ett attraktivt sätt i syfte att engagera många och väcka uppmärksamhet kring målsättningen. Dessutom valde kommunen att kalla projektet ”Sveriges bästa cykelstad”, vilket kan tyckas vara provocerande. Det var också ett sätt att placera projektet på agendan, som viktig fråga när det gäller fördelning av resurser i form av pengar och bemanning.

Paketeringen av arbetet till 57 åtgärder inom fyra områden, har bidragit till att projektet varit lätt att ta till sig. Det väckte ett stort intresse bland såväl tjänstepersoner och chefer som bland politiker, allmänhet och inte minst media. Det har också gjort att insatser som tidigare inte hade en tydlig hemvist blivit en del i något större, där de integrerats till att bli en del av kommunens återkommande verksamhet.

4.1.2 Mål, organisation, tid, resurser och politiskt stöd

En annan framgångsfaktor är att projektet haft ett strukturerat, systematiskt arbetssätt med tydlig organisation, målsättning och utvärderingsmodell. De tydliga och konkreta målen har gjort det lätt att driva arbetet framåt. Uppdelningen mellan projektdeltagarna har också varit tydlig när det gäller vem som ansvarar för vilka åtgärder. Styrgruppen har varit engagerad och de regelbundna avstämningarna, där fokus legat på att lösa de utmaningar som projektgruppen uppmärksammat som problematiska, har gett ett bra resultat.

Deltagarna i arbetsgruppen har haft olika kompetenser och detta har gjort att de har kompletterat varandra bra. Det delade projektledarskapet har gjort att medlemmarna tagit ledarskap i olika skeden och i olika frågor, beroende på vilken kompetens som lämpat sig bäst. Exempelvis har en av gruppmedlemmarna tagit mest ansvar för den inledande dialogfasen medan en annan tagit mer ansvar vid genomförandefasen utifrån åtgärdslistan. Detta har gjort projektet mindre sårbart.

Projektet har fått tillgång till goda resurser såväl ekonomiskt som bemanningsmässigt, vilket varit en förutsättning för att åtgärdslistan skulle genomföras. Detta har till stor del skett tack vare ett starkt och brett politiskt stöd om att de cykelfrämjande insatserna ska prioriteras högt.

En annan faktor som bidragit till framgången är att projektet haft en mycket fast tidplan. Detta har gjort att alla inblandade redan från början vetat vilka ramar som gällt och det har även påverkat utformningen av projektet. Den relativt långa projekttiden på fyra år är också en framgångsfaktor utifrån att de utmaningar som kontinuerligt dykt upp, kopplat till framförallt åtgärdslistan, oftast kunnat hanteras i god tid och inte påverkat slutresultatet.

Kompetensen inom projektgruppen och medarbetarna runt omkring har varit bred. Här har kompetenser som beteendevetare, trafikplanerare, kommunikatörer och drift samarbetat och haft en bra dialog om planering, byggnation, trafikjuridik och beteendepåverkansinsatser, vilket gjort att arbetet haft bred förankring och hög status inom kommunen. En annan faktor som gjort att arbetet gått smidigt är kommunen haft en cykelsamordnare inom den egna produktionen, på entreprenadsidan. Denna person har varit projektgruppens förlängda arm och drivit på fysiska åtgärder samt sett till att kvalitén upprätthållits samt synkat dessa projekt, så att arbetsgruppens tankar och ambitioner förverkligats.

4.1.3 Dialog och samverkan

Upplägget med stark och bred förankring både genom fokusgruppsintervjuer och enkät, där invånarna fått vara med och ta fram vad innebörden av ”Sveriges bästa cykelstad” samt att kommunen haft återkommande dialoger med både näringsliv och invånare under projektets gång, har säkerligen bidragit till förankringen, kvalitetssäkringen och intresset för projektet. Det har dessutom gett projektgruppen input från olika perspektiv vilket bidragit till de framgångar som nåtts.

Uppsala har engagerade invånare, som ofta tycker till och ger förslag på åtgärder. För projektgruppen var det därför viktigt att redan från början ge denna röst ett utrymme i projektet. Ett exempel är den cykeldag som hållits varje år, där uppsalaborna träffat och tjänstepersoner och framfört synpunkter. Ett annat är den

felanmälningstjänst som utvecklats för att kommunen tillsammans med invånarna ska kunna uppmärksamma och åtgärda felaktigheter för att upprätthålla en relativt hög kvalité utmed cykelnätet. Ett tredje är det cykelråd som skapades för att cykelfrågorna skulle samverkas med intresserade aktörer.

4.1.4 Fokus på kommunikation

Kommunen har, som nämnts ovan, gjort omfattande kommunikationsinsatser där invånare, tjänstepersoner och politiker samt näringslivet, hållits uppdaterade om projektet genom nyhetsbrev, pressmeddelanden, cykeldagar, cykelbokslut, facebook etc. Detta har troligtvis gjort att intresset för projektet har bibehållits såväl internt och politiskt som medialt.

Projektgruppens strategi har varit att se all cykelkommunikation som ett sätt att ge feedback till de som varit med och bidragit i framtagandet och formuleringen av projektet, det vill säga ett sätt att visa att arbetet gått framåt samt att lyfta upp cykeln på agendan. Denna strategi har gjort att framförallt de lokala medierna bevakat projektet och bidragit till att cykeln tagit mycket plats i såväl traditionella tidningar som på webbsidor och på olika digitala och i sociala forum.

4.1.5 Positiva synergieffekter

Med åtgärdslistan och de 57 åtgärderna visade kommunen tydligt att man tog ett helhetsgrepp kring cykelfrågan där både fysiska åtgärder och beteendepåverkansåtgärder fanns med. Att få dessa områden att arbeta hand i hand har visat sig vara en stor framgångsfaktor och då inte bara med fokus på framkomlighet utan även på trafiksäkerhet och beteende i trafiken. Kombinationen har gjort insatserna framgångsrika och hållbara med hög kvalitet.

Ett exempel på detta är kombinationen av fysiska insatser som förbättrar standarden på cykelvägar och vinterväghållningen med kampanjer som vintercyklisten och säker vintercykling. Den höga standarden på väghållningen gör att kommunen vill uppmuntra till vintercykling och då samtidigt trycka på individens ansvar att ha säker utrustning som gör att de cyklar säkert och syns i trafiken. Tack vare kombinationen kan vi med andra ord visa upp allt vi genomför för att det ska bli tryggare, säkrare, framkomligare och bekvämare att välja cykeln.

4.2 Utmaningar

4.2.1 Flera väghållare

Utmaningar som funnits under genomförandet av de 57 åtgärderna har bland annat varit att kommunen inte är ensam väghållare före hela vägnätet. Uppsala är Sveriges största landsbygdskommun, vilket medför att kommunen har många tätorter utanför Uppsala tätort. Vägarna till dessa tätorter ägs ofta av Trafikverket. Kommunen har ingen rådighet över dessa vägar och de mål som satts upp, som exempelvis förbättrad vinterväghållning eller bättre belysning, har endast kunnat omfattas av de vägar där kommunen är väghållare. Detta är olyckligt eftersom kommunen gärna vill underlätta möjligheten till säker cykling för alla invånare oavsett var de bor. Med anledning av ovanstående har det därför funnits en risk att de kommuninvånare som bor i dessa tätorter kan känna sig förbisedda. För att möta denna utmaning har kommunen påbörjat en tätare dialog med Trafikverket samt deltagit i framtagandet av Uppsala Regions cykelstrategi, som omfattar hela regionen.

4.2.2 Olika grunduppdrag

En annan utmaning i projektet har varit att uppfylla de mål där stadsbyggnadsförvaltningen är beroende av ett gott samarbete med andra myndigheter och förvaltningar inom kommunen. Olika organisationer har olika grunduppdrag och prioriteringar, som gjort att genomförandet av vissa åtgärder varit beroende av ett fungerande samarbete. Några exempel på samarbetsaktörer har varit Polisen, utbildningsförvaltningen och Trafikverket.

4.2.3 Skattetekniska regler

Ett flertal av beteendepåverkansåtgärderna har handlat om att underlätta för arbetsgivare att uppmuntra sina medarbetare till mer cykling. Tyvärr finns det vissa skattetekniska regler som resulterar i förmånsbeskattning av medarbetare som exempelvis deltar i utmaningar som vintercyklisten, där de får dubbdäck och annat av arbetsgivaren. Detta är inget som är unikt för Uppsala, utan en fråga som bör hanteras på nationell nivå, men på lokal nivå är erfarenheten att ett flertal arbetsgivare tackat nej från att delta i kommunens projekt på grund av detta.

4.2.4 Endast lokal beteendepåverkan

I Uppsala är det många invånare som flyttar på sig, speciellt inom studentvärlden. Kommunen har även många inpendlare och utpendlare. De kampanjer som syftar till ett säkrare trafikbeteende skulle få större genomslag om dessa kampanjer skulle kunna genomföras på regional eller nationell nivå och då både nå fler och med högre frekvens, oavsett om de bor i Uppsala eller någon annanstans i Sverige.

4.2.5 Kommunen växer

Uppsala kommun växer med cirka 3000 bostäder per år och 2050 ska antalet invånare ha ökat från 200 000 till 300 000. Detta har inneburit att det både byggs och rustas upp på olika ställen i kommunen samtidigt, vilket exempelvis resulterat i att vissa åtgärder försenats. Det har även saknats både projektörer och entreprenörer, vilket gjort att projekt har försenats. Ett exempel på detta är att cykelleder inte kan byggas som planerat för att andra projekt fått högre prioritet. Under byggtiden av stadshuset och det nya cykelhuset har även befintliga cykelparkeringar tagits bort vid Uppsala resecentrum. Inom 2019 kommer dock det nya cykelhuset stå färdigt och då kommer målet ha nåtts med råge.

4.2.6 Utdragna upphandlingsprocesser

En del projekt kopplade till åtgärdslistan har också påverkats av upphandlingar av entreprenörer som har överklagats vilket har lett till försenad byggstart. Det gäller exempelvis byggnation av nya och upprustning av befintliga cykelvägar. Det är dock en utmaning som kommuner generellt stöter på vid alla typer av upphandlingar och som är svår att påverka.

4.3 Fortsatt arbete

Målsättningen framöver är att fortsätta utveckla Uppsala till en ännu bättre cykelstad. I det arbetet kommer kommunen lägga fokus på att uppfylla de målsättningar som finns angivna i den nyligen reviderade handlingsplanen för cykeltrafik (antagen i gatu- och samhällsmiljönämnden november 2017) för att öka andelen cyklister och göra Uppsala till en ännu säkrare och mer lättorienterad cykelstad. Kommunen ska även i framtiden arbeta för att uppnå ett högt poängresultat i Cykelfrämjandets granskning Kommunvelometern.

Bostadsbyggandet och invånarantalet i Uppsala kommun växer i snabb takt vilket innebär att kommunen hela tiden behöver ”vara på tå” för att upprätthålla den kvalitet i cykelinfrastrukturen och det trafikantbeteende som kontinuerligt är under förändring i och med just ett högt bostadsbyggande och med det en snabbt växande befolkning. Detta förhållande ger naturligtvis även möjligheter. Tack vare den snabba byggtakten, där nya områden planeras och byggs, kan cykelinfrastrukturen få en annan status och plats i trafiken än den traditionellt sett brukar få. Detta arbete kommer därför att få en avgörande roll i kommunens framtida arbete med cykelfrågor.

En annan fråga som kommer att fortsätta utvecklas är satsningen på regional samverkan inom länet där Uppsala kommun, Region Uppsala, Trafikverket och privata fastighetsägare behöver samarbeta i större utsträckning. Målsättningen med detta är att i ännu högre grad utveckla cykelinfrastrukturen och mobility managementarbetet samt möjligheterna att ta sig hela eller delar av resan inom och över kommungränserna med olika hållbara transportmedel.

Projektet har, som tidigare nämnts, haft en del framgångsfaktorer. Ambitionen är att ta till vara på dessa och utveckla dem. Bland annat har projektet bidragit till att det interna samarbetet mellan kompetenser och verksamheter stärkts.

Verksamheten har utvecklats från enskilda insatser till ett processtänk där alla åtgärder haft ett tydligt mål och koppling till andra insatser och mål inom området. Dessutom ses ett behov av att fortsätta det ambitiösa kommunikationsarbetet och dialogen med kommunens invånare. Bland annat föreslås fortsatt arbete i form av cykelråd, dialoger på stan, nyhetsbrev och diverse aktiviteter kopplade till respektive projekt. Detta för att även fortsättningsvis säkerställa att kommunen satsar på det som är viktigt för invånarna och på så sätt säkerställa att de insatser som genomförs bidrar till att arbeta i riktning mot nöjdare invånare. För att säkerställa att så också är fallet föreslås kommunen att följa utvecklingen av de framtida årens NKI-resultat kopplat till kvaliteten på cykelinfrastrukturen.

Under hösten 2018 lanserade Cykelfrämjandet undersökningen Cyklistvelometern där invånarna i kommuner runt om i Sverige får svara på frågor om hur de tycker att det är att cykla i sin kommun. Cyklistvelometern kan ses som ett komplement

till NKI-undersökningarna och förslaget är att kommunen ska följa utvecklingen av resultaten från Cyklistvelometern framåt.

Utöver ovanstående kommer många av åtgärderna inom projektet Sveriges bästa cykelstad att fortgå eftersom dessa utgör en del i en större pågående process som ständigt utvecklas. På kort sikt kommer stort fokus att läggas på att slutföra de åtgärder som av olika anledningar inte kunnat uppfyllas helt, under projektiden. Ett sådant exempel är antalet cykelparkeringar, där ett cykelparkeringshus kommer att invigas under 2019.

4.4 Slutsatser

Det finns flera olika sätt att mäta vad det innebär att vara Sveriges bästa cykelstad och att dra några slutsatser om Uppsala har uppnått det målet kan därför vara en utmaning. Genom att använda sig av tre olika verktyg för att arbeta mot och följa upp målsättningen om att bli Sveriges bästa cykelstad har Uppsala kommun därför försökt att angripa frågan från flera olika aspekter, för att ge ett så heltäckande svar som möjligt.

Många av målen i åtgärdslistan är nästan eller helt uppnådda och projektet har på många sätt varit mycket framgångsrikt. Eftersom åtgärdslistan är framtagen av kommunen i samarbete med kommuninvånarna går den inte att mätas mot andra kommuner, men den visar vad kommuninvånarna tyckt att kommunen ska satsa på.

Mätt utifrån Kommunvelometerns resultat uppnåddes målet genom utmärkelsen Sveriges bästa cykelstad 2018 där Uppsala inte bara fick bäst resultat jämfört med de andra kommuner som deltog, utan även fick den högsta poängen i Kommunvelometerns historia.

Resultatet från NKI tyder på att Uppsalabornas syn på möjligheterna och attraktiviteten till cykling har förbättrats. Det är dock svårt att dra några större slutsatser genom att endast studera resultatet från NKI eftersom den mäter ett samlat resultat av gång- och cykelåtgärder samt att svarsfrekvensen var relativt låg 2018. Att resultaten för NKI från 2015 till 2018 marginellt har förbättrats kan

däremot ses som ett komplement som stödjer resultaten från Kommunvelometern och åtgärdslistan.

Sammantaget visar resultaten att Uppsala kommun nått stor framgång utifrån målsättningen om att bli Sveriges bästa cykelstad. Detta betyder dock inte att arbetet med att göra kommunen till mer cykelvänlig kan avstanna. Projektets resultat bör snarare ses som ett avstamp mot framtiden.

Bilaga 1.

Måluppfyllelse av åtgärdslistan

-inom projekt Sveriges bästa cykelstad

Trygghet och säkerhet

Nr	Mål	Kommentar
1	Under perioden 2016–2018 ska siktproblem utmed cykelvägnätet där Uppsala kommun är ansvarig vägghållare inventeras och vid behov och möjlighet åtgärdas inom 10 arbetsdagar.	Anmälningssystemet testat vid över tio tillfällen under sommaren och hösten 2017 med relativt bra resultat. Åtgärdstiden har varierat mellan sex och 14 arbetsdagar. Tillfälliga och mindre omfattande siktfrämjande åtgärder har genomförts kontinuerligt under perioden. Anledningar till att åtgärd i några fall gjorts senare än tio dagar kan exempelvis vara att åtgärden krävt speciella fordon eller verktyg som behövts hyras in, att speciella tillstånd krävts för åtgärden eller att trafikordningsplanen ställt krav på omfattande avstängningar. Utöver de brister som inkom via kommunens felanmälan har egna inventeringar utförts under sommaren 2017. Utifrån detta vidtogs mer omfattande och permanenta åtgärder under hösten 2018. Ett systematiskt arbete har startat för återkommande inventering av åtgärdsbehov där mindre omfattande insatser vidtas direkt och andra mer omfattande ses över för en mer permanent åtgärd.



Nr	Mål	Kommentar
2	Under perioden 2016–2018 ska ytterligare 50 km cykelvägar där Uppsala kommun är ansvarig vägghållare få effektivare och miljövänligare belysning (i form av byte av ljuskällor).	Arbetet med att byta ljuskällor utmed cykelvägarna har framförallt intensifierats i slutet av projektperioden. Under 2016 genomfördes åtgärder utmed 4 km medan den totala sträckan under de följande åren uppgick till 20 km (2017) och 55 km (2018). Detta innebär att totalt 79 km cykelvägar har fått en ny, bättre och miljövänligare belysning under projektiden.



Nr	Mål	Kommentar
3	Under perioden 2016–2018 ska ytterligare 30 km cykelvägar där Uppsala kommun är ansvarig väghållare få förbättrad belysning genom fler ljuskällor utmed sträckan.	Arbetet inleddes med en omfattande inventering av hela cykelvägnätet för att kartlägga vilka sträckor som var i stort eller medelstort behov av insatser. Utifrån denna har sedan åtgärder vidtagits i form av ny belysning utmed ett antal sträckor. Under 2016 utfördes insatser utmed 5,5 km cykelväg medan den totala längden åren därpå uppgick till 6,0 km (2017) och 4,5 km (2018). Det totala antalet kilometer cykelväg som fått ny belysning under perioden uppgick till 16 km. Av olika anledningar återstår det, utifrån det behov som framkom utifrån den genomförda inventeringen, insatser utmed i första hand 4 stycken prioriterade sträckor vilka är planerade att utföras under 2019.



Nr	Mål	Kommentar
4	Under perioden 2016–2018 ska trafikmiljön vid cirka 40 skolor med klasser upp till årskurs 4 inventeras och vid behov och möjlighet förbättras.	Totalt inventerades 36 skolor (åk F-4) 2014 – 2015 inom dåvarande projektet "Säkra skolvägar". Inventeringarna avsåg skolvägen runt skolor där eventuella brister redovisades. Av 36 skolor tog 14 skolor emot möjligheten till samarbete vilket är en förutsättning för att nå förändring. Några förbättringar som gjorts till följd av inventeringen är översyn och åtgärder vid övergångsställen, ändrade parkeringsvillkor, ändring av gång- och cykelväg samt information om vandrande skolbussar. Arbetet med säker skolväg fortsätter efter projektets avslut i den ordinarie verksamheten.



Nr	Mål	Kommentar
5	Under perioden 2016–2018 ska årliga inventeringar av trafikfarliga gropar och sprickor utmed cykelvägarna genomföras och åtgärdas där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.	Omfattande inventeringar av hela cykelvägnätet genomfördes under somrarna 2016 och 2017. Trafikfarliga åtgärdsbehov som framkommit från de inventeringarna och från kommunens felanmälningssystem har åtgärdats direkt. Under 2018 har arbetet övergått till att fokusera mer på tidigare inkomna brister som varit mindre akuta. Åtgärder vid ett större antal platser har vidtagits under året.



Nr 6	Mål Under perioden 2016–2018 ska skolor och förskolor erhålla hjälp vid utformning av hämta-lämningsplatser.	Kommentar Stadsbyggnadsförvaltningen och Utbildningsförvaltningen har tillsammans med fem utvalda skolor arbetat för att se ut lämpliga avlämningsplatser. Alla vårdnadshavare bjöds i våras in till en workshop för att involvera dem i arbetet. Sammanlagt kom 14 personer och flera synpunkter låg utanför ramen för projektet. Barnen på skolorna engagerades också genom att delta i en teckningstävling där de vinnande motiven kommer finnas på skyltar som ska märka upp avlämningsplatserna. Tre av fem skolor kommer få uppmärksatta avlämningsplatser under våren 2019.
----------------	--	--



Nr 7	Mål Under perioden 2016–2018 ska gående och cyklister separeras i större utsträckning utmed gång- och cykelvägar där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.	Kommentar För att skapa en ökad trygghet och säkerhet för fotgängare och samtidigt bidra till en förbättrad framkomlighet för cyklister finns en målsättning om att skilja dessa trafikantlag från varandra i så stor utsträckning som möjligt utan att detta får för stor negativ inverkan. Några exempel på åtgärder som vidtagits är byte av vägmärken, målning av åtskiljande linje, cykelsymboler och färdriktningspilar, flytt av papperskorgar samt att det i de centrala delarna av Uppsala oftast används olika material utmed gångbanor respektive cykelbanor. Under de tre senaste åren har ytterligare 20,8 km gemensamma gång- och cykelvägar delats upp vilket i nuläget innebär att 43 procent av Uppsala kommuns cykelvägnät (ej medräknat rekreativscykelvägar) har en relativt tydlig åtskillnad mellan trafikantlagen.
----------------	---	---



Nr 8	Mål Under perioden 2016–2018 ska de nya cykelställ som Uppsala kommun anlägger, vara utrustade med enkel låsning så att cykelns ram kan låsas fast och under denna period ska även gamla cykelställ bytas ut eller kompletteras så att de möjliggör ramlåsning.	Kommentar Vid anläggning av nya cykelparkeringar ställs vanligtvis krav på att de ska vara utrustade med möjligt till att låsa fast cykelns ram i cykelstället. Det arbetas även med att vid upprustning av cykelställ se till att de utrustas med ramlåsning. Idag är strax under hälften av cykelparkeringarna i centrala Uppsala utrustade med ramlåsning. Arbetet förväntas fortgå och under 2019 planeras bland annat upprustning av cykelställ på S:t Persgatan och nya cykelställ på Bangårdsgatan.
----------------	---	--



Nr	Mål	Kommentar
9	Senast 2018 ska Uppsalas innerstad vara hastighetsbegränsad till maximalt 30 km/h, med undantag för större kollektivtrafikstråk där hastigheten blir 40 km/h.	De flesta delar av Uppsala innerstad har reglerats med 30 km/h under 2018. Arbetet med hastighetsöversyn för hela Uppsala kommun har pågått sedan 2015 och förväntas vara klart under 2019. När hastighetsöversynen är genomförd kommer hastighetsgränsen 30 km/h generellt att gälla i Uppsala innerstad. På en del gator, i huvudsak kollektivtrafikstråk, kommer hastighetsgränsen 40 km/h att gälla.



Nr	Mål	Kommentar
10	Senast 2018 ska den sand och grus som sprids ut för att minska halkrisken under vinterhalvåret tas upp vid minst två tillfällen per år utmed de prioriterade cykelvägarna inom Uppsala kommuns väghållningsområde.	Vid sidan av den sandupptagning som årligen sker under april, då samtliga cykelvägar sopas fria från sand och grus, har ytterligare insatser vidtagits för att öka säkerheten för framförallt cyklisterna. Under både 2016 och 2017 genomfördes en så kallad mellansopning av hela huvudcykelnätet (snabbcykelleder, huvudcykelstråk och cykelvägar i huvudcykelnätet = totalt ca 200 km) under februari och mars månad. Med anledning av svårt väder med minusgrader, snö och is långt in i april kunde en mellansopning dessvärre ej genomföras under vintern/våren 2018.



Nr	Mål	Kommentar
11	Senast 2018 ska cykelvägar där Uppsala kommun är ansvarig väghållare och som är särskilt utsatta för exempelvis löv som fallit till marken sopas vid minst fyra tillfällen per år.	Under 2016, 2017 och 2018 sopades samtliga cykelvägar i Uppsala och Storvreta tätorter vid två tillfällen. Vid det första tillfället (i april) sopades cykelvägarna rena från den sand och grus som spridits ut under vintern. Vid det andra tillfället (i oktober) sopades cykelvägarna rena från bland annat barr och löv som gjort det halt på marken. Utöver dessa tillfällen utfördes även insatser vid behov, exempelvis när glaskross eller annat trafikfarligt upptäcktes utmed cykelvägarna. Under 2017 genomfördes också en kartläggning för att få kännedom om vilka sträckor utmed cykelvägnätet som är mest utsatta under framförallt hösten. Utifrån denna har utökade insatser planerats. Av ekonomiska skäl har det dock ännu inte utförts några utökade insatser inom området (i enlighet med målsättningen). Förhoppningen är att de sträckor som finns utpekade som särskilt utsatta ska prioriteras vid insatser under 2019 och framåt.



Nr 12	Mål Senast 2018 ska anmälningar om trasig belysning där Uppsala kommun är ansvarig väghållare åtgärdas inom 10 arbetsdagar.	Kommentar Under 2016 och 2017 förändrades och tydliggjordes rutiner för hantering av anmälningar gällande trasig belysning utmed bland annat cykelvägarna. Detta innebär bland annat att det idag genomförs såväl kontinuerlig rondering som inventering utmed cykelnätet. Under de senaste åren har också kravet på när åtgärd vidtas höjts. Felanmälningssystemet testades vid totalt 12 tillfällen under hösten 2017 och vintern 2018. Resultatet visade att de anmälda bristerna åtgärdades inom fyra till 15 arbetsdagar. Anledningen till att åtgärdstiden inte kunde uppfyllas vid tre av tillfällena var faktorer som brist på reservdelar, leveranstider och behov av samspel med närliggande åtgärd/projekt.
-----------------	---	--



Nr 13	Mål Senast 2018 ska hårdare krav ställas och inspektioner ske oftare vid arbeten utmed gator och cykelvägar där Uppsala kommun är ansvarig väghållare och som påverkar cyklisters framkomlighet och säkerhet.	Kommentar Genom att granska trafikanordningsplaner ställer Uppsala kommun hårdare krav på att det ska finnas framkomlighet för cykeltrafik. Vid arbeten på gång- och cykelbana kan det till exempel handla om att en gång-/cykelbro ska läggas ut, eller att cyklister hänvisas till närmsta farbara cykelväg om en cykelbana tillfälligt stängs av. Fortsatt arbete fokuserar på att göra fler inspektioner samt att ta fram checklistor för arbeten som påverkar cykelvägar och rutiner för åläggande av viten.
-----------------	---	---



Nr 14	Mål Senast 2018 ska Uppsala kommun ha inventerat, utrett, informerat om och påbörjat införandet av cykelöverfarer där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.	Kommentar Efter genomförd utredning och inventering utifrån behov lades 2016 en strategi fram för införandet av de nya cykelöverfarerna. Under 2017 och 2018 har totalt 31 stycken cykelöverfarer byggts och införts. I samband med detta har också stora insatser genomförts för att informera trafikanter om de nya trafikreglerna. Med utgångspunkt i den utredning som gjordes under hösten 2018 (gällande exempelvis uppmätta hastigheter av bland annat bilar och bussar före och efter införandet, väjningsbeteende, utformning av platserna och olycksstatistik) fortsätter införandet av fler cykelöverfarer under de kommande åren.
-----------------	--	---



Nr	Mål	Kommentar
15	Senast 2018 ska Uppsala kommun ha inventerat, utrett, informerat om och påbörjat införandet av cykelboxar i anslutning till de signalreglerade korsningar där behov och möjlighet finns och där Uppsala kommun är väghållare.	I syfte att öka säkerheten för cyklister infördes cykelboxar i korsningarna Kåbovägen-Norbyvägen och Vaksalagatan-Storgatan under 2016. Med målsättning om att utöka antalet cykelboxar i de signalreglerade korsningar där cyklister färdas utmed samma körbana som motorfordon utfördes även inventeringar under 2016. Under 2017 utreddes och planerades dessa platser inför ett införande av cykelboxar i ytterligare ett antal korsningar. Av resursskäl har dock inte dessa platser kunnat byggas om under 2018. Med anledning av detta har även en översyn av de tidigare införda cykelboxarna genomförts för att under 2019 införa cykelboxar med ett annat utseende än tidigare.



Nr	Mål	Kommentar
16	Senast 2018 ska samtliga cykeltunnlar där Uppsala kommun är ansvarig väghållare ha rustats upp.	Uppsala kommun ansvarar för totalt 51 stycken gång- och cykeltunnlar. Under de senaste åren har samtliga inventerats i syfte att avgöra vilka åtgärder som krävs för att uppfylla de riktlinjer som numera ställs. Vid årsskiftet 2018–2019 hade nästan samtliga tunnlar rustats upp. De få som återstår ingår i andra större projekt och kommer att rustas upp under 2019. Vid sidan av de ordinarie åtgärderna som samtliga upprustningar inbegripit har det vid ett antal tunnlar vidtagits mer omfattande insatser. Några exempel är upprustningen av tunnelarna under järnvägen vid Mikaelplan, tunneln under Gamla Uppsalagatan i korsning med Orvars väg samt upprustningen av Årstatunneln under Fyrislundsgatan. Arbetsgruppen för den sistnämnda fick dessutom motta utmärkelsen Uppsala Nya Tidnings stadsmiljöpris 2016. Två andra exempel är upprustningen av tunneln under Råbyvägen i Gränby samt den under Skogsvallsvägen i Storvreta. I båda fallen planerades gestaltningen i stor utsträckning tillsammans med ett antal förskoleklasser.



Nr 17	Mål Senast 2018 ska anmälda trafikfarliga håligheter och sprickor utmed cykelvägar där Uppsala kommun är ansvarig väghållare åtgärdas inom 7 arbetsdagar.	Kommentar I syfte att försöka skapa rutiner och resurser för att åstadkomma en förbättring har diskussioner förts under de senaste åren. Under våren och sommaren 2018 testades anmälningssystemet vid 13 tillfällen. Resultatet visade att de anmälda bristerna åtgärdades inom fem till 17 arbetsdagar beroende på omfattning och typ av krav på åtgärd. I de sju fall där åtgärdstiden översteg den uppsatta målsättningen var anledningen i vissa fall att bedömningen av vad som ansetts som trafikfarligt är relativ och att uppfattningen kan skilja sig åt mellan anmälaren och de åtgärdsansvariga personerna. Överlag är uppfattningen ändå att det kan anses finnas ett behov av bättre rutiner och förstärkta resurser i framtiden utifrån den uppsatta målsättningen.
-----------------	---	--



Nr 18	Mål Senast 2016 ska en översyn göras av sand och grus som sprids ut, i syfte att säkerställa att denna inte ger upphov till partikelföroreningar eller återkommande punkteringar.	Kommentar Under 2016 genomfördes noggranna undersökningar för att kunna garantera såväl politiker som kommuninvånare att den sand och grus som sprids ut under vinterhalvåret uppfyller de krav som kommunen ställer. Det material som används idag är så kallad kubiserad bergskross om 2–5 mm som är av en bergart som vanligen inte besitter några vassa kanter. Före utläggning bearbetas/tumlas denna dessutom för att inte ge upphov till exempelvis punkteringar på cykeldäcken. För att ytterligare kontrollera kvaliteten begär kommen kontinuerligt in så kallade siktcurvor på materialet från leverantören. En problematik som dock förekommer är att det grus som kommunen lägger ut många gånger blandas med grus som läggs ut av privata fastighetsskötare och som ibland tyvärr innehåller inslag av material med vassa kanter. Under 2017 och 2018 har därför återkommande kommunikationsinsatser genomförts gentemot privata fastighetsägare.
-----------------	---	---



Framkomlighet och tillgänglighet

Nr	Mål	Kommentar
19	Under perioden 2016–2018 ska ytterligare 20 km nya cykelvägar byggas där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.	Under perioden 2016–2018 har Uppsala kommun totalt åstadkommit 24,1 km nya cykelvägar. Uppdelat per år byggdes det under 2016 7,6 km, 2017 5,0 km och 2018 11,5 km. I jämförelse med tidigare 3-årsperioder är detta att betrakta som ovanligt goda resultat.



Nr	Mål	Kommentar
20	Under perioden 2016–2018 ska ytterligare 40 km cykelvägar rustas upp (med bland annat ny beläggning) där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.	Under perioden 2016–2018 har Uppsala kommun totalt åstadkommit en upprustning av 32,4 km cykelvägar. Vid samtliga upprustningar ingår omasfaltering men utöver detta har även ett flertal andra insatser genomförts. Bland annat har ett stort antal sträckor breddats. Uppdelat per år upprustades det under 2016 8,1 km, 2017 11 km och 2018 13,3 km. Av resursskäl samt att en del (både privata och kommunala) aktörers exploateringar (ombyggnationer och nybyggnationer av gatuinfrastruktur i samband husbebyggelse) prioriterats högre i jämförelse med kommuns egna investeringar har målsättningen inte riktigt kunnat uppnås.



Nr	Mål	Kommentar
21	Under perioden 2016–2018 ska årliga inventeringar av målade cykelsymboler och linjer genomföras och åtgärdas utmed hela cykelvägnätet där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.	Under både 2016 och 2017 genomfördes utförliga inventeringar av målningens standard utmed samtliga cykelvägar. Utifrån dessa utfördes kompletterande målningsarbeten under sommaren och hösten samma år. 2018 inleddes ett försök med rondering av inventering och åtgärder utifrån en geografisk indelning av cykelvägarna. Under vintern utvärderas denna arbetsmetod för att se om/vilka förändringar som är nödvändiga för att uppnå målsättningen om att bristfällig målning ska åtgärdas inom en snabbare tid i jämförelse med idag.



Nr	Mål	Kommentar
22	Under perioden 2016–2018 ska årliga inventeringar av vägmärken utmed cykelvägarna genomföras och åtgärdas där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.	Under både 2016 och 2017 genomfördes utförliga inventeringar för att se över eventuella brister vad beträffar avsaknad av och/eller felaktiga vägmärken utmed cykelvägnätet. Av resursskäl har uppkomna behov av åtgärder vidtagits först året därpå efter varje inventering varför den planerade inventeringen av vägmärken under 2018 inte ansågs genomförbar. Anledningen berodde med andra ord på att de behov som uppkommit under 2017 års inventering inte hanns med att åtgärda under sommarhalvåret 2018.



Nr	Mål	Kommentar
23	Under perioden 2016–2018 ska nya entreprenörer genomgå kurs i framkomlighet i samband med snöröjning med ännu mer fokus på cyklister.	Efter framtagandet av en kursplan startade planeringen av de så kallade snöröjningskurserna. Under hösten 2016 anordnades totalt tre utbildningstillfällen för fordonsförare av vinterväghållningsfordon. Dessa har sedan fortsatt under 2017 och 2018 vilket numera innebär att all personal som arbetar med vinterväghållning inom Uppsala kommuns väghållningsansvarsområde har deltagit i kommunens snöröjningsutbildning. I utbildningen ingår både en teoretisk och praktisk del och från och med 2017 infördes det dessutom en möjlighet till skriftligt prov samt att deltagarna kan genomföra en webbaserad repetition av teoridelen. Inför varje år har utbildningen också förändrats utifrån målsättningen att utbildningens kvalitet ska förbättras ytterligare sett till bland annat cyklisters säkerhet och framkomlighet.



Nr	Mål	Kommentar
24	Under perioden 2016–2018 ska ytterligare 1000 cykelparkeringsplatser byggas där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.	Under projekttiden har Uppsala kommun byggt många nya cykelparkeringar samtidigt som många tillfälligt har tagits bort på grund av olika byggprojekt. Under 2019 beräknas två av dessa byggprojekt vara klara, cykelparkeringshuset och Juvelen, vilket innebär att det då kommer bli ett tillskott av ca 2000 cykelparkeringsplatser sedan 2016. Andra satsningar som har gjorts bland annat tvåvåningscykelställ runt resecentrum, lastcykelparkeringar och cykelställ vid Hamnplan.



Nr	Mål	Kommentar
25	Under perioden 2016–2018 ska behovet av cykelparkeringar vid busshållplatser och tågstationer inventeras och vid lämplighet och möjlighet tillgodoses.	Fokus ändrat till byggnation där kommunen äger marken. Ett flertal platser inom tätorterna har inventerats och utpekats som lämpliga att bygga cykelparkering på. Busshållplatser som har fått cykelparkeringar är bland annat i Rickomberga och vid Mikaelsskyrkan. Under början av 2019 kommer det även cykelparkeringar vid busshållplatser i Sävja i samband med den nya snabbcykelleden. Uppsala kommun har upprättat en dialog med Region Uppsala gällande platser där kommunen inte äger marken.



Nr	Mål	Kommentar
26	Under perioden 2016–2018 ska asfalteringen av cykelvägar planeras utifrån en detaljerat utförd beläggningsinventering.	Under hela perioden har den planering som ligger till grund för de sträckor som omasfalteras haft en detaljerad och noggrant utförd behovsinventering som underlag. Genom att denna både sett över behovet av omasfaltering utmed såväl kortare som längre sträckor har de insatser som vidtagits kunnat diversifieras i längd. Den data som denna laserbaserade inventering gett har kunnat visualiseras i form av såväl digitala kartlager som foton tagna var tionde meter utmed hela cykelvägnätet. För att i så stor utsträckning som möjligt ha tillgång till uppdaterad information gällande cykelvägarnas standard har ytterligare en omfattande och detaljerad inventering genomfört under hösten 2018. Resultatet från denna kommer att användas inom ramen för arbetet med den upprustningsplan som årligen tas fram.



Nr	Mål	Kommentar
27	Under perioden 2016–2018 ska Uppsala kommun främja arbetet med regionala cykelvägar genom utökad dialog med berörda markägare, ansvariga väghållare samt andra aktörer i frågor avseende cykelinfrastruktur på landsbygden.	En etablerad kontakt med Region Uppsala med fokus på att bygga gång- och cykelvägar på landsbygden har sedan tidigare funnits. Under projektperioden har samarbetet mellan Uppsala kommun och Region Uppsala/Trafikverket utökats. Tät dialog har förts mellan kommunen och regionen gällande prioriteringen av olika regionala cykelvägsobjekt. Uppsala kommun har även svarat på Region Uppsalas remissversion av Regional cykelstrategi för Uppsala län och medverkat i åtgärdsvalsstudier, där cykelinfrastruktur ingår, för bland annat riksväg 282 och området Uppsala Näs.



Nr 28	Mål Senast 2018 ska tillgängligheten till cykelparkeringsplatser i de centrala delarna av Uppsala ha ökat.	Kommentar För att få en ökad rulljängs på de mest använda cykelparkeringarna runt resecentrum infördes zoner där cyklar får parkeras i max två veckor. För att göra cykelparkeringarna mer tillgängliga för olika typer av cyklar har åtta stycken specialcykelställ byggts. Det har också anlagts cykelparkeringar vid andra platser tex. vid resecentrum, Svartbäcksgatan och Hamnplan. Det finns fortfarande ett behov av fler cykelparkeringsplatser i centrala Uppsala och arbetet med att få till fler cykelparkeringar fortlöper.
-----------------	--	--



Nr 29	Mål Senast 2018 ska cykelparkeringssituationen vid resecentrum ha förbättrats och utformning samt läge för det planerade cykelparkeringshuset ska ha fastställts.	Kommentar Byggnation av cykelparkeringshus vid resecentrum pågår och beräknas vara klart under hösten 2019. Cykelparkeringshuset byggs i två våningar med verksamhetslokaler på nedre plan. Det kommer att finnas en cykelramp invändigt som gör det möjligt att cykla mellan våningarna. Huset kommer att ha plats för ca 1200 cyklar och ett flertal av platserna är till för specialcyklar som till exempel lådcyklar. Utanför cykelparkeringshuset kommer det även att finnas plats för ca 800 cyklar i markparkering.
-----------------	---	--



Nr 30	Mål Senast 2018 ska Uppsala kommun ha inventerat, utrett, informerat om och infört påbjuden cykling i båda riktningarna utmed gator som idag är enkelriktade för såväl motorfordon som cyklister där behov och möjlighet finns och där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.	Kommentar Under 2016 genomfördes en inventering av samtliga enkelriktade sträckor som sedan tidigare reglerats med "fordonstrafik förbjuden" i motriktad sträckning. Denna reglering gäller då även cykeltrafik. Efter diskussioner framkom att en ny reglering, och därmed ändring av gällande lokala trafikföreskrifter, ansågs lämplig och möjlig utmed ytterligare 15 sträckor. Under 2017 skyltades dessa sträckor om vilket numera innebär att cyklister kan färdas i båda riktningarna utmed gator som i övrigt är reglerade som enkelriktade för motorfordonstrafik. Detta förhållande återfinns numera utmed totalt 75 sträckor/platser inom Uppsala tätort
-----------------	---	--



31	<p>Mål</p> <p>Senast 2018 ska Uppsala kommun ha inventerat, utrett, informerat om och infört signaldetektering av cyklister (närvarostyrd knapptryckning) vid signalreglerade korsningar där behov och möjlighet finns och där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.</p>	<p>Kommentar</p> <p>Under 2016 och 2017 inventerade och utreddes behovet och lämpligheten av ytterligare närvarostyrd cykeldetektering vid signalreglerade korsningspunkter. Utifrån detta framkom att ytterligare insatser för att cyklister inte ska behöva stanna och trycka på en knapp för att få grön signal ansågs lämplig vid ytterligare sju korsningar. Av resursskäl har planerade insatser inte kunnat genomföras under 2018. Förhoppningen är att dessa mindre ombyggnationer kan prioriteras under 2019. Efter dessa insatser kommer det att finnas 28 platser med cykeldetektering i totalt 15 signalreglerade korsningar (att jämföra med dagens 18 platser i totalt nio korsningar).</p>
----	--	--



Nr 32	<p>Mål</p> <p>Senast 2018 ska fem snabbcykelleder ha byggts.</p>	<p>Kommentar</p> <p>Fram till årsskiftet 2018–2019 har i princip fyra av fem snabbcykelleder byggts. Dessa har fått namnen Valsättraleden, Flogstaleden, Gamla Uppsalaleden och Sävjaleden. Det som återstår att utföra är, förutom en kortare sträcka utmed Gamla Uppsalaleden och utmed Sävjaleden, den femte snabbcykelleden (Gränbyleden) som är planerad att sträcka sig mellan mellan Kvarntorget och Gränby sportfält samt Gränbystadens galleria. En av anledningarna till att införandet av snabbcykellederna dragit ut på tiden en aning utgörs av den överklagandeprocess som uppkom under 2016 då byggnationen av den tredje snabbcykelleden blev uppskjuten med ett drygt år. En annan anledning är den resursbrist som funnits i form av tjänstepersoner som tyvärr inneburit uppkomna förändringar i planeringen, utifrån den tidigare beskrivna förseningen, inte kunnat hanteras på ett tillräckligt bra sätt.</p>
----------	---	--



Nr	Mål	Kommentar
33	Senast 2018 ska insatser för att ytterligare öka kvalitén vid snöröjning av cykelvägnätet ha genomförts där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.	<p>Under den senaste treårsperioden har ett flertal insatser gjorts för att förbättra möjligheterna till ökad säkerhet och framkomlighet för cyklister under vinterhalvåret. Några exempel är vidareutbildning av och utökade utbildningsinsatser för den väderbevakande beredskapspersonalen samt tagit fram underlag och genomfört en ny upphandling för vinterväghållningsarbetet för att ytterligare förbättra möjligheterna för bland annat cyklister att ta sig fram på ett säkert, framkomligt och bekvämt sätt även under vinterhalvåret.</p> <p>Andra insatser som gjort är införandet av en så kallad mellansopning där den sand som läggs ut vid risk för halka tas upp vid ytterligare ett tillfälle utmed huvudcykelnätet utöver den ordinarie sandupptagningen under april, ett större fokus på utvärdering av föregående års vinterväghållningsinsatser, omvärldsbevakning och forskning för att utifrån givna ekonomiska ramar kunna förbättra insatserna i så stor utsträckning som möjligt samt införandet av sopsaltning som ny metod utmed snabbcykelleder och huvudcykelstråk.</p>



Bekvämlighet

Nr	Mål	Kommentar
34	Under perioden 2016–2018 ska ett antal cykelvårdsstationer byggas.	<p>Efter ett år av planering och byggnation kunde Uppsalas första cykelvårdsstation invigas under våren 2017. Cykelvårdsstationen som blev placerad i Stadsträdgården, nära Parksnäcken erbjuder cyklister möjlighet till att tvätta och torka av cykeln samt pumpa däcken. Cykelvårdsstationen är öppen och tillgänglig dygnet runt under hela året. Under 2018 kompletterades denna med fyra stycken mindre cykelserviceplatser som placerades ut runt om i Uppsala tätort. Vid dessa finns möjlighet till både cykelpump och enklare självservice genom tillgång till verktyg och upphängningsmöjlighet för cykeln.</p>



Nr 35	Mål Under perioden 2016–2018 ska antalet cykelpumpställen i kommunens regi fördubblas.	Kommentar Vid årsskiftet 2015–2016 återfanns totalt 13 stycken fasta offentliga cykelpumpar i kommunens regi. Tre år senare uppgår idag antalet till 34 stycken där 20 stycken innehar el medan 14 stycken är manuella (utan ström). Vid valet av plats har hänsyn bland annat tagits till cykelflöden, korsande cykelstråk, tekniska förutsättningar samt tillgång till mark och ström. Förutom de pumpar som kommunen tar hand om finns det i nuläget privatägda offentliga cykelpumpar på 48 andra platser inom Uppsala tätort vilket alltså innebär att denna service idag finns tillgänglig vid totalt 82 platser i Uppsala tätort.
-----------------	--	--



Nr 36	Mål Under perioden 2016–2018 ska regelbundna inventeringar och åtgärder av cykelvägvisningsskyltningen genomföras där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.	Kommentar Den tidigare uppsatta cykelvägvisningen (som 2018 utgjordes av över 2300 skyltar vid cirka 800 platser) inventerades i sin helhet under sommaren 2017. Utifrån den uppmärksammades ett antal platser som var i behov av åtgärder. Då dessa, av resursskäl hos anlita d entreprenör, inte utförts i sin helhet under 2018 kvarstår en del arbete även under 2019.
-----------------	--	--



Nr 37	Mål Under perioden 2016–2018 ska ytterligare 100 stycken korsningar med obekvämlig till- eller frånfart mot redan befintliga cykelvägar åtgärdas där Uppsala kommun är ansvarig väghållare.	Kommentar Vid sidan av alla de kantstensarbeten som genomförs inom andra och mer omfattande projekt där exempelvis längre sträckor rustas upp eller av andra anledningar byggs om har ett särskilt projekt startats som årligen åtgärdar trafikfarliga och obekväma övergångar mellan körbanor och cykelvägar. Utifrån såväl inkomna anmälningar från observanta invånare som egna inventeringar finns idag en relativt omfattande behovslista upprättad. Denna har använts vid planeringen av de insatser som gjorts kopplat till den målsättning som sattes upp. Under åren 2016–2018 har totalt 107 korsningar byggts om inom ramen för detta projekt. Under 2018 har dessutom metoden för åtgärder utvärderats för att se över om slutresultatet på något sätt kan förbättras ytterligare.
-----------------	---	--



Nr 38	Mål Senast 2018 ska tillsynen och driftsäkerheten av Uppsala kommuns cykelpumpar ha ökat.	Kommentar I och med att de cykelpumpar som kommunen succesivt placerat ut blivit mer och mer populära och därav används i större utsträckning samtidigt som dessa också blivit äldre ökar mängden insatser som krävs. I förhållande till målsättningen kan därför tillsynen och antalet insatser sägas ha ökat markant men att driftsäkerheten i förhållande till antalet timmar som cykelpumparna varit ur funktion i väntan på åtgärd varit oförändrat i jämförelse med före 2016. De test av felanmälningssystemet som utfördes under 2018 visade att åtgärdstiden låg på mellan tre och fem arbetsdagar. Under 2017 och 2018 har möjligheterna till införandet av ett digitalt system för information om när pumpen är ur brukbar utretts. Utifrån ett sådant system skulle insatstiden kunna minska eftersom det nuvarande systemet är beroende av inkomna felanmälningar.
-----------------	---	---



Nr 39	Mål Senast 2018 ska orienterbarheten bland cykelparkeringarna vid Uppsala resecentrum ha förbättrats.	Kommentar Flera insatser för att förbättra orienterbarheten har gjorts som till exempel fler stadsvårdar som informerar om cykelparkeringar. Bättre belysning till tvåvåningsställen vid Stadshuset kommer på plats under vintern 2018/2019 samt en sektionsindelning för samma plats planeras för vintern 2019. Orienterbarheten har tillfälligt försämrats något i samband med ombyggnation av stadshuset och byggnation av cykelparkeringshus. Kartor över tillgängliga cykelparkeringar under byggnationstiden har kommunicerats på plats och via medier. Arbetet förväntas fortgå i takt med färdigställande av cykelparkeringshuset och stadshuset.
-----------------	---	---



Nr 40	Mål Senast 2018 ska den digitala informationen om Uppsalas cykelvägnät vara uppdaterad, tillgänglig och understödja bland annat smarta cykelreseplanerare.	Kommentar Projekt påbörjat med att uppdatera information om Uppsala kommuns cykelvägnät i Trafikverkets nationella vägdatabas (NVDB). Informationen kommer sedan att kunna användas av olika privata karttjänster som arbetar med smarta cykelreseplanerare, som till exempel Google Maps. Projektet beräknas kunna vara klart i mitten av 2019 men det finns osäkerheter kring resurser vilket kan medföra att det förskjuts ytterligare.
-----------------	--	--



Cykelkultur

Nr 41	Mål Under perioden 2016–2018 ska arbetet med att främja transporter av varor och gods med cykel intensifieras.	Kommentar Perspektivet har integrerats i den kommande trafik- och mobilitetsstrategin. Kommunen har även gått in i flera projektansökningar tillsammans med näringslivsparter, som berör till exempel hemleverans av livsmedel med cykel och citydistribution med cykel. Inom Uppsala klimatprotokolls fokusgrupp Hållbara godstransporter står cykellogistik och innerstaden i fokus.
-----------------	--	--



Nr 42	Mål Under perioden 2016–2018 ska en ny cykelkarta tas fram.	Kommentar I början av mars 2017 fanns den nya cykelkartan att hämta och det märktes direkt att det fanns ett stort intresse bland invånare och turister. Till skillnad från de två tidigare cykelkartorna som gavs ut i mars 2013 respektive februari 2015 (och som hämtades ut i 75 000 respektive 80 000 exemplar vardera) har antalet nya kartor som delats eller hämtats ut under 2017 och 2018 ökat markant. Sedan utgivningen har hittills 205 000 kartor distribuerats.
-----------------	---	--



Nr 43	Mål Under perioden 2016–2018 ska en ny handlingsplan för arbetet med cykeltrafik tas fram.	Kommentar Efter ungefär ett års arbete godkände gatu- och samhällsmiljönämnden den 22 november 2017 en ny reviderad handlingsplan för arbetet med cykeltrafik. Denna utgår bland annat ifrån målsättningar i den gällande översiktsplanen och beskriver mer i detalj hur det fortsatta cykelarbetet bör bedrivas. Huvudanledningen till framtagandet var att det bland såväl politiker som tjänstemän fanns en vilja att höja ambitionsnivån för att få in fler åtgärdsområden. Inom ramen för arbetet har bland annat en så kallad cykelrevision genomförts. Dessutom har både en intern och extern remissrunda ägt rum samt att en översyn gjorts av allt det material som funnits tillgänglig från arbetet med projekt Sveriges bästa cykelstad. Planen kommer att fungera som ett viktigt dokument för att förstärka och förtydliga cykelns roll i samhällsbyggnadsprocessen.
-----------------	--	---



Nr 44	Mål Under perioden 2016–2018 ska regelbundna nöjdhetsundersökningar genomföras inom cykelområdet.	Kommentar Under perioden 2016–2018 har den synpunktsbank som togs fram i samband med att 57-listan arbetades fram, succesivt förfinats och korrigerats utifrån olika mindre nöjdhetsundersökningar som genomförts inom ramen för olika projekt som exempelvis, vinterväghållning i vintercyklisten, SBC:s årliga nöjd-kund-index samt en undersökning som genomfördes i samarbete med Cykelfrämjandet, cyklistvelometern, där Uppsalaborna fick tycka till om Uppsala som cykelstad (2018). Detta har även kompletterats med ett systematiskt arbete med felanmälningar samt dialoger som skett vid exempelvis cykeldagen (årligen), TrafiQ-dag (2017, 2018), Trafiksäkerhetsdagen (2018) och parkera schyst på stan (årligen).
-----------------	---	---



Nr 45	Mål Under perioden 2016–2018 ska en cykeldag mot allmänheten arrangeras årligen.	Kommentar Vid planeringen av cykeldagen 2016 togs beslut om att det förutom en cykeldag även skulle anordnas ett antal andra cykelrelaterade arrangemang i anslutning till denna. Utifrån detta utökades insatserna till att en årligt återkommande cykelvecka anordnats. Denna har därefter återkommit under såväl 2017 som 2018 och arrangerats under maj månad varje år. Under cykelveckan har, förutom en cykeldag med fokus på planerade insatser i cykelinfrastrukturen, bland annat kampanjerna buslätt att cykla rätt för förskolebarn, TrafiQ och parkera schyst med fokus på cykelparkering uppmärksammats. Under samtliga år har kommunen också haft ett samarbete med cykeltävlingen Skandisloppet som också arrangerats under samma vecka. I samband med detta har exempelvis föreläsningar och andra aktiviteter kopplat till kampanjerna cykelvänlig arbetsplats och klimatmatchen genomförts.
-----------------	--	---



Nr 46	Mål Under perioden 2016–2018 ska Uppsala kommun verka för att kommunala arbetsplatser aktivt arbetar för att underlätta för sina medarbetare att cykla till och från arbetet samt i tjänsten (exempelvis genom diplomering som cykelvänlig arbetsplats).	Kommentar I maj 2018 antogs nya riktlinjer för persontransport i tjänst, där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. Dessutom har man verkat för att fler arbetsplatser inom kommunen och kommunkoncernen ska diplomeras som cykelvänliga, vilket även har skett. Man har även verkat för ett kommunövergripande beslut om obligatorisk diplomering för alla kommunala arbetsplatser. Utöver detta har kommunen deltagit i utmaningen vintercyklisten i tre år, där medarbetare erbjuds vinterutrustning till cykeln, genomfört testresenärsprojekt för elcyklar, erbjudit cykel istället för guldklocka, köpt in lådcyklar som tjänstecyklar och infört ett löneväxlingssystem för cyklar, vilket innebär att alla medarbetare i kommunen har fått möjlighet att hyra cyklar, elcyklar och cykeltillbehör.
-----------------	--	--



Nr 47	Mål Under perioden 2016–2018 ska fler målgruppsinriktade informationsinsatser och kampanjer genomföras för att åskådliggöra de cykelinsatser som kontinuerligt genomförs.	Kommentar Ett strukturerat arbete med att kommunicera cykelinsatser och kampanjer har byggts upp. Exempel på kanaler som använts har varit ett nyhetsbrev som skickas ut var tredje månad till omkring 3000 prenumeranter, facebookinlägg, instagraminlägg, annonser i dagstidningar, uppsala.se, filmer, pressmeddelanden samt event i olika forum och med olika fokus.
-----------------	---	--



Nr 48	Mål Under perioden 2016–2018 ska Uppsala kommuns felanmälan göras mer effektiv, vilket bland annat innebär snabbare hantering och bättre återkoppling.	Kommentar Under 2017 införde Uppsala kommun ett nytt ärendehanteringssystem tillsammans med en felanmälningsapplikation vilket har gjort det lättare att göra felanmälan. Systemet har även förbättrat möjligheterna för anställda att hantera inkomna synpunkter internt och samordningen mellan olika enheter har ökat. Möjligheterna till felanmälan har marknadsförts tydligare, bland annat genom nyhetsbrevet för cykelintresserade. Arbetet fortlöper med att utveckla och effektivisera hantering av inkomna synpunkter utifrån målsättning om en snabbare hantering och bättre återkoppling.
-----------------	--	---



Nr 49	Mål Under perioden 2016–2018 ska Uppsala kommun ta fram ett koncept och genomföra målgruppsinriktade informationsinsatser och kampanjer i syfte att uppmuntra fler att cykla mer (exempelvis genom testresenärsaktiviteter för olika cykelformer mm.).	Kommentar En analys av prioriterade målgrupper för ökad cykling har gjorts och ett flertal projekt har genomförts. Några exempel på kampanjer/aktiviteter som genomförts är "cykling utan ålder" som syftar till att få fler äldre att komma ut på cykelturer, "vintercyklisten" där över 600 ovana vintercyklister börjat vintercykla, "klimatmatchen" som uppmuntrar ungdomar att cykla till fritidsaktiviteter, "testresenärsprojekt" för att öka cykelpendling till och från arbetet, där fyra arbetsgivare deltagit, "cykla och gå till skolan"-kampanjer, ett nudgingprojekt, som syftade till att få fler att cykla till större idrottseven samt cykelkurser för ovanahar hållits tillsammans med cykelfrämjandet.
-----------------	--	---



Nr 50	Mål Under perioden 2016–2018 ska Uppsala kommun ta fram ett koncept och genomföra målgruppsinriktade informationsinsatser och kampanjer i syfte att öka trafiksäkerheten för cyklister och andra trafikanter (exempelvis genom information kring trafikregler och säkrare cykling mm.).	Kommentar En analys av prioriterade målgrupper har gjorts och kampanjserien TrafiQ lanserades hösten 2017 med syfte att öka hänsynstagandet och regelefterlevnaden bland alla trafikgrupper. Event med trafik-IQ-tester, VR-filmer och studentambassadörer som informerar och delar ut reflexer och cykellysen samt erbjuda cykelbana med tillhörande cykelkörkort för barn, är några exempel på aktiviteter som genomförts. En annan aktivitet är framtagandet av illustrativa dekaleringar som påminner om gällande trafikregler på platser som upplevs som konfliktfyllda, av uppsalaborna.
-----------------	---	--



Nr 51	Mål Under perioden 2016–2018 ska ett cykelbokslut tas fram årligen.	Kommentar Uppsala kommun har för både 2016 och 2017 sammanställt och publicerat ett utförligt cykelbokslut för de cykelfrämjande insatser som genomförts under året. Arbetet med att sammanställa 2018 års insatser har påbörjats och planeras att publiceras på kommunens webbplats, tillsammans med övriga cykelbokslut från tidigare år, i månadsskiftet januari-februari 2019. I samband med att cykelbokslutet färdigställts har årligen ett antal presentationer av resultatet ägt rum för bland annat berörda politiker, cykelföreningar m.fl.
-----------------	---	---



Nr	Mål	Kommentar
52	Under perioden 2016–2018 ska Uppsala kommun uppmuntra andra arbetsgivare att underlätta för medarbetare att cykla i tjänsten samt till och från arbetet (exempelvis genom diplomering som cykelvänlig arbetsplats).	Ett diplomeringsystem för cykelvänliga arbetsplatser har tagits fram och 2018 deltog 80 arbetsplatser. Dessutom håller kommunen i fokusgruppen för persontransporter i Uppsala klimatprotokoll där arbetsgivarna genomför olika samarbetsprojekt som exempelvis elcykelprojekt och vintercyklistprojekt, som syftar till att uppmuntra till att cykla mer och säkrare.



Nr	Mål	Kommentar
53	Under perioden 2016–2018 ska stadsbyggnadsförvaltningen underlätta för skolor att genomföra cykelundervisning med fokus på trafikregler.	Stadsbyggnadsförvaltningen köper in ett undervisningsmaterial, Trafikkalendern, som underlättar för skolor att integrera trafikfrågor i undervisningen. Materialet består av olika kampanjer och aktiviteter som både syftar till att främja cykel och gång samt trafiksäkerhet och kunskap om trafikregler. 2017 och 2018 utökades arbetet med att aktivt uppmuntra skolor till att delta i kampanjen Cykla och gå till skolan, där vinnarna i Uppsala fick lokala priser. Utöver detta besöker stadsbyggnadsförvaltningen skolor vid förfrågan för att prata om trafikregler och uppmuntra till gång och cykling till och från skolan. Kommunen har även tagit fram en cykelbana som används för att lära barn om gällande trafikregler. Stadsbyggnadsförvaltningen undersöker också möjligheten att utöka samarbetet med skolor och cykelföreningar för att erbjuda cykelundervisning på skolor.



Nr	Mål	Kommentar
54	Under perioden 2016–2018 ska Uppsala kommun inventera, utreda, informera om och vid behov starta upp ett hyrcykelsystem.	En omfattande förstudie som undersökte förutsättningarna för ett hyrcykelsystem i Uppsala genomfördes 2016. Utifrån resultatet av förstudien blev det politiska beslutet att Uppsala kommun inte i närtid ska upphandla ett hyrcykelsystem. Det främsta argumentet till beslutet var att ett fast hyrcykelsystem tar mycket mark i anspråk. I slutet av sommaren 2018 etablerade sig en privat hyrcykelentreprenör som erbjuder ett så kallat löst hyrcykelsystem utan fasta stationer. Arbetet framåt fokuserar på att övervaka förutsättningarna för hur dessa ska fungera så bra som möjligt.



Nr	Mål	Kommentar
55	Under perioden 2016–2018 ska Uppsala kommun ha en aktiv roll inom det nationella cykelnätverket Svenska cykelstäder.	Uppsala kommun har sedan cykelnätverkets start 2015 haft en framträdande roll. Svenska cykelstäder har under de senaste åren växt i stor omfattning och inrymmer idag 29 svenska kommuner och tre regioner. Utöver detta stöds föreningen av sju associerade medlemmar. Uppsala kommun har under åren 2016–2018 varit representerade av tre tjänstepersoner i arbetsgruppen. Under 2016 och 2018 har dessutom en politiker från Uppsala kommun varit invald i föreningens styrelse.



Nr	Mål	Kommentar
56	Under perioden 2016–2018 ska principer och riktlinjer för hur Uppsala kommun planerar och bygger nya cykelvägar fastställas och säkerställas.	Under 2016 togs det fram ett arbetsunderlag för hur Uppsala kommun ska hantera planering och utformning av cykelvägar. Med bland annat detta som underlag inleddes arbetet med framtagandet av en mer omfattande så kallad teknisk handbok. Denna är tänkt att fungera som underlag vid planering, projektering och byggnation av bland annat cykelvägar. Av flera anledningar har detta arbete dragit ut på tiden men utsikterna för att en teknisk handbok ska vara klar under 2019 i dagsläget ser ljusa ut.



Nr	Mål	Kommentar
57	Senast 2018 ska ett cykelräkningssystem införas där invånarna kan följa utfallet digitalt på webben.	En översyn av Uppsala kommuns arbete med trafikräkningar pågår för tillfället där man ser över hela trafikräkningssystemet för kommunen. I det arbetet ingår att se över möjligheterna till att få till ett cykelräkningssystem där det ska vara möjligt för invånarna att följa resultatet på kommunens hemsida.

