

# Cykelåret 2019



En sammanställning av Uppsala  
kommuns cykelarbete under året

# Förord

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

2019 års cykelbokslut har sammanställts under perioden september 2019 till januari 2020. Författarnas ambition är att läsaren lätt och överskådligt ska kunna ta till sig av informationen och även enkelt kunna jämföra årets insatser mot föregående år. Författarna önskar 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 ni bidragit med till cykelbokslutet. Tack vare er tid och kunskaper anser vi oss återigen ha kunnat få fram ett kvalitativt cykelbokslut.

Utöver ovanstående vill författarna även rikta ett särskilt tack till produktions- samordnare Louise Åhman, formgivarna Marie Wenngren och Björn Carlsson samt kommunikatör Maria Stenberg för all hjälp med framtagandet av årets cykelbokslut.

Vid tangenterna,  
trafikplanerare Daniel Fritz och studentmedarbetare Frida Westberg Ekerljung.

## Kontakt

Stadsbyggnadsförvaltningen  
E-post: [stadsbyggnadsforvaltningen@uppsala.se](mailto:stadsbyggnadsforvaltningen@uppsala.se)  
Telefon: 018-727 00 00  
[www.uppsala.se/cykel](http://www.uppsala.se/cykel)

# Innehållsförteckning Cykelåret

# 2019

**4**

Inledning

---

**16**

Cykelvägar

---

**32**

Trafiksäkerhet

---

**38**

Cykelparkeringar

---

**42**

Kommunikation och beteendepåverkan

---

**59**

Ekonomisk uppföljning

# Inledning

## Cykelåret 2019

Uppsala kommun har under 2019 fortsatt att satsa på cykeln som transportmedel genom en rad cykelfrämjande insatser. Det har liksom tidigare handlat om såväl fysiska insatser i cykelinfrastrukturen med ny- eller ombyggnationer som kontinuerliga drift- och underhållsåtgärder för att öka kvaliteten i cykelnätet vid utpekade platser eller utmed sträckor. Liksom tidigare år har detta också kompletterats med ett omfattande beteendepåverkansarbete. Som ett paraply över dessa tre områden ligger också de kontinuerliga kommunikationsinsatser Uppsala kommun i allt större utsträckning valt att satsa på som en viktig del i arbetet med att få fler att använda cykeln som transportmedel i allt större utsträckning. Liksom tidigare har fokus legat på att göra det tryggare, säkrare, framkomligare och bekvämare för Uppsalas invånare och besökare att välja cykeln och att Uppsala kommuns högt uppsatta mål och förväntningar på cykelarbetet, från såväl politiskt som tjänstemannamässigt håll, i så stor utsträckning som möjligt ska generera en högkvalitativ cykelinfrastruktur.

## Cykling i Uppsala

Uppsala kommun genomför var femte år en omfattande resvaneundersökning 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, vilket innebär 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 sker idag 33 procent av resorna med cykel. Nästa undersökning planeras att genomföras hösten år 2020.

**36** procent av alla resor med start eller slut i Uppsala tätort sker med cykel.

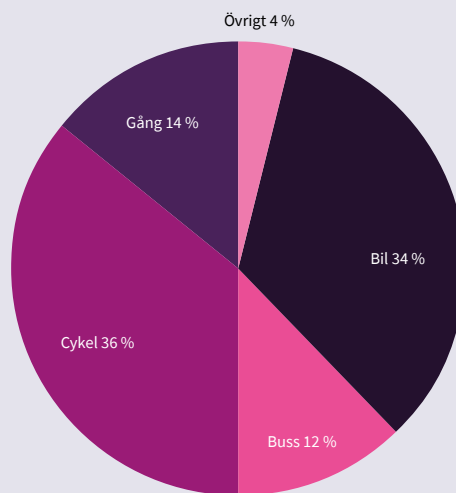


## Våra resvanor

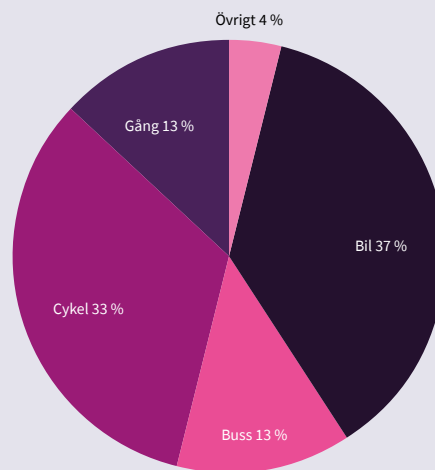
Den grupp som använder cykeln som transportmedel i störst utsträckning är enligt resvaneundersökningen studenter och personer i åldrarna 18 till 24 år. De använder cykeln vid ungefär hälften av sina resor. Cyklandet tenderar att minska med åldern samtidigt som bilanvändandet ökar. Ungefär var tredje resa hos förvärvsarbetande och varannan resa hos pensionärerna sker med cykel, båda grupperna använder bilen ungefär varannan resa med start och mål inom Uppsala tätort.

Trafikarbetet för cykel och buss har lett till en positiv trend på utvecklingen från år 2005 till år 2015 i Uppsala tätort. Detta innebär att invånarna generellt tycks resa längre per person med buss respektive cykel jämfört med tidigare undersökningar. Cykelresorna har ökat från 2,2 till 2,7 km per person. För bilresor är det istället en tydlig negativ trend. De resor som utförs med bil inom Uppsala tätort har minskat från 6,7 km per person till 4,6 km per person.

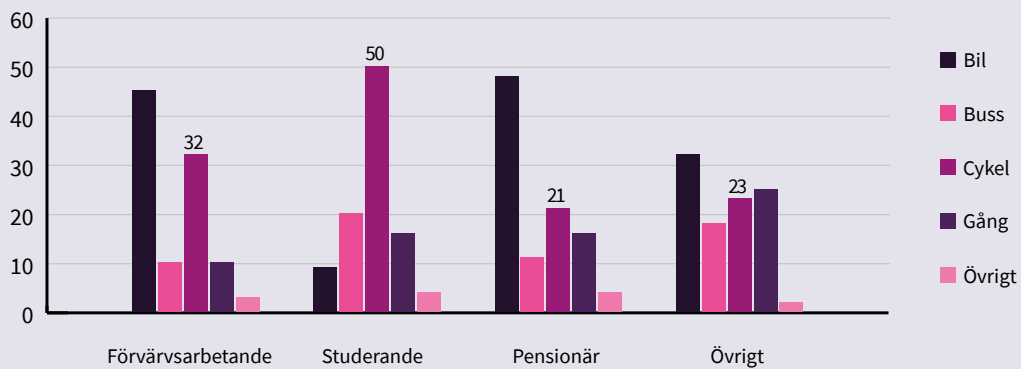
I statistiken från resvaneundersökningen går att utläsa att cykeln används i stor utsträckning i framförallt stadsdelarna Luthagen, Fålhagen och Kvarngärdet. I Sunnersta och Sävja, som ligger längre från de centrala delarna av Uppsala, används framförallt bilen för att ta sig fram. I kommunens övriga tätorter utmärker sig Storvreta med ett större cykelanvändande än de andra tätorterna.



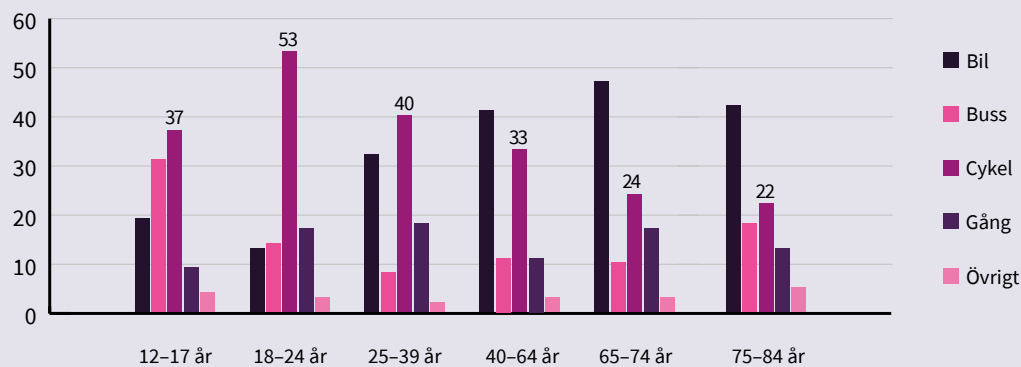
Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala tätort



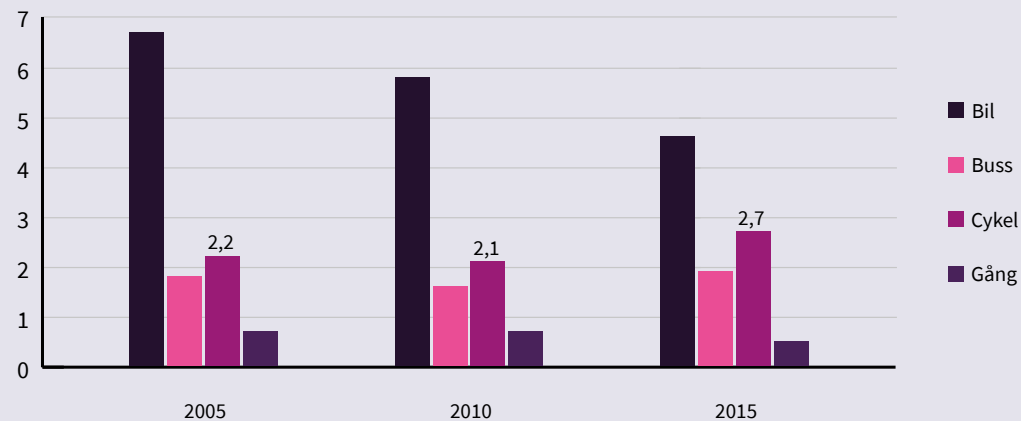
Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala kommun (samtliga områden)



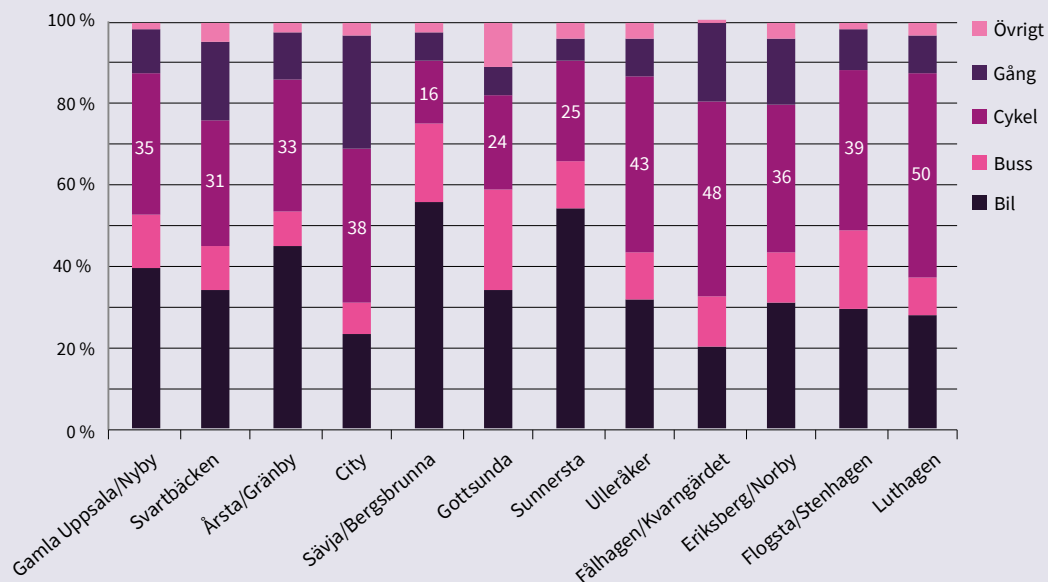
Färdmedelsfördelning efter sysselsättning i Uppsala kommun.



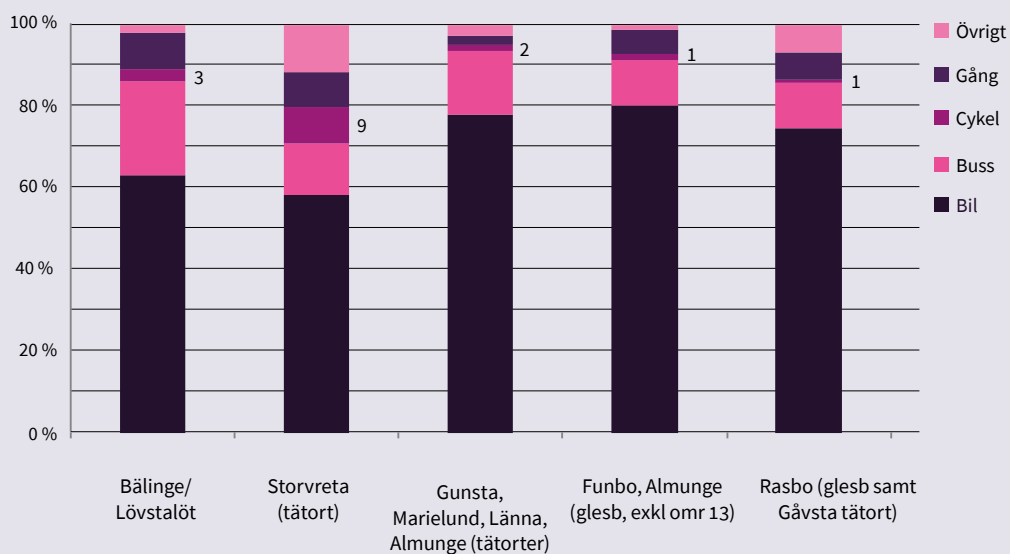
Färdmedelsfördelning efter ålder i Uppsala kommun.



Trafikarbete (transportmedel i förhållande till reslängd) för respektive fordonslag 2005–2015



Färdmedelsfördelning resp. områden inom Uppsala tätort



Färdmedelsfördelning resp. områden inom Uppsala kommun



Cykelräkning på Hamnspången genom radarmätning.



Cykelräkning i Gränbyparken genom så kallad slangmätning.

**249**

platser finns registre-  
rade med cykelräkning  
i kommunens trafik-  
räkningssystem.

### Cyklister räknas

Varje år utför Uppsala kommun insatser genom både så kallade fasta mätningar och punkt-räkningar utmed kommunens cykelvägar. De mäter hur många cyklister som passerar samt när på dygnet det sker. 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. Utöver dessa mätningar utförde Uppsala kommun även punkt-räkningar under en veckas tid vid totalt fem platser under 2019.

Tillsammans med tidigare genomförda mätningar ger detta kommunen och stadsbyggnadsförvaltningen en relativt god bild av hur många som cyklar och fördelning över dygnet och året. Under perioden 2015-2018 genomfördes mätningar vid totalt 189 platser vilka tillsammans med 2019 års mätningar och de cirka 50 platser som undersöktes före 2015 bidrar i stor utsträckning till att bland annat snöröjningsinsatser och val av sträckor för upprustning kan prioriteras med bättre precision.

Utifrån den statistik som finns tillgänglig från Uppsala kommuns fasta mätningar går det att se att flödena vid två av punkterna har ökat något, Hamnspången och Dag Hammarskjölds väg jämfört med föregående år medan flödena vid resecentrum och Islandsbron har minskat något. Dock är det svårt att göra jämförelser från år till år då faktorer som till exempel väder och pågående ombyggnationer i närområden kan ha en påverkan på utfallet. Sedan år 2000 har Uppsala kommun genomfört en resvaneundersökning var femte år i kommunen. Resvaneundersökningen ger viktig kunskap om hur man reser i vardagen och den senaste genomfördes år 2015. Kommunen ser förnärvarande över insamlingsmetod och upplägg för en kommande resvaneundersökning. Informationen från trafikmätningarna tillsammans med resvaneundersökningar utgör ett viktigt beslutsunderlag och för kommunens arbete med cykelfrågor.

Informationen från trafikmätningarna tillsammans med resvaneundersökningar utgör ett viktigt beslutsunderlag för kommunens arbete med cykelfrågor.



Nöjda mottagare från Uppsala kommun efter mottagandet av förstapriset i cykelfrämjandets granskning av svenska kommuners cykelfrämjande insatser.

### Nytt trafikräkningssystem

Under 2019 har Uppsala kommun infört ett nytt trafikmätningssystem som heter Trafficweb. Systemet lagrar, bearbetar och redovisar all trafikdata och används idag internt av Uppsala kommun. Under 2020 kommer trafikdatan via Trafficweb läggas in i Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta och på så vis bli tillgänglig för allmänheten.

### Kommunvelometern – Uppsala bäst i Sverige

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 resultatet mellan kommunerna samt att se resultatförändring över tid.

Under 2019 firade undersökningen tio år, varav Uppsala valt att delta vid åtta av dessa tillfällen. Kommunen har konsekvent för varje år kunnat uppvisa ett förbättrat resultat sett till poängutvecklingen vilket framgår av tabellen på sida 10. I kommunvelometern 2019 uppnådde Uppsala

hela 88 av totalt 90 poäng vilket innebar att kommunen för andra året i rad utsågs till den mest framstående kommunen i landet när det kommer till insatser inom cykelområdet!

Cykelfrämjandet skriver i sin rapport: ”Medvetna åtgärder har under flera år gjort det enklare och säkrare att cykla i Uppsala. Som universitetsstad har Uppsala precis som Lund en hel del cyklister tack vare stadens relativt höga andel unga vuxna. Men Uppsala är väl medvetna om att det inte räcker med att ha många cyklister, det måste vara lätt att cykla också. Snabbcykelleden till och från Sävja och det planerade cykelparkeringshuset vid resecentrum är bara två exempel på åtgärder som kan göra stor skillnad.”

88

poäng resulterade i att Uppsala kommun återigen tog förstaplatsen i kommunvelometern.

| Statistik   |           |              |      |      |      |      |
|-------------|-----------|--------------|------|------|------|------|
| Stad        | Placering | Poäng (2019) | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 |
| Uppsala     | 1         | 88           | 55   | 52   | 51   | 49   |
| Linköping   | 2         | 80,5         | 53,5 | 46   | 44,5 | 46,5 |
| Lund        | 3         | 78           | 53,5 | 54,5 | 52,5 | 50   |
| Karlstad    | 4         | 75           | 49   | 49   | -    | 50   |
| Växjö       | 5         | 71,5         | 46,5 | 45   | 40,5 | 41   |
| Helsingborg | 6         | 70,5         | 47,5 | 46,5 | 41,5 | 34,5 |
| Sollentuna  | 6         | 70,5         | 47   | 46,5 | 45   | 31,5 |
| Jönköping   | 8         | 67           | 49   | 46   | 39,5 | 44   |
| Göteborg    | 8         | 67           | 46   | 43,5 | 44   | 43   |
| Luleå       | 10        | 66           | 49   | 49   | 42,5 | 41   |
| Malmö       | 11        | 64           | 50   | 52,5 | 51   | 54   |
| Sundbyberg  | 11        | 64           | 47,5 | 42,5 | 22,5 | -    |
| Stockholm   | 13        | 63,5         | 47   | 44,5 | 42   | 43,5 |
| Östersund   | 14        | 61,5         | 40,5 | 43   | 41   | 37   |
| Borås       | 16        | 59,5         | 36   | 40,5 | 35   | 34,5 |
| Halmstad    | 17        | 59           | -    | 47   | 48   | -    |
| Danderyd    | 17        | 59           | 45,5 | 44,5 | 38,5 | 44   |
| Österåker   | 19        | 58           | -    | -    | -    | -    |
| Eskilstuna  | 20        | 56,5         | 46   | 48,5 | 49,5 | 51,5 |
| Örebro      | 22        | 53           | -    | -    | -    | -    |
| Gävle       | 26        | 48           | 30,5 | 33,5 | 42   | 42   |

- ej deltagit i kommunvelometern

## Priser och utmärkelser

Uppsala utmärker sig inte bara i *Cykelfrämjandets* Kommunvelometer där kommunen placerade sig i topp för andra året i rad. Flera av de priser och utmärkelser som Uppsala kommun har uppmärksammat med under de senaste åren har koppling till de stora satsningarna som kommunen gör på cykling. Bland annat utsågs Uppsala 2018 av *Svensk förening för folkhälsoarbete* till årets folkhälsokommun samt av *Sweco* och *Arena för tillväxt* till årets tillväxtkommun. 2018 vann också Uppsala kommun för femte året i rad tidningen Fokus pris för bästa stadskommun.

### Nationell och global klimatstad

2018 utsågs Uppsala till årets svenska klimatstad av *Världsnaturfonden (WWF)* i stadsutmaningen *One Planet City Challenge*. Priset erhöles tack vare

de övergripande satsningarna med fokus på hållbara transporter. I konkurrens med 132 städer i 23 länder utsågs Uppsala även till årets globala klimatstad där juryn lyfte upp Uppsala som förebild för stadens klimatledarskap. Arbetet för ett hållbart klimat är väletablerat inom Uppsala kommun och engagerar kommunens invånare, företag och organisationer.

### Hederspris SHIFT

År 2018 fick Uppsala kommun ett hedersomnämning i *Trivectors* ranking av kommunernas arbete med hållbara transporter. Hederspriset mottogs tack vare arbetet med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik i kommunen bland annat genom utvecklingen av cykeldetektering vid signalreglerade korsningar och arbetet för att öka vintercyklandet.



*Bästa kommun i Sverige på klimatanpassning 2017–2019*

Med utgångspunkt i svaren från en enkätundersökning som skickats ut till Sveriges samtliga kommuner har Uppsala kommun av IVL Svenska Miljöinstitutet och Svensk Försäkring utsetts till landets bästa kommun på klimatanpassning 2017–2019. Uppsala kommun mottog utmärkelsen tack vare det systematiska arbetet med att anpassa samhället till det förändrade klimatet idag och i framtiden.

*Högst rankad utifrån globala målen i Agenda 2030*  
Tidningen *Dagens samhälle* rankar Uppsala högst i den totala rankingen av alla städer och stadsnära kommuner baserat på målen i Agenda 2030.

Uppsala kommun är dessutom nummer ett i målet *Klimat och miljö*. Kommunens cykelfrämjande insatser har resulterat i ett bra resultat på måttet för bilberoende. Framgångarna bygger på kommunens samarbete med universitet, region och länsstyrelsen men även aktörer inom näringslivet.



Uppsala blev  
bästa kommun i  
Sverige på klimat-  
anpassning  
2017–2019.

## De strategiska styrdokument

I beslut om investeringar och underhållsåtgärder samt i arbetet med beteendepåverkande insatser som rör cykeltrafiken använder sig Uppsala kommun av ett antal strategiska styrdokument.

- 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.
- Policy för hållbar utveckling – Kommunen ska arbeta för ett ökat hållbart resande, en bättre folkhälsa, ökad trygghetskänsla och en attraktivare stadsmiljö.
- Mål och budget 2018–2020 – I det ekonomiska styrdokument finns folkhälsan med som något Uppsala kommun prioriterar högt i och med att kommunen expanderar. Lika väl som att fotgängare och cyklister ska ha hög framkomlighet och tillgänglighet.
- 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 synpunktshantering, 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.

Utöver de strategiska styrdokument baseras arbetet med de kommunala cykelfrågorna i dokumentet *Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik* och *Handlingsplan för parkering*. Bägge utgår från kommunens ambitioner i Översiktsplanen från 2016 om en långsiktig hållbar utveckling och 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

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. Policyn strävar efter 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 förvaltningskedet.

### **Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik**

I syfte att komplettera och konkretisera Cykel-policyn antog kommunstyrelsen 2013 ett antal riktlinjer för arbetet med cykeltrafik. Riktlinjerna förklarar hur arbetet med cykeltrafiken ska gå till, att det är kommunstyrelsen som ansvarar för att Uppsala kommun arbetar för cyklisternas bästa genom hela planeringsprocessen med fokus på översiktsplanering och detaljplanering.

### **Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik**

I handlingsplanen framgår det vilka insatser som ska genomföras inom både strategisk och detaljerad planering vid exempelvis byggnation, drift och underhåll. Handlingsplanen är ett viktigt verktyg för att uppnå klimat, miljö och folkhälsomål i ett attraktivare Uppsala.

Handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik antogs 2017 och är en reviderad version av den som antogs 2014. Bakom beslutet om revideringen var en vilja från såväl politiskt håll som inom förvaltningen att höja ambitionsnivån och få med fler åtgärdsområden. Att uppdatera handlingsplanen var också ett mål inom ramen för arbetet med projektet Sveriges bästa cykelstad. 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.

Nästa år kommer arbetet med en uppdaterad version av Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik att inledas, planen är att det nya dokumentet ska vara färdig år 2021.

### **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 bered-

skap 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 har pågått fram till och med våren 2019 med ett flertal workshops. Under våren 2019 sammanställdes det genomförda arbetet till dokument *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 inriktningar.

På kommunstyrelsens sammanträde i oktober 2019 behandlades Program för mobilitet och trafik. Kommunstyrelsen beslutade att programmet ska gå ut på en remiskonferens under våren 2020 samt att ge gatu- och samhällsmiljönämnden i uppdrag att ta fram en handlingsplan för trafik och mobilitet. Arbetet har påbörjats och målet är att handlingsplanen ska antas av kommunstyrelsen, tillsammans med programmet, senast juni 2021.

Handlingsplanen för trafik och mobilitet 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.

### **Handlingsplan pendlarparkering**

För att konkretisera riktlinjer, planer och åtgärder arbetar Uppsala kommun med att ta fram en handlingsplan för pendlarparkering. Den förväntas vara klara under år 2020.

### **Regionalt cykelbokslut**

I september varje år arrangeras *Cykelforum* som samlar kommunala politiker, representanter från kommunerna i Uppsala län, Trafikverket, Länsstyrelsen, Cykelfrämjandet och Svenska Cykelstäder. Under Cykelforum 2019 presenterades för



första gången ett cykelbokslut för regionen. Det regionala cykelbokslutet presenterar cyklandet utveckling i länet under 2018 och följer upp målen i den regionala cykelstrategin som antogs 2017.

Mer om Region Uppsalas arbete med cykling finns att läsa på [regionuppsala.se](https://regionuppsala.se).

### **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 8 till 4

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.

### **Stöd och riktlinjer för cykelarbetet i planeringen**

För att intentionerna i handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik ska få så stor spridning som möjligt har ett antal olika dokument tagits fram. Dessa används som stöd inom olika delar av planeringsprocessen, exempelvis under arbetet med nya detaljplaner och vid utbyggnad av cykelinfrastrukturen. Sammantaget underlättar dessa dokument kommunens arbete med att göra Uppsala till en ännu bättre cykelstad och cykelkommun. Tre av de viktigaste dokumenten omnämns nedan.

#### *Riktlinjer för parkeringstal*

Kommunens plan- och byggnadsnämnd har sedan tidigare beslutat om riktlinjer för tillgången till parkering vid nybyggnation på kvartersmark. Detta innebär att Uppsala kommun också ställer krav på att ett visst antal cykelparkeringar ska skapas vid nybyggnation på den mark som



kommunen inte har direkt inflytande över. Dokument har reviderats två gånger (2016 och 2018) och utgör en viktig faktor för att exempelvis de högt ställda politiska målsättningarna kring hållbart resande ska kunna uppfyllas. En viktig faktor i sammanhanget är även att de boende numera efterfrågar tillgång till närliggande och säkert cykelparkering i anslutning till bostaden i större utsträckning.

#### *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. Handboken består bland annat av krav, riktlinjer och typritningar. Här inkluderas exempelvis utformningen av cykelinfrastrukturen.

#### *Cykelparkeringshandbok*

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.

#### **Svenska cykelstäder**

Svenska cykelstäder är ett nätverk som bildades 2015 och utgörs av kommuner, regioner och

organisationer som har stort fokus på att skapa attraktivare vardagscykling. Föreningens medlemmar består idag av 31 kommuner och 4 regioner, varav Region Uppsala är en av dem, och stöds av 6 associerande medlemsorganisationer. Uppsala kommun har varit en del av nätverket sen starten och under 2019 representerades kommunen av en politiker i föreningens styrelse samt två tjänstemän i föreningens arbetsgrupp. Nätverket har sammanträtt vid ett flertal tillfällen under året. Bland annat har medlemmarna träffats i Helsingborg (maj) och Göteborg (oktober) samt vid de digitala möten som anordnats.

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 också att skapa kunskapsutbyten mellan de olika kommunerna. Föreningen bedriver också ett nära samarbete med cykelorganisationerna *Svensk cykling*, *Cykelfrämjandet* samt *Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI)*.

# Cykelvägar

| Statistik                                                                                                                                                                                      |       |       |       |       |       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                                                                                                                                                                                                | 2019  | 2018  | 2017  | 2016  | 2015  |
| Cykelvägar totalt i uppsala kommun (oavsett väghållare) (km)                                                                                                                                   | 546,7 | 539,7 | 528,2 | 523,5 | 513,4 |
| Cykelvägar totalt i uppsala tätort (oavsett väghållare) (km)                                                                                                                                   | 451,8 | 447,6 | 441,1 | 436,6 | 431,9 |
| Cykelvägar totalt i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)                                                                                                                    | 471,7 | 464,7 | 453,2 | 448,2 | 438,4 |
| Cykelvägar totalt i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)                                                                                                                    | 434,7 | 430,5 | 424   | 419,5 | 414,8 |
| Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/blandtrafik) i Uppsala kommun                                                                                                   | 112   | 112   | 110   | 110   | 109   |
| Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/blandtrafik) i Uppsala tätort                                                                                                   | 67    | 67    | 65    | 65    | 64    |
| Nya cykelvägar under året i Uppsala kommun (km)                                                                                                                                                | 7,0   | 11,5  | 5     | 9,8   | 2,4   |
| Nya cykelvägar under året i Uppsala tätort (km)                                                                                                                                                | 4,2   | 6,3   | 4,5   | 4,7   | 2,4   |
| Upprustade cykelvägar under året i Uppsala kommun (km)                                                                                                                                         | 10,2  | 13,3  | 11    | 8,1   | 7,8   |
| Upprustade cykelvägar under året i Uppsala tätort (km)                                                                                                                                         | 10,2  | 12,2  | 11    | 8     | 7,8   |
| Andel av det totala cykelvägnätet (med Uppsala kommun som väghållare) som fått ny beläggning under året i Uppsala tätort (procent)                                                             | 2,4   | 2,9   | 2,4   | 1,8   | 1,8   |
| Genomsnittlig tid innan ny upprustning av cykelvägarna utifrån nuvarande upprustningstakt (med Uppsala kommun som väghållare) i Uppsala tätort (år)                                            | 43    | 35    | 42    | 56    | 56    |
| Åtgärder under året för att avskilja fotgängare och cyklist utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)                                                         | 4,4   | 6,9   | 7,5   | 6,4   | 8,1   |
| Andel avskild cykelväg mellan fotgängare och cyklist i Uppsala tätort (procent)                                                                                                                | 44    | 43    | 41    | 40    | 39    |
| Antal enkelriktade gator som reglerats om för att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna (Uppsala tätort)                                                                                     | 75    | 75    | 75    | 60    | 58    |
| 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) | 26    | 16    | 39    | 52    | 17    |
| Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala kommun                                                                                                                                           | 58    | 59    | 59    | 59    | -     |
| Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala tätort                                                                                                                                           | 44    | 45    | 45    | 45    | -     |
| Antal upprustade cykeltunnlar under året i Uppsala kommun                                                                                                                                      | 11    | 9     | 13    | 12    | 17    |
| 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                                                                                                      | 20    | 18    | 18    | 18    | 18    |
| Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (kommunala och privata)                                                                                                                        | 78    | 82    | 67    | 62    | 59    |
| Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (endast kommunala)                                                                                                                             | 32    | 34    | 19    | 14    | 13    |
| Antal platser som byggts om i syfte att genomföra permanenta siktröjningsåtgärder utmed cykelnätet i Uppsala kommun                                                                            | 22    | 14    | -     | -     | -     |
| Ny/komplettering av belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)                                                                            | 11,1  | 4,5   | 6     | 5,5   | 5     |
| Ny/komplettering av belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)                                                                            | 6,4   | 2,5   | 3     | 5     | 5     |
| Upprustad belysning under året genom byte av ljuskällor utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)                                                             | 17    | 55    | 20    | 2,8   | 6,6   |
| Upprustad belysning under året genom byte av ljuskällor utmed cykelvägar i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)                                                             | 10    | 55    | 10    | 1,2   | 6     |

- 0 inget arbete utfördes inom detta projekt under 2019
- arbete har utförts men inga uppgifter har hittats kring omfattningen



Foto över centralpassagen vid resecentrum i centrala Uppsala där cyklister passerar avskilt från fotgängare (till höger om uppsatt räcke).

### Cykelvägar i Uppsala kommun

I Uppsala kommun finns det i dag ungefär 547 km cykelvägar. Cirka 452 km återfinns i Uppsala tätort och 2 mil 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. I Uppsala tätort har privata markägare ansvar för 17 km cykelväg medan det i de övriga delarna av kommunen (förutom stora delar av Storvreta, Skölsta, Fullerö och Lindbacken) är Trafikverket, samfälligheter och vägföreningar som ansvarar för såväl drift och underhåll som byggnation av nya cykelvägar. De cykelvägar som Uppsala kommun ansvarar för (472 km) är uppdelade i fem kategorier:

- Snabbcykelleder (cirka 14 km)
- Huvudcykelstråk (cirka 64 km)
- Cykelvägar i ett huvudcykelnät (cirka 123 km)
- Cykelvägar i övrigt lokalcykelnät (cirka 189 km)
- Rekreationscykelvägar (cirka 83 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 oftast andra väghållare som ansvarar för cykelvägarna. Väghållaren ansvarar för till exempel asfaltens skick samt underhåll under såväl sommartid som vintertid.

Gällande planering av nya cykelvägar mellan kommunens tätorter är det i regel Trafikverket som ansvarar för detta. I denna planering utgår Trafikverket från det prioriteringsarbete som Region Uppsala genomför inom ramen för den så kallade Länstransportplanen. Region Uppsala antog under vintern 2017/2018 en cykelstrategi där grunderna för prioritering av cykelvägar presenteras.

Under år 2019 har en åtgärdsvalsstudie för väg 272 påbörjats som Uppsala kommun deltar i.



Aktuella brister rör främst trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, hela-resan-perspektivet med bland annat cykelparkeringar men också tillgängligheten mellan Ulva kvarn och Uppsala tätort. Arbetet kommer att fortsätta under år 2020. Som ett resultat av den tidigare genomförda åtgärdsvalstudien för väg 282 finns nu planer på att bygga en gång- och cykeväg mellan Gunsta och Lännalöt, detta kommer dock tidigast bli aktuellt under år 2026–2027.

Vägplanearbetet för väg 55, mellan Uppsala (Kvarnbolund) och Enköping, har påbörjats av Trafikverket vid årsskiftet 2019–2020. Det är viktigt för Uppsala kommun att säkerställa gång- och cykelväg längs hela sträckan för att erbjuda säkra och bra vägar för fotgängare och cyklister längs vägen samt till och från busshållplatser.

Under 2019 har kommunstyrelsen antagit riktlinjer för pendlarparkeringar, som är ett verktyg för att underlätta planering, finansiering och

byggande av pendlarparkeringar för såväl bil som cykel utanför Uppsala stad. Detta ses som ett viktigt steg i arbetet med att kunna erbjuda invånare utanför Uppsala tätort en förbättrad möjlighet till kombinationsresor (cykel, bil och kollektivtrafik).

### Snabbcykelleder

Sedan den tidigare gällande handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik antogs av gatu- och samhällsmiljönämnden i januari 2014 har flera snabbcykelleder byggts. Snabbcykellederna ska hålla hög kvalitet och prioriteras högt när det bland annat kommer till drift- och underhållsinsatser. Under 2019 färdigställdes Sävjaleden som sträcker sig utmed väg 255 och Kuggebrovägen mellan Nämn- demansvägen i Sävja och Vimpelgatan i centrala Uppsala. Utöver Sävjaleden finns sedan tidigare Valsätraleden (2014), Flogstaleden (2015) och Gamla Uppsalaleden (2017).



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 2010: Gång- och cykelbroarna Idunspången och Strandängsspången över Fyrisån mellan Ringgatan och södra Svartbäcken i höjd med bostadsområdet Fyrisvallen.
- År 2012: Gång- och cykelbron Hamnspången över Fyrisån intill Stadsträdgården.
- År 2013: Gång- och cykelbron över Strandbodkilen intill Bergsbrunnsparken.
- 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.

**112**

broar med cykel-  
framkomlighet  
finns i Uppsala  
kommun.



Cykelbro över Fyrisån intill Fyrisvallen.



Cykelbro över Strandbodkilen i Fålhagen.



Cykelbro över Fyrisån (Vindbron) i höjd med Ulleråker.

På grund av ombyggnationen av stadshuset som försvårat framkomligheten upprättades i mars 2018 en tillfällig gång- och cykelbro över Vaksalagatan, på den östra sidan av spårområdet. Kopplingen mellan S:t Persgatan och Roslagsgatan gör det möjligt att enklare ta sig mellan Österplan och Resecentrum. Den tillfälliga bron kommer att tas bort i samband med att stadshuset står klart vilket är planerat till år 2021. Då kommer det återigen vara möjligt att cykla och gå längs med den västra sidan av spåren.



### Mountainbikecykling

Sedan några år tillbaka finns mountainbikeleder i Vårdsätraskogen, Granebergsskogen och Sunnerstaåsen. Alla tre ligger i södra Uppsala och är ihoplänkade med varandra med hjälp av röda markeringar. Själva mountainbikelederna är markerade i blått. Med anledning av stor efterfrågan och ökat tryck på vandringslederna satsar Uppsala kommun på att bygga fler leder avsedda för mountainbikecykling och på så vis separera cyklisterna från vandrare.

Under 2019 har också en mountainbikeled i två etapper byggts i Björklinge. Den går parallellt

med elljusspåret och cyklisterna kan därför utnyttja det ljus som kommer därifrån. Det har även byggts en slinga i Kronparken som på grund av att det är ett naturreservat är reglerat för cykling. Regleringen innebär att cyklisterna endast får cykla på den markerade leden under sommarhalvåret. I framtiden planerar Uppsala kommun att anlägga fler mountainbikeleder. Närmast planerar kommunen att under 2020 färdigställa en led längs med Gula stigen, som blir en fortsättning på de redan befintliga lederna i södra Uppsala, samt en vid Tipp-toppen i Storvreta där även en mindre träningsbana planeras.



Kompletterande vägvisning vid cykeltunnlar i form av skyltning av den väg/gata som passeras.



Cykelvägvisning i form av skyltning mot olika målpunkter.



95

procent av cykelvägnet som Uppsala kommun ansvarar för har cykelvägvisning.

### Cykelvägvisning

95 procent av det cykelvägnet som Uppsala kommun ansvarar för har idag cykelvägvisning. Cykelvägvisning används för att underlätta orienterbarheten och göra det smidigt för cyklister att ta sig fram utan onödiga omvägar. Dessutom är ambitionen att öka bekvämligheten och leda cyklister till de cykelvägar med bäst kvalitet när det kommer till cykelvägarnas bredd, beläggning och belysning samt underhåll i form av 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 av drygt 2300 vägvisningsskyltar vid cirka 800 platser, 22 cykelvägvisningstavlor för särskilt svårorienterade platser, gatunamnskyltar samt specifik vägvisning längs med de snabbcykellederna som succesivt byggs ut.

### Cykeldetektering vid signalreglerade korsningar

Utmed cykelnätet har ett antal platser försetts med så kallad cykeldetektering. Detta är en åtgärd som innebär att cyklister som kommer fram till en signalreglerad korsning detekteras i förväg, likt bilar, för att optimera trafikflöden. Genom att antalet stopp generellt minskar och att väntetiden förkortas för cyklister anses detta vara en viktig åtgärd för att öka såväl framkomligheten som bekvämligheten.

Idag känner nedgrävda slingor i marken av stålet i de cyklar som passerar. Uppsala kommun undersöker alternativ till den här tekniken som även skulle kunna detektera fotgängare. Anledningen till att cykeldetektering inte alltid används är platser där detekteringen skulle fånga upp cyklar som passerar men som väljer att svänga av före den signalreglerade cykelpassagen. Vid anläggandet av detektering i dessa fall skulle öv-



Cykelvårdsstationen intill parksnäcken i Stadsträdgården.

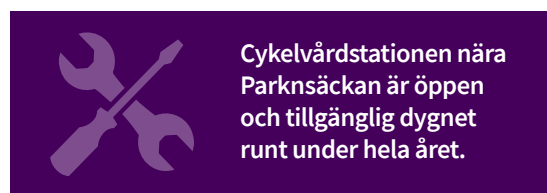
riga trafikanter i korsningen i många fall stoppas upp utan att cyklister själva dragit fördel av detekteringen. Uppsala kommun arbetar för att cykeldetektering med tiden ska användas i allt större utsträckning och att en anpassning hela tiden behöver göras av tidigare genomförda insatser för att åtgärden ska få så stor effekt som möjligt. Under 2019 har detektering anlagts vid korsningarna Apelgatan – Tycho Hedéns väg och Väderkvarnsgatan – S:t Persgatan. Tekniken finns idag vid elva signalreglerade korsningar.

### **Cykelvårdsstation och cykelserviceplatser**

Sedan 2017 går Uppsalas cykelvårdsstation att hitta i Stadsträdgården, nära Parksnäcken. Här ges cyklister möjlighet att pumpa däck, 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 utrustade med manuell pump, enklare verktyg och möjlighet att hänga upp cykeln. De är placerade utanför biblioteket i Stenhagen, vid korsningen Krongatan-Karlsrogatan, i Flogsta-parken samt på Brantingstorget.





En av de totalt 32 cykelpumpar som tillhandahålls av Uppsala kommun. Denna återfinns i korsningen S:t Johannesgatan-Kyrkogårdsgatan.



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

### Offentliga cykelpumpar

Sedan år 2012 har Uppsala kommun placerat ut både eldrivna och mekaniska cykelpumpar. Platserna har valts med hänsyn till cykelflöden, korsande cykelstråk samt tekniska förutsättningar och tillgång på mark och ström. Under 2019 har tre stycken nya cykelpumpar installerats, en vid stationen i Storvreta samt två i det nya cykelparkeringshuset vid Resecentrum i Uppsala. Under 2019 har också cykelpumparna inventerats och i dagsläget finns 24 automatiska pumpar som drivs på el samt 8 stycken mekaniska pumpar (utan el) som kommunen ansvarar för. Dessutom har allmänheten tillgång till ytterligare 46 stycken cykelpumpar som tillhandahålls av olika privata aktörer som till exempel bensinstationer, universitetsinstitutioner och cykelaffärer. 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. Cykelkartan kan hämtas på bland annat kommunens hemsida, kommuninformationen eller resecentrum.

### Nya cykelvägar

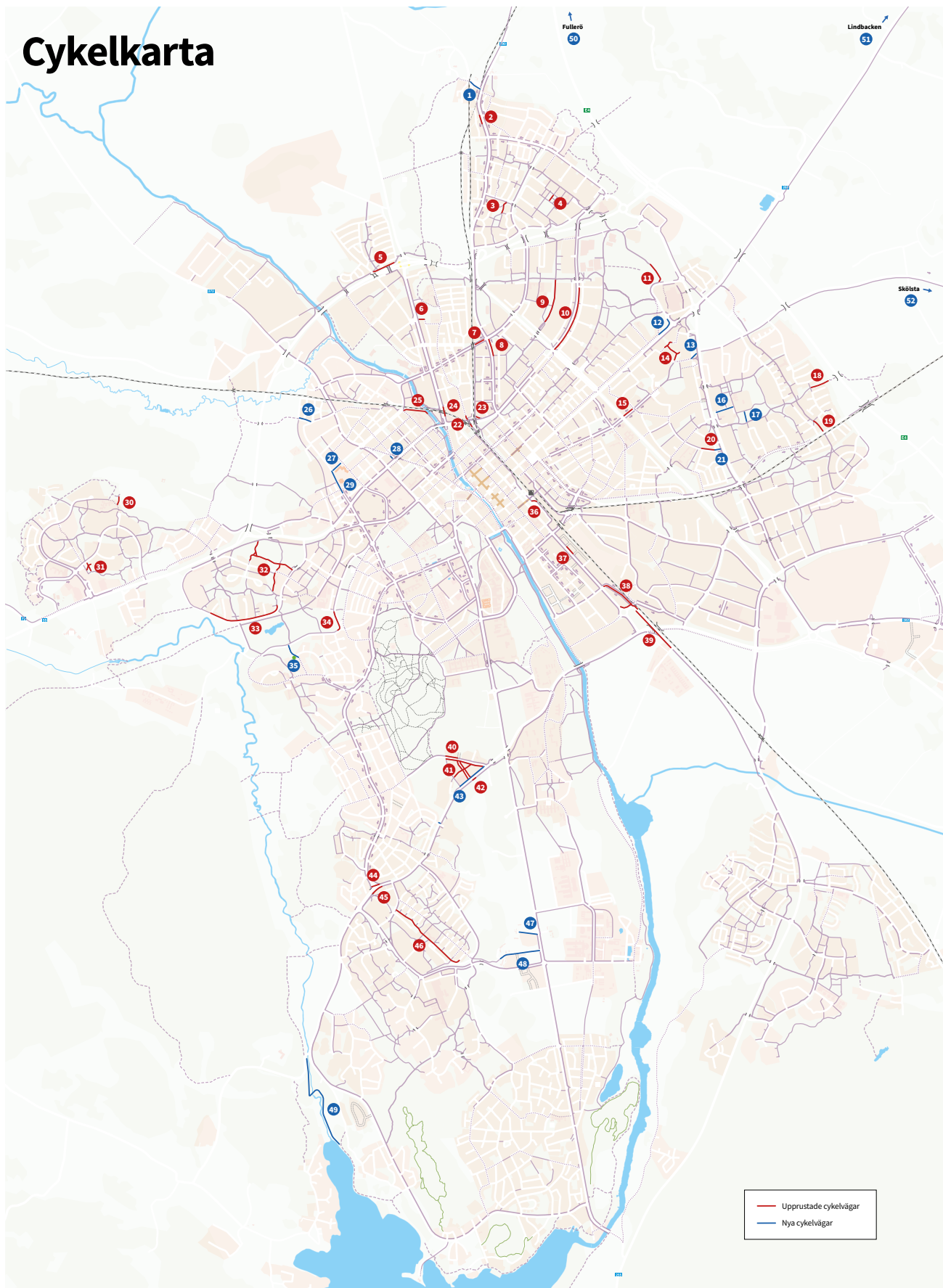
Uppsala kommun har som mål att göra det tryggare, säkrare, mer framkomligt och mer bekvämt att ta sig fram på cykeln. Därför genomförs det

kontinuerligt cykelfrämjande insatser i form av fler cykelvägar och målade cykelfält. Under 2019 färdigställde kommunen totalt 4,2 kilometer nya cykelvägar eller cykelfält inom Uppsala tätort (se karta sida 24). Inom kommungränsen uppförde Uppsala kommun totalt 7 kilometer nya cykelvägar eller cykelfält under året.

### 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 år 2019 rustade Uppsala kommun upp totalt 10,2 kilometer av cykelvägarna i Uppsala tätort (se karta sida 24). Inom kommungränsen rustade Uppsala kommun upp totalt 10,2 kilometer. Detta innebär att samtliga angivna sträckor fått ny beläggning, mestadels asfalt, och att många vägar också breddats och/eller fått förbättrad belysning. Sett till det totala antalet cykelvägar i Uppsala tätort innebär denna upprustningstakt att cykelvägarna i genomsnitt kommer att få ny beläggning var 43:e år.

# Cykelkarta



Karta över upprustade och nya cykelvägar. Gaturegister på sida 25.

# Gaturegister

|    |                                                                        |
|----|------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Utmed Ärnäsvägen vid Grooplan                                          |
| 2  | Utmed med Vattholmavägen vid Österledskyrkan                           |
| 3  | Cykelväg i Nybygårdsparken                                             |
| 4  | Cykelväg i Kastellparken                                               |
| 5  | Cykelväg mellan Bärbyleden och Bärby hage                              |
| 6  | Cykelväg mellan Svartbäcksgatan till Egilsgatan                        |
| 7  | Utmed Gamla Uppsalagatan mellan Vattholmavägen och järnvägsviadukt     |
| 8  | Utmed Vattholmavägen mellan Gamla Uppsalagatan och Portalgatan         |
| 9  | Cykelväg i Bellmansparken mellan Von Barska häcken och Stagneliusgatan |
| 10 | Utmed Råbyvägen mellan Tycho Hedens väg och Bruno Liljeforsgatan       |
| 11 | Cykelväg intill 4H-gården mellan Marknadsgatan och kollonilotter       |
| 12 | Utmed Vaksalagatan mellan Marknadsgatan och Gränbyvägen                |
| 13 | Cykelväg mellan Johannesbäcksgatan och Fyrislundsgatan                 |
| 14 | Cykelvägar mellan Källparksgatan, Ritargatan och Gränby tvärgata       |
| 15 | Utmed Hjalmar Brantingsgatan mellan Tycho Hedéns väg och Årstagatan    |
| 16 | Utmed Sparrisgatan mellan Fyrislundsgatan och Årtaskolan               |
| 17 | Cykelväg i Årstaparken                                                 |
| 18 | Cykelväg i Årstaparken mellan Vitkålgatan och Rödbetsgatan             |
| 19 | Cykelväg norr om Fålhagsleden                                          |
| 20 | Utmed Verkmästargatan mellan Näckrosgatan och Mistelgatan              |
| 21 | Cykelbana mellan Näckrosgatan och Fyrislundsgatan                      |
| 22 | Cykelväg över Råbyvägen söder om Timmermansgatan                       |
| 23 | Cykelväg intill järnvägen norr om Råbyvägen                            |
| 24 | Utmed Svartbäcksgatan mellan järnvägsviadukt och Repslagargatan        |
| 25 | Cykelväg utmed Fyrisån söder om Ringgatan intill Fyrissskolan          |
| 26 | Utmed Hällbygatan mellan Pelargatan och Tiundagatan                    |
| 27 | Utmed Ringgatan mellan Tiundagatan och Sibyllegatan                    |
| 28 | Cykelväg mellan Luthagsesplanaden och Vindhemsgratan                   |

|    |                                                                                                                                                                                           |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 29 | Utmed Tiundagatan mellan Ringgatan och Geijersgatan                                                                                                                                       |
| 30 | Cykelväg intill Stenhagenskolan                                                                                                                                                           |
| 31 | Cykelväg i parken intill Stentorget strax söder som Stenhagsvägen                                                                                                                         |
| 32 | Cykelvägar mellan Flogstavägen och Luthagsesplananden                                                                                                                                     |
| 33 | Utmed Flogstavägen mellan Ihres väg och anslutning banvallen                                                                                                                              |
| 34 | Utmed Eriksbergsvägen mellan Gråbergsvägen och Ekeby bruk                                                                                                                                 |
| 35 | Utmed Stigbergsvägen mellan Eriksbergsvägen och Granitvägen                                                                                                                               |
| 36 | Cykelväg intill cykelparkeringshuset vid resecentrum mellan Stadshusgatan och Fjalars gränd                                                                                               |
| 37 | Utmed Kungsgatan mellan Sockergatan och Saltgatan                                                                                                                                         |
| 38 | Utmed Vimpelgatan mellan Kuggebrovägen och Kungsgatan                                                                                                                                     |
| 39 | Utmed Kuggebrovägen mellan Östra Vindbrovägen, Vimpelgatan och Kungsgatan                                                                                                                 |
| 40 | Utmed Rosendalsvägen mellan Rosendalsvägen och Stadsskogen                                                                                                                                |
| 41 | Utmed Torgny Segerstedts allé samt cykelväg korsande Torgny Segerstedts Allé                                                                                                              |
| 42 | Utmed Vårdsätravägen söder om korsning med Torgny Segerstedts allé                                                                                                                        |
| 43 | Utmed Vårdsätravägen mellan Rosendalsvägen och Solvallsplanen                                                                                                                             |
| 44 | Utmed Vårdsätravägen norr om korsning med Norbyvägen                                                                                                                                      |
| 45 | Utmed Vårdsätravägen söder om korsning Norbyvägen                                                                                                                                         |
| 46 | Cykelväg i Valsätraparken mellan Bernadottrevägen och Hövägen                                                                                                                             |
| 47 | Utmed Genetikvägen väster om Dag Hammar-skjölds väg                                                                                                                                       |
| 48 | Utmed Bäcklösavägen väster om Dag Hammar-skjölds väg                                                                                                                                      |
| 49 | Cykelväg mellan Lurbo bro och Vårdsätravägen (obs: denna är i första hand utformad och anpassad som ett rekreativstråk för fotgängare men där cykling är möjlig utmed delar av sträckan). |
| 50 | Cykelbanor i Fullerö utmed Stackmolnsvägen och Fjädermolnsvägen                                                                                                                           |
| 51 | Cykelbana i Lindbacken utmed Alkällsvägen                                                                                                                                                 |
| 52 | Cykelbanor och cykelvägar i Skölsta utmed bland annat Silvergransvägen                                                                                                                    |



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



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



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

## Åtgärder för att skilja fotgängare och cyklister

En av de viktigaste målsättningarna i Uppsala kommuns cykelarbete är att öka framkomligheten för cyklister. I det arbetet 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 färdriktningsspilar 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. Under åren 2013–2018 separerades totalt 66,7 kilometer gång och cykelvägar. Under 2019 uppgick denna siffra till 4,4 kilometer utmed

Uppsala kommuns cykelvägar. Detta innebär att 44 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 köriktningen. Under år 2014 och 2015 satsades det på att förtydliga enkelriktningen utmed de totalt 30 kilometer cykelbanor i Uppsala tätort där cykeltrafik endast tillåts i en riktning. Bland annat sattes nya vägmärken upp för att förtydliga regleringen. Utmed sträckorna förbättrades också skyltningen och vägmärkingen i form av såväl underhållsmålning av cykelsymboler och färdriktningsspilar som utökad separering med hjälp av en målad linje mellan gångbana och cykelbana. Inom ramen för detta projekt kompletterades och ändrades även cykelvägvisningen så att den bättre stämde överens med färdriktningarna.

## Cykling mot enkelriktad motorfordonstrafik

I syfte att skapa ett mer finmaskigt cykelnät i Uppsala tätort har flera gator som tidigare varit enkelriktade för alla fordonsslag reglerats om till att enbart vara enkelriktade för motorfordon och nu tillåta cykeltrafik 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*. Idag finns regleringen utmed 75 sträckor eller platser inom Uppsala kommuns väghållningsområde. Några exempel är Trädgårdsgatan, Slottsgränd, Linnégatan, Sturegatan, Odengatan och Fredsgatan. I vissa fall har en ändring inte ansetts vara motiverat då det funnits intilliggande alternativa sträckningar för cyklister eller att det inte ansetts lämpligt med hänsyn till körbanebredd och nyttoeffekt.

## 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 23. I takt med att cyklandet ökar och att det har 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.



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

Några exempel på mindre cykelåtgärder:

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



Före kantstensåtgärd.



Efter kantstensåtgärd.

### Kantstensåtgärder

Uppsala kommun inventerar och åtgärdar kontinuerligt kantstenar i cykelnätet som orsakar försämrad 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 stadsdelarna Kåbo, Rackarberget, Luthagen, Gränby, Fålhagen och Sala backe. Dessa punktinsatser uppgick 2019 till åtgärder i 26 stycken korsningar. Utöver detta har också ett större antal kantstensåtgärder ägt rum inom ramen för de mer omfattande upprustningarna över längre sträckor.



Upprustning av cykeltunnel under Luthagsplanaden genom ny konstnärlig utformning.

Upprustad cykeltunnel under Kungsängsleden för ökad trygghet och säkerhet.

### 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 tunnlar 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 till exempel också tunnlar på klotter och taken målas vita för att skapa ett ljusare sken från belysningen.

Idag finns det totalt 58 stycken gång- och cykeltunnlar i Uppsala kommun (där cykelstråk under

större broar ej räknas in). Under året har fokus legat på att åtgärda och upprätta vägmärken, trafikmålning och bronamn vid befintliga tunnlar. Utöver arbetet med att rusta upp gång- och cykeltunnlar för att förbättra säkerheten kommer några av tunnlar att ändra utseende genom en ny konstnärlig gestaltning. Arbetet inleddes under 2019 och totalt kommer sju av tunnlar få en ny identitet i syfte att skapa en tryggare och vackrare gemensam miljö.

58

gång- och cykeltunnlar  
finns totalt i Uppsala  
kommun.



Före siktröjning.



Efter siktröjning.



Belyst gång- och cykelbana.

### Siktröjning

Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med siktröjning av växtlighet utmed cykelnätet. Lågt hängande grenar och annat inväxande buskage utgör 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 trygghetskänslan och samtidigt synliggörs även cyklisterna bättre själva 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 2019 har dessa åtgärder fortsatt i form av insatser vid totalt 22 platser.

### Belysning

Generellt ska det alltid vara god belysning längs med samtliga cykelvägar inom Uppsala kommuns väghållningsansvarsområde med undantag för rekreationscykelvägar. Utifrån genomförd belysningsinventering åtgärdas kontinuerligt de brister som finns utmed cykelvägnätet. Under 2019 har ny samt kompletteringar och förbättringar av belysning byggts utmed 11,1 kilometer cykelvägar i Uppsala kommun. Under året har dessutom belysningen längs totalt 17 kilometer cykelvägar i Uppsala kommun rustats upp genom att gammal armatur bytts ut mot LED-armatur. Den modernare armaturen gör att cyklister bättre kan se färger och kontraster samt att cykelbanan och omgivningen upplevs som ljusare.

### Sopning av cykelvägar

Uppsala kommun sopar generellt cykelvägarna i samband med vintersandupptagning på våren, under lövsopning på hösten och vid behov under sommarmånaderna. Dessutom genomförs en så



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



Exempel på praktisk del inom snöröjningsutbildningen.

kallad mellansopning i början av året (vanligtvis februari) då den dittills utlagda sanden sopas undan för att bland annat förhindra rullgrusolyckor. Vid sopning av cykelvägarna används både blås- och sopmaskiner beroende av sopbehov, markunderlag och vegetation. I och med att den senaste vintern höll i sig förhållandevis länge inleddes den ordinarie sandupptagningen inte förrän den 15 april. Arbetet med att ta upp all sand pågick sedan under cirka fem veckor. När det handlar om barmarkssopningen pågår ett arbete med att förädla den kartläggning som tidigare gjorts gällande barr- och lövfällning. Detta underlag planeras att vara implementerad i kommunens kartsystem under år 2020 och kommer förhoppningsvis innebära en förbättrad kvalitet utmed cykelvägnätet under framförallt kommande års höstperioder.

### Vinterväghållning

Uppsala kommun ansvarar för vinterväghållningen utmed cykelvägarna i framförallt Uppsala och Storvreta tätorter. De moment som utförs är plogning, halkbekämpning, snöbortforsling och vid behov isrivning. Utmed cirka 6 mil av cykelvägnätet utförs också så kallad sopsaltning med målsättning om barmarksförhållanden under hela vinterhalvåret. Under våren ansvarar kommunen även 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 cykelvägar och kollektivtrafikstråk högre prioritet än övriga vägnät.

### Ökade utbildningsinsatser och förbättringar

All personal som arbetar med vinterväghållning har deltagit i kommunens snöröjningsutbildning. 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. I oktober 2018 trädde en ny upphandling i kraft som bland annat inneburit att kvalitetskraven på Uppsala kommuns huvudcykelstråk höjts och att personal inom vinterentreprenad ska gå vinterutbildningen vart tredje år. Insatserna med vinterväghållning utvärderas kontinuerligt för att bland annat cyklisterna ska kunna ta sig fram på ett säkert, lättframkomligt och bekvämt sätt även under vinterhalvåret.

# Trafiksäkerhet

| Statistik                                                              |      |      |      |      |      |
|------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|
|                                                                        | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 |
| Antal cykelolyckor under året i Uppsala kommun (rapporterade i Strada) | 166  | 263  | 335  | 295  | 123  |
| Andel cyklister som använde hjälm under året (procent)                 | 0    | 0    | 0    | 32   | 30   |
| Antal cykelboxar totalt i Uppsala tätort                               | 10   | 5    | 5    | 5    | 5    |
| Antal cykelpassager som hastighetssäkrats under året                   | 1    | 5    | 27   | 10   | -    |
| Antal cykelöverfarer i Uppsala tätort                                  | 31   | 30   | 25   | 0    | 0    |

- 0 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 2019

Statistiken från STRADA visar på att antalet cykelolyckor under 2019 minskat jämfört med 2018. Inrapporterade olyckor där cykel varit inblandad uppgår till 166 stycken jämfört med 263 olyckor

2018. På grund av att Uppsala Akademiska sjukhus började rapportera in till STRADA först år 2016 så påverkade det statistiken men sedan dess syns en tydlig nedåtgående trend i antalet cykelolyckor i kommunen.

Framförallt är det en minskning på antal lindriga olyckor som rapporterats in under 2019, 115 stycken jämfört med 197 stycken år 2018. Under 2019 inträffade 1 dödsolycka, 2 olyckor bedömdes som allvarliga samt 42 olyckor som måttliga. 5 olyckor bedömdes som inte personskadeolycka och 1 olycka som osäker eller okänd svårighetsgrad.

Av de 166 inrapporterade olyckorna resulterade 160 stycken i personskador. Av dessa var 85 stycken singelolyckor, 62 stycken kollision mellan cykel och motorfordon, 8 stycken kollision mellan cyklar, 2 stycken kollision mellan fotgängare och cyklist, 1 stycken kollision mellan cykel och moped

# 166

cykelolyckor inrapporterades under 2019, vilket är en minskning med 97 st från 2018.



Den nya hastighetsbegränsningen till 40 km/h bidrar till en tryggare och säkrare trafikmiljö och har numera blivit en vanlig syn i Uppsala kommun.



# 2019

slutfördes arbetet  
med att införa nya  
hastigheter i Uppsala  
kommun.

samt 2 stycken som rapporterats in som övriga. Jämfört med 2018 har kollision mellan cykel och motorfordon minskat från 91 stycken år 2018. Av samtliga registrerade cykelolyckor skedde 125 stycken på det kommunala vägnätet.

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.

## Hastighetsöversyn

Ett övergripande mål för hastighetsöversynen är att få ett bättre samspel mellan alla trafikantgrupper. Med sänkta hastigheter får vi en tryggare och säkrare gatumiljö. Arbetet med att ändra hastigheterna i Uppsala tätort och kommunens ytterområden slutfördes under hösten 2019.

Principen för hastigheterna i Uppsala kommun är:

- 30 km/tim på vägar med blandtrafik, bostadsgator, centrumgator och vid skolor.
- 40 km/tim på gator, i huvudsak inom huvudgatunätet, med gång och cykelbanor samt gator med gångbanor och cyklar på körbanan.
- 60 km/tim på trafikleder, vägar med stora korsningsavstånd samt vägar där gång och cykelbana är separerad längs med vägen.

För Uppsala kommuns cyklister innebär det att hastigheten generellt sänks på gator där cykelbanor korsar andra gator och på gator där cyklister färdas i blandtrafik. Genom detta är förhoppningen att upplevelsen av en ökad såväl upplevd som faktisk säkerhet förstärks.



### Säkra skolvägar

Stadsbyggnadsförvaltningen och utbildningsförvaltningen har tillsammans fått i uppdrag att tillsammans ta fram lämpliga avlämningsplatser vid fem utvalda grundskolor. Målet är att minska biltrafiken runt dessa skolor och på så vis undvika konflikterna mellan barn och fordon. Under våren 2018 bjöds alla vårdnadshavare från de fem skolorna in till en workshop i syfte att involvera dem i projektet och ta emot deras förslag på lämpliga platser för hämtning och lämning, sammanlagt deltog 14 föräldrar. Barnen på skolorna engagerades också genom en teckningstävling där de vinnande motiven finns på skyltar som markerar upp avlämningsplatserna. Förvaltningen tar också 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.

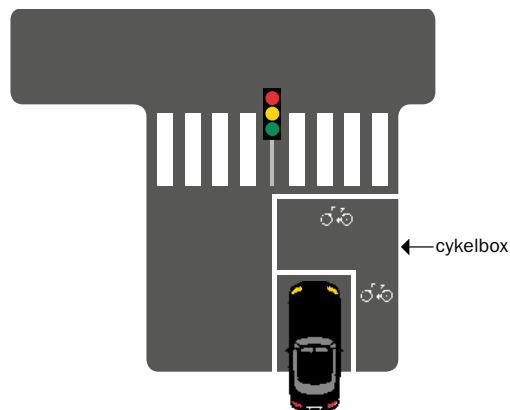
Under 2019 har Årstaskolan fått uppmärksamma hämta-lämna platser på Kamomillgatan och Kummingatan. På Groaplan vid Gamla Uppsala skola kommer en skylt sättas upp i samband

med nybyggnationen av Groaplan, då platsen anses lämplig för hämtning och lämning. Det samma gäller parkeringen vid idrottshallen vid Lindbackens skola. Vid Bergaskolan och Erikskolan gick det inte att hitta lämpliga platser. Istället har Hagundagatan utanför Bergaskolan reglerats med stannandeförbud samt tre farthinder, och att den allmänna parkeringen mitt emot skolan har tidsbegränsats för att ge fler möjlighet att nyttja den. Vändplanen utanför Eriksskolan har förtydligats med lokal trafikföreskrift för att få bort felparkerade bilar från platsen och farthinder har byggts vid Tiundagatan i korsningen med Geijergatan.

Utöver nämnda hämta-lämna platser har Uppsala kommun utfört åtgärder inom ramen säker skolväg för att skapa en tryggare trafikmiljö. Till exempel genom parkeringsförbud på Akademivägen utanför Uppsävaskolan, där också två farthinder planeras. Hemslöjdsvägen har fått sänkt hastighet samt fem farthinder och Myrgångsvägen har fått ett extra farthinder vid en cykelpassage som leder till Nantunaskolan. Boländernas förskola har fått ett farthinder vid övergångsstället på Bolandsgatan.



En av de nyligen införda cykelboxarna i korsningen S:t Olofsgatan-Sysslomansgatan.



### Cykelhjälmsinventering

Uppsala kommun genomförde årliga inventeringar av cykelhjälmsanvändning mellan år 1995 och 2016. Syftet var att få en bättre bild av hur många cyklister som använder hjälm och om det går att se några trender i användandet. 2016 års resultat visade att total 32 procent av de räknande cyklisterna använde cykelhjälm i Uppsala tätort, jämfört med 30 procent året innan. Vid mätpunkterna i ytterområdena till Uppsala tätort låg cykelhjälmsanvändning på hela 53 procent, en uppgång från 47 procent från år 2015. De redovisade cykelhjälmsmätningarna för 2014 och 2015 har tidigare varit felberäknade, vilket korrigerats när de tagits med i jämförelsen med 2016 års cykelhjälmsinventering.

Sedan 2016 har ingen mätning av cykelhjälmsanvändningen genomförts. Uppsala kommun arbetar dock fortfarande aktivt med att denna nivå ska öka, bland annat genom besök på fyra av kommunens grundskolor där BMX-proffset Andreas Lundqvist pratade om varför han alltid använder hjälm när han cyklar och hur viktigt det är att ha hjälm i trafiken.

### Cykelboxar

Sedan 2015 arbetar Uppsala kommun med så kallade cykelboxar som ger cyklister ett sär-

skilt utrymme i signalreglerade korsningar där cyklister färdas i blandtrafik. Cykelboxar gör cyklisterna mer synliga för övrig trafik och förbättrar således trafiksäkerheten, särskilt i korsningar med många svängande fordon. Tidigare har cykelboxarna markerats med vita linjer men de cykelboxar som tillkommit eller uppdaterats under 2019 har istället målats röda. Under 2019 har ytterligare två korsningar försetts med cykelboxar: S:t Olofsgatan – Sysslomansgatan samt Tycho Hedéns väg – Apelgatan. Dessutom har cykelboxen i korsningen Storgatan – Vaksalagatan rustats upp. Under de kommande åren kommer fler korsningar försees med cykelboxar där det anses möjligt och lämpligt.

### Cykelpassager

Utmed de gator i Uppsala tätort som Uppsala kommun ansvarar för finns det idag 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 precis genomfört. Under 2019 har ytterligare en cykelpassage hastighets-säkrats.



En av de totalt 31 cykelöverfarter som hittills införts i Uppsala tätort. Denna återfinns utmed Flogstaleden i närheten av korsningen Luthagsplanaden-Flogstavägen.

## Cykelöverfarter

Den 1 september 2014 infördes nya definitioner kring begreppet cykelöverfart. Detta innebar att ”cykelöverfarter är den del av väg där cyklar och förare av moped klass II har företräde framför annan trafik”. Detta kan jämföras med definitionen av begreppet cykelpassage där detta företräde ej finns inskrivet. Utifrån detta har Uppsala kommun som ambition att successivt införa fler cykelöverfarter och med jämna mellanrum också utvärdera denna process. Syftet är helt enkelt 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 31 stycken cykelöverfarter utmed kommunens cykelvägnät. Dessa återfinns idag framförallt utmed snabbcykellederna men kommer succesivt även att införas i det övriga huvudcykelnätet. Cykelöverfarterna kan bland annat kännas igen genom det nya vägmärket, den rödmålade asfalten och den förstärkta belysningen. Utöver detta är dessa platser på olika sätt hastighetssäkrade till 30 km/h. Under 2019 har ytterligare en cykelöverfart byggts (i korsningen Kuggebrovägen-Östra vindbrovägen) men där arbetet i huvudsak bestått av att förbättra och tydliggöra utformningen vid de redan införda cykelöverfarterna samt planera för anläggandet av fler.

Under hösten 2018 sammanställdes en utvärdering av Uppsala kommuns insatser gällande införandet. I denna ingick exempelvis väjnings-

studier 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 regelbundenhet 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 de utvärderingsinsatser som Uppsala kommun regelbundet genomför presenterades under 2017 en rapport som genomfördes på uppdrag av Trafikverket. Denna byggde på observationer och analyser av totalt 81 cykelöverfarter i åtta 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.

### Cykling vid vägarbeten

Uppsala är just nu inne i en expansiv period med kraftig nybyggnation av bostäder och infrastruktur. Detta medför att det för tillfället pågår många olika vägarbeten, både i kommunen som stort, men framförallt i de centrala delarna av Uppsala tätort. Vägarbeten kan innebära att framkomligheten för gående och cyklister tillfälligt begränsas. I september 2015 antog gatu- och samhällsmiljönämnden vitesbelopp avseende bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet vid vägarbeten. Detta ger Uppsala kommun möjlighet att begära vitesbelopp från entreprenören avseende bristande tillgänglighet



Exempel på trafikomledning vid pågående gatuombyggnad.



och trafiksäkerhet vid vägarbeten om inte aktuell trafikplaneringsplan efterföljs.

Sedan 2018 har Uppsala kommun arbetat med att ta fram nya rutiner för besiktning av pågående vägarbeten i syfte att säkerställa framkomligheten för gående och cyklister. I år har arbetet fortsatt med bland annat fastställande av vitesbelopp, rutiner vid besiktningar av arbetsplatserna samt samordning internt inom Uppsala kommun.

Under år 2020 kommer arbetet fortsätta genom att bland annat påbörja arbete med att ta fram rutiner för kontroll och uppföljande av efterlevandet av godkända trafikplaneringsplaner. Målet är att situationen kring vägarbeten ska förbättras och att det resulterar i en minskning av olycksstatistiken i framtiden.

# Cykelparkeringar

| Statistik                                                                                       |      |      |      |      |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|
|                                                                                                 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 |
| Antal nya cykelparkeringar under året i Uppsala                                                 | 1744 | 1806 | 302  | 313  | 94   |
| Antal borttagna cykelparkeringar under året i Uppsala                                           | 0    | 1831 | 748  | 88   | 826  |
| Antal upprustade cykelparkeringar under året i Uppsala                                          | 100  | 636  | 90   | 200  | 180  |
| Antal nya lastcykelparkeringar i Uppsala                                                        | 38   | 0    | 8    | 0    | 0    |
| Antal cykelvärdar under året i stadskärnan och vid Resecentrum                                  | 10   | 12   | 10   | 8    | 3    |
| Antal felparkerade cyklar under året i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet           | 462  | 864  | 563  | 554  | 415  |
| Antal felparkerade cyklar under året i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområden, justerat | 255  | 302  | 327  | 327  | 221  |
| Antal omhändertagna övergivna och långtidsparkerade cyklar under året i Uppsala tätort          | 1100 | 972  | 932  | 1242 | 1204 |
| Antal omhändertagna övergivna och långtidsparkerade cyklar under året i Uppsala tätort          | 972  | 932  | 1242 | 1204 | 965  |

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

## Cykelparkeringshuset

2019 stod Uppsalas nya cykelparkeringshus vid Resecentrum klart. Syftet med cykelparkeringshuset är att uppfylla behovet av en trygg och säker, väderskyddad plats att parkera cykeln på som på så vis stimulerar till ett ökat cyklande. Cykelparkeringshuset rymmer också en verksamhetsyta för Uppsalas stadsvårdar som gör dem mer synliga för människor som rör sig i centrum. Hållbarhet har varit fokus i konstruktionen av cykelparkeringshuset vars stomme är i trä, fasad i glas och tak belagt med sedum. På huset finns också solceller som förser det med energi. Förutom att huset som är byggt i två plan ger utrymme åt nästan 1300 cyklar, finns också 32 platser avsedda för lastcyklar och andra specialcyklar.

## Nya och upprustade cykelparkeringar

På grund av det ökade antal ombyggnationsprojekt, invånare och således cyklister så är det en utmaning att kapacitetsmässigt möta behovet av cykelställ i de centrala delarna av Uppsala. Behovet av fler cykelparkeringar måste dess-

utom 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. Sedan 2016 har problemet med brist på cykelställ delvis underlättats genom tvåvåningscykelställ på platser med extra högt tryck.

Under 2019 har Uppsala kommun satsat på nya cykelparkeringar vid bland annat ett antal friluftsområden. Sammanlagt har 70 nya parkeringsplatser byggts vid Kung Björns hög, fågeltornet vid Årike Fyris, Röbo-spåret, Storstora tipptoppen samt vid OK Linnés klubbstuga intill naturreservatet Nåsten. Utöver detta har 510 cykelparkeringsplatser byggts i centrala Uppsala,

**1300**

cykelplatser  
ryms i det nya  
parkerings-  
huset (cirka).



Cykelparkeringshusets fasad mot Stadshusgatan vid Resecentrum i Uppsala.



Nya cykelparkeringar intill byggnaden Juvelen vid Resecentrum i Uppsala.



Lastcykelparkeringar vid Resecentrum i Uppsala.

**36**

lastcykelparkeringar  
har totalt tillkommit  
under 2019.

cykelparkeringshuset ej inräknat. Dessutom har antalet cykelparkeringsplatser fördubblats vid pendelparkeringen i Storvreta i och med att upprustningen stod klar under 2019. Där finns nu 90 platser, varav hälften är väderskyddade, samt parkeringsplats för fyra lådcyklar.

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. Under 2019 har cykelställen vid S:t Persgatan rustats upp. Idag finns cirka 13 800 cykelparkeringar i centrala Uppsala.

### **Lastcykelparkeringar**

Med anledning av att antalet lastcyklar i Uppsala kommun ökat de senaste åren byggdes Uppsalas första lastcykelparkering år 2017 vid Stationsgatan. Lastcykelparkeringen är anpassad för att lastcyklar, specialcyklar och cyklar med cykelkärror ska kunna parkera tryggt och säkert. Den är större och har lägre cykelställ än vanliga cykelställ. Under 2019 har fyra platser tillkommit vid Storvretas pendelparkering samt 32 platser i det nya cykelparkeringshuset. Under våren planeras ytterligare en plats vid Väderkvarnsgatan och Uppsala kommun undersöker även möjligheterna till lastcykelparkeringar i anslutning till lekparken i kommunen.



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.

## Cykelvärdar

Uppsala kommun har 10 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. Cykelvärdarna 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

Varje år inventerar Uppsala kommun cykelparkeringarna i centrala Uppsala i syfte att lokalisera

problem och platser som kan förbättras. I och med inventeringen förs också statistik på felparkerade cyklar inom resecentrumområdet. Felparkerade cyklar leder till minskad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. 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



Cykelparkeringar utmed Svartbäcksgatan mellan Skolgatan och Linnégatan.



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 cykelparkering i maximalt 5 veckor.

### Övergivna och långtidsparkerade cyklar

Uppsala kommun omhändertar varje år ett stort antal övergivna, felparkerade och långtidsparkerade cyklar. Syftet med omhändertagandet av cyklar är att skapa mer plats i cykelställen och 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 istället av kommunen. Efter omhändertagandet har ägaren möjlighet att mot en hanteringsavgift få tillbaka sin cykel.

Sedan 2018 är det tillåtet att parkera max fem veckor i centrala Uppsala och max två veckor inom resecentrumområdet. I det nya cykelparkeringshuset är det tillåtet att parkera max nio dagar. Arbetet med reglerna för cykelparkering är pågående då det behöver utvecklas och anpassas till den ständigt förändrade parkeringssituationen. Under 2019 omhänder-

togs totalt 1100 cyklar som ansågs vara övergivna eller långtidsparkerade.

### Hyrssystem av cykel och elsparkcykel

Uppsala kommun har inget kommunalt hyrsystem för cyklar eller elsparkcyklar. Istället finns i nuläget tre privata företag etablerade. Samtliga har så kallade lösa hyrsystem 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.

# 1100

cyklar som ansågs vara övergivna eller långtidsparkerade omhändertogs under 2019.

# Kommunikation och beteendepåverkan

| Statistik                                                                                                                                                                                                                            |      |       |        |       |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|--------|-------|-------|
|                                                                                                                                                                                                                                      | 2019 | 2018  | 2017   | 2016  | 2015  |
| Antal cykelrelaterade pressutskick (med direkt koppling till Uppsala kommuns cykelarbete) under året                                                                                                                                 | 12   | 8     | 10     | 9     | 30    |
| Antal cykelrelaterade artiklar (med direkt koppling till Uppsala kommuns cykelarbete) i media under året                                                                                                                             | 60   | 30    | 65     | 35    | -     |
| Antal personer som under året lärt sig cykla genom kursverksamhet för ovana                                                                                                                                                          | 50   | 44    | 39     | 48    | 32    |
| Antal personer som deltagit i vintercyklistkampanjen under året                                                                                                                                                                      | 110  | 110   | 130    | 150   | 140   |
| Antal företag som under året diplomerat sig inom cykelvänlig arbetsplats                                                                                                                                                             | 36   | 45    | 37     | 37    | 11    |
| Antal hämtade och utdelade cykelkartor under året                                                                                                                                                                                    | 3500 | 21500 | 175000 | 15000 | 65000 |
| Antal besök vid BVC med cykelinformation till föräldrar                                                                                                                                                                              | 61   | 62    | 59     | 59    | -     |
| 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 | 2340 | 1638  | 2479   | 1150  | 3909  |
| Antal mottagna felanmälningar (via kommunens digitala felanmälningssystem) gällande mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed cykelnätet (smärre underhållsåtgärder)                                                             | 1876 | 1282  | 1208   | 828   | 546   |

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

## Kommunikationsarbete

Under 2019 har Uppsala kommun haft ett fortsatt omfattande kommunikationsarbete kring cykel-frågor i press och sociala medier. Ett stort fokus har legat på att kommunicera de åtgärder som Uppsala kommun gör för att förbättra framkomligheten på cykel där ett enskilt och framträdande exempel under året som gått varit att berätta om det nya cykelparkeringshuset. Uppsala kommuns kommunikationskanaler har under året utgjorts av följande:

- [www.uppsala.se/cykel](http://www.uppsala.se/cykel)
- Uppsala kommuns Facebooksida och Instagramkonto
- Uppsala kommuns LinkedInkonto
- Evenemang
- Nyhetsbrev om cykelfrågor 4 ggr per år
- Filmer på kommunens Youtubekanal
- Annonsuppslag i Uppsalatidningen 10 st/år
- Pressmeddelanden

Mediernas och allmänhetens intresse för cykel-frågor är stort. Det har inneburit att de lokala nyhetsredaktionerna ofta på eget initiativ bevakat cykelfrågorna. Antalet relevanta artiklar i press och inslag i lokalradio och tv var under 2019 60 stycken. En uppdelning av artiklarna visar att de vanligaste ämnena handlar om cykel-parkering, det nya parkeringshuset samt att Uppsala återigen blev utsedd till bästa cykelstad i Sverige. Även frågor kring snöröjning på cykel-banor genererar artiklar under vintersäsongen.

Under 2019 skickade Uppsala kommun ut 12 pressutskick på temat cykel. När det gäller sociala medier har Uppsala kommun haft 13 inlägg om cykel och kampanjer på den egna Facebooksidan samt 4 cykelinlägg och kampanjer på Instagram. Dessutom har det publicerats 3 inlägg på Instagram för projektet cykelvänlig arbetsplats. Det som engagerade mest hos följarna på Facebook var cykelöverfarter. Inlägget gav många kommentarer och interaktioner.

## Innovationsupphandling

Uppsala kommun har tillsammans med Skellefteå kommun valts ut att vara med i Trafikverkets innovationsupphandling som handlar om *Aktivt resande*. Upphandlingen syftar till att utveckla idéer och lösningar som bidrar till att fler reser på ett säkert sätt genom att gå, cykla eller åka kollektivt. Förutom att skapa tryggare och säkrare resor är målet också att främja klimatet och människors hälsa. Aktivt resande minskar användandet av bil vilket bidrar till att uppnå klimatmålen i Agenda 2030.

Trafikverket erbjuder olika aktörer att under år 2019 till 2020 utveckla och testa lösningar i verklig trafikmiljö. Till en början erbjuds upp till tio aktörer 100 000 kronor för att utveckla och testa sina idéer. Av de förslagen får upp till fyra ytterligare 500 000 kronor för konceptutveckling av teknik, tjänst och affärsmodell som möjliggör att lösningen blir gångbar på marknaden.

## Invigning av cykelparkeringshuset

Uppsalas första cykelparkeringshus invigdes i oktober 2019 med tal och bandklippning av kommunalråd Rickard Malmström och kommunstyrelsens ordförande Erik Pelling. Till invigningen vid resecentrum hade allmänheten välkomnats och ungefär 50 personer valde att närvara vid tillfället.

## Invigning av pendelparkeringen i Storvreta

I november 2019 invigdes den upprustade pendelparkeringen i Storvreta vilket innebar en dubbling av antalet cykelparkeringsplatser. Syftet med upprustningen är att uppmuntra till hållbart resande och möta behovet av parkeringsplatser i och med att Storvreta växer.

## Flyttvana

Forskning visar att resvanor är lättare att ändra i samband med större livsomställningar, som till exempel vid en flytt. Uppsala kommun är en av kommunerna som tillsammans med företaget *A Win Win World*, i februari 2019 slutförde en



Vid invigningen av cykelparkeringshuset närvarade kommunstyrelsens ordförande Erik Pelling samt gatu- och samhällsmiljönämndens ordförande Rickard Malmström.



Foto på cykelparkeringshuset sett från spårområdet vid resecentrum i Uppsala.

genomförbarhetsstudie med fokus på hållbara resor och beteendeförändring. Målet var att undersöka möjligheten till energieffektivisering av transporter i vardagen och på så vis minska transportsektorns koldioxidutsläpp.

Utifrån studien har en tjänst som kallas *Flyttvana* tagits fram. Den ska ge nyinflyttade personer relevant information om hållbara transportalternativ på ett smidigt sätt via bland annat SMS. Tjänsten samlar information som redan finns men paketerar och anpassar den på ett nytt och enkelt sätt för användaren.



### Vintercyklisten

Projektet Vintercyklisten genomförs för sjätte gången under vintern 2019–2020. Målet med projektet är att få fler uppsalabor att cykla under vintern, en tid då många sommarcyklister väljer kollektivtrafik eller bil. Fler vintercyklister innebär en minskad belastning på kollektivtrafiken, minskad trängsel och färre utsläpp av växthusgaser och partiklar. Genom projektet får deltagarna relevant utrustning för att kunna cykla i vintervädret, exempelvis dubbdäck, fodrat sadelskydd, cykellysen och reflexer. I utbyte förbinder de sig att cykla minst tre kilometer, tre dagar i veckan, mellan 1 december och 31 mars. Alla cykelturer registreras via en app och kontrolleras av en koordinator.

Deltagarna i Vintercyklisten är uppsalabor som tidigare inte har haft för vana att cykla under vintermånaderna. Arbetsplatser runt om i Uppsala står för cirka 70 platser, dessa reserveras för medarbetarna på respektive arbetsplats. Vintern 2019–2020 deltar Uppsala universitet, Uppsala kommun, Region Uppsala, Energikontoret i

Mälardalen, Nordic Africa Institute och Vattenfall AB. Uppsala kommun erbjuder dessutom 40 platser som allmänheten kan söka till. Vintern 2019–2020 reserveras dessa platser för studenter. De studenter som deltar i Vintercyklisten ska utöver kriterierna ovan anordna åtta event på några av campusområdena i Uppsala. Under eventen genomförs olika aktiviteter som syftar till att informera andra studenter om trafiksäkerhet. De vintercyklande studenterna visar bland annat en VR-film, anordnar en tävling i form av ett quiz, samt delar ut reflexer och cykellysen.

Under de sex år som Uppsala kommun arrangerat Vintercyklisten har över 700 personer deltagit. Utvärderingar visar att över 90 procent av deltagarna fortsätter att vintercykla och dessutom rekommenderar andra att delta i liknande projekt.

**700**

personer har  
hittills deltagit i  
Vintercyklisten.



Diplomering av de arbetsplatser som under året och inom ramen för projektet Cykelvänlig arbetsplats förbättrat villkoren för sina anställda att cykla.



### Winter Bike to Work

I februari deltog Uppsala kommun för andra året i rad i det internationella evenemanget Winter Bike to Work. Syftet med dagen är att få fler att välja cykeln som transportmedel även på vintern. Uppsala kommun visade sin uppskattning till vintercyklisterna genom att dela ut cykelaccessorier som uppmuntrar till vintercykling vid Resecentrum. Arbetsplatser som deltog i Vintercyklisten uppmunrades också att uppmärksamma dagen och motivera sina anställda att cykla till jobbet.

### 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 2019 deltog 84 arbetsplatser i projektet. Den 19 september, under Trafikantveckan, diplomerades 36 av dem i Humanistiska teatern för att de uppfyllt en viss grad av kriterier och tagit sig till en ny nivå. White arkitekter, WSP, Energikontoret i Mälardalen och Ramböll är de fyra arbetsplatserna som utmärker sig extra genom att ha arbetat sig upp till fem stjärnor som är den högsta nivån. Intresset för Uppsala kommuns framgångsrika



2019 års vinnare av Klimatmatchen, Wasakåren Stigfinnarna Korpen/Hjorten, uppmärksammades på IFU Arena.



# 25 051

kilometer cyklade deltagarna i cykel-  
vänlig arbetsplats tillsammans.

arbete med cykelvänlig arbetsplats har varit stort i andra kommuner, regioner, myndigheter och organisationer. Sedan början av 2018 når Cykelvänlig arbetsplats även kommunerna Eskilstuna, Nyköping, Katrineholm, Stockholm och Oxelösund.

## Hojometern

Som en del av projektet *Cykelvänlig arbetsplats* arrangerades utmaningen Hojometern under våren 2019. Hojometern går ut på att cykla så många kilometer som möjligt under en period av sex veckor. Medarbetarna utmanar varandra inom den egna arbetsplatsen men även anställda på de andra arbetsplatserna. 95 personer från 11 arbetsplatser som är med i Cykelvänlig arbetsplats deltog och tillsammans cyklade de totalt 25 051 kilometer. Vinnaren cyklade ensam 1 160 kilometer under dessa veckor! Kampanjen uppmanar alla deltagare att använda hjälm, cykellys, reflexer och fungerande broms samt ringklocka.

## Klimatmatchen

Från den 23 september till den 27 oktober anordnade Uppsala kommun för femte året i rad tävlingen Klimatmatchen för barn- och ungdomar

mellan 10 och 16 år som är med i en förening. Genom att gå, cykla, ta bussen eller samåka till fritidsaktiviteten samlar lagen ihop poäng tillsammans. Poängen baseras på hur mycket växthusgaser som släpps ut vid varje resa. Ju mindre utsläpp desto högre poäng. De tre lagen som samlar mest poäng vinner prispengar till sitt lag samt gratis entré till aktivitetshuset Allis vid ett tillfälle. Vinnande lag får en egen instruktör vid Allis-besöket och vinner dessutom en helkväll på Fyrishovs äventyrsbad med pooldisco, snacks och dricka till hela laget samt får besöka ett evenemang på IFU Arena kostnadsfritt. UL bjuder vinnande laget på bussresa till Fyrishov. Alla som deltar i klimatmatchen får också reflexgymnastik-påsar som kan användas till och från fritidsaktiviteter. År 2019 deltog cirka 440 barn och ungdomar och Wasakåren Stigfinnarna Korpen/Hjorten utsågs i till vinnare. Prisutdelningen ägde rum på IFU Arena i samband med ett innebandyderby under ledning av kommunalråd Rickard Malmström. Första, andra och tredjepristagarna hyllades under den uppskattade prisutdelningen som också gav tillfälle att marknadsföra och sprida projektet ytterligare i hopp om att attrahera ännu fler deltagare.



**50 000**

elever och pedagoger från  
förskoleklass upp till årskurs 6  
fick informationsmaterial från  
Trafikkalendern.

### **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 trafiksäkerheten 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.

I Uppsala kommun pågick tävlingen i år under två veckor i oktober och november. Omkring 50 000 elever och pedagoger från förskoleklass upp till årskurs 6 mottog informationsmaterial från Trafikkalendern och samlade sen så många resepoäng som möjligt genom att eleverna gick, cyklade eller reste kollektivt till och från 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. 2019 års vinnare av Gå och cykla till skolan blev klass 2B på Flogtaskolan. Andra pris gick till andra klass på Ängelstaskolan och trea blev klass 2A på Liljeforsskolan.

### **Låt barnen styra!**

Under hösten 2019 har Uppsala kommun arbetat med kampanjen Låt barnen styra! Kampanjen är ett initiativ av Svenska cykelstäder och engagerar kommuner som målinriktat arbetar för ökad cykling. Syftet är att höja cyklingens status och inspirera människor att vardagscykla mer utifrån målsättningen att hälften av alla resor kortare än fem kilometer ska ske med cykel.

Enligt undersökningar har cyklingen minskat bland barn och unga då föräldrar i allt större utsträckning väljer att skjuta 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.

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.



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



I väntan på grönt ljus som en del av cykelbanan vid aktiviteten Buslätt att cykla rätt.



En av Bibliotek Uppsalas bibliotekscyklar.

### Buslätt att cykla rätt

Sedan några år tillbaka arrangerar Uppsala kommun Buslätt att cykla rätt. I år genomfördes aktiviteten vid fyra olika tillfällen. På Vaksala torg i maj, i Relitahallen i Gränby i juni samt under Pelle Svanslös cykeldag i Botaniska parken i maj och i Gottsunda i augusti. Evenemangen på Vaksala torg och i Relitahallen vände sig till förskolan medan Pelle Svanslös cykeldag var öppen för allmänheten. Aktiviteten 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. Alla barn som klarar banan får ett cykelkörkort!

### Pelle Svanslös cykeldag

I år var Pelle Svanslös cykeldag uppdelat på två tillfällen. Det första den 19 maj i Botaniska trädgården som genomfördes samarbete med Uppsala Bike Weekend, NTF samt Uppsala Universitet och det andra den 31 augusti i Gottsunda. Aktiviteterna under dagarna riktade sig till barn och syftade till att sprida kunskap om cykel- och trafiksäkerhet men inte minst att det är roligt, hälsosamt och bra för miljön att cykla. Förutom att delta i Pelle Svanslös cykellopp och besöka Pelles trafikstig, där trafik kunskap och trafiksäkerhet förmedlades, stod sång, dans och teater på schemat. Polis, brandkår och ambulans fanns på plats för att informera om sitt arbete med trafiksäkerhet.

### Bibliotekscyklar

Sedan våren 2018 har *Bibliotek Uppsala* besökt olika platser runt om i Uppsala med bibliotekscyklarna *Bibbi* och *Pocket* för att lättare kunna nå ut till personer som inte besöker biblioteken regelbundet. *Bibbi* är anpassad för yngre barn medan den andra cykeln, *Pocket*, är mer ungdoms- och vuxeninriktad. Bibliotekscyklarna har sitt bibliotekssystem i I-pads på cykelns styre och där kan man lätt och snabbt ordna sina biblioteksärenden på plats genom att till exempel få hjälp med att skaffa lånekort eller låna böcker.

*Bibbi* och *Pocket* har använts vid både inbokade besök, till exempel på muséer och under Uppsala Barnmässa då Bibliotek Uppsala deltog som en av utställarna, och för spontana pop-up-besök på olika platser i stan. Under 2019 har biblioteket genomfört cirka 40 pop-up-besök i lekpark, vid badplatser, på öppna förskolor och på andra lämpliga platser. Bibliotekscyklarna har använts även när biblioteket har startat kapprumsbibliotek på olika förskolor. På Bibliotek Uppsalas hemsida går det att läsa mer om *Bibbi* och *Pocket* samt se tid och plats för de planerade besöken. Det går också att följa bibliotekscyklarna via bibliotekets instagramkonto 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 mobilitet, få komma ut i friska luften och känna vinden i håret genom att erbjuda cykelturer där volontärer cyklar med specialbyggda rickshaw-cyklar. Konceptet bakom Cykling utan ålder kommer från Danmark och har spridit sig till över 40 länder. Studier visar att cykelturerna är mycket uppskattade och att de medför många positiva hälsoeffekter för de äldre, samma resultat visar utvärderingar av projektet i Uppsala.

Inledningsvis köptes cyklarna in av äldreboenden i kommunen men år 2017 bildades en nationell förening som tog över ansvaret för Cykling utan ålder i Uppsala. Den ideella föreningen har utvecklat projektet tillsammans med Röda korset och det lokala näringslivet och arbetet har lett till att Cykling utan ålder har spridit sig över hela landet. Cyklarna i Uppsala har lånats ut till äldreboenden och andra kommuner som varit intresserade av att starta upp liknande projekt. Sedan starten har antalet cyklar ökat och idag rullar tio cyklar i

Uppsala, varav två specialcyklar för rullstolsburna. Under 2019 genomfördes cirka 750 cykelturer med cirka 1150 passagerare från äldreboenden och i några fall hemmaboenden.

Både föreningen och Uppsala kommun har tagit emot studiebesök samt hållit föredrag på ett antal konferenser på europeisk, nationell och regional nivå. Flera ministrar och politiker från riksdagen har kommit till Uppsala för att provcykla. I mars i år anordnade Uppsala kommun en nationell konferens för Cykling utan ålder. Bland annat talade grundaren av den internationella organisationen och deltagarna fick möjlighet att provcykla några av de olika cykelmodellerna.

# 750

cykelturer med cirka 1150 passagerare från bland annat äldreboenden genomfördes.



### Cykelkurs för ovana

Utifrån ambitionen att få fler att använda cykel har Uppsala kommun fortsatt samarbetet med *Cykelfrämjandet i Uppsala* och under 2019 anordnades fyra cykelkurser med vardera sju kurstillfällen. Målsättningen med samarbetet är att Cykelfrämjandets arbete med att få människor att lära sig att cykla ska underlättas och förbättras. 50 personer deltog i år och åldersspridningen var stor med elever från 17 till 68 år. Kursen bestod av praktiska moment på cykeln samt av en teoretisk del där kursdeltagarna fick lära sig om trafiksäkerhet och trafikregler. Kurserna har varit fullbokade och mycket uppskattade framförallt av kvinnor med utländsk härkomst som utgjorde 94 procent av deltagarantalet.

### Klimatveckan

I syfte att engagera kommuninvånarna i miljö- och klimatfrågor så anordnade Uppsala kommun tillsammans med *Uppsala klimatprotokoll* Klimatveckan. Klimatveckan 2019 stöttades också av Världsklass Uppsala. 2019 var första året som Uppsala klimatvecka arrangerades och planer finns på att den ska återkomma även 2020 och

2021 i samband med det globala evenemanget Earth hour.

Uppsala blev 2018 utsedd till Global klimatstad av *Världsnaturfonden*. En hedrande titel men som också innebär ett ansvar att lyfta miljö- och klimatfrågor och på så vis skapa en plattform för att utveckla arbetet och även synliggöra det framgångsrika arbete som företag, organisationer, privatpersoner och myndigheter gör idag.

Uppsala klimatvecka invigdes den 26 mars på Vaksala torg och pågick fram till den 30 mars. Under veckan hölls klimatforum med föreläsningar och seminarier. På Uppsala Konsert & Kongress hade företag möjlighet att visa upp sitt klimatarbete på särskilda utställningsytor. Representanter från Uppsala kommun och olika ideella verksamheter fanns på plats vid så kallade klimatstationer i Gränby centrum och på Stora torget där kommuninvånarna välkomnades att prata klimatfrågor. Under veckan lanserades appen Klimatlätt där privatpersoner kan mäta sitt klimatavtryck.



### Trafikantveckan

Europeiska Trafikantveckan, European Mobility Week, är en upplysningskampanj som pågår 16–22 september varje år och engagerar över 3000 städer runt om i Europa. Initiativet syftar till att underlätta och uppmuntra hållbara resor och transporter och vänder sig till förskolebarn, skolelever, arbetsplatser och cykelintresserade i allmänhet. Uppsala kommun har under många år varit arrangör av en rad olika aktiviteter i samband med veckan som i år hade temat *Walk with us*. Under 2019 ägde exempelvis diplomeringen av de arbetsplatser som deltagit i projektet Cykelvänlig arbetsplats rum under veckan. Några andra aktiviteter finns att läsa om här under.

### Tack för att du reser hållbart

Under Trafikantveckan uppmärksammades resenärer som valt att resa hållbart på olika sätt. Bland annat genom att representanter från Uppsala kommun delade ut reflexer vid Resecentrum och tackade förbipasserande som valt att gå, cykla eller resa kollektivt.

### BMX-cykelshow på uppsalaskolor

Som en del av Trafikantveckan fick Liljefors-skolan, Stordammens skola, Östra Stenhagens skola och Sturvretaskolan besök av Guinness-

rekordhållaren Andreas Lindqvist och hans BMX-cykelshow. Han visade upp konster på sin BMX-cykel och hade med sig några annorlunda cyklar som barnen fick möjlighet att prova. Förutom att inspirera barn att cykla och röra på sig pratade Andreas också om vikten av trafik-säkerhet och att använda hjälm i trafiken.

### Cykeldagar på Campus

Uppsala kommun deltog under cykeldagarna som Uppsala universitet och SLU anordnade på respektive campusområden i september. Här fick studenter, anställda och andra förbipasserande chansen att prata cykling, framkomlighet och trafiksäkerhet med kommunens trafikplanerare. På Uppsala universitets cykeldag fanns en stor karta utlagd på marken där besökare kunde markera sträckor eller platser där de ansåg att det fanns förbättringsmöjligheter i form av framförallt nya cykellänkar. Besökarna kunde också komma med andra önskemål och synpunkter relaterade till cykling samt på plats testa Uppsala kommuns felanmälnings-app. Som tack för besöken och för att de valt att resa hållbart till och från universiteten delade Uppsala kommun ut cykelrelaterade produkter som till exempel reflexer och cykelpumpar.

## TrafiQ

Som en del av Uppsala kommuns trafiksäkerhetsarbete lanserades kampanjen TrafiQ våren 2017. Målet med kampanjen är att uppmärksamma Uppsalas trafikanter på regler i trafiken och reflektera över deras egna trafikbeteende. Ambitionen är att det ska leda till en bättre trafikmiljö där fler följer gällande trafikregler och visar hänsyn till sina medtrafikanter. Kommunen har samarbetat med Uppsala universitet och Ultuna studentkår och även fått hjälp av studenter från universiteten att genomföra olika delar av kampanjen.

Kampanjen har genomförts med hjälp av ett internetbaserat test och även en del där Virtual Reality (VR)-filmer använts. Tittarna har via speciella VR-glasögon fått uppleva trafiksituationer genom olika trafikanters perspektiv i syfte att öka förståelsen för andra människor i trafiken. VR-filmerna har visats vid cirka 40 olika evenemang och i samband med visningarna har intervjuer med deltagarna gjorts, filmerna finns också tillgängliga på YouTube. I intervjuerna framkommer att 44 procent har blivit mycket påverkade av filmerna och 44 procent har blivit delvis påverkade av filmerna. Totalt 88 procent tror att deras trafikbeteende troligtvis kommer ändras genom att de visar mer hänsyn eller har större förståelse för andra trafikanter och trafikantgrupper. Kommunen arbetade under perioden 2017–2018

med studenter som informerade om TrafiQ med fokus på synbarhet i trafiken i syfte att fler studenter ska använda cykellysen och reflexer. Under de 20-tal aktiviteter som genomfördes visades VR-film och runt 900 lysen samt 900 reflexer delades ut. Arbetet med att föra ut budskapet bakom TrafiQ har fortsatt under 2019 via Uppsala kommuns vintercyklistambassadörer som bland annat besökt campusområdena Ekonomikum, Blåsenhus, BMC och SLU där de informerat om säker cykling samt delat ut lysen och reflexer.

En annan kampanjdel startade våren 2018 då Uppsalabor uppmanades att lämna in förslag på platser där trafikbeteendet behöver förbättras och där det finns behov av förtydligande gällande regler på specifika platser. Av de totalt 832 uppmaningar och synpunkter som kom in till Uppsala kommun så riktade sig 60 procent till bilister, 27 procent till cyklister och 8 procent till gående. Synpunkterna redovisades på Celsiustorget under Cykelveckan 2018 och handlade om allt ifrån höga hastigheter till cykling på trottoarer och gående som inte ser sig för. Med uppmaningarna som grund identifierade kommunen var och om vad i trafiken som Uppsalas trafikanter behöver få en extra påminnelse om. På 50 platser inom Uppsala kommun placerades sedan 5 olika dekalsorter ut på marken. 17 symboler vände sig till cyklister, 16 till bilister och 17 var riktade till alla trafikantslag.





Målningen av olika symboler utmed cykelvägarna utgör en del av de åtgärder som vidtagits inom ramen för projektet TrafiQ.

Dekalerna innehöll budskap om gällande trafikregler och en uppmaning till alla trafikgrupper om att "ta det lugnt och se sig för!". I samband med att dekalerna placerats ut har observationsstudier och intervjuer genomförts. Observationsstudierna visar på att dekalerna har en effekt på cyklisterna som följer uppmaningarna men att de inte påverkar bilisterna. Intervjuer med förbipasserande trafikanter vid dekalen "ta det lugnt och se dig för!" visar att 75 procent upplevde att de tog till sig av budskapet samt 52 procent upplevde att budskapet påverkade deras beteende.

### Sveriges bästa cykelstad

Efter att projektet Sveriges bästa cykelstad avslutades vid årsskiftet 2018–2019 har arbetet fortsatt med att sprida resultatet och erfarenheten som projektet gett under de fyra år som det pågått. På detta sätt knöts säcken ihop då kommunikation och transparens, såväl internt som externt, utgjort en av grunderna genom hela arbetsprocessen. Mer om projektet går att läsa på Uppsala kommuns hemsida, i projektets handlingsplan och i tidigare publicerade cykelbokslut för åren 2015–2018.

I januari 2019 publicerades en slutrapport av projektet Sveriges bästa cykelstad. I samband med publiceringen kommunicerades utvärderingsresultatet ut till kommunen invånare via bland annat nyhetsbrev, sociala medier och uppdatering på [uppsala.se/cykel](https://www.uppsala.se/cykel). Slutrapporten utgörs av bakgrundsfakta om projektet och vilken arbetsmetod som använts. I den redogörs också för det resultat som uppnått med projektet i förhållande till de mål som politikerna i gatu- och samhällsmiljönämnden satt upp genom antagandet av handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik. Vidare listas i rapporten såväl ett antal framgångsfaktorer som 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.

Under 2019 har projektledarna för Sveriges bästa cykelstad blivit inbjudna och bjudit in sig själva till olika sammankomster där de förmedlat den kunskap och de erfarenheter som projektet genererat. Presentationer med efterföljande diskussioner har hållits vid totalt tio tillfällen. Dessa har utgjorts av besök från Stockholms stad, Västerås stad och norska Baerums kommun samt att projektledarna bjöds in till en cykelkonferens i Stockholm och till Sörmlands cykelting i Eskilstuna. Dessutom blev projektledarna inbjudna att hålla föredrag om det genomförda arbetet på hemmaplan för Region Uppsala, gatu- och samhällsmiljönämnden, cykelrådet, vid Cykelfrämjandets årsmöte samt vid ett möte inom arbetet med cykelvänlig arbetsplats.





### Cykelkartan

Framtagandet av en ny och uppdaterad cykelkarta har under året inletts och intresset för denna produkt har under de senaste åren visat sig vara fortsatt stort. Detta återspeglas bland annat i det antal kartor som delats ut alternativt hämtats ut av invånare och besökare. Givetvis finns cykelkartan även tillgänglig digitalt via kommuns webbplats.

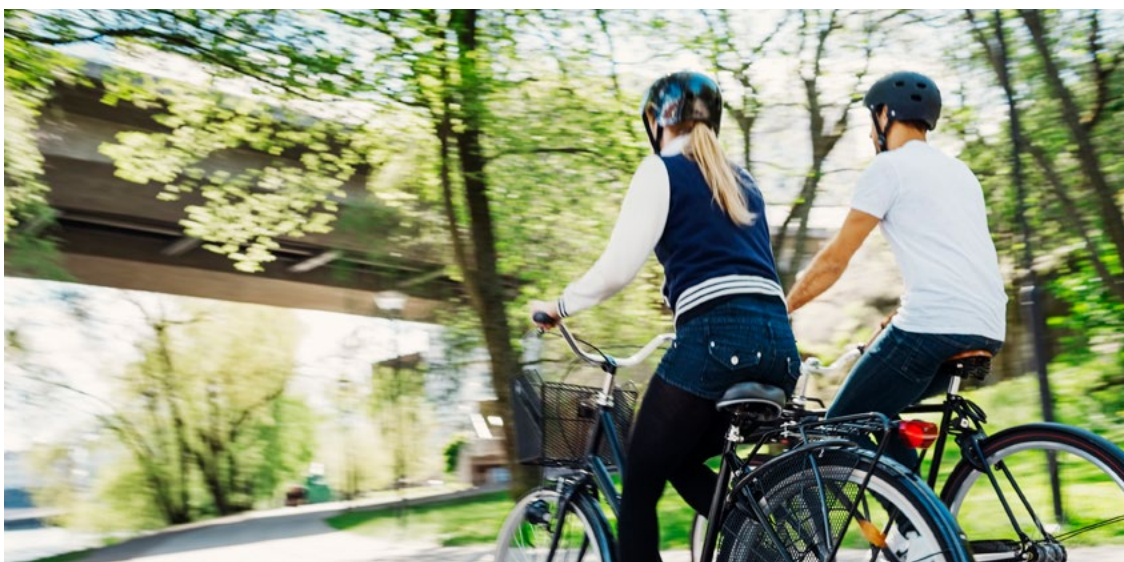
Cykelkartan försöker ge en så god överblick som möjligt av det cykelnät (i form av såväl cykelvägar, cykelfält och rekommenderad cykling i körbana) som finns tillgängligt i både Uppsala och Storvreta tätorter. Utöver detta finns även en illustration över vilka cykelvägar som finns tillgängliga mellan kommunens tätorter. I övrigt går det i cykelkartan exempelvis också att hitta tillgängliga cykel-pumpar, avståndsmarkeringar från centrum och en del trafikregler och rekommendationer som bidrar till ökad säkerhet och ett bättre klimat i trafiken. Kartan delas ut av kommunen i samband med olika aktiviteter under året men går också att hämta vid bland annat kommuninformation, universitetsinstitutioner, resecentrum, hos de flesta cykelhandlare och på de kommunala biblioteken.

### Cykelinformation till föräldrar

Uppsala kommun arbetar aktivt för barns trafiksäkerhet. En viktig målgrupp är nyblivna föräldrar vilka *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF*, på uppdrag av Uppsala kommun informerar angående barns rätt att färdas säkert i trafiken. Detta görs genom informationspass rörande trafiksäkerhet i samband med föräldraträffar som barnvårdscentralen arrangerar. Några av de saker som berörs handlar om lämplig cykelutrustning, cykelhjälm, cykelkärror, cykelsitsar och cykelbarnstolar. Föräldrarna informeras även om riskerna som deras barn utsätts för om rekommenderade trafiksäkerhetsåtgärder inte följs. Under 2019 har NTF Öst, där Uppsala ingår, genomfört totalt 61 stycken informationspass och totalt har 436 föräldrar deltagit.

### Cykelinformation till bland annat studenter, föreningar, organisationer och allmänheten

Under 2019 har tjänstemän från Uppsala kommun informerat om arbetet med cykeltrafik vid ett flertal tillfällen. Bland annat deltog tjänstemän som föredragshållare vid Cykelfrämjandets årsmöte i mars. Under mötet presenterades både



tidigare genomförda insatser och planerade framtida åtgärder för att göra Uppsala till en ännu bättre kommun att cykla i. Under Trafikantveckan i september deltog kommunen vid en cykeldag i samarbete med Uppsala Universitet samt en cykeldag tillsammans med Sveriges Lantbruksuniversitet vilket bidrog till att kommunen framförallt fick ta emot flertalet synpunkter utifrån ett studentperspektiv. Ett annat evenemang var Stadsskogens dag i augusti där kommunen fanns på plats för att svara på allmänhetens cykelfrågor och för att dela ut cykelkartor, informationsblad, lysen och reflexer. Utöver ovanstående har stora resurser lagts på att under året sprida den erfarenhet som Uppsala kommun fått genom det nu genomförda projektet Sveriges bästa cykelstad (läs mer om detta på sidan 53).

### **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.

Under vintern 2019–2020 deltog Uppsala kommun återigen som arbetsgivare i kampanjen Vintercyklisten. Kommunen finansierade 30 platser till medarbetare som försäts med relevant utrustning för vintercykling i utbyte mot att de cyklar minst tre kilometer, tre dagar i veckan, mellan 1 december och 31 mars.

2017 infördes löneförmånen att medarbetare som är tillsvidareanställda kan hyra en kvalitetscykel genom bruttolöneavdrag. Sedan införandet har detta erbjudande funnits tillgängligt vid fem beställningstillfällen där hittills drygt 2 000 cyklar har beställts varav nästan 500 elcyklar. Detta pekar på att fler och fler börjar arbetspendla med förmånscykel.

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.

## Cykelråd

Uppsala kommun startade 2017 ett så kallat 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 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 som leder till ett beteendepåverkansarbete med ett större genomslag hos kommunens invånare. Med anledning av det politiska majoritetsskiftet träffades cykelrådet vid tre tillfällen under 2019. Dessa tillfällen ägde rum i maj, september och november och de ämnen som diskuterades var bland annat cykelparkeringshuset, separeringen av fotgängare och cyklister, hastighetsöversynen, kantstensåtgärder, Lennakattens gång- och cykelpassager, cykeltrafik kopplat till trafiksignaler samt problematiken för cyklister med busshållplatsers placering och utformning.

## 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 2340 ärenden enbart via kommunens felanmälningsfunktion 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 har det även anordnats särskilda tillfällen då allmänheten fått möjlighet att antingen muntligen framföra sina synpunkter till berörda tjänstemän eller skriftligen via kommunens felanmälningsfunktion uppmärksamma de ansvariga på goda eller mindre goda förhållanden för cyklister. Dessa tillfällen anordnades bland annat i samband med cykeldagarna vid Blåsenhus och i Ultuna under Trafikantveckan och i samband med många av de presentationer som kommunen hållit under året.

Frågorna och synpunkterna har förhållit sig inom de flesta cykelrelaterade områden. Dock är det framförallt tre områden som dominerar: interväghållning, cyklisters beteende i trafiken samt upplevda brister och trafiksäkerhetsfrågor kopplade till den fysiska utformningen. Sett till mer specifika projekt och händelser har en stor mängd ärenden under året handlat om det nya cykelparkeringshuset och privata aktörers införande av elsparkcyklar i stadsmiljön. 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 handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik.

# 2340

ärenden har kommunen totalt mottagit och besvarat via kommunens felanmälningsfunktion och epost till förvaltningen.



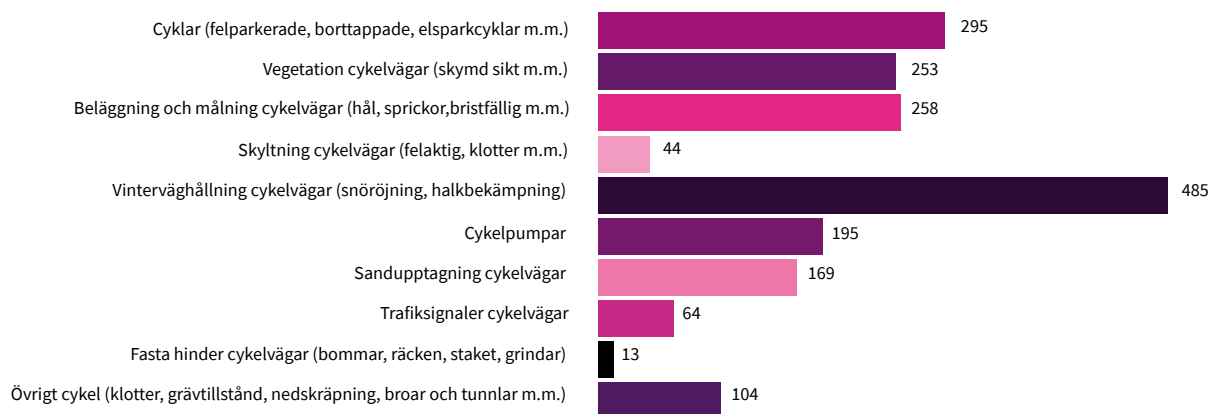
### **Medborgarundersökning**

Varje år genomför Uppsala kommun en eller flera medborgarundersökningar för att fånga upp allmänhetens synpunkter när det gäller cykelfrågor. Under våren 2019 skickades en undersökning ut kopplat till byggnationen av cykelparkeringshuset och efter sommaren genomfördes en webbenkätundersökning med målsättning om att invånarna skulle få möjlighet att vara med och påverka Uppsala som cykelstad. 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. Några exempel på dessa var under 2019 cykeldagarna med Uppsala Universitet och Sveriges Lantbruksuniversitet samt Stadsskogens dag. 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. Utöver ovanstående genomförs också årligen en så kallad nöjd-kund-index-undersökning där resultatet ger kommunen ett underlag för vilka insatser, som enligt invånarna, bör prioriteras i det fortsatta arbetet när det bland annat handlar

om cykelrelaterade åtgärder. Under 2019 fick kommunen också ta del av resultatet från undersökningen vid namn Kritik på teknik 2019 som genomfördes av Sveriges kommuner och länsting. Här placerade sig Uppsala kommun på en sjundeplats bland Sveriges kommuner när det handlar om invånarnas inställning till kvaliteten på gång- och cykelvägarna i kommunen. Av de tillfrågade svarade 62,4 procent av invånarna i Uppsala kommun att de var positiva till standarden med avseende på jämnhet, belysning och vägmarkeringar utmed gång- och cykelvägnätet.

### **Kommunens felanmälan**

Uppsala kommun har som mål 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 mån 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 och begränsar sikten vid exempelvis korsningar.



Fördelning av mottagna felanmälningar (mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar) 2019.

Felanmälan görs enklast genom mobil-appen *Felanmälan uppsala kommun* som går att ladda ner till smart phones. Under året har kommunens felanmälan-app marknadsförts vid flera tillfällen bland annat genom att den visats upp vid olika evenemang där besökarna fått möjlighet att prova den på plats. 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 [www.upsala.se/felanmalan](http://www.upsala.se/felanmalan)
- Kontaktcenter, telefon 018-727 00 00
- Kontaktcenter, epost [upsala.kommun@upsala.se](mailto:upsala.kommun@upsala.se)

Under 2019 gjordes totalt 1876 anmälningar om mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar via felanmälsystemet. Det är en ökning jämfört med tidigare år och något som kommunen ser mycket positivt på eftersom vi tack vare detta relativt omgående kunnat upprätthålla en god kvalitet i cykelnätet. I första hand prioriteras det som kan utgöra en trafikfara.

Ovan finns statistik över vilken typ av ärende som har kommit in till kommunens felanmälan och som också åtgärdats inom ett antal dagar. Underlaget till diagrammet bygger alltså på de 1876 anmälningar om mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar som inkommit via felanmälan under 2019.



# 1876

anmälningar om mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar gjordes via felanmälsystemet.

# Ekonomisk uppföljning

Uppsala kommuns kostnader för samtliga cykelinsatser som redovisas i denna sammanställning uppgick 2019 till 120 miljoner kronor (120,06 miljoner kronor). Av dessa utgjorde 86 miljoner investeringskostnader och 34 miljoner drift- och underhållskostnader. Detta kan jämföras med den totala kostnaden för cykelarbetet som 2013 uppgick till 87 miljoner kronor, 2014 till 103 miljoner kronor, 2015 liksom 2016 till 116 miljoner kronor, 2017 till 173 miljoner kronor och 2018 till 219 miljoner. För att sätta den totala kostnaden för 2019 i ett sammanhang kan en jämförelse göras med de vägtrafikkostnader som gatu- och samhällsmiljönämnden haft totalt under året

som gått. 2019 uppgick de totala investeringskostnaderna för vägtrafik till 166 miljoner kronor medan de totala drift- och underhållskostnaderna för vägtrafik uppgick till 177 miljoner kronor. Utifrån detta uppgick cykelkostnaderna till 52 procent av de totala investeringskostnaderna och 19 procent av de totala drift- och underhållskostnaderna för gatu- och samhällsmiljönämnden under året. I jämförelse med de totala kostnaderna för investeringar samt drift och underhåll (som tillsammans uppgick till 343 miljoner) utgjorde cykelkostnaderna 35 procent av vägtrafikkostnaderna under 2019.

| Planeringsinstrument                                                        |               |               |                |                |                |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
|                                                                             | 2019          | 2018          | 2017           | 2016           | 2015           |
| Kostnad för arbetet med nytt trafikräkningssystem kopplat till cykel        | 90000         | -             | 0              | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med cykelräkning                                        | 50 000        | 100 000       | 200000         | 500000         | 200000         |
| Kostnad för arbetet med kommunvelometern                                    | 100 000       | 100000        | 100000         | 100000         | 100000         |
| Kostnad för arbetet med de strategiska styrdokumenterna kopplat till cykel  | 50 000        | 50000         | 50000          | 10000          | 10000          |
| Kostnad för arbetet med Program för mobilitet och trafik kopplat till cykel | 50 000        | 20000         | 20000          | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet inom nätverket Svenska cykelstäder                      | 50 000        | 100000        | 100000         | 200000         | 200000         |
| Kostnad för arbetet med cykelbokslutet                                      | 200 000       | 150000        | 200000         | 200000         | 200000         |
| <b>Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument</b>                   | <b>590000</b> | <b>670000</b> | <b>1120000</b> | <b>1200000</b> | <b>1650000</b> |
| Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument, investering             | 0             | 0             | 0              | 0              | 400000         |
| Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument, drift                   | 590000        | 670000        | 1120000        | 1200000        | 1250000        |

- \* kostnaden för Uppsala tätort har redan räknats in i ovanstående uppgift för Uppsala kommun och ingår därför inte i totalsumman
- arbete har utförts men ingen ekonomisk uppgift har hittats
- 0 inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år

| Cykelvägar                                                                            |                 |                  |                  |                  |                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|                                                                                       | 2019            | 2018             | 2017             | 2016             | 2015             |
| Kostnad för arbetet med regionala cykelvägar                                          | 30000           | 100000           | 100000           | 50000            | -                |
| Kostnad för arbetet med snabbcykelleder                                               | 5 400 000       | 13600000         | 10500000         | 1200000          | 13500000         |
| Kostnad för arbetet med upprustning av cykelbroar                                     | 1 100 000       | 23600000         | 55000000         | 0                | 0                |
| Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelbroar                             | 500 000         | 750000           | 750000           | -                | -                |
| Kostnad för arbetet med mountainbikecykelleder                                        | 300 000         | -                | -                | -                | -                |
| Kostnad för arbetet med cykeldetektering                                              | 100 000         | 50000            | -                | -                |                  |
| Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelvårdstationen                     | 50 000          | 200000           | 0                | 0                | 0                |
| Kostnad för arbetet med nya offentliga fasta cykelpumpar och cykelserviceplatser      | 200 000         | 600000           | 900000           | 300000           | 100000           |
| Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelpumpar och cykelserviceplatser    | 150 000         | 400000           | -                | -                |                  |
| Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala kommun                               | 27 800 000      | 46100000         | 16600000         | 31400000         | 9500000          |
| Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala kommun                    | 17 250 000      | 13100000         | 15100000         | 16200000         | 14500000         |
| Kostnad för arbetet med att skilja fotgängare och cyklist genom målning och vägmärken | 550 000         | 300000           | 550000           | 300000           | 200000           |
| Kostnad för arbetet med mindre underhåll av beläggning utmed cykelvägar               | 600 000         | 1100000          | 900000           | -                | -                |
| Kostnad för arbetet med kanstensåtgärder utmed cykelvägar                             | 2 100 000       | 400000           | 1100000          | 1100000          | 600000           |
| Kostnad för arbetet med nya och upprustning av cykeltunnlar                           | 1 100 000       | 4600000          | 2500000          | 11150000         | 22900000         |
| Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykeltunnlar                           | 500 000         | 100000           | 100000           | -                | -                |
| Kostnad för arbetet med permanent siktröjning                                         | 1 700 000       | 250000           | -                | -                | -                |
| Kostnad för arbetet med ny belysning utmed cykelvägar                                 | 2 300 000       | 4000000          | 3000000          | 2000000          | 9000000          |
| Kostnad för arbetet med upprustning av belysning utmed cykelvägar                     | 1 300 000       | 1700000          | 1500000          | 2000000          | 1500000          |
| Kostnad för arbetet med drift av belysning utmed cykelvägar                           | 7 000 000       | 7000000          | 6500000          | 6500000          | 6500000          |
| Kostnad för arbetet med sopning av cykelvägar                                         | 300 000         | 300000           | 900000           | 850000           | 700000           |
| Kostnad för arbetet med snöröjning utmed cykelvägar                                   | 2 900 000       | 6100000          | 8900000          | 9500000          | 10900000         |
| Kostnad för arbetet med halkbekämpning utmed cykelvägar                               | 4 425 000       | 10300000         | 14200000         | 10500000         | 5800000          |
| Kostnad för arbetet med snöborttagning utmed cykelvägar                               | -               | 100000           | 4300000          | 5200000          | 10900000         |
| Kostnad för arbetet med vintersandupptagning utmed cykelvägar                         | 6 200 000       | 4900000          | 15700000         | 9600000          | 7300000          |
| Kostnad för arbetet med sopsaltning                                                   | 4 350 000       | -                | -                | -                | -                |
| <b>Total kostnad för arbetet med cykelvägar</b>                                       | <b>88205000</b> | <b>175750000</b> | <b>160450000</b> | <b>108300000</b> | <b>104200000</b> |
| Total kostnad för arbetet med cykelvägar, investering                                 | 59500000        | 144250000        | 107500000        | 65650000         | 72500000         |
| Total kostnad för arbetet med cykelvägar, drift                                       | 28705000        | 31500000         | 53050000         | 42650000         | 31700000         |

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

| Trafiksäkerhet                                                                                                 |                |               |                |               |                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
|                                                                                                                | 2019           | 2018          | 2017           | 2016          | 2015           |
| Kostnad för arbetet med systematisk trafiksäkerhetsarbete inkl. bland annat olycksstatistik kopplat till cykel | 50 000         | 50000         | 50000          | 50000         | 10000          |
| Kostnad för arbetet med säkra skolvägar                                                                        | 300 000        | 50000         | 400000         | 150000        | 1200000        |
| Kostnad för arbetet med cykelboxar                                                                             | 500 000        | 100000        | 350000         | 100000        | 400000         |
| Kostnad för arbetet med cykelpassager och cykelöverfarter                                                      | 1 300 000      | 150000        | 155000         | 200000        | 400000         |
| <b>Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet</b>                                                            | <b>2150000</b> | <b>350000</b> | <b>2480000</b> | <b>650000</b> | <b>2250000</b> |
| Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet, investering                                                      | 1800000        | 250000        | 2300000        | 350000        | 2000000        |
| Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet, drift                                                            | 350000         | 100000        | 180000         | 300000        | 250000         |

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

| Cykelparkeringar                                                     |                 |                 |                |                |                |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
|                                                                      | 2019            | 2018            | 2017           | 2016           | 2015           |
| Kostnad för arbetet med cykelparkeringshuset                         | 23 600000       | 30400000        | 1500000        | 0              | 100000         |
| Kostnad för arbetet med nya cykelparkeringar (ej cykelparkeringshus) | 540 000         | 2400000         | 700000         | 500000         | 100000         |
| Kostnad för arbetet med Storröta pendlarparkering                    | 300 000         | 0               | 0              | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med upprustning av cykelparkeringar              | 50 000          | 1800000         | 100000         | 200000         | 200000         |
| Kostnad för arbetet med cykelvärdar                                  | 1100000         | 1200000         | 1100000        | 1100000        | 1100000        |
| Kostnad för arbetet med felparkerade cyklar                          | 50000           | 400000          | 50000          | 50000          | 100000         |
| Kostnad för arbetet med övergivna och långtidsparkerade cyklar       | 350000          | 300000          | 200000         | 200000         | 500000         |
| <b>Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar</b>                | <b>25840000</b> | <b>36500000</b> | <b>3680000</b> | <b>2050000</b> | <b>2350000</b> |
| Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar, investering          | 25990000        | 34600000        | 800000         | 700000         | 1000000        |
| Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar, drift                | 1500000         | 1900000         | 2880000        | 1500000        | 1350000        |

| Kommunikation och beteendepåverkan                                                                        |                |                |                |                |                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                                                                                                           | 2019           | 2018           | 2017           | 2016           | 2015           |
| Kostnad för arbetet med kommunikationsinsatser internt inom cykel                                         | 250 000        | 200000         | 450000         | 400000         | 70000          |
| Kostnad för arbetet med innovationsupphandling                                                            | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med invigning av cykelparkeringshuset                                                 | 50 000         | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med invigning av pendlarparkering Storvreta                                           | 5000           | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med Flyttvana                                                                         | -              | -              | 0              | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med Vintercyklistkampanj                                                              | 350 000        | 350000         | 450000         | 200000         | 100000         |
| Kostnad för arbetet med Winter bike to work                                                               | 5000           | 20000          | 0              | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med Cykelvänlig arbetsplats                                                           | 150 000        | 750000         | 350000         | 200000         | 300000         |
| Kostnad för arbetet med Hojometern                                                                        | -              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med Klimatmatchen                                                                     | 100 000        | 450000         | 200000         | 150000         | 100000         |
| Kostnad för arbetet med Trafikkalendern kopplat till cykel                                                | 50 000         | 10000          | 20000          | -              | -              |
| Kostnad för arbetet med kampanjen Låt barnen styra!                                                       | 100 000        | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med Buslätt att cykla rätt                                                            | 150 000        | 100000         | 100000         | 50000          | 100000         |
| Kostnad för arbetet med Pelle Svanslös cykeldagar                                                         | 50 000         | 50000          | 50000          | 50000          | 200000         |
| Kostnad för arbetet med bibliotekscyklar                                                                  | -              | -              | 0              | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med Cykling utan ålder                                                                | 50 000         | 50000          | 50000          | 20000          | 0              |
| Kostnad för arbetet med Cykelkurs för ovana                                                               | 50 000         | 50000          | 50000          | 50000          | 0              |
| Kostnad för arbetet med Klimatveckan kopplat till cykling                                                 | -              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med Tack för att du reser hållbart (tidigare år: Tack för att du cyklar)              | 50 000         | 100000         | 0              | 200000         | 200000         |
| Kostnad för arbetet med BMX-cykelshow på skolor                                                           | 150 000        | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med cykeldagar på campus (tidigare år: Cykeldagen)                                    | 80 000         | 150000         | 200000         | 200000         | 200000         |
| Kostnad för arbetet med Trafiq kopplat till cykel                                                         | 0              | 20000          | 50000          | 20000          | 0              |
| Kostnad för kommunikationsarbetet med Sveriges bästa cykelstad                                            | 150 000        | 100000         | 150000         | 600000         | 150000         |
| Kostnad för arbetet med Cykelkartan                                                                       | 50 000         | 50000          | 40000          | 5000           | 30000          |
| Kostnad för arbetet med cykelinformation till föräldrar                                                   | 30 000         | 20000          | 10000          | 10000          | 5000           |
| Kostnad för arbetet med cykelinformation till bland annat studenter och organisationer kopplat till cykel | 50 000         | 100000         | 100000         | 50000          | 100000         |
| Kostnad för arbetet med Uppsala kommun som arbetsgivare kopplat till cykel                                | 450 000        | 450000         | 450000         | 20000          | -              |
| Kostnad för arbetet med Cykelrådet                                                                        | 150 000        | 150000         | 200000         | 0              | 0              |
| Kostnad för arbetet med synpunkter från allmänheten kopplat till cykel                                    | 150 000        | 200000         | 800000         | 600000         | 1900000        |
| Kostnad för arbetet med medborgarundersökningar                                                           | 50 000         | 50000          | 50000          | 50000          | 50000          |
| <b>Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring</b>                                       | <b>3125000</b> | <b>5510000</b> | <b>5650000</b> | <b>4170000</b> | <b>5530000</b> |
| Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring, investering                                 | 0              | 0              | 150000         | 300000         | 400000         |
| Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring, drift                                       | 3125000        | 5510000        | 5500000        | 3870000        | 5130000        |

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

| Sammantaget cykelinsatser    |                  |                  |                  |                  |                  |
|------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|                              | 2019             | 2018             | 2017             | 2016             | 2015             |
| <b>Totala kostnader</b>      | <b>120060000</b> | <b>218780000</b> | <b>173480000</b> | <b>116520000</b> | <b>116180000</b> |
| Totala kostnader investering | 85790000         | 179100000        | 110750000        | 67000000         | 76200000         |
| Totala kostnader drift       | 34270000         | 39680000         | 62730000         | 49520000         | 40000000         |

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

