

Handläggare
Fritz Daniel

Datum
2019-02-18

Diarienummer
GSN-2019-0407

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Godkännande av cykelbokslut

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslås besluta

att godkänna upprättat cykelbokslut för 2018.

Ärendet

Sedan 2013 publicerar Uppsala kommun årligen ett cykelbokslut, vilket utgör en sammanställning över de cykelfrämjande insatser som genomförts under föregående år. Cykelbokslutet vänder sig till kommuninvånare, politiker, tjänstemän, besökare och andra som är intresserade av hur Uppsala kommun arbetar med cykelfrämjande samhällsplanering. Syftet med cykelbokslutet är att sammanställa och presentera de insatser som har genomförts under året avseende cykelplanering. Genom detta hoppas Uppsala kommun kunna öka cykelns status som transportmedel och samtidigt synliggöra och kommunicera ut de positiva effekter som cykelplaneringen har på samhället i stort. 2018 års cykelbokslut följer i stort samma struktur och upplägg som föregående år och har författats under perioden september 2018–januari 2019. Författarnas ambition är att läsaren lätt och överskådligt ska kunna ta sig till informationen och även enkelt kunna jämföra årets insatser mot föregående år.

Mats Norrbom
Stadsbyggnadsförvaltningen

Cykelåret 2018

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 att sammanställa och presentera de insatser som har genomförts under året avseende cykelplanering. Genom detta hoppas Uppsala kommun även kunna öka cykelns status som fordon genom att synliggöra och kommunicera ut de positiva effekter som cykelplaneringen har på samhället i stort. 2018 års cykelbokslut följer i stort samma struktur och upplägg som föregående år och har författats under perioden september 2018–januari 2019. Författarnas ambition är att läsaren lätt och överskådligt ska kunna ta sig till 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 året som gått och det faktaunderlag som ni bidragit med. Tack vare er tid och kunskap har vi återigen fått fram ett kvalitativt cykelbokslut.

Utöver ovanstående vill författarna även tacka ekonomerna Carita Wennerholm och Towa Widh samt kommunikatörerna Louise Åhman, Marie Wenngren, Björn Carlsson och Maria Stenberg för all hjälp med framtagandet av årets cykelbokslut. Vi vill även tacka trafikingenjör Karna Thorsson som varit till stor hjälp med såväl 2018 års cykelarbete som underlag till den sammanställning som du nu läser.

Vid tangenterna,
trafikplanerare Daniel Fritz och studentmedarbetare Lovisa Höök och Albin Myrberg.

Kontakt

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

Innehållsförteckning Cykelåret

2018

4

Inledning

15

Cykelvägar

32

Cykelparkeringar

39

Trafiksäkerhet

44

Kommunikation och beteendepåverkan

60

Ekonomisk uppföljning

Inledning

Cykelåret 2018

2018 blev ännu ett intensivt cykelår. Fokus har som tidigare legat på att främja cykeln som transportmedel genom att på olika sätt göra det tryggare, säkrare, framkomligare och bekvämare för så många som möjligt utifrån målsättningen om att fler ska välja cykeln som sitt naturliga färdmedel för resan. I Uppsala kommun finns det, från såväl politiskt som tjänstemannamässigt håll, höga målsättningar och höga förväntningar på cykelarbetet. Utifrån att ytterligare resurser lagts på cykelrelaterade insatser utgör dessa i dagsläget en stor och viktig parameter inom ramen för målsättningen om ett ökat användande av hållbara transporter. Under 2018 har fokus framförallt legat på att i större utsträckning kombinera fysiska åtgärder i cykelinfrastrukturen med kommunikation och resepåverkansinsatser riktat speciellt till trafiksäkerhet.

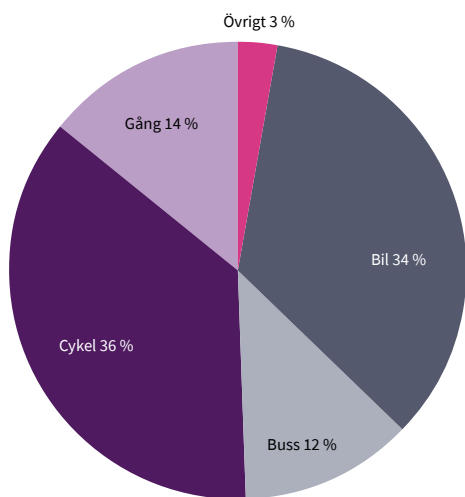
Cykling i Uppsala

Uppsala kommun genomför var femte år en omfattande resvaneundersökning för att bland

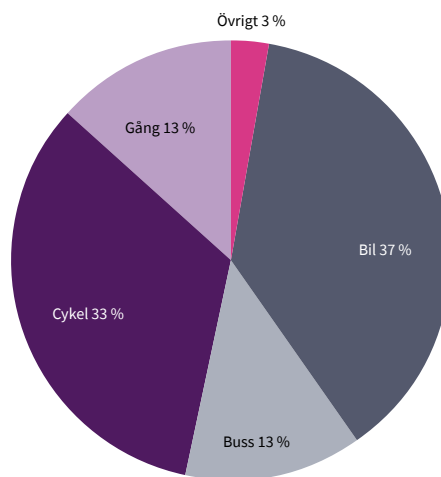
annat få en bättre inblick i vilket transportmedel invånarna väljer att använda sig av vid olika typer av resor. Utifrån den senaste genomförda resvaneundersökningen (hösten 2015) stod cykeltrafiken för 36 procent av resandet i Uppsala tätort, vilket innebär att mer än en tredjedel av alla resor som startar eller slutar i tätorten sker med cykel. Detta gör Uppsala till en av de tätorterna i Sverige med högst andel cykelresor. I de övriga delarna av kommunen sker mellan 1 och 9 procent av resorna med cykel. Sett till hela kommunen sker idag 33 procent av resorna med cykel.

Våra resvanor

Enligt resvaneundersökningen framkom också att de invånare som till största delen använder cykeln som transportmedel är studenter och personer i åldrarna 18 till 24 år. Denna grupp genomför ungefär hälften av sina resor med cykel. Bland de förvärsarbetande sker ungefär var tredje resa med cykel medan cykeln används till ungefär var femte resa bland pensionärerna. Man ser även att de båda sistnämnda grupperna använder bilen till



Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala tätort



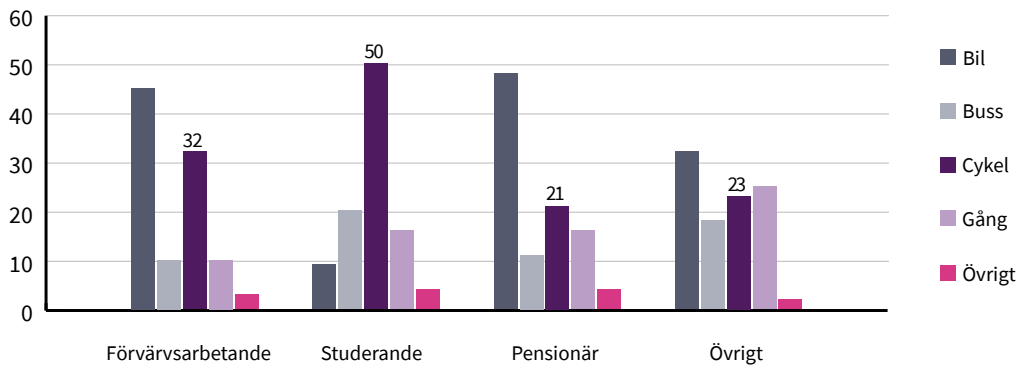
Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala kommun (samtliga områden)



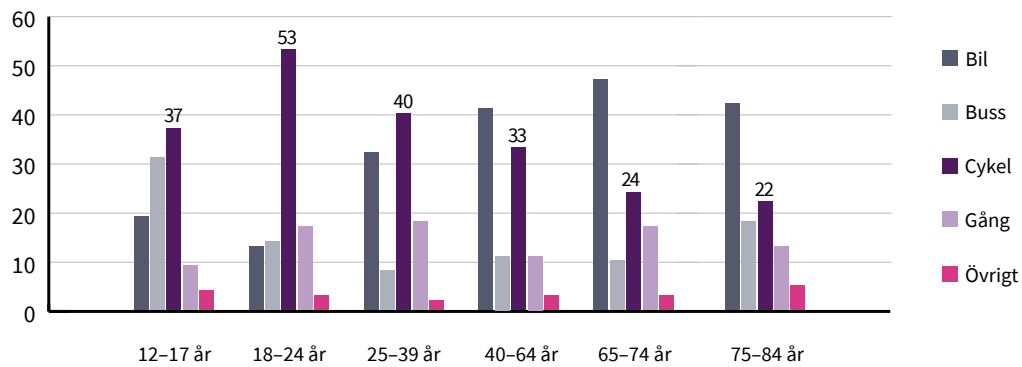
ungefär varannan resa med start eller mål inom Uppsala tätort. Utifrån nedanstående statistik kan man på ett tydligt sätt också konstatera att cyklandet tenderar att minska med åldern medan det motsatta gäller för användandet av bilen som istället tenderar att öka med åldern.

Trafikarbetet för cykel och buss har en positiv trend när man ser 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/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/person till 4,6 km/person.

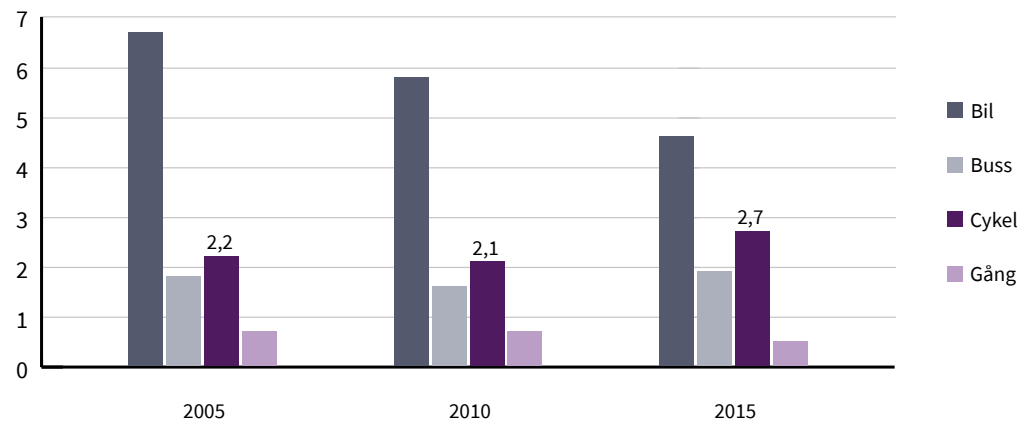
För att få en bild över hur färdmedelsfördelningen ser ut bland invånare i respektive stadsdel går vi återigen till resvaneundersökningen. Här framkommer att cykeln ses som det mest naturliga transportmedlet i framför allt Luthagen, Fålhagen och Kvarngärdet. Det går också att tydligt se en korrelation när det handlar om utnyttjandet av cykeln och avstånd till de mer centrala delarna av Uppsala tätort. I och med detta framstår framför allt Sunnersta och Sävja som de stadsdelar där bilen används mest flitigt. I kommunens övriga tätorter är det framför allt i Storvreta som cykeln används i relativt stor utsträckning även om resandet med bil står för en mycket stor andel.



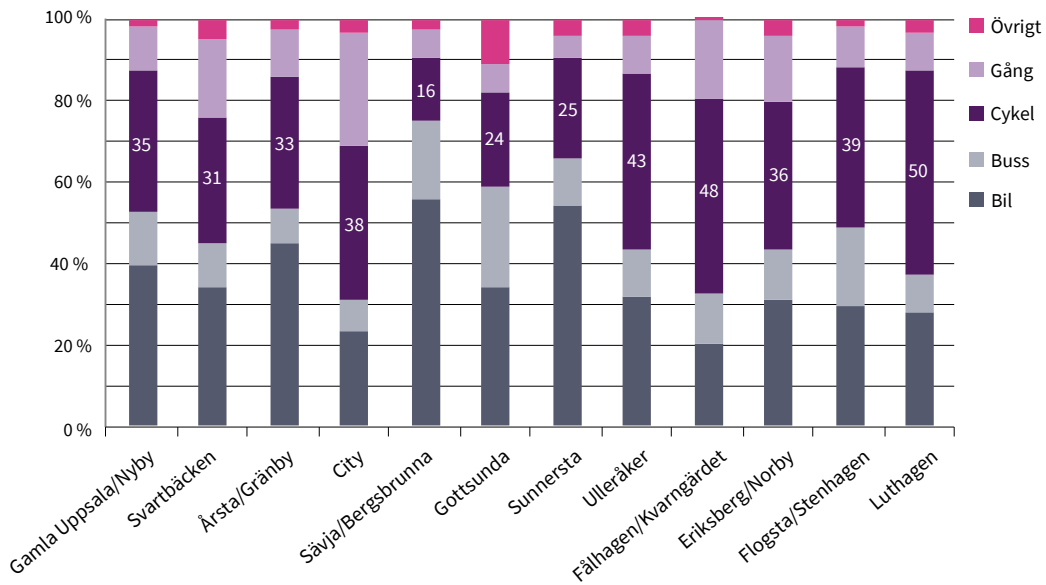
Färdmedelsfördelning efter sysselsättning i Uppsala kommun.



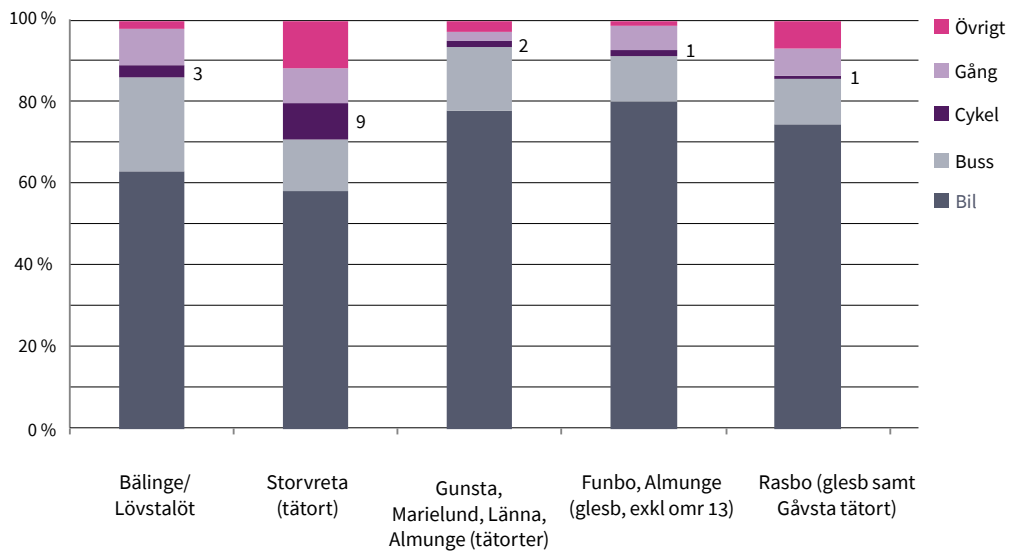
Färdmedelsfördelning efter ålder i Uppsala kommun.



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



Färdmedelsfördelning resp. områden inom Uppsala tätort



Färdmedelsfördelning resp. områden inom Uppsala kommun



31

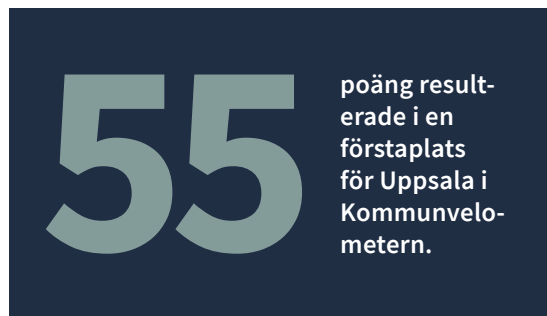
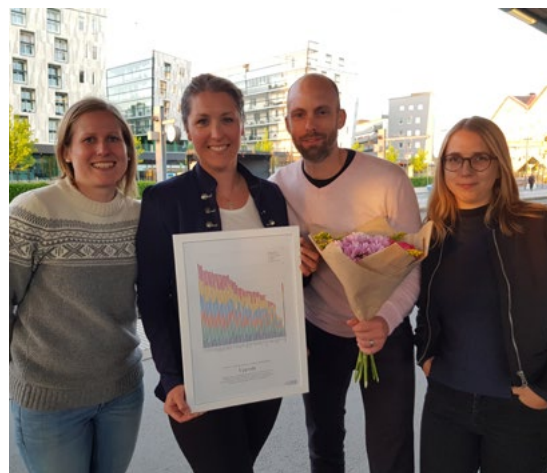
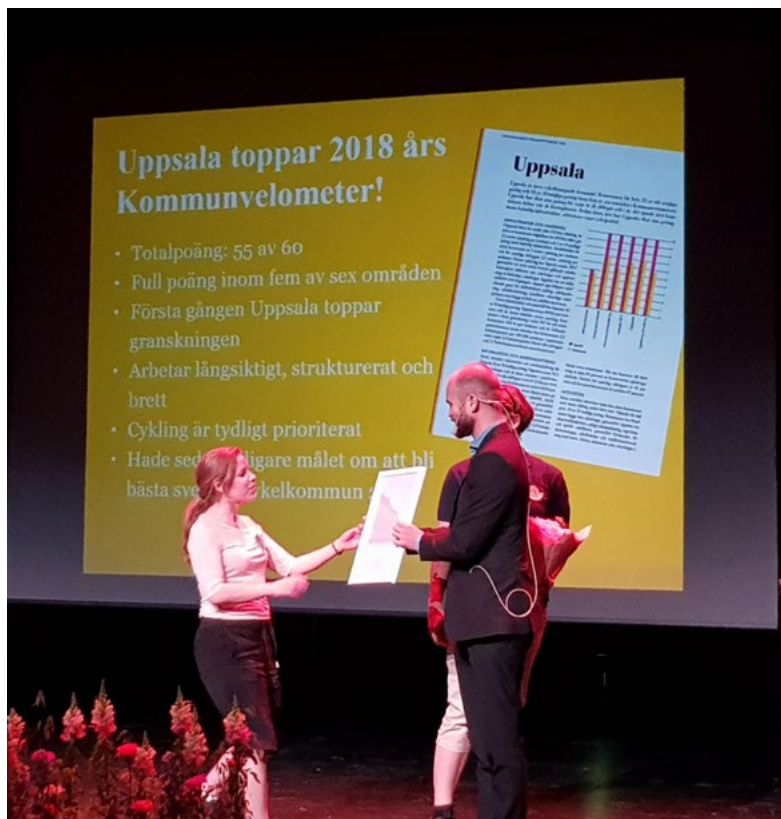
cykelmätningar mätningar utfördes totalt under 2018. Av dessa var fem fasta mätningar, 23 var punktmätningar och tre var kameramätningar.

Cyklister räknas

Varje år utför Uppsala kommun insatser genom både så kallade fasta mätningar och punkträknningar utmed cykelvägarna i kommunen. Idag finns det totalt fem fasta cykelmätare som mäter trafiken dygnet runt och året om. Dessa återfinns utmed Vårdsätravägen och Dag Hammarskjölds väg samt vid Hamnspången, Islandsbron och resecentrum. Utöver dessa mätningar utförde Uppsala kommun även punkträknningar under en veckas tid vid totalt 23 platser samt kameramätning under 24 timmar vid totalt 3 platser under 2018. Tillsammans med alla de cykelräkningar som genomförts tidigare har stadsbyggnadsförvaltningen en relativt god tillgång till underlag inför de beslut som tas. Under perioden 2015-2017 genomfördes mätningar vid totalt 158 platser vilka tillsammans med 2018 års mätningar och de cirka 50 platser som undersöktes före 2015 i stor utsträckning bidrar till att bland annat snöröjningsinsatser och val av sträckor för upprustning kan prioriteras med bättre precision. Det som

mäts är hur många cyklister som passerar och vid vilka tidpunkter detta sker. Tillsammans med tidigare genomförda mätningar ger detta kommunen en relativt god bild av hur många som cyklar och fördelning över dygnet. All insamlad information, tillsammans med resvaneundersökningarna, blir sedan ett viktigt underlag för kommunens arbete med cykelfrågor.

Utifrån den statistik som finns tillgänglig från våra fasta räknepunkter kan man utläsa en utveckling med ett ökat antal passerande cyklister vid specifikt dessa platser under de senaste åren i jämförelse med tidigare. Vid en jämförelse av resultatet från år till år är det däremot svårt att se på generella trender eftersom faktorer som exempel väder och pågående ombyggnationer i närområdet ofta har en relativt stark inverkan på utfallet. En bättre och mer tillförlitlig bild får kommunen vid den resvaneundersökning som genomförs var femte år, där nästa är planerad att genomföras år 2020.



Kommunvelometern – Uppsala bäst i Sverige

Varje år genomför Cykelfrämjandet undersökningen Kommunvelometern. Granskningen är ett verktyg för att följa upp och jämföra olika kommuners arbete med att främja cykeln som transportmedel. Undersökningen baseras på uppgifter om kommunens cykelinsatser under det senaste året. 2018 års resultat visar att Uppsala är Sveriges bästa kommun gällande insatser inom cykelområdet. Detta var sjunde gången Uppsala deltog i Kommunvelometern. Uppsala har haft en konsekvent positiv utveckling inom cykelområdet och förbättrat sitt resultat för varje år. Resultatet för 2018 visar att Uppsala, Lund och Linköping för tillfället är de kommuner som placerar sig i toppen utifrån de parametrarna som mäts.

Motiveringen till att Uppsala blev Sveriges bästa cykelstad lyder: ”Uppsalas resultat genom åren visar tydligt att kommunen arbetar strategiskt och långsiktigt och att cykling ligger högt på agendan. Uppsala får i årets granskning full

poäng inom samtliga delområden förutom befintlig infrastruktur.”

Tabellen på sida 10 visar vilken poäng Uppsala kommun har haft under de senaste fem åren.

Priser och utmärkelser

Förutom topplaceringen i cykelfrämjandets Kommunvelometer har Uppsala kommun även fått flera andra priser och utmärkelser under året. Bland annat utsåg Svensk förening för folkhälsoarbete Uppsala till årets folkhälsokommun 2018.

Sweco och Arena för tillväxt tilldelade Uppsala priset som årets tillväxtkommun 2018 och för femte året i rad vann Uppsala även tidningen Fokus pris för bästa stadskommun, i konkurrens med 45 andra kommuner. Utöver ovanstående utmärkelser, där kommunens cykelarbete utgjort en del av en större helhet, har ett antal andra priser tagits emot där kopplingen till Uppsalas cykelsatningar varit starkare (se nästkommande sida).

Statistik						
	Placering	2018 (poäng)	2017	2016	2015	2014
Uppsala	1	55	52	51	49	47
Lund	2	53,5	54,5	52,5	50	52
Linköping	2	53,5	46	44,5	46,5	-
Nacka	4	50	49,5	-	-	-
Umeå	4	50	-	-	48	50
Malmö	4	50	52,5	51	54	48,5
Luleå	7	49	49	42,5	41	40
Karlstad	7	49	49	-	50	-
Jönköping	7	49	46	39,5	44	39,5
Sundbyberg	10	47,5	42,5	22,5	-	-
Helsingborg	10	47,5	46,5	41,5	34,5	47
Sollentuna	12	47	46,5	45	31,5	-
Stockholm	12	47	44,5	42	43,5	-
Växjö	14	46,5	45	40,5	41	44
Eskilstuna	15	46	48,5	49,5	51,5	50,5
Göteborg	15	46	43,5	44	43	45
Västerås	26	36,5	-	-	-	48,5
Borås	27	36	40,5	35	34,5	38,5
Gävle	39	30,5	33,5	42	42	47
Halmstad	-	-	47	48	-	51

- ej deltagit i kommunvelometern

Årets klimatstad 2018

I slutet av maj månad utsågs Uppsala till årets svenska klimatstad i Världsnaturfondens (WWF) stadsutmaning One Planet City Challenge. Priset delas varje år ut till den stad som utmärker sig som mest klimatsäker och med en hållbar framtid. WWF baserar priset på parametrar såsom stadsplanering, transport, klimatanpassning och energisystem. Ett utdrag ur motiveringen till att Uppsala vann priset 2018 löd ”Uppsala framträder som klar vinnare i årets utmaning på grund av sitt ambitiösa arbete med breda samhällsövergripande satsningar och ett starkt fokus på hållbara transporter.” Dessutom lyftes Uppsalas cykelfrämjande insatser fram i motiveringen:

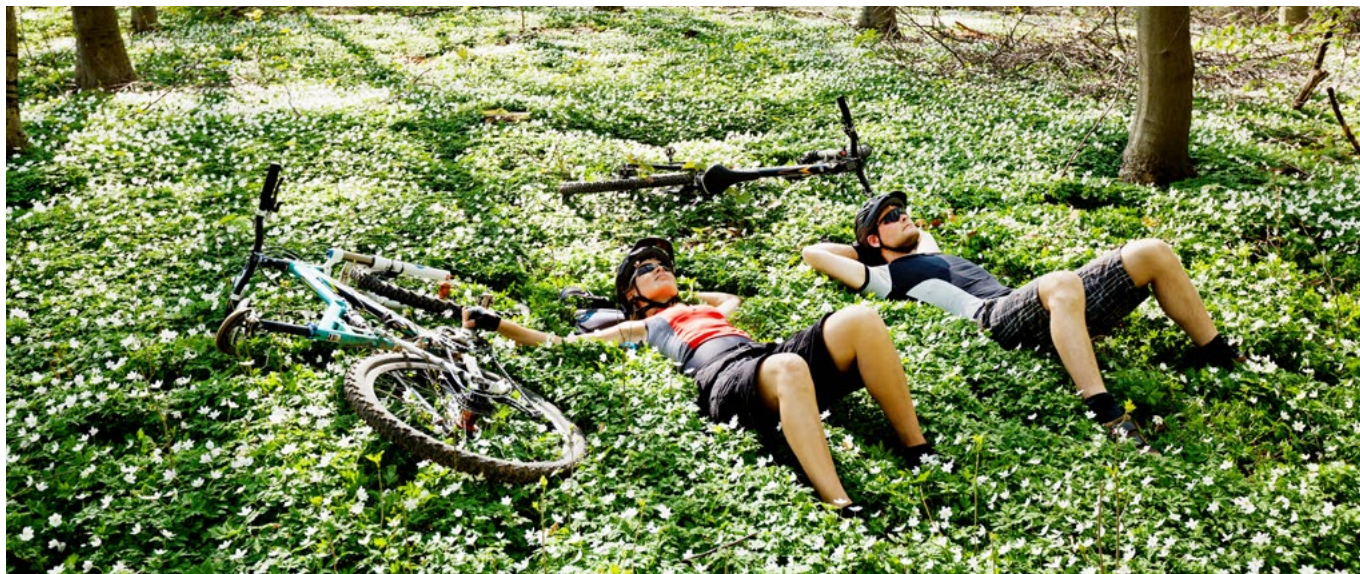
”Kommunen förbättrar förutsättningarna för cyklisterna genom att uppgradera cykelinfrastrukturen och underlätta cyklande året runt.”

Som första svenska stad utsågs dessutom Uppsala i september månad till årets globala klimatstad 2018. I konkurrens med 132 städer i 23 länder valde den internationella juryn att lyfta fram Uppsala som förebild i världen för sitt klimatledarskap. Juryn lyfte fram Uppsala som förebild i världen för sitt klimatledarskap.



Hederspris SHIFT

Trivector gör sedan 2014 en årlig rankning av kommunernas arbete med hållbara transporter. Syftet är att öka fokus på omställningen till hållbara transporter, lyfta fram



kommuner som kommit långt i arbetet och att främja utbyte av kunskap och idéer. 2018 fick Uppsala kommun bonuspoäng och ett särskilt hedersomnämmande för sitt arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik. Bland annat uppmärksammades kommunens arbete med cykel-detektering vid signalreglerade korsningar, samt arbetet för att öka vintercyklandet. Priset delades ut på ett av Trivectors seminarier i Almedalen där Uppsala kommun även fick medverka i en avslutande paneldiskussion.

De strategiska styrdokument

När Uppsala kommun tar fram förslag på beteendepåverkande insatser samt investeringar och underhållsåtgärder som rör cykeltrafiken är det ett antal strategiska styrdokument som ligger till grund för de övergripande besluten. Dessa kan ha både en direkt och en indirekt koppling till cykling. Ett exempel är kommunens översiktsplan där det framgår att kommunen ska arbeta för att öka andelen resor som sker till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Ett annat exempel är Policy för hållbar utveckling som beskriver hur kommunen ska arbeta för ett ökat hållbart resande, en bättre folkhälsa, ökad trygghetskänsla och en attraktivare stadsmiljö. I kommunens ekonomiska styrdokument Mål och budget 2016–2018 går det också att läsa att folkhälsan är högt prioriterad när Uppsala ex-

panderar, men även att fotgängare och cyklister ska ha hög framkomlighet och tillgänglighet. Andra dokument som berör cykling direkt eller indirekt är bland annat Innerstadsstrategin och Stadsmiljöprogrammet.

Stadsmiljöprogrammet belyser exempelvis behovet av cykelställ i innerstaden och hur dessa ska utformas. Cykelställena ska vara flexibla och antingen enkel- eller dubbelsidiga, samt kunna plockas bort vid upplåtelse av mark och tillfälliga evenemang. I gatu- och samhällsmiljönämndens verksamhetsplan anges också att gång-, cykel- och kollektivtrafiken ska prioriteras framför biltrafiken som en viktig förutsättning för att nå målet om ett hållbart resande inom Uppsala kommun.

Utöver dessa dokument har även Riktlinje för persontransport i tjänst, Riktvärden för parkeringstal i Uppsala och Riktlinjer för Uppsalas parker tagits fram. Det har även tagits fram två strategiska styrdokument som ligger till grund för invånarnas möjlighet till delaktighet i Uppsala kommun: Riktlinje för synpunktshantering, felanmälan, avvikelser och servicematning och Riktlinje för medborgardialog. Dessa styrdokument ligger till grund för hur Uppsala kommun arbetar med att fånga upp invånarnas åsikter om exempelvis cykelfrämjande insatser.

Uppsala kommun samarbetar med Region Uppsala och Trafikverket för cykelfrämjande insatser på landsbygden. I december 2017 antogs en regional cykelstrategi för Uppsala län av Region Uppsala. Uppsala kommun svarade på remissversionen av den regionala cykelstrategin som syftar till att främja cyklingen i länet. Uppsala kommun arbetar även utifrån den nationella cykelstrategin som tagits fram av Trafikverket.

Även om stor hänsyn tas till dessa strategiska styrdokument är det framförallt dokumenten Mobilitets- och trafikstrategi, Cykelpolicy, Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik samt Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik som används i planeringen.

Cykelpolicy

Under 2013 antog kommunfullmäktige en cykelpolicy. Policyens intentioner inkluderar en strävan mot att förbättra folkhälsan, skapa en attraktivare stadsmiljö och att minska andelen resor med biltrafik. Detta ska kommunen uppnå genom så kallade viljeinriktningar. Dessa säger att Uppsala ska uppfattas som en trygg, säker, framkomlig och bekväm stad och kommun för invånare att cykla i.

Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik

Under 2013 antog kommunstyrelsen ett antal riktlinjer som kompletterar cykelpolicy och gör den mer konkret. Riktlinjerna berättar dels hur arbetet med cykeltrafiken ska gå till, dels att det är kommunstyrelsen som ska se till att Uppsala kommun hela tiden arbetar för cyklisternas bästa genom hela planeringsprocessen. Denna process startar med planering av nya områden och fortsätter ända fram till underhåll och drift av samma områden med ett särskilt fokus kring översiktsplanering och detaljplanering.

Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik

I januari 2014 antog gatu- och samhällsmiljönämnden en handlingsplan som mer i detalj beskriver hur arbetet med cykeltrafik ska bedri-

vas. 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.

Under 2016 och 2017 arbetades en reviderad version av handlingsplanen fram. Anledningen var att det från såväl politiskt håll som inom förvaltningen fanns en vilja att höja ambitionsnivån och för att få in fler åtgärdsområden. En annan anledning var att antagandet av en ny handlingsplan fanns utpekad som mål inom ramen för arbetet med projekt Sveriges bästa cykelstad.

Den reviderade handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik blev antagen i gatu- och samhällsmiljönämnden under hösten 2017. Inom ramen för det mycket omfattande arbetet genomfördes bland annat en översyn av allt det material som funnits tillgänglig från arbetet med projekt Sveriges bästa cykelstad. Förutom detta utfördes också en så kallad cykelrevision och såväl en intern som extern remissrunda ägde rum. 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. Planen kommer att vara ett internt viktigt dokument för att förstärka och förtydliga cykelns roll i samhällsbyggnadsprocessen.

Mobilitets- och trafikstrategi

Under 2017 inleddes arbetet med Uppsala kommuns övergripande Mobilitets- och trafikstrategi, förkortad MoTS. Bakgrunden till arbetet med MoTS är Uppsala kommuns Översiktsplan 2016. I översiktsplanen skapas ett ramverk och beredskap för Uppsala kommuns 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.

För att transportsystemet ska kunna utvecklas i takt med befolkningsutvecklingen behövs en övergripande strategi för detta. Det handlar om att styra och konkretisera visionen av Uppsala kommuns trafik- och transportsystem på längre sikt, vilket mynnade ut i arbetet med Mobilitets- och trafikstrategin. Under 2017 genomfördes en serie workshops, med syfte att fånga upp olika kompetensområdets utgångs- och framtidslägen avseende Uppsala kommuns trafik- och transportsystem. Arbetet har fortsatt under 2018 och målet är att en färdig Mobilitets- och trafikstrategi ska överlämnas till kommunfullmäktige i december 2019.

I relation till cykelplaneringen i Uppsala kommun är ambitionen att mycket av det arbete som har genomförts inom området, samt framtidsscenario kring cykeltrafiken i Uppsala kommun, ska föras in i arbetet med Mobilitets- och trafikstrategin.

Checklistor, normer och generella riktlinjer

För att intentionerna i handlingsplanen ska få så stor spridning som möjligt har olika checklistor upprättats. Dessa ska kommunen använda som stöd inom olika delar av planeringsprocessen, exempelvis under arbetet med nya detaljplaner och vid en utbyggnad av cykelinfrastrukturen. Kommunens plan- och byggnadsnämnd har även tagit beslut om att ett så kallat cykelparkeringstal alltid ska tillämpas. Detta innebär att Uppsala kommun ställer krav på att ett visst antal cykelparkeringar ska skapas vid nybyggnation på den mark som kommunen inte har direkt inflytande över. Uppsala kommun inledde under 2016 ett arbete med att ta fram en så kallad teknisk handbok med detaljerade anvisningar vid exempelvis byggnation av nya cykelvägar. Denna ska i så stor utsträckning som möjligt ska tillämpas vid såväl planering och projektering som vid byggnation av cykelinfrastrukturen. Under 2018 har arbetet med denna fortsatt. Sammantaget underlättar dessa dokument kommunens arbete med att göra Uppsala till en ännu bättre cykelstad och cykelkommun.

Projekt: Sveriges bästa cykelstad

Under de senaste åren har Uppsala kommun fått politiska direktiv om att utöka sina resurser när det handlar om cykelfrämjande insatser. För att på ett enklare och tydligare sätt ta sig an uppdraget valde stadsbyggnadsförvaltningen 2015 att paketera detta initiativ i form av ett projekt vid namn Sveriges bästa cykelstad. Denna satsning genomfördes utifrån målet att Uppsala kommun senast år 2018 ska anses vara Sveriges bästa cykelstad. Under 2015 bestod arbetet av att på olika sätt kartlägga vad olika grupper av Uppsala-bor lägger i begreppet "Sveriges bästa cykelstad". Inom ramen för detta genomfördes exempelvis så kallade fokusgruppsintervjuer vid flera tillfällen med bland annat politiker, studenter och representanter från intresseorganisationer, näringslivet och andra offentliga myndigheter. Dessutom utfördes omfattande omvärldsanalyser på såväl nationell som internationell nivå samtidigt som ny forskning inom cykelområdet studerades. För att skapa engagemang, delaktighet och kännedom om målsättningen, Sveriges bästa cykelstad, genomfördes under hösten 2015 också en relativt omfattande internetbaserad enkätundersökning. Där bjöds kommunens invånare in för att tycka till om vilka åtgärder som Uppsala kommun, men också ett antal andra aktörer, ska samverka kring för att nå de högt ställda målsättningarna. Under de veckor enkäten låg öppen valde cirka 1000 invånare att göra sin röst hörd.

Genom en sammanställning av ovanstående resultat och utifrån de tidigare politiskt antagna styrdokument presenterades under våren 2016 en lista på 57 åtgärder som ansågs prioriterade att genomföra under åren 2016-2018. Denna lista, som också godkändes av gatu- och samhällsmiljönämnden, innehöll konkreta cykelfrämjande insatser inom ett flertal områden. Liksom under de två tidigare åren har arbetet inom projektet under 2018 varit mycket fokuserat på att genomföra och på olika sätt driva på utvecklingen inom flertalet områden kopplat till



den politiskt beslutade åtgärdslistan. Parallellt med arbetet kopplat till denna inleddes det under hösten 2018 en utvärderingsprocess av arbetet inom projektet i sig men också det resultat som uppnåtts. I korta drag lyfts ett flertal framgångsfaktorer fram men rapporten tar också upp ett antal utmaningar som funnits inom ramen för arbetet.

Utifrån de tre utvärderingsverktyg som omnämndes i projektets handlingsplan från 2015 ses slutresultatet som mycket positivt. För det första har de flesta (50 av 57) av målsättningarna i åtgärdslistan helt eller nästan helt uppfyllts och för det andra har Uppsala kommun årligen förbättrat sina poäng i cykelfrämjandets granskning av kommunens arbete med cykelfrämjande insatser. Under 2018 utnämndes till och med Uppsala till Sveriges bästa cykelstad med den hittills högsta totalpoängen i undersökningen kommunvelometerns historia. Den tredje faktorn som följts upp handlar om invånarnas nöjdhet kopplat till cykelinfrastrukturen i kommunen och utgår ifrån den årliga undersökning som Statistiska centralbyrån genomför. Enligt det NKI- (nöjd-kund-index) resultat som årligen tas fram är kommunens invånare nöjdare med tillgången till cykelinfrastruktur kopplat till faktorer som framkomlighet, trygghet, säkerhet och bekvämlighet 2018 i jämförelse med resultatet

från 2015. Hela utvärderingsrapporten finns att läsa på www.uppsala.se/cykel

Svenska cykelstäder

Under 2014 mottog Uppsala kommun en inbjudan till det då nystartade nätverket Svenska cykelstäder. Föreningen består i nuläget av 30 svenska kommuner och 3 regioner som är framstående inom vardagscykling. Föreningen stöds också av 7 associerade medlemmar. För Uppsalas del finns både Uppsala kommun och Region Uppsala representerade. 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). Uppsala kommun har sedan starten varit en aktiv medlem och under 2018 representerades kommunen av en politiker i styrelsen samt två tjänstemän i föreningens arbetsgrupp.

Cykelvägar

Statistik					
	2018	2017	2016	2015	2014
Cykelvägar totalt i Uppsala kommun (oavsett väghållare) (km)	539,7	528,2	523,5	513,4	511
Cykelvägar totalt i Uppsala tätort (oavsett väghållare) (km)	447,6	441,1	436,6	431,9	429,5
Cykelvägar totalt i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	464,7	453,2	448,2	438,4	436
Cykelvägar totalt i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	430,5	424	419,5	414,8	412,4
Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/ blandtrafik) i Uppsala kommun	112	110	110	109	109
Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/ blandtrafik) i Uppsala tätort	67	65	65	64	64
Nya cykelvägar under året i Uppsala kommun (km)	11,5	5	9,8	2,4	3,6
Nya cykelvägar under året i Uppsala tätort (km)	6,3	4,5	4,7	2,4	3,6
Upprustade cykelvägar under året i Uppsala kommun (km)	13,3	11	8,1	7,8	12,3
Upprustade cykelvägar under året i Uppsala tätort (km)	12,2	11	8	7,8	12,3
Andel cykelväg (med Uppsala kommun som väghållare) som fått ny beläggning under året i Uppsala tätort (procent)	2,9	2,4	1,8	1,8	2,8
Genomsnittlig tid innan ny upprustning av cykelvägarna (med Uppsala kommun som väghållare) i Uppsala tätort (år)	35	42	56	56	36
Åtgärder under året för att avskilja fotgängare och cyklister utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	6,9	7,5	6,4	8,1	11
Andel avskiljd cykelväg i Uppsala tätort (procent)	43	41	40	39	36
Antalet enkelriktade gator som reglerats om för att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna (Uppsala tätort)	75	75	60	58	56
Antal ombyggda korsningar under året för bekvämare och framkomligare cykling i Uppsala kommun med Uppsala kommun som väghållare (exklusive ombyggda korsningar utmed upprustade cykelvägar)	16	39	52	17	14
Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala kommun	51	51	51	-	-
Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala tätort	45	45	45	-	-
Antal upprustade cykeltunnlar under året i Uppsala kommun	9	13	12	17	-
Antal cykelvägvisare totalt i Uppsala tätort	2306	2 306	2306	2306	2033
Antal cykelvägvisningstavlor totalt i Uppsala tätort	22	22	22	22	22
Antal platser totalt med cykeldetektering vid signalreglerade korsningar i Uppsala tätort	18	18	18	18	18
Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (kommunala och privata)	82	67	62	59	54
Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (endast kommunala)	34	19	14	13	11
Antal platser som byggts om i syfte att genomföra permanenta siktröjningsåtgärder utmed cykelnätet i Uppsala kommun	14	-	-	-	-
Upprustad belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	55	20	2,8	6,6	26
Upprustad belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	55	10	1,2	6	21
Ny belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	4,5	6	5,5	5	9,8
Ny belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	2,5	3	5	5	9,8

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



Cykelvägar i Uppsala kommun

I Uppsala kommun finns det i dag ungefär 54 mil cykelvägar. Cirka 44,8 mil återfinns i Uppsala tätort och 2 mil finns i Storvreta tätort. Det är markägaren som ansvarar för att underhålla och sköta om dessa cykelvägar 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 17,1 kilometer 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 i Uppsala kommun som kommunen ansvarar för (464,7 km) är uppdelade i fem kategorier:

- Snabbcykelleder (cirka 13 km)
- Huvudcykelstråk (cirka 65 km)
- Cykelvägar i ett huvudcykelnät (cirka 122 km)
- Cykelvägar i övrigt lokalcykelnät (cirka 185 km)
- Rekreationscykelvägar (cirka 81 km)

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

Regionala cykelvägar

De flesta av de cykelvägar som ligger i Uppsala, Skölsta, Fullerö, Lindbacken och Storvreta tätorter är Uppsala kommuns ansvar. Cykelvägar som ligger utanför dessa tätorter är oftast andra väghållares ansvar såsom Trafikverket eller privata vägföreningar. Även cykelvägar som ligger mellan kommunens tätorter är i de flesta fall någon annan väghållares ansvar.

I dagsläget finns det 83,4 kilometer cykelvägar mellan Uppsala kommuns tätorter, eller inom de tätorter som inte ligger inom Uppsala kommuns väghållningsområde. Av dessa ansvarar Uppsala kommun för 26,1 km medan andra väghållare sammantaget ansvarar för 57,3 km. Det ansvar som Trafikverket, samfälligheter eller vägföreningar har över cykelvägarna innebär att dessa väghållare exempelvis är ansvariga för asfaltens skick och även 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.

I processerna avseende prioritering i länstransportplanen ingår Uppsala kommun som aktör och diskuterar prioriteringarna med Trafikverket och Region Uppsala. Under 2018 har Uppsala kommun varit fortsatt involverade tillsammans med Region Uppsala och Trafikverket i olika processer som berör regionala cykelvägar. Bland annat har Uppsala kommun varit fortsatt delaktiga i åtgärdsvalsstudie för väg 282, där kommunen tagit ställning till prioriterade åtgärder för det fortsatta arbetet, vilket inbegriper en gång- och cykelväg till Länna. Kommunen har även deltagit i åtgärdsvalsstudien för området Uppsala Näs som inkluderar cykelstråk. Därtill har förberedande arbete genomförts för åtgärds-

valsstudie för väg 272 samt vägplan för väg 55. Under året har även viktiga steg tagits för att möjliggöra cykling mellan Uppsala och Ulva kvarn. Bland annat har en cykelväg byggts mellan väg 600 och Ulva kvarn. I och med att Trafikverket ska bygga en gång- och cykelväg längs med väg 600, mellan Uppsala och Björklinge, kommer därför möjligheterna att cykla mellan Uppsala och Ulva kvarn förbättras när respektive projekt är genomförda.

Cykelbroar

Idag finns det totalt 112 broar med någon form av cykelframkomlighet i Uppsala kommun. Av dessa återfinns 67 i Uppsala tätort. Med cykelframkomliget menas att det antingen handlar om broar för enbart fotgängare och cyklister eller broar där dessa trafikantgrupper behöver dela utrymme med motorfordon som exempelvis bilar och bussar. När det handlar om den sistnämnda kategorin kan broarna vara utformade med antingen separata gång- och cykelbanor eller cykelfält alternativt att cyklister färdas tillsammans med övrig trafik i ett gemensamt körfält.



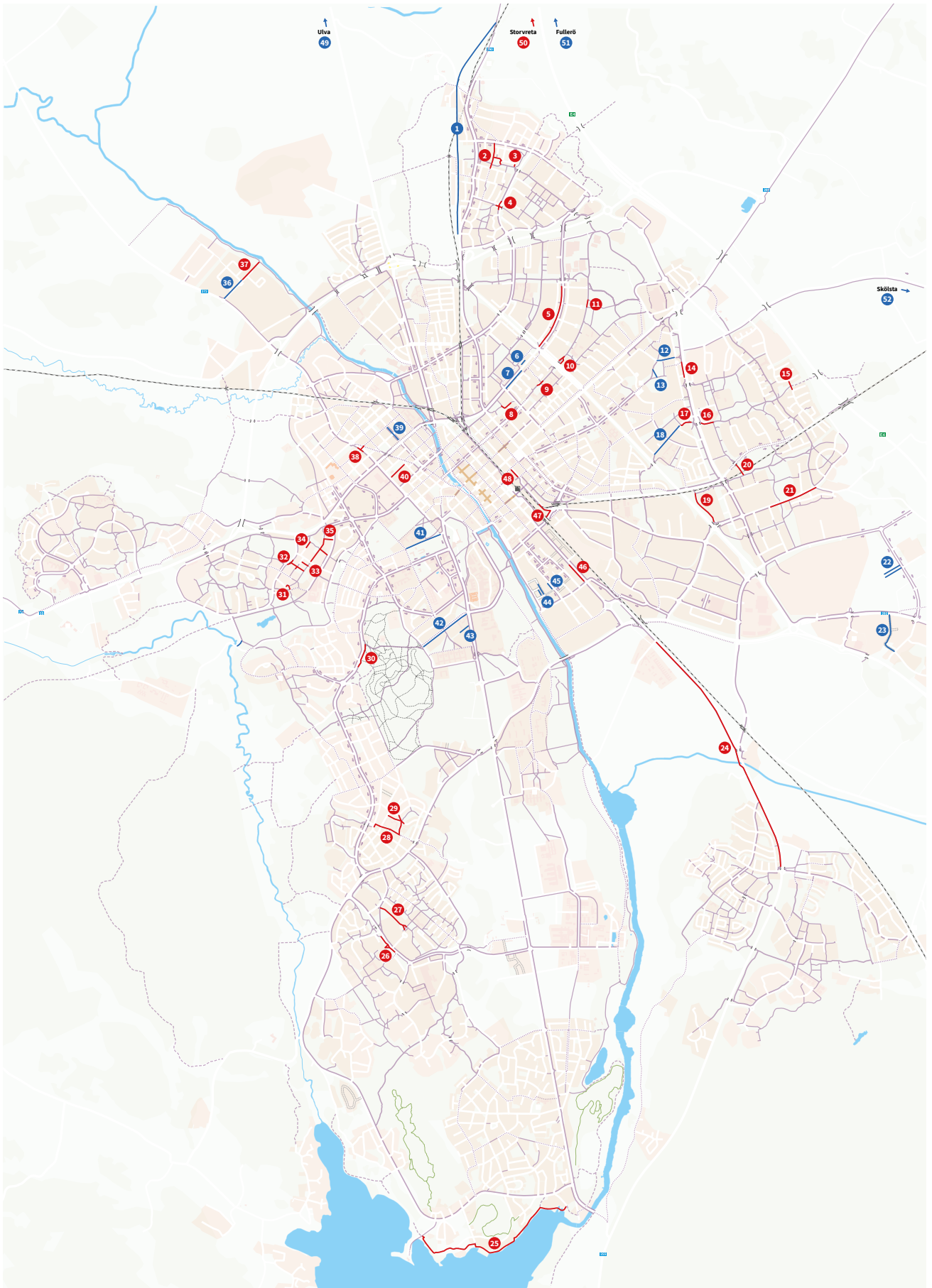
Under de senaste åren har det tillkommit ett antal nya broar som medfört att bland annat cyklisters framkomlighet förbättrats. Några exempel är:

- 2010: Gång- och cykelbroarna Idunspången och Strandängsspången över Fyrisån mellan Ringgatan och södra Svartbäcken i höjd med bostadsområdet Fyrisvallen
- 2012: Gång- och cykelbron Hamnspången över Fyrisån intill Stadsträdgården
- 2013: Gång- och cykelbron över Strandbodkilen intill Bergsbrunnsparken
- 2015: Gång- och cykelbron i Gamla Uppsala över den nya tågtunneln utmed Banvallsvägen
- 2017: Separata gång- och cykelbanor utmed den ombyggda Flottsundsbron över Fyrisån i Sunnersta

I början av mars öppnades den nya tillfälliga gång- och cykelbron över Vaksalagatan. Bron,

som ligger på den östra sidan av spårområdet, har framförallt tillkommit med anledning av att den nu pågående ombyggnationen av stadshuset på den västra sidan påtagligt försvårar framkomligheten för gående och cyklister. Denna nya koppling mellan S:t Persgatan och Roslagsgatan gör det möjligt att enklare ta sig mellan Österplan och resecentrum. Den tillfälliga bron kommer troligtvis att stå kvar under hela 2019 för att sedan, när det är möjligt att cykla utmed den västra sidan av spåren igen, transporteras bort. Stadshuset beräknas stå klart år 2020.

Under sensommaren 2018 stod också den nya Vindbron över Fyrisån i Årike Fyris klar. Den nya gång- och cykelbron binder samman stadsdelarna Ulleråker och Kungsängen på ett tydligare sätt genom sin koppling till de intilliggande gång- och cykelvägarna längs med Fyrisåns båda sidor samt östra och västra Vindbrovägen. Vindbron är öppningsbar med en segelfri höjd om 2 meter.



Gaturegister

1. Utmed banvallen mellan Sandells gata och väg 290	27. Cykelväg mellan Bernadottrevägen och Bandstolsvägen
2. Från Iduns väg förbi Nybyparken mot Holmgångsväg och Mimersvägen	28. Cykelväg mellan Svampvägen och Nya Valsättravägen
3. I parken intill Snorrevägen	29. Cykelvägar i Skivlingsparken
4. Utmed Gamla Uppsalagatan i korsning med Orvars väg	30. Utmed Norbyvägen mellan Lindsbergsgatan och cykelväg mot Käbo
5. Utmed Råbyvägen mellan Tycho Hedens väg och Bellmansgatan	31. Mellan Värnortsgatan och Torshavsgatan
6. Utmed Råbyvägens nordvästra sida i höjd med Lenngrensgatan och Karlfeldtsgatan	32. Mellan Flogstavägen och Köpenhamngatan
7. Utmed Råbyvägen mellan Bureusgatan och Torkelsgatan	33. Cykelväg mellan Köpenhamngatan och Ekeby förskola
8. I parken intill Alriksgatan	34. Cykelväg vid anslutning till Oslogatan
9. I parken intill Kvarngårdesskolan vid anslutningen till Karlfeldtsgatan	35. Mellan Nordengatan och Helsingforsgatan
10. Cykelväg nordväst om Liljefors torg vid cykeltunneln under Tycho Hedéns väg	36. Utmed Söderforsgatan mellan väg 272 och Hållnäsgränd
11. I Gränbyparken vid Almqvistgatan	37. Utmed Söderforsgatan mellan Hållnäsgränd och Fyrisån
12. Utmed Källparksgatan mellan Johannesbäcksgatan och Källparken	38. Cykelväg mellan Börjegatan och Kyrkogårdsgatan i höjd med Tegnérgränd
13. I Källparken	39. Utmed Syslomansgatan mellan Luthagesplanaden och Tegnérgränd
14. Utmed Fyrislundsgatan vid Gräslöksgatan	40. I Vasaparken
15. Från Vitkålgatan till Rödbetsgatan	41. Utmed Thunbergsvägen mellan Dag Hammarskjölds väg och Villavägen
16. Cykelväg intill Sparrisgatan söder om Årsta centrum	42. Utmed Döbelnsgatan mellan Dag Hammarskjölds väg och Käbovägen
17. I parken mellan Johannesbäcksgatan och Snickargatan	43. Mellan Dag Hammarskjölds väg och Artilleriparken
18. Utmed Murargatan mellan Snickargatan och Byggmästargatan	44. Utmed Industrigatan mellan Eldkvarnsgatan och Skyttelgatan
19. I Kalenderparken mellan Fålhagsleden och Stålgatan	45. Utmed Sårgatan mellan Skyttelgatan och Tullgarnsgatan
20. Cykelväg mellan Fålhagsleden och Lennakattens järnväg	46. Utmed Kungsgatan mellan Kungsängsesplanaden och Tullgarnsgatan
21. Utmed Stålgatan mellan Leffersgatan och Södra Slavstavägen	47. Utmed Stationsgatan och Strandbodgatan
22. Cykelväg väster om Rapsgatan vid Södra depågatan	48. Utmed Storgatan mellan Norrtäljegatan och Roslagsgatan
23. Utmed Långtradsgatan mellan Almungevägen och Gnistagatan	49. Utmed Fyrisåns västra sida mellan Väg 600 och Ulva kvarn
24. Utmed väg 255 och Kuggebrovägen mellan Östra Vindbrovägen och Nämndemansvägen	50. Cykelväg mellan Skogsvallsvägen och Fullerövägen
25. Utmed vattnet mellan Skarholmsvägen och Brostugevägen	51. Cykelväg mellan Väg 290 och Fullerö bostäder
26. I Lina Sandells park	52. Cykelvägar mellan parkområden och utmed Silvergransvägen



Symbol som illustrerar snabbcykelled.

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 2018 färdigställde kommunen totalt 6,3 kilometer nya cykelvägar eller cykelfält inom Uppsala tätort (se karta sidan 19). Inom kommungränsen uppförde Uppsala kommun totalt 11,5 km nya cykelvägar eller cykelfält under året.

Upprustade cykelvägar

När det handlar om omfattande upprustningar av längre sträckor arbetar Uppsala kommun efter en så kallad upprustningsplan. Med utgångspunkt i de relativt omfattande inventeringar som genomförs av asfaltens skick ses också behovet av annan upprustning över. Det handlar exempelvis om cykelvägarnas bredd samt belysningen och målningens standard. Under 2018 rustade Uppsala kommun upp totalt 12,2 kilometer av cykelvägarna i Uppsala tätort (se karta sidan 19). Inom kommungränsen rustade Uppsala kommun upp totalt 13,3 km. Detta innebär att samtliga fick ny beläggning/asfalt och att många också breddades och/eller fick förbättrad belysning. I jämförelse med det totala antalet cykelvägar i Uppsala tätort innebär denna upprustningstakt att cykelvägarna i genomsnitt kommer att få ny beläggning/asfalt var 35:e år.

Snabbcykelleder

2012 inleddes ett arbete med att utreda möjligheten att bygga så kallade snabbcykelleder i Uppsala tätort. Tanken var att dessa cykelvägar dels skulle byggas med hög kvalitet, dels prioriteras extra högt när det handlar om drift- och underhållsinsatser. I och med att politikerna i januari 2014 antog handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik kunde arbetet med Uppsalas första snabbcykelled starta. Sedan dess har Valsätraleden (2014), Flogstaleden (2015) och större delen av Gamla Uppsalaleden (2017) byggts. Under 2018 inleddes arbetet med den fjärde snabbcykelleden, Sävjaleden. Denna sträcker sig utmed väg 255 och Kuggebrovägen mellan Nämndemansvägen i Sävja och Vimpelgatan i centrala Uppsala. Vid årsskiftet 2018-2019 hade ungefär halva projektet genomförts. Under 2019 kommer resterande delar av såväl Sävjaleden som Gamla Uppsalaleden att iordningsställas.

11,5

km nya cykelvägar eller cykelfält verkställdes Uppsala kommun under året



13,3 km cykelvägar rustades upp under 2018.

Åtgärder för att skilja fotgängare och cyklister

En av de viktigaste målsättningarna i kommunens cykelarbete är att öka framkomligheten för cyklister. En strävan är därför att skilja på cyklister och fotgängare i så stor utsträckning som möjligt utmed såväl sträckor som på broar och i tunnlar. Förutom att dessa insatser gör det lättare för cyklister att ta sig fram bidrar också åtgärderna till ökad trygghet bland fotgängare. Majoriteten av de kombinerade gång- och cykelvägarna har idag ingen avskild del för cyklister och fotgängare. Detta uppmärksammades i hög grad inom ramen för det arbete som genomfördes under 2012 och 2013 då den tidigare handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik togs fram. Sedan dess har stora resurser lagts på att rusta upp och bredda många sträckor för att kunna inrymma tillräckligt breda ytor för de båda trafikantslagen. De inventeringar som genomfördes under 2012 och 2013 visade också att det redan fanns ett antal sträckor av kombinerade gång- och cykelvägar som var tillräckligt breda för denna uppdelning. Detta medförde att ytterligare ett antal sträckor kunde delas upp under framförallt 2014.

I de flesta fall har separeringen utförts genom att en vit linje och cykelsymboler med tillhörande

färdriktningsskyltar målats. I samband med detta har också skyltningen utmed sträckorna förbättrats för att så tydligt som möjligt informera om vilken sida som gäller för respektive trafikant. I de centrala delarna av Uppsala tätort separeras fotgängare och cyklister vanligtvis åt genom att beläggningen skiljer sig. Här används vanligtvis 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 2013–2017 separerades totalt 59,9 kilometer gång- och cykelvägar. Under 2018 uppgick denna siffra till 6,9 kilometer utmed Uppsala kommuns cykelvägar. Detta innebär att 43 procent av cykelvägnätet i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) i dagsläget är uppdelat på något sätt mellan trafikantslagen.

Förtydligande av enkelriktade cykelbanor

Under 2014 och 2015 satsade Uppsala kommun 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 vägmarkeringen i form av såväl underhållsmålning av cykelsymboler och färdriktningsspilarsom 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 stämde överens med färdriktningarna.

Mindre cykelåtgärder

För att se till att cykelvägnätet är säkert och framkomligt utförs kontinuerligt inventeringar av de cykelvägar som kommunen ansvarar för. Dock har kommunen inte resurser för att dagligen vara ute på plats utmed en stor del av sträckorna. Därför är det både viktigt och värdefullt för kommunen att hela tiden få in synpunkter och anmälningar från allmänheten om fel och brister som upptäcks utmed cykelvägarna. Av alla felanmälningar som kommer in prioriteras i första hand hinder och felaktigheter som kan innebära en trafikfara, exempelvis djupa eller stora gropar, sprickor eller stora vattensamlingar. När flera fel och brister upptäcks utmed en och samma sträcka prioriteras denna högre inom ramen för de mer omfattande upprustningar som årligen genomförs (se Upprustade cykelvägar sidan 21).

Utifrån de felaktigheter och brister som inkommer, via såväl allmänhetens anmälningar som kommunens egna inventeringar, utförs kontinuerligt en stor mängd mindre insatser utmed cykelvägnätet för att på olika sätt göra det säkrare och mer bekvämt att cykla. Några exempel på detta är rengöring eller utbyte av nedklottrade eller trasiga vägmärken, åtgärder av lokala håligheter och sprickor i beläggningen/asfalten, justering av asfalten runt uppstickande eller nedsänkta brunnslock, åtgärder av trasig belysning samt bristfällig målning av cykelsymboler, linjer och cykelpassagemarkeringar m.m. I takt med att fler cyklar och att det blivit enklare att anmäla fel och brister har också mängden insatser ökat relativt mycket under de senaste åren. 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.

Cykling mot enkelriktad motorfordonstrafik

I framförallt de centrala delarna av Uppsala tätort har allt fler gator reglerats om från att ha varit enkelriktade för alla fordonsslag (inklusive cykeltrafiken) till att istället enkelriktas för enbart

motorfordonstrafiken. Detta innebär med andra ord att i de fall denna ändring genomförts tillåts numera cykeltrafik i båda färdriktningarna istället för som tidigare enbart i den ena riktningen. I de fall denna ändring genomförts har en ny lokal trafikföreskrift tagits fram samt att vägmärket för fordonstrafik förbjuden ersatts med vägmärket för förbud mot trafik med motordrivna fordon. Genom att ändra regleringen utmed de gator där detta ansetts möjligt och lämpligt har ett mer finmaskigt cykelnät uppnåtts. I de fall det i dagsläget inte är tillåtet för varken motorfordonstrafik eller cyklar att trafikera sträckan i den ena riktningen kan detta motiveras utifrån att det finns intelligenta alternativa sträckningar för cyklister eller att en omreglering inte ansetts motiverat eller lämpligt med hänsyn till körbanebredd och nyttoeffekt. 2018 finns denna reglering utmed totalt 75 sträckor eller platser inom Uppsala kommuns väghållningsområde. Några exempel är Trädgårdsgatan, Slottsgränd, Linnégatan, Sturegatan, Odengatan och Fredsgatan.

Kantstensåtgärder

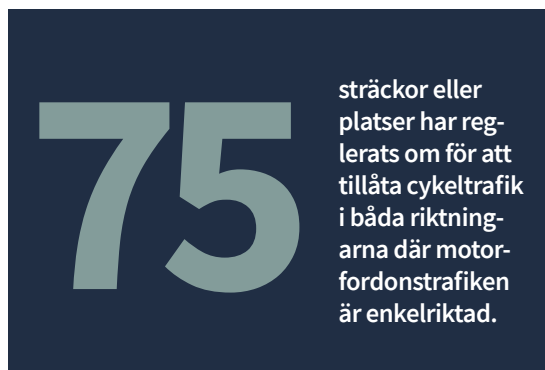
Inkomna felanmälningar och kommunens egna inventeringar visar att det förekommer ett antal kantstenar som av olika anledningar anses kunna medföra försämrade säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet för cyklister. Exempelvis handlar det om kantstenar där cykeltrafiken korsar en annan körbana och där cyklister upplever problem vid upp- eller nedfarter till och från cykelvägen. Dessa platser åtgärdas kontinuerligt. Under de senaste åren (2014–2017) har åtgärder vidtagits i totalt 122 korsningar i anslutning till de cykelvägar som Uppsala kommun ansvarar för. Under 2018 har ytterligare 16 korsningar byggts om för att uppnå god standard för såväl cyklister som fotgängare. Inom ramen för dessa åtgärder ingår också tillgänglighetsanpassningar i form av anpassade kantstenshöjder och vita kupolplattor där det anses lämpligt och möjligt. Utöver dessa punktinsatser genomförs kontinuerligt också förbättringsåtgärder i form av kantstensjusteringar och tillgänglighetsan-



Före kantstensåtgärder



Efter kantstensåtgärder



passningar utmed de sträckor av cykelvägnätet som årligen rustas upp med exempelvis ny asfalt (se karta på sid 19 över de sträckor som ingått under 2018).



Upprustning av cykeltunnlar

Idag finns det 51 kombinerade gång- och cykeltunnlar i Uppsala kommun varav 45 av dessa återfinns i Uppsala tätort. Under de senaste åren har ett antal tunnlar tagits bort samtidigt som några nya tillkommit. Några exempel är de gång- och cykeltunnlar som tagits bort vid Gottsunda centrum, Gränby centrum samt under Råbyvägen. Under samma tid har exempelvis två nya tunnlar byggts utmed Almungevägen.

Under 2014 tog Uppsala kommun fram riktlinjer för utformningen av såväl nya som befintliga tunnlar. Enligt riktlinjerna ska tunnlar upplevas trygga och säkra med bland annat god standard av belysning, beläggning/asfaltering och separering mellan fotgängare och cyklister. Skymmande buskage som upplevs otrygga och som medför siktproblem vid tunnelns ramper ska också begränsas. Utöver detta sker också klottersanering och samtliga tunneltak målas vita. Syftet är att skapa ett ljusare sken från belysningen.

Utifrån ovanstående riktlinjer har en majoritet av tunnlar rustats upp under åren 2015-2018. Den mest omfattande upprustningen under 2018 skedde i samarbete med Lyckebo förskola i Storstora. Även en upprustning av övriga tunnlar i Storstora har påbörjats under året. Totalt har 9 tunnlar rustats upp under 2018 och projektet fortsätter även under 2019.

2306
cykeltävlingsmarkeringar finns idag uppsatta
utmed cykelvägarna



95 procent av Uppsala kommuns cykelvägnät innehåller cykelvägvisning.

Cykelvägvisning

Runt omkring i Uppsala tätort finns det cykelvägvisningsskyltar som visar riktning och ibland (där det visas till en specifik plats) även avstånd till målpunkten. Det handlar bland annat om vägvisning mot stadsdelar, skolor, centrum (Stora torget) och resecentrum. Under perioden 2012–2015 sattes nästan 2 300 vägvisningsskyltar upp vid cirka 800 platser utmed Uppsalas cykelvägnät. Utöver detta ingår uppsättande av specifik cykelvägvisning som en del i arbetet med de snabbcykelleder som succesivt byggs. I och med detta arbete innehåller idag 95 procent av Uppsala kommuns cykelvägnät cykelvägvisning. Under 2013 kompletterades skyltningen med 22 cykelvägvisningstavlor vid platser som bedömdes vara särskilt svårorienterade. För att ytterligare förbättra orienterbarheten utmed cykelnätet har kommunen under perioden 2016–2018 monterat gatunamnsskyltar vid ett 50-tal gång- och cykeltunnlar. Dessa har placerats

ovanför tunnelmynningen och beskriver vilken väg eller gata som finns ovanför. Målsättningen med cykelvägvisningen är att öka bekvämligheten och orienterbarheten för framförallt cyklister så att de ska kunna hitta sina mål utan onödiga felkörningar eller omvägar. Dessutom är ambitionen att leda cyklister till de cykelvägar som av olika anledningar prioriteras när det bland annat handlar om bredare cykelvägar med bra beläggning, belysning, snöröjning, halkbekämpning och sandupptagning.

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 inte ska behöva stanna och trycka på den knapp som finns monterad på intilliggande stolpe utan istället detekteras i förväg. Vanligtvis sker denna anmälan ge-



34

kommunägda (och ännu fler privatägda) offentliga cykel-pumpar finns idag utplacerade

nom att slingor grävts ner i marken vilka känner av stålet i de cyklar som passerar. 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. 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. En utveckling med detektering i form av radar och/eller värmekameror undersöks för tillfället. Anledningen till att cykeldetektering inte alltid används är att en relativt stor mängd cyklar som passerar en tänkt plats med detektering, utifrån genomförda mätningar, väljer att svänga av före den signalreglerade cykelpassagen. Vid anläggandet av detektering i dessa fall skulle övriga trafikanter i korsningen i många fall stoppas upp utan att cyklisterna själva drog fördel av detekteringen. I dagsläget finns det, i Uppsala tätort, cykeldetektering vid 18 platser i totalt 9 signalreglerade korsningar. Under de senaste åren har inventeringar, förstudier och projektering utförts för att fler platser ska kunna utrustas med cykeldetektering under 2019.

Cykelvårdsstation

I början av 2017 stod Uppsala kommuns första cykelvårdsstation klar. Meningen med en cykelvårdsstation är att Uppsala kommun ska ge kommunens cyklister möjlighet att tvätta av sin cykel och genomföra enklare cykelservice. På så sätt främjas cykelsäkerheten och Uppsalas cyklister får, särskilt under vintertid, lättare att underhålla sina cyklar. Att bygga en cykelvårdsstation fanns även utpekat som mål i Uppsala kommuns åtgärdslista för att bli Sveriges bästa cykelstad. Cykelvårdsstationen är placerad i Stadsträdgården, nära Parksnäcken, och erbjuder Uppsalas cyklister möjlighet till att tvätta och torka av cykeln samt pumpa däcken. Cykelvårdsstationen är öppen och tillgänglig dygnet runt under hela året. I samband med lanseringen av cykelvårdsstationen spelades även en instruktionsfilm in som spreds genom Uppsala kommuns kommunikationskanaler.

Cykelvårdsstationen är välanvänd och därför undersöks möjligheten till att komplettera denna med ytterligare en anläggning på annan plats. Som komplement till cykelvårdsstationen har Uppsala kommun anlagt fyra mindre cykelserviceplatser under 2018.



Offentliga cykelpumpar och cykelserviceplatser

Under åren 2012–2017 placerade Uppsala kommun ut totalt 19 eldrivna fasta cykelpumpar i Uppsala tätort. Platserna valdes ut med hänsyn till cykelflöden, korsande cykelstråk, tekniska förutsättningar samt tillgång till mark och ström. Under 2018 har dessa kompletterats med ytterligare en eldriven pump på vid Svampstorget i Norby.

Utöver dessa eldrivna har Uppsala kommun under året placerat ut totalt 14 stycken manuella cykelpumpar vid platser där det inte funnits tillgång till någon strömkälla. Fyra av dessa är så kallade cykelserviceplatser och är placerade utanför biblioteket i Stenhagen, vid rondellen Krongatan-Karlsrogatan, i Flogstaparken nära Enköpingsvägen samt på Brantings torg. En cykelserviceplats erbjuder förutom en manuell pump, även enklare verktyg och möjlighet att hänga upp cykeln.

De cykelpumpar som Uppsala kommun ansvarar för är tillgängliga dygnet runt och pumparna klarar de flesta ventiler för exempelvis cyklar, barnvagnar och rullstolar. Förutom de pumpar som kommunen tar hand om finns det i nuläget även privata offentliga cykelpumpar på 48 andra platser inom Uppsala tätort vilket alltså innebär att denna service idag finns tillgänglig vid totalt 82 platser i Uppsala tätort. De privatägda pumparna återfinns ofta vid universitetsinstitutioner, bensinstationer och

cykelhandlare. På cykelkartan finns information om var du hittar pumparna och när under dygnet de finns tillgängliga.

Siktröjning

Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med siktröjning av växtlighet utmed cykelnätet. Lågt hängande grenar och annat inväxande buskage är en säkerhetsrisk då grenar riskerar att fasta i hjulet eller att cyklisten tvingas väja hastigt. 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 åtgärderna som kontinuerligt genomförs vid ett större antal platser startades under 2018 ett projekt där kommunen genomför relativt omfattande och mer permanenta insatser vid ett antal platser. Syftet med dessa är att siktproblematiken ska lösas för en längre tid genom att åtgärden i sig inte kräver återkommande skötsel i form av bland annat beskärning. Under 2018 genomfördes ovanstående vid totalt 14 platser.

Belysning

Generellt sett ska samtliga cykelvägar inom Uppsala kommuns väghållningsansvarsområde inneha god belysning. Undantaget utgörs av rekreationscykelvägar. Utifrån en tidigare genomförd belysningsinventering åtgärdas kontinuerligt



de brister som finns utmed cykelvägnätet. Under 2018 har belysningen utmed totalt 55 kilometer cykelvägar i Uppsala kommun rustats upp. Upprustningen har inneburit att de gamla armaturerna bytts ut mot LED-armaturer. I och med detta kan cyklisterna se färger och kontraster bättre och cykelbanan och omgivningen upplevs som ljusare. Under året har dessutom ny belysning byggts utmed totalt 4,5 kilometer cykelvägar i Uppsala kommun, varav 2,5 kilometer i Uppsala tätort. Detta har inneburit en ökning av antalet ljuskällor, bland annat genom fler lyktstolpar eller komplettering av lyktstolparnas armar.

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 cyklisterna tillfälligt begränsas. Därför har Uppsala kommun under 2018 utvecklat arbetet med att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklisterna vid vägarbeten. Under året har det exempelvis tagits fram rutiner för att kunna besikta pågående vägarbeten

för att säkerställa framkomligheten för gående och cyklisterna. I september 2015 antog gatu- och samhällsmiljönämnden vitesbelopp avseende bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet vid vägarbeten. Om inte ansvarig entreprenör har en trafiksäker omledning av gång- och cykeltrafik i enlighet med den trafikordningsplan, som ska finnas och vara godkänd av Uppsala kommun, har kommunen möjlighet att begära vite från entreprenören. Under 2017 har arbetet fortsatt med bl.a. fastställande av vitesbelopp, rutiner vid besiktnings av arbetsplatserna samt samordning internt inom Uppsala kommun. Under 2018 har Uppsala kommun fortsatt arbetet med att implementera viten i verksamheten.

Sopning av cykelvägar

Under 2018 sopades Uppsala kommuns samtliga cykelvägar vid minst fem tillfällen. Vid två av dessa tillfällen användes blåsmaskiner för att blåsa ut växtrelaterat material på grönytor eller i skogsområden. Årets första sopning var en s.k. mellansopning som genomfördes i slutet av mars på de högprioriterade cykelvägarna (läs mer om detta under stycket vinterväghållning sidan 30). I och med det väderläge som rådde februari och mars utfördes årets mellansopning

under en kortare period än vanligt, samt betydligt senare än vanligt. Den 15 april inleddes den ordinarie sandupptagningen och den avslutades i slutet av maj. När hösten inföll och exempelvis löv och barr föll från träd och buskar sopades och blåstes cykelvägarna återigen rena för att bland annat minska risken för halka. Utöver dessa tillfällen gjordes även insatser vid behov, exempelvis när glaskross upptäcktes utmed cykelvägarna. Vid höstsopningen användes en kartläggningen för barr- och lövfällning som gjordes under 2017. Denna kartläggning kommer att förädlas under 2019 och läggas in i kommunens kartsystem.

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. Under våren ansvarar kommunen även för att ta upp den sand som lagts ut under vintern. Inför framförallt snöfall och vid hastiga väderomslag ställs stora krav på den beredskapspersonal som bland annat ansvarar för väderbevakning och viktiga beslut kring vilka insatser som ska vidtas. Arbetet kan många gånger vara behäftat med en stor komplexitet, vilket ställer stora krav på dessa personer. Efter beslut om lämpliga åtgärder på gång- och cykelvägarna utför sedan anlidade entreprenörer insatser utifrån prioriteringsordningen av sträckor utmed cykelnätet (se Cykelvägar i Uppsala kommun sidan 12). Generellt sett har cykelvägarna och kollektivtrafikstråken högre prioritet än det övriga vägnätet. Prioriteringsordningen innebär att en del bilgator snöröjs senare samt att insatser utmed dessa inte sätts in i lika stor utsträckning.

Förbättringar under 2018

Under 2018 har Uppsala kommun jobbat vidare med att utveckla arbetsmetoderna för sopsaltningstråken. Vidare har Uppsala kommun tagit fram en ny upphandling som började gälla den 15 oktober 2018, där kvalitetskraven för Uppsala

kommuns huvudcykelstråk har höjts. Det rör sig framförallt om hur lång tid entreprenörerna har på sig att genomföra en insats.

Sandsopning

Under 2018 uppstod aldrig någon reell möjlighet att genomföra en s.k. mellansopning. Anledningen till detta var att vintern drog ut på tiden och våren kom först i slutet av mars / början av april. Första sopningsinsatsen blev istället den mer omfattande sopningen och sandupptagningen utmed samtliga cykelvägar som då startade i början av april månad. Anledningen till att denna insats inte startar tidigare är att våren oftast är mycket oförutsägbar med risk för väderomslag. Snö och is behöver smälta och sanden får inte vara fastfusen. Under våren samlades cirka 9000 ton sand upp från de cykelvägar som Uppsala kommun ansvarar för.





Utbildningsinsatserna ökar

All personal som arbetar med vinterväghållning har deltagit i kommunens snörojningsutbildning. 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 den nya upphandlingen gäller att personal som arbetar inom vinterentreprenaden ska gå vinterutbildningen vart tredje år, och är en utveckling sett till tidigare år då de endast behövde gå utbildningen en gång på en femårsperiod.

Förbättringarna fortsätter

Målsättningen är att fortsätta utvärdera insatserna och allt eftersom ytterligare förbättra möjligheterna för bland annat cyklister att ta sig fram på ett säkert, framkomligt och bekvämt sätt även under vinterhalvåret. Inom ramen för utvärderings- och förbättringsarbetet ingår naturligtvis även omvärldsbevakning för att bland annat se över ny forskning på området.

Cykelparkeringar

Statistik					
	2018	2017	2016	2015	2014
Antal cykelparkeringar totalt i centrala Uppsala	11921	11946	12392	12167	12897
Antal nya cykelparkeringar under året i centrala Uppsala	1806	302	313	94	120
Antal borttagna cykelparkeringar under året i centrala Uppsala	1831	748	88	826	153
Antal upprustade cykelparkeringar under året i centrala Uppsala	636	90	200	180	20
Antal lastcykelparkeringar i centrala Uppsala	8	8	0	0	0
Antal cykelvärdar under året i stadskärnan och vid resecentrum	12	10	8	3	10
Antal felparkerade cyklar under året i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet	864	563	554	415	412
Antal felparkerade cyklar under året i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet, justerat	302	327	327	221	250
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

Nya cykelparkeringar

Under 2018 har Uppsala kommun byggt cykelparkeringar med plats för totalt 1806 cyklar. Dessa har tillkommit framförallt vid resecentrum men även på Svartbäcksgatan och Smedsgränd. Under 2018 har även 1831 cykelparkeringar tagits bort, främst vid resecentrum på grund av byggnation av ett cykelparkeringshus. Under 2018 har stort fokus varit på resecentrum och cykelparkeringshusprojektet där en viktig del har varit att lösa cykelparkeringsbehovet under byggtiden då många platser tagits bort. För att öka kapaciteten under byggtiden har 100 tillfälliga cykelplatser byggts vid Frodeplan under 2018. Under 2019 kommer cykelparkeringshuset att stå klart vilket förväntas lösa en stor del av kapacitetsbehovet av cykelparkeringar runt resecentrum.

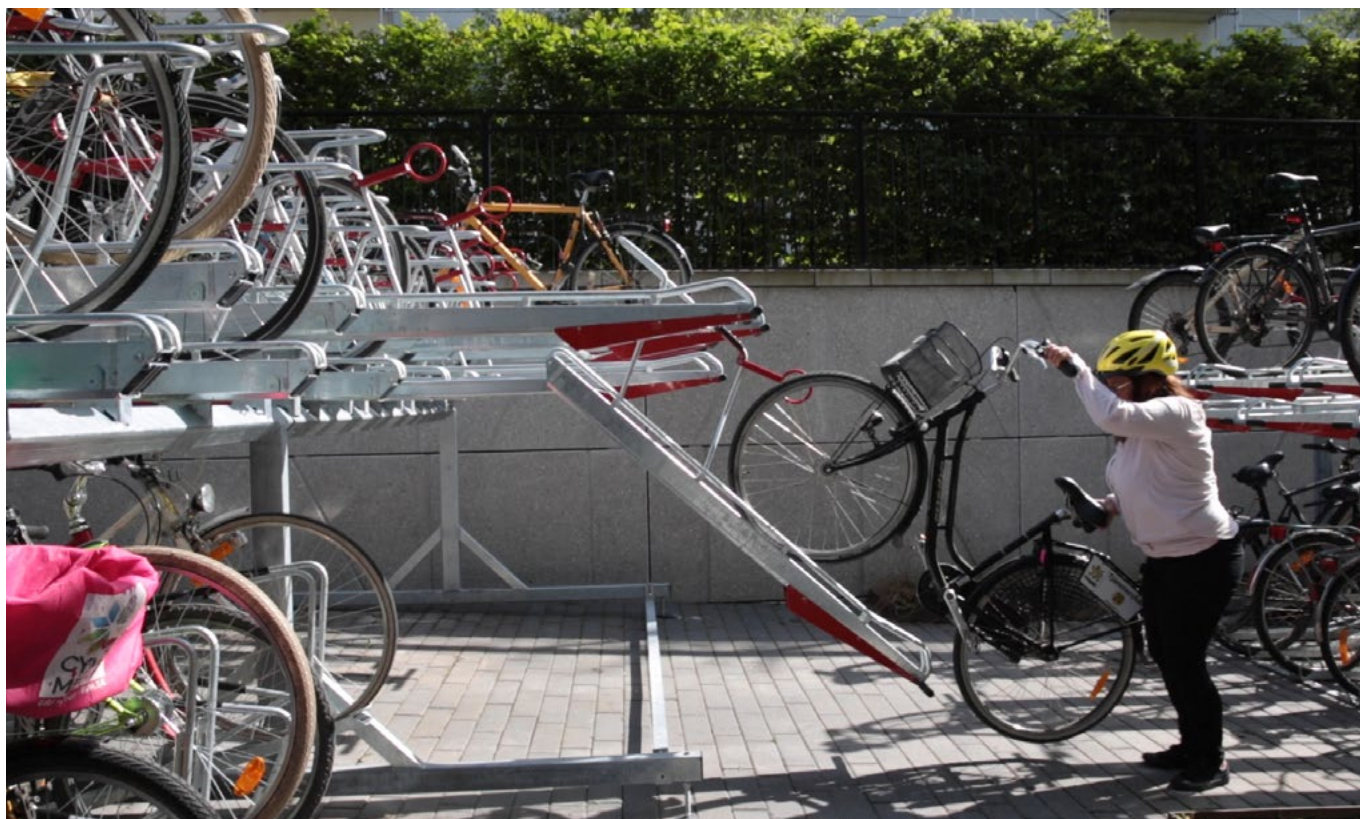
En utmaning i arbetet är att hitta tillräckligt med yta för cykelställ. I och med att de centrala delarna av Uppsala hela tiden förtäts behöver behovet av fler cykelparkeringar alltid samkoordineras med framkomligheten och trafiksäkerheten för gående, framkomlighet för räddningstjänst

och färdtjänst samt behovet av en levande stad med ytor för uteservering och handel.

Undersökningar gällande tillgången på lediga platser i cykelställen har visat på att cykelparkeringarna, framförallt i innerstaden, inte räcker till kapacitetsmässigt. Detta har sin förklaring i ett ökat antal ombyggnationsprojekt i innerstaden, ökad andel cykling i Uppsala och även att Uppsala kommun under de senaste åren har byggt fler cykelparkeringar vid attraktiva lägen, något som också tyvärr ökar antalet felparkerade cyklar vid de cykelparkeringar som ingår i inventeringen.

Under 2018 byggdes även 38 semivertikala cykelställ vid Stationsgatan som en pilotyta för att testa cykelställens funktion. Semivertikala cykelställ ger en yteffektiv användning och fungerar bra i trånga utrymmen.

1806 nya cykelparkeringar har byggts under 2018.



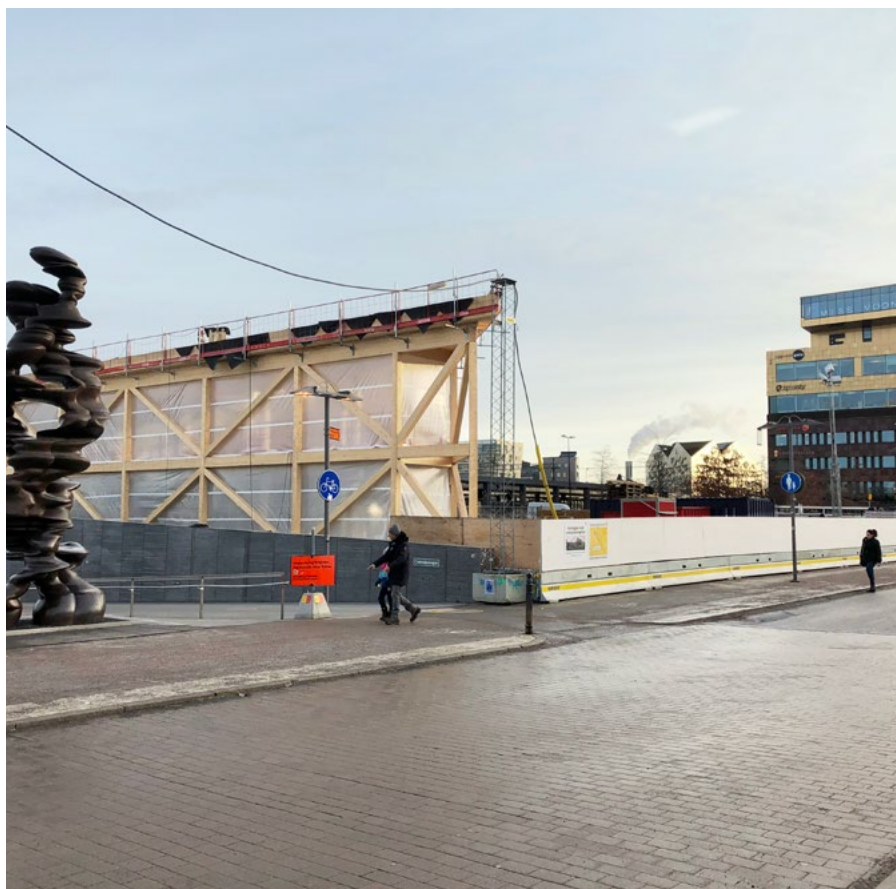
Tvåvåningscykelstall

2016 byggdes Uppsala kommuns första tvåvåningscykelparkering vid Uppsala Resecentrum, bakom hotell Radisson Blu. Detta var en testyta för att få en uppfattning om hur tvåvåningsställen fungerade utomhus i en intensiv stadsmiljö. Testytan föll väl ut och tvåvåningsställen blev väl mottagna av allmänheten. Mot denna bakgrund initierade Uppsala kommun under 2017 en upphandlingsprocess för att skapa ett ramavtal med leverantörer som tillhandahåller tvåvånings- och konventionella cykelstall.

Ramavtalet för de nya cykelställen blev klart under våren 2017 och i september byggdes Uppsala kommuns andra cykelparkering i två våningar. Denna byggdes vid Smedsgränd mitt i centrala Uppsala, i nära anslutning till Dragarbrunnsgatan som är ett tungt cykelstråk. Under 2018 byggdes tvåvåningsstall med plats för 1680 stycken cyklar på parkeringen vid Stadshuset vilket gav plats för fler än dubbel så många cyklar som tidigare fick plats på ytan.

Upprustning av cykelparkeringar

Uppsala kommun har som ambition att kontinuerligt rusta upp befintliga cykelparkeringar och förbättra standarden på dem. Upprustningen kan exempelvis bestå av att cykelställen flyttas om för bättre kapacitet och tillgänglighet, markåtgärder såsom asfaltering och plattsättning av tidigare grusade ytor utförs, trasiga cykelstall byts ut mot nya, gamla cykelstall byts mot cykelstall av annan sort med mera. Mellan åren 2010–2012 rustades cykelparkeringar med plats för totalt 5550 cyklar upp, vilket gjorde att det under perioden 2013–2014 inte fanns något större behov av att rusta upp fler. 2015 återupptogs arbetet vilket gjorde att cykelparkeringar med plats för 470 cyklar rustades upp under perioden 2015–2017. Under 2018 fick den norra cykelparkeringen vid resecentrum ny markbeläggning i form av plattor i stället för grus. Markåtgärderna utfördes i samband med att parkeringen försågs med tvåvåningscykelstall. Detta innebär att cykelparkeringar med plats för 636 cyklar har rustats upp 2018.



1200

cykelplatser ska parkeringshuset rymma.

Cykelparkeringshus

Under 2018 påbörjades arbetet med att bygga ett cykelparkeringshus vid resecentrum. Parkeringshuset ska rymma drygt 1200 cyklar, varav ett trettio-tal specialcyklar. Förutom möjligheten att parkera cykeln med skydd för regn och snö ska cyklister även erbjudas förvaringsmöjligheter i skåp med plats för bland annat cykelhjälm och batteri för elcyklar. Parkeringshuset byggs i två våningar med en invändig ramp som möjliggör cykling till våning två och kommer dessutom att vara övervakad med kameror och väktare. Bottenplanet kommer även att inrymma en cykelrelaterad verksamhetsyta. Under december 2018 gavs privatpersoner möjlighet att svara på en enkät med frågor om resvanor och intresset för cykelparkeringshuset. Projektet är ett samarbete mellan kommunen och Uppsala Parkerings AB och parkeringshuset beräknas stå klart hösten 2019.

Lastcykelparkeringar

Under 2017 färdigställdes Uppsala kommuns första lastcykelparkering vid Stationsgatan, i nära anslutning till resecentrum. Lastcykelparkeringen är specialbyggd så att större lastcyklar, specialcyklar och cyklar med cykelkärror ska kunna parkera tryggt och säkert. Bakgrunden till detta är att antalet lastcyklar i Uppsala har ökat de senaste åren och att särskilda parkeringar för lastcyklar länge har varit efterfrågat från allmänheten.

Lastcykelparkeringen är målad med särskilda lastcykelsymboler och rymmer totalt åtta lastcyklar. Parkeringen har särskilda cykelställ som är lägre än vanliga cykelställ och har även mer utrymme, så att större cyklar kan parkera. Fler lastcykelparkeringar kommer att byggas i cykelparkeringshuset som beräknas stå klart hösten 2019 och Uppsala kommun har som ambition att även bygga lastcykelparkeringar på andra platser i staden under året.



Cykelparkeringshandbok

Under 2017 tog Uppsala kommun fram en cykel-parkeringshandbok. Cykelparkeringshandboken syftar till att visa hur Uppsala kommun arbetar med cykelparkeringar, vilka principer som används och även ge tips kring hur cykelparkeringar kan utformas. Cykelparkeringshandboken är primärt riktad mot verksamma inom stadsplanering och anläggning inom Uppsala kommun.

Cykelvärdar

Sedan 2010 har Uppsala kommun anlitat cykelvärdar, vars primära funktion är att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och tillgängligheten vid Uppsalas cykelparkeringar. Uppsala kommuns cykelvärdar är i tjänst året runt och arbetar med att:

- Hantera långtidsparkerade och övergivna cyklar
- Informera cyklister om var det finns lediga cykelställ
- Informera om konsekvenserna av felparkerade cyklar

Under 2018 har antalet cykelvärdar ökat till 12 personer. Stort fokus har legat på byggandet av cykelparkeringshuset vid resecentrum, där cykelvärdarna har hjälpt till i samband med avstängningen av cykelparkeringen där cykelparkeringshuset byggs. Det har bland annat handlat om att flytta kvarblivna och felparkerade cyklar samt att hänvisa cyklister till andra cykelparkeringar. Arbetet med att förbättra cykelvärdarnas arbetsrutiner har fortsatt under året.

Felparkerade cyklar

2009 inventerades cykelparkeringssituationen i centrala Uppsala. Resultatet visade på att antalet felparkerade cyklar i stadskärnan var mycket stort. Felparkerade cyklar leder till minskad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i stadskärnan. Mot bakgrund av inventeringen antog dåvarande gatu- och samhällsmiljönämnden ett åtgärdspaket i syfte att förbättra cykelparkeringssituationen i stadskärnan.



Åtgärds paketet omfattade följande åtgärder:

- Byggnation av nya och upprustning av befintliga cykelparkeringar
- Införa cykelvärdar i centrala Uppsala
- Starta informationskampanjen "Parkera schyst"
- Omhändertar fler övergivna cyklar

Inventeringarna av felparkerade cyklar har därefter fortsatt varje år sedan 2009. Redan 2010 sågs klara förbättringar avseende felparkerade cyklar och 2011 hade antalet felparkerade cyklar nästan halverats i jämförelse med 2009 års siffror. Omfattande byggprojekt vid Resecentrum och Dragarbrunnsgatan 2012 ledde till att inventeringsområdet för felparkerade cyklar utökades, men helhetsbedömningen var ändå att situationen med felparkerade cyklar var likvärdig mot tidigare år.

Inventeringarna av felparkerade cyklar 2013–2015 visade på att antalet cyklar hade stabiliserat sig

och höll en liknande nivå som tidigare år. Inventeringarna under 2016 och 2017 visade att antalet felparkerade cyklar hade ökat jämfört mot tidigare år. Detta tros ha sin förklaring i att Uppsala kommun under 2016 byggt fler cykelställ vid attraktiva cykelparkeringar, vilket också tyvärr har lett till fler felparkerade cyklar vid dessa lägen. Andra förklaringar tros vara flertalet större byggprojekt i innerstaden, där cykelställ har flyttats eller tagits bort, vilket bidragit till fler felparkerade cyklar. Under 2016 och 2017 tog även privata markägare bort cykelställ i innerstaden, vilket också har bidragit till ett ökat antal felparkerade cyklar.

Under 2018 stängdes flera cykelparkeringar i anslutning till resecentrum av på grund av byggen. Mitt i sommaren stängdes den största och mest centrala cykelparkeringen av för byggnation av cykelparkeringshus. Det resulterade i ett stort antal felparkerade cyklar i Centralpassagen trots att alternativ parkering fanns. Även i Strandbodkilen fanns det upp emot 200 felparkerade cyklar. Problemet med felparkerade cyklar ökade på dessa platser under sommaren trots skyltar med



P-förbud. Då utrymningsvägarna för järnvägens perronger och framkomligheten för synsvaga och räddningstjänst försämrades kraftigt, flyttades cyklarna till närbelägna parkeringar. Årets inventering visar på en tydlig ökning av antalet felparkerade cyklar vid de cykelparkeringar som ingår i inventeringen. Ökningen har sin förklaring i byggprojekten i området kring resecentrum.

Övergivna och långtidsparkerade cyklar

Uppsala kommun omhändertar varje år ett stort antal övergivna och långtidsparkerade cyklar. Syftet med omhändertagandet av cyklar är att skapa mer plats i cykelställen och även att främja trafiksäkerheten. Cyklar som kan antas vara övergivna eller långtidsparkerade märks upp med lappar och om lappen sitter kvar efter fem veckor omhändertas cykeln. Omhändertagandet baseras även på en helhetsbedömning av cykelns skick, värde och hur länge den har stått parkerad i cykelstället. Efter att cykeln har blivit omhändertagen har ägaren möjlighet att, mot

en hanteringsavgift och förutsatt att ägaren kan identifiera cykeln, få tillbaka sin cykel. Cyklar som inte hämtas ut efter tre månader säljs på auktion eller skrotas och återvinns.





972

övergivna och långtidsparkerade cyklar togs omhand av Uppsala kommun under 2018.

2014 infördes nya regler för långtidsparkerade cyklar, som innebar att cyklar får stå parkerade max fem veckor i cykelställ i centrala Uppsala. Hösten 2017 inleddes ett arbete med att se över dåvarande regler för långtidsparkerade cyklar. Ambitionen var att minska den tillåtna tiden att stå parkerad i cykelställ, men att ändå reservera cykelställ som möjliggör längre parkering. Under 2018 resulterade detta i nya regler på cykelparkeringarna närmast resecentrum där det nu är tillåtet att parkera i max två veckor.

Arbetet med att se över reglerna för cykelparkering i centrum är inte avslutat, utan behöver utvecklas och anpassas till den ständigt förändrade parkeringssituationen. Under 2018 togs totalt 972 cyklar omhand av Uppsala kommun. Cyklarna som omhändertogs bedömdes antingen vara långtidsparkerade, övergivna fordonsvrak eller felparkerade. Omhändertagandet av cyklar har frigjort ett stort antal lediga platser i cykelställen till de cyklar som verkligen används.

Hyrcykelsystem

Ett hyrcykelsystem är ett system bestående av cyklar för korttidsuthyrning, med syfte att främja cykeltrafiken. Ett hyrcykelsystem kan avlasta kollektivtrafiken, främja turism och pendling och även vara ett starkt varumärke för cyklism.

De senaste åren har hyrcykelsystem blivit allt vanligare i Sverige och större hyrcykelsystem finns exempelvis i Malmö, Göteborg och Stockholm. Mot bakgrund av detta genomfördes 2016 en omfattande förstudie som undersökte förutsättningarna för ett hyrcykelsystem i Uppsala.

Utifrån resultatet av förstudien blev det politiska beslutet att Uppsala kommun inte i närtid ska upphandla ett hyrcykelsystem. Det främsta argumentet till beslutet var att ett fast hyrcykelsystem tar mycket mark i anspråk. I slutet av sommaren 2018 etablerade sig en privat hyrcykelentreprenör som erbjuder ett så kallat löst hyrcykelsystem utan fasta stationer. Arbetet framåt fokuserar på att övervaka förutsättningarna för hur dessa ska fungera så bra som möjligt.

Trafiksäkerhet

Statistik					
	2018	2017	2016	2015	2014
Antal cykelolyckor under året i Uppsala kommun (rapporterade i Strada)	263	335	295	123	74
Andel cyklister som använde hjälm under året (procent)	0	0	32	30	31
Antal cykelboxar totalt i Uppsala tätort	5	5	5	5	0
Antal cykelpassager som hastighetssäkrats under året	5	27	10	-	-
Antal cykelöverfarer i Uppsala tätort	31	25	0	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

Efter att en trafikolycka har inträffat är det av högsta vikt att utreda var olyckan har inträffat och varför situationen uppstått. Uppsala kommun använder sig av olycksrapporteringsprogrammet STRADA, Swedish Traffic Accident Data Acquisition, som ägs och administreras av Transportstyrelsen. I STRADA har varje inrapporterad olycka en kortare beskrivning. I beskrivningen ingår händelseförlopp, information om platsen där olyckan inträffade samt detaljerad information rörande själva olyckan.

Under de senaste sex åren har Polismyndigheten i Uppsala län och Uppsala Närakut rapporterat in cykelolyckor till STRADA. Under 2016 började även Uppsala Akademiska sjukhus rapportera in cykelolyckor till STRADA vilket ledde till att antalet cykelolyckor 2016 ökade kraftigt i statistiken. Det har rapporterats in mellan 56 och 335 cykelolyckor per år under denna 6-årsperiod. Generellt när det gäller cykelolyckor finns det tyvärr ett stort mörkertal när det handlar om själva antalet olyckor. Detta beror främst på att många cykelolyckor inte leder till att de inblandade behöver söka sjukvård. Mörkertalet beror även på att polismyndigheten inte blir tillkallade till samtliga cykelolyckor.

Uppsala kommuns ambition är att ha så omfattande, tillförlitlig och kvalitetssäkrad statistik

som är möjligt. All form av olycksförebyggande arbete som bedrivs inom Uppsala kommun har sin grund i statistiken.

Cykelolyckor 2018

Utifrån olycksstatistiken från STRADA kan det utläsas att antalet inrapporterade cykelolyckor är lägre 2018 jämfört med 2017 och 2016. Minskningen i antalet inrapporterade cykelolyckor kan vara ett tecken på att kommunens väghållnings- och trafiksäkerhetsarbete ger resultat, men behöver inte ge en korrekt bild av verkligheten eftersom mörkertalet vad gäller det faktiska antalet cykelolyckor förväntas vara stort. Förutom det faktum att alla cykelolyckor inte leder till att polismyndigheten tillkallas eller att de inblandade söker sjukvård bör också noteras att sjukhusrapporteringen bygger på att patienten själv samtycker till att blanketten Trafikskadejournal fylls i och att rapportering till STRADA sker.

Under 2018 har totalt 263 cykelolyckor rapporterats in till STRADA. Av dessa bedöms 3 vara allvarliga olyckor, 57 måttliga och 197 lindriga olyckor. 1 stycken olycka bedöms ha osäker eller okänd svårhetsgrad och 5 stycken olyckor bedöms inte vara personskadeolyckor.

Av cykelolyckorna bedöms 137 stycken vara singelolyckor, 91 stycken kollision mellan cykel och mo-



2019

fortsätter arbetet med att införa nya hastigheter i Uppsala kommun.

torfordon, 19 stycken kollision cykel-cykel, 7 stycken fotgängare-cyklist och 2 stycken övriga olyckor.

Noterbart är den stora mängden singelolyckor samt det faktum att enbart 7 stycken olyckor mellan fotgängare och cyklister registrerades. Det innebär dock inte att det inte sker fler olyckor av denna typ, som inte blir inrapporterade till STRADA. Av samtliga registrerade cykelolyckor har 164 stycken skett på det kommunala vägnätet.

Hastighetsöversyn

Under 2015 påbörjades arbetet med att införa nya hastighetsgränser i Uppsala kommun. Anledningen till att en hastighetsöversyn genomförs bygger framförallt på målsättningen om en ökad trafiksäkerhet. Det finns även stora vinster i form av att hastighetsöversynen leder till förbättrade trafikmiljöer, miljövinsterna samt bättre samspel mellan olika trafikslag i kommunen. Arbetet med hastighetsöversynen har fortsatt under 2018 och kommer även att fortsätta en bit in under 2019.

Grunden för de nya hastigheterna 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 hastighetsöversynen att hastigheten generellt sänks på gator där cykelbanor korsar andra gator, och även på gator där cyklister färdas i blandtrafik. Ett övergripande mål för hastighetsöversynen är ett bättre samspel mellan gående, bilister, kollektivtrafik och cyklister.



Säkra skolvägar

2014-2015 inventerades totalt 36 skolor (åk F-4) inom dåvarande projektet "Säkra skolvägar". Inventeringarna avsåg skolvägen runt skolor där eventuella brister redovisades. Av 36 skolor tog 14 skolor emot möjligheten till samarbete vilket är en förutsättning för att nå förändring. Några förbättringar som gjorts till följd av inventeringen är översyn och åtgärder vid övergångsställen, ändrade parkeringsvillkor, omdragning av gång- och cykelväg samt information om vandrande skolbussar. Arbetet med säkra skolvägar har fortsatt i den ordinarie verksamheten efter att projektet avslutats.

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 för att minska konflikterna mellan barn och fordon. Under våren 2018 bjöds alla vårdnadshavare från dessa fem skolor in till en workshop i syfte att involvera dem

i projektet och höra deras förslag på lämpliga platser för hämtning och lämning en bit bort från skolorna. Sammanlagt deltog 14 föräldrar. Barnen på skolorna engagerades också genom att delta i en teckningstävling där de vinnande motiven kommer att finnas på skyltar som ska märka upp avlämningsplatserna. I dagsläget är uppdraget inte helt i hamn, men tre av fem skolor kommer få uppmärksatta avlämningsplatser under våren 2019.

Nämnas bör också att förvaltningen fortlöpande tar 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.

Cykelhjälmsinventering

Sedan 1995 genomförs årliga inventeringar av Uppsala kommuns cyklisters cykelhjälmsanvändning. Syftet med inventeringen är att få en bättre bild av hur många cyklister som använder cykelhjälm och om det går att se några

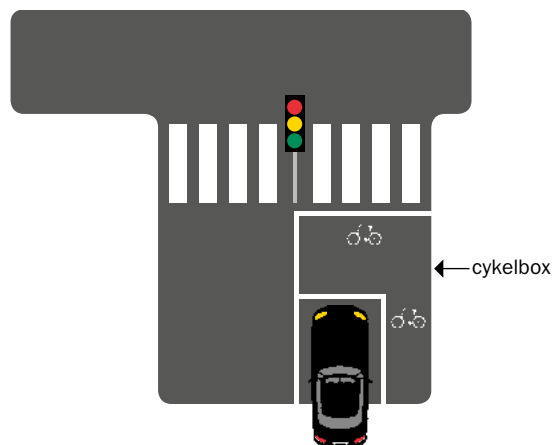
trender i användandet. Inventeringen genomförs varje år i maj och juni månad på en rad olika platser i kommunen.

2016 visade cykelhjälsinventeringens resultat att totalt 32 % av de räknade cyklisterna använde cykelhjälm i Uppsala tätort, vilket är en uppgång med två procentenheter jämfört med 2015. Vid mätpunkterna i ytterområdena till Uppsala tätort låg cykelhjälsanvändningen på hela 53 %, en uppgång från 47 % år 2015. Värt att notera är att cykelhjälsmätningarna för 2014 och 2015 tyvärr har varit felberäknade, något som korrigerades inför 2016 års cykelhjälsinventering.

Sedan 2016 har ingen mätning av cykelhjälsanvändning i Uppsala kommun genomförts. Anledningen till detta är att det inom kommunen har identifierats ett behov av att utveckla mer renodlade mätverktyg för cykelhjälsinventeringen, samt att koppla denna inventering bättre till den övergripande mätplanen för Uppsala kommuns trafiknät. En annan anledning är att Uppsala kommun vill koppla cykelhjälsinventeringen bättre till de nationella mätningar som Trafikverket genomför varje år.

Cykelboxar

Uppsala kommun har under de senaste åren utrett möjligheten att införa så kallade cykelboxar. Syftet med cykelboxarna är att ge cyklister ett särskilt utrymme i signalreglerade korsningar i de fall cyklister färdas i blandtrafik. Cykelboxar ökar trafiksäkerheten för cyklister genom att denna fordonsgрупп blir mer synlig för övrig trafik, särskilt i korsningar med många svängande fordon. Under 2015 infördes dessa separata utrymmen för cyklister i korsningarna Vaksalagatan–Storgatan och Kåbovägen–Norbyvägen. Under 2016–2018 har ett antal ytterligare korsningar utretts och utformningen har utvecklats för att bli tydligare för både cyklister och bilister. Ett införande av dessa samt utveckling av de befintliga cykelboxarna är planerat till 2019.



Cykelpassager

Uppsala kommun har som ambition att 50 procent av de gemensamma gång-, cykel- och mopedpassagera (GCM-passager) inom kommunens väghållningsområde ska vara hastighetssäkrade år 2020. Detta innebär att medelhastigheten för fordon som passerar dessa platser inte får överstiga 30 km/h. Arbetet med att hastighetssäkra GCM-passager är kopplat till den hastighetsöversyn som Uppsala kommun nu genomför. Arbetet med att hastighetssäkra passagera kan innebära att trafiksäkerhetshöjande åtgärder vidtas, exempelvis genom upphöjning av passagera eller att andra typer av farthinder för korsande motorfordonstrafik byggs. Arbetet kan även innebära att vissa passager tas bort. Under 2018 har 5 stycken gemensamma GCM-passager hastighetssäkrats.

Cykelöverfarer

Den 1 september 2014 infördes nya definitioner kring begreppet cykelöverfart. Cykelöverfarer är den del av väg där cyklar och förare av moped klass II har företräde framför annan trafik. Uppsala kommun har som ambition att successivt införa och utvärdera cykelöverfarer. Syftet är öka framkomligheten för cyklister genom att minska antalet stopp för de fordon som istället för bensin drivs med hjälp av muskelstyrka. Precis



som när det handlar om höjdskillnader eller omvägar utgör vanligtvis ett stopp ett mycket större bekymmer för en cyklist i jämförelse med en bilist i form av bland annat försämrade framkomlighet och bekvämlighet. Genom att det enligt lagstiftningen också krävs farthinder vid dessa platser ökar också trafiksäkerheten i och med att hastigheterna för de fordon som korsar cykelbanan hålls nere.

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.

Under 2018 införde Uppsala kommun cykelöverfarter vid totalt 6 platser. Dessa tillkom utmed två av snabbcykellederna, Flogstaleden och Sävjaleden samt utmed Kyrkogårdsgatan i Luthagen och kan bland annat kännas igen genom det nya vägmärket, den färgade asfalten och den förstärkta belysningen. Utöver detta är dessa platser hastighetsräddade till 30 km/h.

Vid sidan av de utvärderingsinsatser som Uppsala kommun genomför när det handlar om de nya cykelöverfarterna presenterades under 2017 en rapport som genomförts på uppdrag av Trafikverket. Denna bygger på observationer och analyser av totalt 81 cykelöverfarter i 8 kommuner. Slutsatsen i den sammanställda rapporten är 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.

Under hösten 2018 sammanställdes en utvärdering av de insatser som Uppsala kommun har genomfört i anslutning till uppförandet av cykelöverfarter. Det har exempelvis genomförts väjningsstudier i syfte att undersöka i vilken utsträckning motorfordon och cyklister anpassar sitt körsätt efter de nya reglerna. Uppsala kommun har också utvärderat cykelöverfarternas synlighet, kommunens informations- och kommunikationsinsatser, skillnader i olycksfallsstatistiken samt uppmätta hastigheter bland motorfordonsförare i anslutning till de införda cykelöverfarterna. Utvärderingen visade bland annat att införandet av cykelöverfarter har genererat en trafiksituation där regelverket efterföljs till ca 90 %, 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 regelbelysning 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.

Kommunikation och beteendepåverkan

Statistik					
	2018	2017	2016	2015	2014
Antal cykelrelaterade pressutskick under året	8	10	9	30	17
Antal cykelrelaterade artiklar i media under året	30	65	35	-	-
Antal personer som under året lärt sig cykla genom kursverksamhet för ovana	44	39	48	32	15
Antal personer som kunnat delta i vintercyklistkampanj under året	110	130	150	140	50
Antal företag som under året diplomerat sig som cykelvänlig arbetsplats	45	37	37	11	0
Antal hämtade och utdelade cykelkartor under året	21500	175000	15000	65000	20000
Antal besök vid BVC med cykelinformation till föräldrar	62	59	59	-	-
Antal mottagna felanmälningar och synpunkter (via mejl till förvaltningen och kommunens digitala anmälningsystem) gällande större eller mindre felaktigheter och brister knutna till cykelinfrastrukturen och/eller cyklisters beteende i trafiken	1638	2479	1150	3909	2750
Antal mottagna felanmälningar (via kommunens digitala anmälnings-system) gällande mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed cykelnätet (smärre underhållsåtgärder)	1282	1208	828	546	486

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

Kommunikationsarbete

Under 2018 har Uppsala kommun haft ett fortsatt kommunikationsarbete i press och sociala medier kring cykelfrågor. Ett stort fokus har legat på att kommunicera de åtgärder som Uppsala kommun gör för att förbättra framkomligheten på cykel inom ramen för målet och projektet Sveriges bästa cykelstad. En annan kommunikationsinsats har också varit att berätta om det nya cykelparkeringshuset. Uppsala kommuns kommunikationskanaler är följande:

- www.uppsala.se/cykel
- Uppsala kommuns Facebooksida
- Uppsala kommuns Instagramkonto
- Evenemang
- Nyhetsbrev om cykelfrågor
- Filmer på kommunens Youtube-kanal
- Annonssuppslag i Uppsalatidningen
- Pressmeddelanden

Mediernas och allmänhetens intresse för cykelfrågor är stort, vilket inneburit att de lokala nyhetsredaktionerna ofta på eget initiativ bevakar cykelfrågor. Under 2018 skickade Uppsala kommun ut 8 pressutskick på temat cykel. Antalet artiklar i press och inlägg i lokalradio och tv under samma period var däremot långt fler, 30 stycken. När det gäller sociala medier har Uppsala kommun haft 22 inlägg och några kampanjer på den egna facebook-sidan samt 2 inlägg på Instagram. Det som engagerat mest är utmärkelsen "Sveriges bästa cykelstad" och cykelparkeringsfrågor inklusive det nya cykelparkeringshuset. Hyrcyklar från externa leverantörer på kommunens område är också ett ämne som tagits upp mycket i media.

Klimatmatchen

Under 2018 anordnade Uppsala kommun för fjärde gången tävlingen Klimatmatchen som vänder sig till alla föreningsaktiva ungdomar, 10–16 år, i Upp-



sala kommun. Tävligen pågick 17 september–19 oktober i år och gick ut på att samla poäng genom att gå, cykla, åka kollektivt eller samåka till sina fritidsaktiviteter. Poängsystemet var baserat på hur stort klimatavtryck man gjorde med respektive färdmedel. Totalt deltog ca 200 ungdomar.

Den 20 november utsågs Wasakårens scoutgrupp Stigfinnarna som vinnare av årets Klimatmatch. Vinnarna korades på Fyrishov där de även fick äta mat och bada på äventyrsbadet, vilket var ett av priserna. Det vinnande laget fick också 5000 kr i prispenningar, gratis entré på allaktivitetshuset Allis med instruktör för hela gruppen, samt 140 kronor från Upplands lokaltrafik (UL) till varje deltagare. Även de lag som kommit på andra och tredje plats i tävlingen vann mindre prissummor och priser. Samtliga deltagare i Klimatmatchen fick reflexvästar.

De deltagande lagen uppnådde sammantaget ett otroligt bra resultat under tävlingsperioden. Före tävlingen låg medelvärdet för andelen resor med bil på 30 %, både samåkning och ensamåkning i bil inkluderat. Motsvarande medelvärde låg under tävlingen på endast 7 %. Våren 2019 utförs en uppföljande mätning för att mäta om effekten är varaktig.

44 personer lärde sig cykla under kurstillfällena som anordnades 2018.

Cykelkurser för ovana

Utifrån ambitionen att få fler att använda sig av cykeln som transportmedel har Uppsala kommun inlett ett samarbete med Cykelfrämjandets Uppsala-krets. Målsättningen med samarbetet är att den kursverksamhet som cykelfrämjandet sedan tidigare bedriver för människor som vill lära sig cykla ska underlättas och förbättras. Under 2018 anordnades totalt 4 kurser med 7 kurstillfällen per grupp. Detta innebar att det under året genomfördes totalt 28 kurstillfällen där sammanlagt 44 personer lärde sig cykla. Kurserna hade en stor åldersspridning med deltagare mellan 10 och 60 år. De flesta av kursdeltagarna var kvinnor som kommit till Sverige från andra länder. Utöver de praktiska momenten fick deltagarna även information om trafiksäkerhet och trafikregler. Kurserna har varit fullbokade och mycket uppskattade.



Parkera schyst

Under 2018 har kampanjen Parkera Schyst fortlöp. Parkera Schyst är en kampanj som syftar till att få fler cyklister att parkera cykeln i ett cykelställ, något som bidrar till en trafiksäkrare, tillgängligare och mer framkomlig stadsmiljö. Arbetet med Parkera Schyst inkluderar bland annat utdelning av cykelrelaterade produkter med Parkera Schyst-symbolen, information och marknadsföring genom kommunens kontaktvägar samt en Parkera Schyst-dag, vid namn Parkera Schyst På Stan, som genomförs varje år under cykelveckan.

Under 2018 arrangerades Parkera Schyst På Stan för åttonde året i rad och platsen var likt tidigare år Gamla torget i centrala Uppsala. Under dagen fanns personal från Uppsala kommun på plats för att informera om arbetet med Parkera Schyst, dela ut Parkera Schyst-produkter och även svara på frågor om cykelplanering med fokus på cykelparkeringar. Under dagen kunde även cyklister få enklare cykelservice och däckpumpning av cykelmekaniker som fanns på plats.

**Parkera
Schyst!**

Dessutom fanns representanter från Synskadades Riksförbund på plats vilka delade ut broschyrer och informerade om hur felparkerade cyklar försvårar vardagen för synskadade.

Vintercyklisten

Under de fem år som Uppsala kommun arrangerat vintercyklisten har över 600 deltagare varit med. Utmaningen går ut på att ovana vintercyklister ska cykla minst tre kilometer, tre gånger i veckan, från 1 december till 31 mars. Alla vintercyklister måste ha fyllt 18 år och bo i Uppsala kommun. Alla deltagare får dubbdäck (inklusive montering, avmontering och montering till nästa vintersäsong), cykelhjälmspåse, reflexväst, fodrat sadelskydd, cykellysen (fram- och baklyktor) och benreflexer.

Utvärderingarna visar att över 90 procent av deltagarna fortsätter vintercykla och dessutom rekommenderar andra att delta i liknande projekt. Under 2017 och 2018 har fokus legat på studenter och medarbetare. Studenterna erbjöds 30 platser och dessa deltagare skulle förutom att cykla även genomföra ett ambassadörsuppdrag, som syftade till att få fler att cykla och gå säkert på vintern och i mörker. Studenterna arrangerade ett 10-tal evenemang på olika campusområden, där de bland annat delade ut lysen och reflexer och visade en virtual reality-film om vilken skillnad reflexer gör i vintermörkret.



Precis som under de senaste fyra åren var ett antal arbetsgivare med i vintercyklisten även 2018-2019. Dessa erbjöd sina medarbetare sammanlagt 80 platser i utmaningen. Deltagande arbetsgivare var Energikontoret i Mälardalen, NCC, Uppsala kommun, Uppsala universitet och Vattenfall AB.

Cykelvänlig arbetsplats

Under 2015 tog Uppsala kommun fram kriterier för vad som kännetecknar en cykelvänlig arbetsplats, med syfte att främja arbetsplatsers arbete med cykelfrämjande åtgärder. Kriterierna togs fram med hjälp av medlemmar i Uppsala Klimatprotokoll samt med hjälp av svar från en resvaneundersökning.

Kriterierna delades in i fem nivåer, från en till fem stjärnor. På alla stjärnnivåer finns ett antal kriterier som ska uppfyllas inom följande områden:

- fysisk miljö (exempelvis bra cykel-parkeringar nära jobbet)
- utrustning (exempelvis cykelpumpar i receptionen)
- styrning och ledning (exempelvis en cykelansvarig på jobbet)
- kommunikation och beteendepåverkande åtgärder (exempelvis cykelrelaterad information på intranätet)

20 september diplomerades totalt 45 arbetsplatser som cykelvänliga på Ekonomikum. Energikontoret i Mälardalen, WSP och Ramböll uppmärksammandes särskilt under diplomeringen eftersom de lyckats med bedriften att uppnå 5 av 5 stjärnor. 2018 var första året som någon arbetsplats nådde den högsta stjärnnivån. Totalt deltog ca 80 arbetsplatser under året.

Intresset för arbetet med cykelvänlig arbetsplats har varit stort i andra kommuner, regioner, myndigheter och organisationer. Representanter från Uppsala kommun har vid flera tillfällen blivit inbjudna att presentera kommunens arbete som ett gott exempel på beteendepåverkande insatser för säker cykling, och hur man kan arbeta mot arbetsgivare. Kommunen har bland annat medverkat under den nationella cykelkonferensen som arrangerades av SKL (Sveriges kommuner och landsting) och Trafikverket i Östersund i maj, på Skåne-regionens cykelkonferens i november samt under en workshop som arrangerades av SKL under våren.

Sedan början av 2018 når Cykelvänlig arbetsplats även kommunerna Eskilstuna, Nyköping, Katrineholm och Oxelösund. Projektet drivs av Energikontoret i Mälardalen, en av de tre arbetsplatser som fått högsta betyg i Uppsala kommuns utmaning.



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. Trafikkalendern delar varje år ut informationsmaterial om trafiksäkerhet till hundratusentals elever med ambitionen att inspirera skolor i arbetet med trafiksäkerhet och hållbar utveckling. Under två valfria veckor i september–oktober samlar deltagande skolor så många resepoäng som möjligt genom att gå, cykla eller resa kollektivt till och från skolan. Syftet med utmaningen är att främja hälsan hos barn och unga, bidra till en bättre miljö och förbättra trafiksäkerheten i elevernas närmiljöer. Aktiviteten engagerar varje år cirka 50 000 elever och pedagoger i årskurs F-6.

Totalt delar Trafikkalendern ut priser för mer än 50 000 kronor och 2018 bidrog även Uppsala kommun med lokala priser utöver de nationella prissummorna.

Vinnare av 2018 års omgång av Gå och cykla till skolan blev klass 5B på Årstaskolan. De gick, cyklade och åkte kollektivt aktivt till skolan under två veckor och fick femtusén kronor och två timmar med en instruktör på allaktivitetshuset Allis Uppsala. Andra pris gick till förskoleklass A på Flogstaskolan och trea blev klass 3A på Vaksalaskolan.

50 000

elever och pedagoger deltar varje år i utmaningen Trafikkalendern



Cykling utan ålder

Under 2016 inleddes projektet Cykling utan ålder på initiativ av Uppsala kommun och Länsstyrelsen i Uppsala län. Syftet var att ge äldre med funktionsnedsättning ökad mobilitet genom att erbjuda dem cykelturer där de fick komma ut i friska luften och känna vinden i håret. Cykelturerna genomförs av volontärer som cyklar med specialbyggda riksSchacyklar, som inledningsvis köptes in av äldreboenden i kommunen. Konceptet Cykling utan ålder kommer från Danmark och har spridit sig till över 40 länder. Studier visar på att cykelturerna är mycket uppskattade och att de medför många positiva hälsoeffekter för de äldre. Utvärderingar i Uppsala visar samma resultat.

2017 bildades en nationell förening som tog över ansvaret för Cykling utan ålder i Uppsala och den har utvecklat rörelsen tillsammans med Röda korset och det lokala näringslivet. Tack vare föreningens arbete har rörelsen spridit sig över hela landet. Både föreningen och kommunen har tagit emot studiebesök, hållit föredrag på ett antal konferen-

ser på europeisk, nationell och regional nivå och ett flertal ministrar och politiker på riksdagsnivå har kommit till Uppsala för att provcykla.

Antalet riksSchacyklar har succesivt ökat sedan 2016. 2018 rullade 10 cyklar och föreningen utvecklade en specialcykel för rullstolsburna. Cyklarna har både använts i Uppsala och lånats ut till äldreboenden och andra kommuner som varit intresserade av att starta upp. I Uppsala genomfördes cirka 700 turer under 2018.

700

cykelturer för äldre personer med funktionsnedsättning genomfördes i Uppsala under 2018 med så kallade riksSchacyklar.

TrafiQ

I september 2017 lanserades TrafiQ, en kampanj vars mål är att uppmärksamma Uppsalas trafikanters på beteende och regler i trafiken. Ambitionen med kampanjen är att få Uppsalaborna att diskutera, reflektera och lära sig mer om hur de påverkar trafiksäkerheten. TrafiQ sker även i samarbete med Uppsala universitet och Ultuna studentkår.

Kampanjen består dels av ett internetbaserat test, dels av Virtual Reality-filmer (VR). Virtual Reality-filmer innebär att tittaren, genom särskilda VR-glasögon, kan befinna sig i en virtuell verklighet. VR-filmerna spelades in under våren 2017 och iscensätter olika trafiksituationer, där man får uppleva olika trafikanters perspektiv på en specifik händelse i trafiken. Genom att presentera olika trafiksituationer genom VR kan personer få en förståelse för andra perspektiv i trafiken. VR-filmerna har sedan lanserats via olika evenemang där intresserade har fått möjlighet att låna VR-glasögon och titta på filmerna. VR-filmerna finns även publicerade på Youtube.

Under vintern 2017 fick 30 studenter i uppdrag att fortsätta föra ut budskapet om TrafiQ. Denna gång med fokus på synbarhet, för att fler studenter ska använda cykellys och reflexer. Studenterna bidrog själva med idéer om hur de ska nå ut

till andra studenter och utifrån detta genomfördes ett 20-tal aktiviteter i februari 2018, då bland annat VR-film om synbarhet visades och runt 900 lysen och 900 reflexer delades ut.

Inom ramen för kampanjen gavs det under perioden 19 mars–6 april möjlighet till alla som rör sig i trafiken i Uppsala att lämna förslag på platser där trafikbeteendet behöver förbättras. Sammanlagt kom det in 830 uppmaningar och synpunkter. Av uppmaningarna riktade sig 60 procent till bilister, 27 procent till cyklister och 8 procent till gående. Synpunkterna handlade om allt ifrån höga hastigheter till cykling på trottoarer och gående som inte ser sig för. Synpunkterna redovisades den 14 maj på Celsiustorget, under cykelveckans första dag. Under dagen uppmärksammades besökarna på regler och beteenden i trafiken och gavs även möjlighet att komma med ytterligare synpunkter om hur cyklandet i Uppsala fungerar och hur förutsättningarna kan förbättras.

Med uppmaningarna som grund har platser identifierats där trafikanterna behöver en extra påminnelse i trafiken. Beroende på vad trafikanterna behöver göras uppmärksamma på har olika dekaler tryckts upp som sedan placerats i asfalten på de utpekade platserna.





Sveriges bästa cykelstad

Inom ramen för arbetet med projektet Sveriges bästa cykelstad har en av grunderna utgjorts av omfattande kommunikationsinsatser. Genom hela processen har förvaltningen arbetat intensivt med att informera om de olika cykelsatser som gjorts. Efter att kommunikationsarbetet under 2015 och 2016 mestadels handlat om att marknadsföra projektet i sig övergick insatserna under 2017 och 2018 till att istället fokusera på de enskilda åtgärderna och att dessa utgör en del i det övergripande paraplyprojektet Sveriges bästa cykelstad. Det har alltså handlat om att framhålla de insatser som politikerna avsatt resurser till men att samtidigt påvisa att de utgör en viktig pusselbit utifrån den övergripande höjda ambitionsnivån. Förutom all kommunikation knutet till de enskilda cykelåtgärderna har fokus legat på att vara fortsatt transparanta med status kring helheten. Genom att kontinuerligt uppdatera det statusfält som funnits knutet till den åtgärdslista som gått att läsa via kommunens webbplats för cykelarbetet har det funnits möjlighet att hela tiden få en liten uppfattning av vad som händer inom respektive projekt men också se de enskilda åtgärderna tillsammans

utifrån ett större sammanhang. Utöver ovanstående har kommunikationen knutet till projektet till stor del handlat om den utvärdering som arbetats fram. Under den andra halvan av året har tre presentationer hållits knutet till projektets resultat samt de slutsatser som kunnat dras av det arbete som bedrivits. Under sommaren bjöds ansvariga projektledare in av näringslivsdepartementet för att redovisa arbetet och framgångsfaktorerna och under hösten hölls framträdanden i Uppsala kommuns cykelråd och gatu- och samhällsmiljönämnd. Strax efter årsskiftet 2018-2019 kommunicerades också utvärderingsresultatet ut till kommunens invånare via bland annat nyhetsbrev, sociala medier och uppdateringar på www.uppsala.se/cykel.

Buslätt att cykla rätt

Sedan några år tillbaka genomför Uppsala kommun aktiviteten Buslätt att cykla rätt, vilket är en cykelaktivitet riktad mot yngre barn. 2018 genomfördes den vid tre tillfällen. Aktiviteten genomfördes två gånger i maj, både på Vaksala torg och i anslutning till Uppsala bikeweekend i Botaniska trädgården, samt under Trafikantveckan i september.



Pelle Svanslös cykeldag

Den 20 maj genomfördes Pelle Svanslös cykeldag. Evenemanget genomfördes i anslutning till Uppsala bikeweekend och barn var den främsta målgruppen. Bland annat erbjöds ansiktsmålning, cykelhinderbana och Pelles trafikstig, där barnen fick öva sin trafik kunskap och trafiksäkerhet på flera olika stationer. Tillsammans med Världsnaturfonden (WWF) anordnade Energi- och klimatrådgivarna i Uppsala ett quiz om cykelregler och trafiksäkerhet. Vid detta tillfälle gav de också besökarna möjligheten att testa en cykelgenerator med syftet att belysa hur energiutvinning fungerar.

Cykelveckan

Under 2018 anordnade Uppsala kommun för tredje året en cykelvecka. Målsättningen var att i ett mer samlat grepp berätta om flera av de cykelprojekt och insatser som för tillfället pågår. Mellan den 14 och 20 maj arrangerades flera aktiviteter såsom TrafiQ (läs mer på sidan 50), Parke- ra Schyst-dagen (läs mer på sidan 46), Cykeldagen (läs mer nedan) och Buslätt att cykla rätt (läs mer på sidan 51). I samarbete med Uppsala bike weekend, NTF, Uppsala kommun och Uppsala universitet anordnades Pelle svanslös-dagen i Botaniska trädgården under cykelveckans sista dag.

Cykeldagen

Under cykelveckan arrangerades för fjärde gången i ordningen en cykeldag vid resecentrum. I sam-

band med detta gick det som besökare att bland annat få information om pågående och planerade insatser när det handlar om såväl cykelinfrastrukturåtgärder (exempelvis nya cykelvägar, cykelpumpar och cykelboxar) som beteendepåverkansprojekt (exempelvis Vintercyklisten, TrafiQ och Cykelvänlig arbetsplats). För att på ett tydligt sätt illustrera de fysiska insatser som är på gång rullades en mycket stor karta ut på marken med markeringar där åtgärder nu genomförs eller planeras att genomföras. Tack vare kartan lockades många besökare till kartan för att på ett enklare sätt diskutera upplevda problem och brister men också peka på goda initiativ som borde få spridning till andra platser. Under cykeldagen fanns det också möjlighet att utföra felanmälningar direkt i kommunens system och dessutom erbjöds gratis cykelservice till passerande cyklister.

Tack för att du cyklar

Fredagen den 25 maj fanns representanter från Uppsala kommun på plats i Bergsbrunnsparken för att dela ut frukostpåsar till passerande cyklister. Syftet med arrangemanget var att tacka alla cyklister för deras miljöfrämjande insats och samtidigt passa på tillfället att uppmärksamma att Uppsala två dagar tidigare utsetts till Sveriges bästa cykelstad 2018. Vid tillfället delades 1000 frukostpåsar ut.

Cykelkartan

Den senaste cykelkartan gavs ut under våren 2017 och visade sig vara mycket populär bland invånare och besökare. Till skillnad från de två tidigare cykelkartorna från 2013 och 2015 (och som hämtades ut i 75 000 respektive 80 000 exemplar vardera) har den senaste delats eller hämtats ut i totalt 196 500 exemplar under 2017 och 2018. Med anledning av det stora intresset togs under 2018 beslut om att påbörja arbetet med en ny uppdaterad version. Detta arbete inleddes under hösten och kommer under 2019 alternativt 2020 att resultera i en nyutgivning.

Den nu gällande cykelkartan finns att hämta vid bland annat turistbyrån, kommuninformation, universitetsinstitutioner, hos de flesta cykelhandlare och på de kommunala biblioteken.

Cykelinformation till föräldrar

Uppsala kommun arbetar aktivt för barns trafiksäkerhet. En viktig målgrupp utgörs av nyblivna föräldrar och Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med att bland annat informera på föräldraträffar som barnavårdscentraler arrangerar. I det arbetet ingår information om cykelutrustning, cykelsitsar och cykelbarnstolar, cykelhjälm, cykelkärror med mera. Föräldrarna informeras även om riskerna som deras barn utsätts för om rekommenderade trafiksäkerhetsåtgärder inte följs. Totalt har personal från Uppsala kommun besökt olika barnavårdscentraler 62 gånger under 2018 och trafiksäkerhetsinformationen har nått 446 föräldrar.

Trafikantveckan

Den europeiska trafikantveckan genomförs 16-22 september varje år med syfte att uppmuntra till ett hållbart resande. Uppsala kommun anordnar årligen ett flertal aktiviteter i samband med detta. 2018 arrangerades bland annat Buslätt att cykla rätt på Vaksala torg och diplomeringen av cykelvänliga arbetsplatser. Under trafikantveckan anordnades också två cykeldagar av Sveriges lantbruksuniversitet där kommunen deltog genom att dela ut informationsmaterial och svara

på frågor. En trafiksäkerhetsdag hölls avslutningsvis på Stora torget där trafikplanerare från kommunen var på plats och pratade om bland annat hastighetsöversyn och säker cykling.

Winter Bike to Work

Winter Bike to Work Day är ett internationellt evenemang som anordnas i februari varje år med syfte att hylla cykeln som transportmedel även under vintern. Uppsala kommun uppmärksammade dagen genom ett event vid resecentrum där vintercyklister tackades. Detta gjordes genom att dela ut reflexer, lysen, sadelskydd och annan utrustning som skulle göra det lättare att cykla på vintern. Cykelvänliga arbetsplatser uppmuntrades att göra samma sak.

Invigning av Vindbron

Tisdagen den 4 september 2018 invigdes den nya Vindbron över Fyrisån i Årike Fyris. Invigningen lockade en stor publik. Efter invigningstalet öppnades bommarna och två folklungor fick passera bron från varsitt håll. Ett antal politiker och tjänstemän från Uppsala kommun fanns på plats för att svara på frågor kring byggnationen.

ECOMM

Konferensen ECOMM (European Conference on Mobility Management) gick av stapeln i Uppsala (på Uppsala konsert och kongress) mellan 30 maj och 1 juni 2018. Konferensen är en av de viktigaste europeiska plattformarna för alla som på något sätt verkar inom mobilitetsområdet. Den första upplagan ägde rum 1997 och sedan dess anordnas konferensen årligen i olika städer i Europa. Den tre dagar långa konferensen lockar cirka 300

196 500

exemplar av den senaste cykelkartan har hittills hämtats eller delats ut.



deltagare årligen och består av 50-80 föreläsningar, en monterutställning, olika exkursioner med koppling till mobilitet samt ett socialt program. Konferensen organiseras av EPOMM (European Platform on Mobility Management) varje år tillsammans med en ny värdstad.

Temat för ECOMM 2018 var "Mobility in Disruption – Fast-Forward to Smart and Sustainable Societies". Det innebär att utmana och omkullkasta det traditionella sättet att se på mobilitet utifrån de av FN framtagna hållbarhetsmålen. Under ECOMM 2018 synliggjordes några av de största utmaningarna i hopp om att hitta sätt att lösa dem. Exempel på utmaningar som togs upp är olika aspekter av säkerhet, risker för segregation, lagbestämmelser och beteendeförändring. En annan väldigt viktig aspekt att ta upp vid ECOMM var samverkan mellan olika aktörer (stat, kommun, näringsliv, universitet m.m.). I sådana här sammanhang efterfrågas alltid tips på hur det går att få till ökad samverkan. I det fallet är Uppsala en internationell förebild.

Flera fokussessioner hölls under konferensen, där Uppsala kommun bland annat presenterade

sina projekt TrafiQ och Cykling utan ålder. Ett välkomstmöte hölls under den första kvällen av konferensen där ett musikframträdande framfördes på cykel och där representanter från projektet Cykling utan ålder gav deltagarna på konferensen chansen att både skjutsa och bli skjutsade av varandra. Det gedigna mobilitetsarbetet som sker inom ramen för Ulleråkersprojektet presenterades också under konferensen, då en exkursion ledd av representanter från Uppsala kommun tillsammans med deltagarna cyklade till Ulleråker.

Cykelinformation till studenter, föreningar och organisationer och allmänheten

Under 2018 har tjänstemän från Uppsala kommun informerat om arbetet med cykeltrafik vid ett flertal tillfällen. Tjänstemän från kommunen deltog bland annat som föredragshållare vid Cykelfrämjandets årsmöte. Under mötet träffade Uppsala kommun Cykelfrämjandets medlemmar för att presentera föregående års insatser, berätta om planerade insatser för det kommande året och för att svara på aktuella frågor från medlemmarna.



50

procent av alla resor som är kortare än 5 km ska ske med cykel är målsättningen med kampanjen Cykla mer.

Under Stadsskogens dag i augusti fanns kommunen på plats för att svara på allmänhetens cykelfrågor och för att dela ut cykelkartor, informationsblad, lysen och reflexer. Representanter från kommunen deltog även vid SLUs cykeldagar under Trafikantveckan, genom att dela ut informationsmaterial och svara på frågor. Kommunen har dessutom fått presentera sitt arbete för ökad och säker cykling i samband med en workshop arrangerad av Sveriges Kommuner och Lands-ting, samt under en konferens som anordnades av Näringsdepartementet i Uppsala i juni, med syfte att följa upp regeringens cykelstrategi.

Arbetet med att informera studenter och intresserade organisationer om kommunens ambitioner och vidtagna åtgärder inom cykelområdet är en viktig del av det kontinuerliga kommunikationsarbetet.

Cykla mer

Kampanjen Cykla mer är en uppmaning och ett utrop initierat av föreningen Svenska Cykelstäder. Kampanjen syftar till att höja cyklingens status och inspirera människor att vardagscykla mer. Inom ramen för kampanjen har en ett antal inspirationsfilmer spelats in, som syftar till att få fler att välja cykeln som transportmedel i olika

situationer. Förhoppningen är att fler korta resor ska ske med cykel. Målsättningen är att 50 % av alla resor kortare än 5 kilometer ska ske med cykel. I Uppsala uppmärksammades den nationella kampanjen samband med Trafikantveckan och vid diplomeringen av cykelvänliga arbetsplatser.

Uppsala kommun som arbetsgivare ur ett cykelperspektiv

Uppsala kommun har som ambition att vara en framstående arbetsgivare när det handlar om att på olika sätt främja möjligheterna för sina medarbetare att i så stor utsträckning som möjligt välja cykeln som ett naturligt färdmedel såväl i tjänsten som till och från jobbet.

I anslutning till de flesta arbetsplatser finns sedan tidigare tjänstecyklar och hjälmar att låna. Inom denna fordonsflotta finns även ett flertal elcyklar att tillgå och cyklarna har dubbdäck på vinterhalvåret. På många arbetsplatser finns även cykelkartor tillgängliga för att vid behov underlätta orienterbarheten och minska risken för omvägar. Under 2018 fastställde kommunfullmäktige nya riktlinjer för tjänsteresor som började gälla 30 juni. Riktlinjerna syftar till att stimulera ett mer hållbart resande genom att exempelvis underlätta transporter med cykel i tjänsten.



För tredje året i rad valde Uppsala kommun som arbetsgivare att delta i vintercyklistkampanjen och därmed finansiera 30 platser till medarbetare, som deltog i utmaningen tillsammans med fyra andra arbetsgivare. (se Vintercyklisten sidan 46).

Under 2017 infördes löneförmånen att medarbetare som är tillsvidareanställda kan hyra en kvalitetscykel genom bruttolöneavdrag. Vid två beställningstillfällen under 2018 har drygt 300 cyklar beställts varav 38% elcyklar. Totalt har 1200 cyklar hyrts ut, vilket pekar på att fler har börjat arbetspendla med förmånscykel.

För att ytterligare påvisa ambitionen finns det sedan 2015 möjlighet för den som varit anställd i kommunen i 25 år att välja mellan att få en guld-klocka, ett konstföremål eller en cykel.

Cykelråd

2017 startade Uppsala kommun ett cykelråd i syfte att ytterligare förbättra kommunikationen och förståelsen mellan cyklister, intresseorganisationer, cykelbranschen, politiker och ansvariga tjänstemän. En viktig målsättning utgörs också av att upprätthålla en hög kvalitet vid såväl

planering och byggnation som drift och underhåll av cykelinfrastrukturen samtidigt som ett bredare samarbete förhoppningsvis kan bidra till att beteendepåverkansarbetet får ett större genomslag hos kommunens invånare. Cykelrådet träffas vid fyra tillfällen per år och består i dagsläget av politiker från gatu- och samhällsmiljönämnden, tjänstemän inom stadsbyggnadsförvaltningen, cykelhandlare samt representanter från lokala cykelföreningar och studentorganisationer. Under 2018 har möten hållits i februari, maj, september och november och de ämnen som diskuterats har bland annat utgjorts av arbetet med mobilitets- och trafikstrategin, cykelparkeringar, cykling vid vägarbeten, gång- och cykeltunnlar, cykelöverfarter, regionala cykelvägar, fasta hinder och arbetet med projekt Sveriges bästa cykelstad.

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 frågor och synpunkter kring cykling via exempelvis mejl, 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. Totalt har kommunen mottagit och besvarat 1638 ärenden enbart via kommunens felanmälningstjänst och mejl 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 uppmärksamma de ansvariga på goda eller mindre goda förhållanden för cyklister. Dessa tillfällen anordnades bland annat i samband med arrangemangen Cykeldagen och Parkera schyst på stan.

Frågorna och synpunkterna har förhållit sig inom de flesta cykelrelaterade områden. Dock är det framförallt tre områden som dominerar, nämligen vinterväghållning, cyklisters beteende i trafiken samt upplevda brister och trafiksäkerhetsfrågor kopplade till den fysiska utformningen. 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.

Medborgarundersökningar

Varje år genomför Uppsala kommun en eller flera medborgarundersökningar för att fånga upp allmänhetens synpunkter när det gäller cykelfrågor. Bland annat gjordes en bred förankring med invånarna inom ramen för projektet Sveriges bästa cykelstad som pågick under perioden 2015-2018. Förutom de dialoger, fokusgruppsintervjuer och den omfattande enkätundersökningen som genomfördes i inledningen av projektet har flertalet medborgarundersökningar gjorts inom ramen för de insatser och projekt som pågått under de senaste åren kopplad till en åtgärdslista med 57 punkter. Några exempel utgörs av framtagande av

den reviderade handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik samt vid de aktiviteter som ägde rum under cykelveckan och vid de mer projektspecifika aktiviteterna kopplade till olika evenemang och kampanjer som pågått. 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.

Cyklistvelometern

Denna undersökning togs fram av organisationen Cykelfrämjandet under våren 2018. I Cyklistvelometern är det kommuninvånarnas syn på hur det är att cykla i respektive kommun som mäts. Undersökningen genomfördes under sommaren och hösten 2018 genom att respektive kommuns invånare hade möjlighet att delta i en öppen digital webbenkät. Under den period då enkäten låg uppe valde cirka 1100 invånare från Uppsala kommun att göra sin röst hörd. Med det placerade sig Uppsala i topp när det handlar om antalet inkomna svar för respektive kommun i Sveriges. Resultatet utgör en viktig kvalitetsstämpel i arbetet med att underlätta och förbättra förutsättningarna så att fler vill och kan välja cykeln som sitt transportmedel.

Av resultatet att döma framstår kommunen som klart bättre än det nationella snittet. Uppsalas invånare är generellt sätt mycket nöjda med kommunens arbete och 71 procent av invånarna tycker att Uppsala är en bra eller mycket bra cykelkommun medan 14 procent är av en motsatt uppfattning.

71

procent av invånarna tycker att Uppsala är en bra eller mycket bra cykelkommun.

Resterande är neutralt inställda. Några av de parametrar och aspekter som speciellt framhålls utifrån resultatet utgörs av att invånarna i Uppsala kommun anser:

- Att Uppsala kommun i mycket stor utsträckning arbetar aktivt med förbättringar för cyklister då 78 procent instämmer i påståendet medan endast 2 procent inte alls instämmer med detta.
- Att cykelfrågorna ges tillräckligt hög prioritet i infrastrukturplaneringen. Här instämmer nästan hälften av invånarna (48 procent) medan samma påstående nationellt sett endast stöds av 24 procent.
- Att det är lätt att felanmäla eller rapportera till sin kommun om hinder eller problem för cykeltrafiken. Här instämmer 59 procent av kommunens invånare i jämförelse med det nationella resultatet där 24 procent av invånarna i kommunerna håller med om detta påstående.
- Att de skulle rekommendera andra att cykla i sin hemkommun. Här instämmer 83 procent medan bara 6 procent inte håller med.
- Att det finns bra information om cykling och cykelvägar i kommunen. Detta stöds av de 65 procent som instämmer i detta medan samma siffra nationellt sett hamnar på 30 procent.

Det går även att utläsa att Uppsala kommun i endast en fråga får sämre resultat än det nationella snittet. I det fallet handlar det om tillgången till cykelparkeringar. Ett annat område där såväl Uppsala kommun som övriga kommuner i landet får låga omdömen handlar om att det inte anses tryggt för barn och unga att cykla i kommunen. Utifrån dessa båda utmaningar planeras flertalet insatser inom ramen för det fortsatta arbetet.

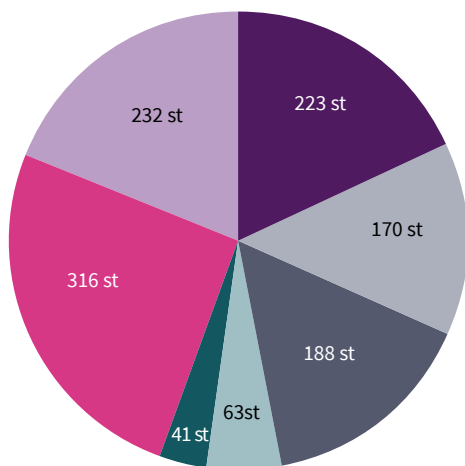
Även om det finns en mängd omständigheter som gör att det är svårt att vikta vad invånarna i

en kommun anser om en viss parameter i jämförelse med uppfattningen i en annan kommun med skilda förutsättningar och förväntningar placerar sig Uppsala på en 7:e plats av landets 290 kommuner. Utifrån detta kan man konstatera att Uppsalas invånare är relativt nöjda med möjligheterna till att cykla i kommunen och att de satsningar som gjorts under framförallt de senaste åren, vid sidan av Cykelfrämjandets tidigare utnämning av Uppsala som 2018 års cykelstad, tycks ha bidragit en relativt positiv bild. Givetvis är också stadsbyggnadsförvaltningen mycket medvetna om att det finns mängder med förbättringar som behöver genomföras under de kommande åren. Tillsammans med de synpunkter och felanmälningar som hela tiden inkommer till förvaltningen bidrar ovanstående underlag till att kommunens fortsatta arbete kvalitetsssäkras utifrån invånarnas behov och önskemål.

Det går också att konstatera att de städer som tidigare under året nådde topplaceringarna i Kommunvelometern, där Cykelfrämjandet granskar kommunernas arbete och de faktiska aktiviteter som utförs, i princip är desamma som når topplaceringarna i Cyklistvelometern. Utifrån detta är det roligt att se att invånarna märker av de satsningar som görs i respektive kommun och att detta ger ett kvitto på att cykelsatsningarna bidrar till nöjda invånare.

Kommunens felanmälan

Uppsala kommun har som mål att året runt kunna erbjuda cyklister en hög standard utmed cykelnätet. Men 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 vi mycket måna om den hjälp vi kan få från allmänheten när det handlar om 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.



- Cyklar (felparkerade, borttappade m.m.)
- Vegetation (skymd sikt m.m)
- Beläggning och målning (hål, sprickor, bristfällig m.m.)
- Skyltning (felaktig, klotter m.m)
- Renhållning och nedskräpning
- Vinterväghållning
- Cykelpumpar

Fördelning av mottagna felanmälningar (mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar) 2018.

Under året har kommunens felanmälan marknadsförts vid flera tillfällen. Bland annat genom annonser i olika tidningar. För att förenkla för allmänheten att anmäla de fel och brister som upptäcks lanserade Uppsala kommun under 2016 en ny applikation (felanmalan uppsala kommun) som går att ladda ner till alla olika typer av smartphones. Detta innebär att det numera finns en större mängd tillvägagångssätt för att göra kommunen uppmärksam på en eller flera brister och felaktigheter utmed cykelnätet. I dagsläget finns det möjlighet att anmäla brister och felaktigheter via telefon (0771-24 55 00), epost (fel.gatapark@uppsala.se), applikationen (felanmalan uppsala kommun) eller via webbplatsen (www.uppsala.se/felanmalan). Det finns även möjlighet att kontakta Uppsala kommun via Facebook och Twitter.

Under 2018 gjordes totalt 1282 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 1282 anmälningar om mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar som inkommit via felanmälan under 2018.



1638

synpunkter och anmälningar om upplevda större eller mindre brister kopplat till framförallt cykelinfrastrukturen och cyklisters beteende mottogs via mejl till förvaltningen och kommunens felanmälningsystem under 2018.

Ekonomisk uppföljning

Uppsala kommuns kostnader för samtliga cykelinsatser som redovisas i denna sammanställning uppgick 2018 till 219 miljoner kronor (218,78 miljoner kronor). Av dessa utgjorde 179,10 miljoner investeringskostnader och 39,68 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 och 2017 till 173,48 miljoner kronor. För att sätta den totala kostnaden för 2018 i ett sammanhang kan en jämförelse göras med de kostnader som gatu- och sam-

hällsmiljönämnden haft för gata, park och natur under året som gått. 2018 uppgick de totala investeringskostnaderna till 254 miljoner kronor medan de totala drift- och underhållskostnaderna uppgick till 363 miljoner kronor. Utifrån detta uppgick cykelkostnaderna till 71 procent av de totala investeringskostnaderna och 11 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 617 miljoner) utgjorde cykelkostnaderna 35 procent.

Planeringsinstrument	2018	2017	2016	2015	2014
Kostnad för arbetet med cykelräkning (mnkr)	0,10	0,20	0,50	0,20	0,60
Kostnad för arbetet med kommunvelometern (mnkr)	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Kostnad för arbetet med mobilitets- och trafikstrategi (MoTS) kopplat till cykel (mnkr)	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med checklistor, normer och generella riktlinjer kopplat till cykel (mnkr)	0,05	0,05	0,10	0,10	-
Kostnad för arbetet med projekt Sveriges bästa cykelstad (mnkr)	0,15	0,15	0,10	0,10	0,00
Kostnad för arbetet inom nätverket Svenska cykelstäder (mnkr)	0,10	0,10	0,20	0,80	0,00
Kostnad för arbetet med cykelbokslutet (mnkr)	0,15	0,15	0,20	0,20	0,20
Kostnad för arbetet inom nätverket Svenska cykelstäder (mnkr)	0,10	0,20	0,80	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med cykelbokslutet (mnkr)	0,15	0,20	0,20	0,20	0,10
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument	0,67	1,12	1,20	1,65	0,91
Totalt kostnad för arbetet med planeringsinstrument (investering) (mnkr)	0,00	0,00	0,00	0,40	0,30
Totalt kostnad för arbetet med planeringsinstrument (drift) (mnkr)	0,67	1,12	1,20	1,25	0,61

- * 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					
	2018	2017	2016	2015	2014
Kostnad för arbetet med regionala cykelvägar (mnkr)	0,10	0,10	0,05	-	-
Kostnad för arbetet med nya och upprustade cykelbroar (mnkr)	23,60	55,00	0	0	0
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelbroar (mnkr)	0,75	0,75	-	-	-
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala kommun (mnkr)	46,10	16,60	31,40	9,50	14,40
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala tätort (mnkr)	25,20*	14,6*	19,4*	9,5*	14,4*
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala kommun (mnkr)	13,10	15,10	16,20	14,50	21,40
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala tätort (mnkr)	10,90*	15,1*	15,9*	14,5*	21,4*
Kostnad för arbetet med snabbcykelleder (mnkr)	13,60	10,50	1,20	13,50	11,00
Kostnad för arbetet med att skilja fotgängare och cyklister genom målning och vägmärken (mnkr)	0,30	0,55	0,30	0,20	1,20
Kostnad för arbetet med smärre underhåll av beläggning (gropar och sprickor) utmed cykelvägar (mnkr)	1,10	0,90	-	-	-
Kostnad för arbetet med med kantstensåtgärder utmed cykelvägar (mnkr)	0,40	1,10	1,10	0,60	0,50
Kostnad för arbetet med nya och upprustade cykeltunnlar (mnkr)	4,60	2,50	11,15	22,90	-
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykeltunnlar (mnkr)	0,10	0,10	-	-	-
Kostnad för arbetet med cykeldetektering (mnkr)	0,05	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelvårdstationen (mnkr)	0,20	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med nya offentliga fasta cykelpumar och cykelserviceplatser (mnkr)	0,60	0,90	0,30	0,10	0,80
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelpumpar och cykelserviceplatser (mnkr)	0,40	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med permanent siktröjning (mnkr)	0,25	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med ny belysning utmed cykelvägar (mnkr)	4,00	3,00	2,00	9,00	4,00
Kostnad för arbetet med upprustning av belysning utmed cykelvägar (mnkr)	1,70	1,50	2,00	1,50	5,50
Kostnad för arbetet med drift av belysning utmed cykelvägar (mnkr)	7,00	6,50	6,50	6,50	7,00
Kostnad för arbetet med sopning av cykelvägar (mnkr)	0,30	0,90	0,85	0,70	0,45
Kostnad för arbetet med snöröjning utmed cykelvägar (mnkr)	6,10	8,90	9,50	10,90	12,10
Kostnad för arbetet med halkbekämpning utmed cykelvägar (mnkr)	10,30	14,20	10,50	5,80	4,50
Kostnad för arbetet med snöborttagning utmed cykelvägar (mnkr)	0,10	4,30	5,20	10,90	1,50
Kostnad för arbetet med vintersandupptagning utmed cykelvägar (mnkr)	4,90	15,70	9,60	7,30	7,70
Total kostnad för arbetet med cykelvägar	175,75	160,45	108,30	104,20	92,85
Totalt kostnad för arbetet med cykelvägar (investering) (mnkr)	144,25	107,50	65,65	72,50	59,60
Totalt kostnad för arbetet med cykelvägar (drift) (mnkr)	31,50	53,05	42,65	31,70	33,25

* 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

Cykelparkeringar					
	2018	2017	2016	2015	2014
Kostnad för arbetet med nya cykelparkeringar (mnkr)	2,40	0,70	0,50	0,10	0,20
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelparkeringar (mnkr)	1,80	0,10	0,20	0,20	0,10
Kostnad för arbetet med cykelparkeringshuset (mnkr)	30,40	1,50	0,00	0,10	0,20
Kostnad för arbetet med cykelvärdar (mnkr)	1,20	1,10	1,10	1,10	1,10
Kostnad för arbetet med felparkerade cyklar (mnkr)	0,40	0,05	0,05	0,10	0,05
Kostnad för arbetet med övergivna och långtidsparkerade cyklar (mnkr)	0,30	0,20	0,20	0,50	0,10
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar	36,50	3,68	2,05	2,35	3,05
Totalt kostnad för arbetet med cykelparkeringar (investering) (mnkr)	34,60	0,80	0,70	1,00	1,40
Totalt kostnad för arbetet med cykelparkeringar (drift) (mnkr)	1,90	2,88	1,50	1,35	1,65

Trafiksäkerhet					
	2018	2017	2016	2015	2014
Kostnad för arbetet med systematiskt trafiksäkerhetsarbete inkl. bland annat olycksstatistik kopplat till cykel (mnkr)	0,05	0,05	0,05	0,10	0,20
Kostnad för arbetet med säkra skolvägar (mnkr)	0,05	0,40	0,15	1,20	0,40
Kostnad för arbetet med cykelboxar (mnkr)	0,10	0,35	0,10	0,40	0,05
Kostnad för arbetet med cykelpassager och cykelöverfarer (mnkr)	0,15	1,55	0,20	0,40	-
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet	0,35	2,48	0,65	2,25	0,80
Totalt kostnad för arbetet med trafiksäkerhet (investering) (mnkr)	0,25	2,30	0,35	2,00	0,75
Totalt kostnad för arbetet med trafiksäkerhet (drift) (mnkr)	0,10	0,18	0,30	0,25	0,05

- * 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

Kommunikation och beteendepåverkan					
	2018	2017	2016	2015	2014
Kostnad för arbetet med kommunikationsinsatser cykel internt (mnkr)	0,20	0,45	0,40	0,70	0,40
Kostnad för arbetet med Klimatmatchen (mnkr)	0,45	0,20	0,15	0,10	0
Kostnad för arbetet med cykelkurser för ovana (mnkr)	0,05	0,05	0,05	0	0
Kostnad för arbetet med informationskampanjen Parkera schyst	0,05	0,25	0,25	0,40	0,40
Kostnad för arbetet med vintercyklistkampanj (mnkr)	0,35	0,45	0,20	0,10	0,75
Kostnad för arbetet med Cykelvänlig arbetsplats (mnkr)	0,75	0,35	0,20	0,30	0
Kostnad för arbetet med Trafikkalendern kopplat till cykel (mnkr)	0,01	0,02	-	-	-
Kostnad för arbetet med Cykling utan ålder (mnkr)	0,05	0,05	0,20	0	0
Kostnad för arbetet med Trafiq kopplat till cykel (mnkr)	0,20	0,50	0	0	0
Kostnad för arbetet med kommunikationsarbetet med Sveriges bästa cykelstad (mnkr)	0,10	0,15	0,60	0,15	0
Kostnad för arbetet med Buslätt att cykla rätt (mnkr)	0,10	0,10	0,05	0,10	0
Kostnad för arbetet med Pelle Svanslös cykeldag (mnkr)	0,05	0,05	0,05	0,20	0
Kostnad för arbetet med cykelveckan (mnkr)	0,05	0,15	0,05	0	0
Kostnad för arbetet med cykeldagen (mnkr)	0,15	0,20	0,20	0,20	0
Kostnad för arbetet med Tack för att du cyklar	0,10	0,00	0,20	0,20	0
Kostnad för arbetet med cykelkartan (mnkr)	0,05	0,40	0,05	0,30	0,15
Kostnad för arbetet med cykelinformation till föräldrar (mnkr)	0,20	0,10	0,10	0,05	0,05
Kostnad för arbetet med cykelfrågor under Trafikantveckan (mnkr)	0,05	0,05	0,05	-	0,25
Kostnad för Winter Bike to Work	0,02	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med invigning av Vindbron (mnkr)	0,01	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med ECCOM kopplat till cykel (mnkr)	1,20	0,02	0	0	0
Kostnad för samarbetet med studenter och organisationer kopplat till cykel (mnkr)	0,10	0,10	0,05	0,10	0,05
Kostnad för kampanjen Cykla mer (mnkr)	0,05	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med Uppsala kommun som arbetsgivare kopplat till cykel (mnkr)	0,45	0,45	0,02	-	-
Kostnad för arbetet med cykelrådet (mnkr)	0,15	0,20	0	0	0
Kostnad för arbete med synpunkter från allmänheten kopplat till cykel (mnkr)	0,20	0,80	0,60	1,90	1,60
Kostnad för arbetet med medborgarundersökningar kopplat till cykel (mnkr)	0,05	0,05	0,05	0,05	0,10
Kostnad för arbetet med Cyklistvelometern (mnkr)	0,01	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med kommunens felanmälan kopplat till cykel (administration) (mnkr)	0,30	0,30	0,20	0,20	0,15
Kostnad för arbetet med marknadsföring av kommunens felanmälan kopplat till cykel (mnkr)	0,01	0,01	0,04	0,10	0,05
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring	5,51	5,65	4,17	5,53	5,44
Totalt kostnad för arbetet med information och marknadsföring (investering) (mnkr)	0,00	0,15	0,30	0,40	1,95
Totalt kostnad för arbetet med information och marknadsföring (drift) (mnkr)	5,51	5,50	3,87	5,13	3,49

* 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

Sammantaget cykelinsatser					
	2018	2017	2016	2015	2014
Totalkostader (mnkr)	218,78	173,48	116,52	116,18	103,05
Totalkostnad investering (mnkr)	179,10	110,75	67,00	76,20	64,00
Totalkostnad drift (mnkr)	39,68	62,73	49,52	40,00	39,10

- * 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

