

Cykelåret 2020

En sammanställning av Uppsala kommuns cykelarbete under året

Förord

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

2020 års cykelbokslut har sammanställts under perioden september 2020 till januari 2021. Författarnas ambition är att läsaren lätt och överskådligt ska kunna ta till sig av informationen och även enkelt kunna jämföra årets insatser med föregående år. Författarna önskar rikta ett stort tack till samtliga kollegor på avdelningen gata, park och natur vid stadsbyggnadsförvaltningen för både sitt arbete med de cykelfrämjande insatserna under det gångna året och det faktaunderlag som de bidragit med till cykelbokslutet. Tack vare er tid och kunskaper anser vi oss återigen ha kunnat ta fram ett kvalitativt cykelbokslut.

Utöver ovanstående vill författarna även rikta ett särskilt tack till produktions- samordnare Sandra Lif, formgivare Björn Carlsson samt kommunikatörerna Angelica Runqvist och Maria Stenberg för all hjälp med framtagandet av årets cykelbokslut.

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

Kontakt

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

Innehållsförteckning

Cykelåret

2020

4

Inledning

15

Cykelvägar

31

Trafiksäkerhet

39

Cykelparkeringar

43

Kommunikation och beteendepåverkan

62

Ekonomisk uppföljning

Inledning

Cykelåret 2020

Uppsala kommun har under 2020 fortsatt att satsa på cykeln som transportmedel genom en rad cykelfrämjande insatser. Det har liksom tidigare år handlat om fysiska insatser i cykelinfrastrukturen kopplat till både nybyggnationer och ombyggnationer samt kontinuerliga drift- och underhållsåtgärder för att öka kvaliteten i cykelnätet. Likt tidigare har detta också kompletterats med ett omfattande beteendepåverkansarbete.

Som ett paraply över dessa tre områden ligger också de kontinuerliga kommunikationsinsatser som Uppsala kommun i relativt stor utsträckning valt att satsa på som en viktig del i arbetet med att få fler att använda cykeln som transportmedel i större utsträckning. I grunden bygger samtliga ovan nämnda insatsområden på målsättningen om att hela tiden försöka göra det tryggare, säkrare, bekvämare och mer framkomligt för Uppsalas invånare och besökare att välja cykeln. Detta är också något som avspeglas i Uppsala kommuns högt uppsatta mål för cykelarbetet där kravet och förväntningarna på en högkvalitativ cykelinfrastruktur finns från såväl politiskt som tjänstmannamässigt håll.

Med anledning av den pandemi som under året infunnit sig på såväl lokal som global nivå har tyvärr en del av de planerade insatserna behövt pausas. Inom cykelområdet har ändå förhållandevis många projekt och aktiviteter kunnat genomföras även om det ägt rum under andra former. Vår förhoppning är att utvecklingen under denna pandemiperiod i efterhand snarare ska ses som ett steg i rätt riktning och att en ökad medvetenhet om fördelarna med ett ökat hållbart resande uppstår.

Cykling i Uppsala

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



33 procent av
resorna i Uppsala kommun
sker med cykel.



Cykelräkning på Hamnspången genom radarmätning.



Cykelräkning i Gränbyparken genom så kallad slangmätning.

Våra resvanor

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

Cyklister räknas

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

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

Mellan år 2015–2020 har det genomförts mätningar på totalt 194 platser, ytterligare 50 platser mättes innan 2015. Tillsammans med resvaneundersökningen ger mätningarna kommunen och stadsbyggnadsförvaltningen en relativt god bild av hur många som cyklar och fördelning över dygnet och året. Informationen ligger till grund för beslutfattande kring underhåll och upprustning av kommunens cykelvägar. För 2020 hade kommunen planerat att genomföra en större mängd punktmätningar i centrala Uppsala. På grund Covid-19 pandemin fick projektet pausas då mätningar inte skulle generera relevant data för statistiken.

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

Enhetlig metod för cykelflödesmätningar – en pilotstudie

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

Uppsala kommun utgör tillsammans med Östersunds och Stockholms kommun de tre pilotkommunerna. Projektet bedrivs inom ramen för SKR och Trafikverkets *Branschprogram för stärkt samverkan kring transportplanering och samhällsutveckling i lokalt och regionalt perspektiv*. Studien genomförs av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Uppsala kommun deltar i projektet med resurser i form av arbetstid för att ta fram underlag för att genomföra mätningar och sitter även med i projektets styrgrupp.

Mellan juli 2020 och juni 2021 genomför respektive kommun ett antal cykelmätningar uppdelat på fem mätomgångar, både slangmätningar och kameramätningar, på det cykelbara vägnätet. I undersökningen ingår det cykelbara kommunala och statliga vägnätet i kommunen. Varje mätplats mäts under en vecka. Uppsala kommun får ta del av resultaten från alla mätningar som genomförs i kommunen under projektet.

År 2020 genomförs mätningar i totalt 54 mätplatser och under 2021 planeras för totalt 81 platser i kommunen. Projektet avslutas och rapporteras sista december 2021.

Trafficweb trafikmätningssystem

2019 införde Uppsala kommun ett nytt trafikmätningssystem som heter Trafficweb och som lagrar, bearbetar och redovisar all trafikdata. Systemet har tidigare använts internt av Uppsala kommun men under 2020 har det blivit tillgängligt för allmänheten via Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta.





Medarbetare på kommunen firar att Uppsala fick högst poäng i Sverige i Kommunvelometern för tredje året i rad.

Kommunvelometern – Uppsala bäst för tredje året!

Föreningen Cykelfrämjandet genomför varje år en granskningsstudie som de kallar Kommunvelometern. Den mäter kommunernas insatser för cykling under föregående år och ger möjlighet att jämföra resultaten mellan kommunerna samt att se resultatförändring över tid. Under 2020 genomfördes undersökningen för elfte året i rad, varav Uppsala granskats vid nio tillfällen. I takt med att kommunen sedan 2012 arbetat med ett ökat fokus på hållbara transporter i allmänhet och cykelfrämjande insatser i synnerhet har detta också fått till följd att resultatet förbättrats sett till både antal poäng och placering bland Sveriges kommuner. I kommunvelometern 2020 uppnådde Uppsala 82 av totalt 90 poäng vilket innebär att kommunen för tredje året i rad utsågs till den mest framstående kommunen i landet när det

kommer till insatser inom cykelområdet! I resultatrapporten skriver Cykelfrämjandet att: "Uppsala behåller titeln som årets Cykelfrämjarkommun och får högsta poäng inom 6 av 7 områden". Dessutom framhåller de att "framgångskonceptet utgörs av ett brett och strategiskt arbete som leds av tydliga mål, regelbundna uppföljningar och datainsamling samt styrdokument för ökad cykling".

82

82 poäng ledde till en förstaplacering för tredje året i rad i Kommunvelometern.

Statistik						
Stad	Placering	Poäng (2020)	2019	2018	2017	2016
Uppsala	1	82	88	55	52	51
Linköping	2	80	80,5	53,5	46	44,5
Malmö	3	76,5	64	50	52,5	51
Umeå	3	76,5	-	50	-	-
Helsingborg	5	74,5	70,5	47,5	46,5	41,5
Lund	6	73,5	78	53,5	54,5	52,5
Nacka	7	72,5	52,5	50	49,5	-
Karlstad	8	68,5	75	49	49	-
Stockholm	9	68	63,5	47	44,5	42
Växjö	9	68	71,5	46,5	45	40,5
Trollhättan	11	67	-	-	-	-
Sundbyberg	12	66,5	64	47,5	42,5	22,5
Örebro	13	65,5	53	-	-	-
Göteborg	14	64	67	46	43,5	44
Finspång	15	63	56	34	32,5	32,5
Sundsvall	15	63	-	-	-	-
Jönköping	17	62,5	67	49	46	39,5
Mölnadal	18	62	-	-	-	-
Lidköping	19	60,5	-	-	-	-
Östersund	19	60,5	61,5	40,5	43	41

- ej deltagit i kommunvelometern

Priser och utmärkelser

Uppsala kommun uppmärksammas på flera håll med priser och utmärkelser kopplade till de satsningar som kommunen gör på cykling och hållbart resande. Förutom en första plats i Kommunvelometern för tredje året i rad så blev Uppsala utsedd till Sveriges klimatstad!

Sveriges bästa klimatstad 2020

För andra året i rad, och tredje gången totalt, utsågs Uppsala till Årets klimatstad i Sverige av Världsnaturfonden (WWF) i stadsutmaningen One Planet City Challenge. Utöver ambitiösa och nödvändiga klimatmål lyftes Uppsalas stora satsning på cykeltrafik som en viktig del i utmärkelsen.

Hederspris SHIFT

Uppsala kommun har under de senaste åren klättrat i Trivectors ranking av kommunernas

arbete med hållbara transporter. I år hamnade Uppsala på tredje plats. År 2018 fick Uppsala kommun ett hedersomnämmande tack vare arbetet med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik i kommunen bland annat genom utvecklingen av cykeldetektering vid signalreglerade korsningar och arbetet för att öka vintercyklandet.

Bästa kommun i Sverige på klimatanpassning 2017–2019

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

Trafikverkets innovationsupphandling

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

Innovationsupphandlingen startade hösten 2019 med att Trafikverket erbjöd olika aktörer att utveckla och testa lösningar i verklig trafikmiljö. Av de 25 förslag som kom in erbjöds nio av dem 100 000 kronor för att utveckla och testa sina idéer, varav sju antog utmaningen. I mars 2020 presenterade de sina förslag för bedömare från Trafikverket, Uppsala kommun och Skellefteå kommun. Fyra aktörer erbjöds ytterligare 500 000 kronor för konceptutveckling av teknik, tjänst och affärsmodell med stöttning från Trafikverket och kommunerna. 2021 kommer förslagen presenteras för en jury som då utser vinnaren.

Projekt: Sveriges bästa cykelstad

Efter att projektet *Sveriges bästa cykelstad* avslutades vid årsskiftet 2018–2019 har arbetet

fortsatt genom att sprida de resultat som projektet gav. Under 2020 har erfarenheterna bland annat inrymts i de diskussioner som förts kring cykelplanering kopplat till arbetet med *Trafik- och mobilitetsplanen*.

Många av de insatser och åtgärder som genomfördes under projektperioden har i olika utsträckning fått en fortsättning genom att en majoritet av dem numera utgör en naturlig del av det fortlöpande cykelarbetet. På Uppsala kommuns webbplats, [uppsala.se/cykel](https://www.uppsala.se/cykel), går det bland annat att läsa handlingsplanen, åtgärdslistan och slutrapporten för projekt Sveriges bästa cykelstad som pågick mellan åren 2015–2018.

Slutrapporten innehåller bakgrundsfakta om projektet och vilken arbetsmetod som använts. Den redogör också för det resultat som uppnåts med projektet i förhållande till de mål som politikerna i Gatu- och samhällsmiljönämnden satt upp genom antagandet av *Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik*. Vidare listas i rapporten såväl ett antal framgångsfaktorer som utmaningar som projektledarna stött på och hanterat under processen. Slutrapporten avslutas med en utvärdering som beskriver förutsättningar, möjligheter och slutsatser kring det fortsatta arbetet med att göra Uppsala kommun till en ännu mer cykelvänlig kommun.



De strategiska styrdokument

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

- Kommunens översiktsplan – Kommunens arbete för hållbart resande ska göra det lättare för invånarna att välja cykel för att ta sig fram, även för längre sträckor.
- Policy för hållbar utveckling – Kommunen ska arbeta för ett ökat hållbart resande, en bättre folkhälsa, ökad trygghetskänsla och en attraktivare stadsmiljö.
- Mål och budget 2020 med plan för 2021–2022 – I det ekonomiska styrdokument finns folkhälsan med som något Uppsala kommun prioriterar högt i och med att kommunen expanderar. Lika väl finns målsättningen att Uppsala ska vara Sveriges bästa cykelstad ur ett säkerhets- och trygghets-, framkomlighets-, bekvämlighets- och cykelkulturperspektiv.
- Gatu och samhällsmiljönämndens verksamhetsplan och budget – För att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle finns här mål om ett hållbart resande. Det ska nås genom att gång, cykel och kollektivtrafiken ska prioriteras framför biltrafiken.
- Riktlinje för synpunktshantering, felanmälan, avvikelser och servicematning samt Riktlinje för medborgardialog – Två strategiska styrdokument som ligger till grund för hur Uppsala kommun arbetar med att fånga upp invånarnas åsikter om exempelvis cykelfrämjande insatser.
- Program för mobilitet och trafik – Ett strategiskt dokument som utvecklats med bakgrund i Uppsala kommuns översiktsplan från 2016. Dokumentet ska användas som vägvisande för hållbarhetsarbetet inom mobilitet och trafik.

Utöver de strategiska styrdokument baseras arbetet med de kommunala cykelfrågorna på dokumenten *Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik* och *Handlingsplan för parkering*. Båda utgår från kommunens ambitioner i Översiktsplanen från 2016 om en långsiktig hållbar utveckling och ett hållbart transportsystem. 2021 förväntas kommunstyrelsen anta *Handlingsplan för trafik och mobilitet* som ska säkerställa cykeltrafikens konkurrenskraft med fokus på infrastruktur.

Handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik fokuserar på fyra insatsområden baserade på *Cykelpolicy* för Uppsala kommun samt *Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik* i Uppsala kommun. Insatsområdena är:

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

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

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

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



Cykelpolicy

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

Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik

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

Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik

I handlingsplanen framgår det vilka insatser som ska genomföras inom både strategisk

och detaljerad planering vid exempelvis nybyggnation, drift och underhåll samt beteendepåverkan. Handlingsplanen är ett viktigt verktyg för att uppnå klimat, miljö och folkhälsomål i ett attraktivare Uppsala. Under 2020 har handlingsplanen legat till grund för en hel del av de cykelfrämjande åtgärder som finns att läsa i förslaget till *Handlingsplan för mobilitet och trafik*.

Handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik antogs 2017 och är en reviderad version av den som antogs 2014. Bakom beslutet om revideringen låg en vilja från såväl politiskt håll som inom förvaltningen att höja ambitionsnivån och få med fler åtgärdsområden. Den nu gällande handlingsplanen präglas av ett "hela-resan-perspektiv" där det tydligare framhålls att det ska vara möjligt att cykla hela vägen från en plats till en annan. Under 2021 kommer arbetet med en uppdaterad version av Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik att inledas där målsättningen är att dokumentet ska vara färdigt och politiskt antaget före årsskiftet. Gå in på [upsala.se/cykel](https://www.uppsala.se/cykel) för att läsa hela dokumentet.

Teknisk handbok

I juni 2019 lanserade Uppsala kommun en teknisk handbok som ska användas vid all planering, projektering och byggnation på allmän platsmark i Uppsala kommun. Handboken består bland annat av krav, riktlinjer och typritningar. Här inkluderas exempelvis information kopplat till utformningen av cykelinfrastrukturen. Målsättningen är att den tekniska handboken kontinuerligt ska kompletteras och revideras utifrån upplevda behov av förändring. Under 2020 har bland annat en del typritningar och krav lagts till i syfte att den planering som genomförs i fortsättningen ska bidra till bättre framkomlighet och säkerhet för cyklister.

Riktlinjer för parkeringstal

Kommunens styrdokument *Parkeringstal för Uppsala* ger riktlinjer för tillgång till parkering vid nybyggnation på kvartersmark. De innebär att Uppsala kommun också ställer krav på att ett visst antal cykelparkeringar ska skapas vid nybyggnation på den mark som kommunen inte har direkt inflytande över. Senast reviderades dokumentet 2018 och då infördes så kallade *flexibla parkeringstal* som innebär att de boende kan erbjudas mobilitetstjänster istället för bilparkeringsplatser.

I oktober 2020 presenterade plan- och byggnadsnämnden en rapport som granskar den senaste revideringen av styrdokumentet. I den framgår problematiken kring utrymme för cykelparkeringar när fastigheter byggs ända ut till fastighetsgränsen. Rapporten presenterar även observationer av en förändrad attityd mot cykling där cykelytor tillåts ta större plats.

Cykelparkeringshandboken

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

Åtgärdsplan för pendlarparkering

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



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

Program för mobilitet och trafik

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

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

Handlingsplan för mobilitet och trafik

I oktober 2019 beslutade kommunstyrelsen att ge gatu- och samhällsmiljönämnden i uppdrag att ta fram en handlingsplan för trafik och mobilitet. *Handlingsplanen för trafik och mobilitet* ska bland annat säkerställa ett genomförande för att stärka cykeltrafikens konkurrenskraft gentemot bil och kollektivtrafik med särskilt fokus på högkvalitativ infrastruktur för gena och trafiksäkra cykelstråk.

Gatu- och samhällsmiljönämnden har genom grupp-workshops definierat mål och åtgärder till handlingsplanen som lett fram till ett utkast som nu är i remitteringsfasen. Under 2021 kommer arbetet fortsätta med medborgardialog, intern förankring av åtgärder, implementeringsplan samt uppföljningsplan. Målet är att *Handlingsplan för mobilitet och trafik* under 2021 ska antas av kommunstyrelsen tillsammans med *Program för mobilitet och trafik*.

Referensgrupper GCM-handboken och VGU-guiden

Uppsala kommun har under året varit delaktiga i SKR:s (Sveriges kommuner och regioners) och Trafikverkets arbete med omarbetning av handboken för transportslagen gång, cykel och moped (GCM-handboken) och guide för arbetet med vägar och gators utformning (VGU-guiden). Målsättningen är att en uppdatering av dokumenten ska vara färdig under 2021.

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



Regional cykelstrategi

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

- År 2030 ska andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik ha fördubblats jämfört med 2016, från 19 procent till 38 procent
- År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2016, från 13 procent till 23 procent
- År 2030 ska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ha halverats jämfört med 2017, från 8 till 4

Syftet med cykelstrategin är att följa upp den regionala utvecklingsstrategin som syftar till att förbättra möjligheterna att välja gång, cykel och kollektivtrafik som transportmedel samt att bidra till bättre folkhälsa och klimat.

Regionalt cykelbokslut

Region Uppsala har likt Uppsala kommun tagit fram ett cykelbokslut. Jämfört med det kommunala Cykelbokslutet så presenteras här cyklandet utveckling i länet samt följer upp den regionala cykelstrategin som antogs 2017. 2019 var första året för det regionala cykelbokslutet och ambitionen är att det ska återkomma varje år.

Det regionala cykelbokslutet presenteras under Cykelforum som under normala omständigheter i september varje år samlar kommunala politiker, representanter från kommunerna i Uppsala län, Trafikverket, Länsstyrelsen, Cykelfrämjandet och Svenska Cykelstäder. Med anledning av rådande coronapandemi så genomfördes träffen som ett webinarium istället för en fysisk träff. Vid Cykelforum 2020 presenterades vinnarna av

Årets cykelprestation dit kommunerna inom regionen uppmanas att nominera kandidater. I år gick priset till Uppsala cykelförening för deras arbete med en cykelpool som erbjuder lastcyklar och cykelkärror.

Mer om Region Uppsalas arbete med cykling finns att läsa på region uppsala.se.

Svenska cykelstäder

Svenska cykelstäder är ett nätverk som bildades 2015 och utgörs av kommuner, regioner och organisationer som har stort fokus på att skapa attraktivare vardagscykling. Föreningens medlemmar består idag av 31 kommuner och 4 regioner, varav Region Uppsala är en av dem. Inom nätverket finns också 9 associerande medlemsorganisationer. Uppsala kommun har varit en del av föreningen sedan starten och under 2020 representerades kommunen av två tjänstemän i nätverkets arbetsgrupp. I jämförelse med tidigare år har medlemmarna träffats vid fler men kortare tillfällen under året. Bakgrunden är naturligtvis det pågående pandemiutbrottet vilket medfört att samtalen varit digitala och där fokus generellt varit på en mer specifik fråga eller projekt. Föreningen har trots omständigheterna ändå anordnat och genomfört flertalet workshops, webinarier och styrelsemöten.

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

Cykelvägar

Statistik					
	2020	2019	2018	2017	2016
Cykelvägar totalt i uppsala kommun (oavsett väghållare) (km)	550,8	546,7	539,7	528,2	523,5
Cykelvägar totalt i uppsala tätort (oavsett väghållare) (km)	454	451,8	447,6	441,1	436,6
Cykelvägar totalt i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	475,8	471,7	464,7	453,2	448,2
Cykelvägar totalt i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	436,9	434,7	430,5	424	419,5
Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/blandtrafik) i Uppsala kommun	112	112	112	110	110
Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/blandtrafik) i Uppsala tätort	67	67	67	65	65
Nya cykelvägar under året i Uppsala kommun (km)	4,1	7	11,5	5	9,8
Nya cykelvägar under året i Uppsala tätort (km)	2,2	4,2	6,3	4,5	4,7
Upprustade cykelvägar under året i Uppsala kommun (km)	9,7	10,2	13,3	11	8,1
Upprustade cykelvägar under året i Uppsala tätort (km)	9,6	10,2	12,2	11	8
Andel av det totala cykelvägnätet (med Uppsala kommun som väghållare) som fått ny beläggning under året i Uppsala tätort (procent)	2,2	2,4	2,9	2,4	1,8
Genomsnittlig tid innan ny upprustning av cykelvägarna utifrån nuvarande upprustningstakt (med Uppsala kommun som väghållare) i Uppsala tätort (år)	45	43	35	42	56
Åtgärder under året för att avskilja fotgängare och cyklister utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	4	4,4	6,9	7,5	6,4
Andel avskild cykelväg mellan fotgängare och cyklister i Uppsala tätort (procent)	45	44	43	41	40
Antal enkelriktade gator som reglerats om för att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna (Uppsala tätort)	75	75	75	75	60
Antal ombyggda korsningar under året för bekvämare och mer framkomlig cykling i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (exklusive ombyggda korsningar utmed upprustade cykelvägar)	34	26	16	39	52
Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala kommun	58	58	59	59	59
Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala tätort	44	44	45	45	45
Antal upprustade cykeltunnlar under året i Uppsala kommun	4	11	9	13	12
Antal cykelvägvisare totalt i Uppsala tätort	2306	2306	2306	2306	2306
Antal cykelvägvisartavlor totalt i Uppsala tätort	22	22	22	22	22
Antal platser totalt med cykeldetektering vid signalreglerade korsningar i Uppsala tätort	21	20	18	18	18
Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (kommunala och privata)	84	82	78	67	62
Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (endast kommunala)	36	34	32	19	14
Antal platser som byggts om i syfte att genomföra permanenta siktröjningsåtgärder utmed cykelnätet i Uppsala kommun	24	22	14	-	-
Ny/komplettering av belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	8,8	11,1	4,5	6	5,5
Ny/komplettering av belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	6,7	6,4	2,5	3	5
Upprustad belysning under året genom byte av ljuskällor utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	7,8	17	55	20	2,8
Upprustad belysning under året genom byte av ljuskällor utmed cykelvägar i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	7,8	10	55	10	1,2

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



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

Cykelvägar i Uppsala kommun

I Uppsala kommun finns det idag ungefär 551 km (55,1 mil) cykelvägar. Cirka 454 km (45,4 mil) återfinns i Uppsala tätort och 20 km (2,0 mil) finns i Storvreta tätort. Det är markägaren som ansvarar för att underhålla och sköta om cykelvägarna samt att investera i nya. I såväl Uppsala som Storvreta tätorter är det framförallt Uppsala kommun som har detta ansvar. Uppsala kommun ansvarar också för cykelvägarna i stora delar av Skölsta, Fullerö och Lindbacken.

I Uppsala tätort har privata markägare ansvar för 17 km cykelväg medan det i de övriga delarna av kommunen är Trafikverket, samfälligheter och vägföreningar som ansvarar för såväl drift och underhåll som byggnation av nya cykelvägar. De cykelvägar i Uppsala kommun som Uppsala kommun ansvarar för (476 km) är uppdelade i fem kategorier:

- Snabbcykelleder (cirka 14 km)
- Huvudcykelstråk (cirka 64 km)
- Cykelvägar i ett huvudcykelnät (cirka 124 km)
- Cykelvägar i övrigt lokalcykelnät (cirka 192 km)
- Rekreationscykelvägar (cirka 82 km)

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

Regionala cykelvägar

Uppsala kommun ansvarar för de flesta av cykelvägarna i Uppsala, Storvreta, Fullerö, Skölsta och Lindbacken. Utanför och mellan dessa tätorter är det oftast andra väghållare som ansvarar för cykelvägarna. Väghållaren ansvarar för till exempel asfaltens skick samt underhåll under såväl sommartid som vintertid.

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

Trafikverket planerar att 2022 starta byggandet av en gång- och cykelväg mellan Uppsala och Björklinge för att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. I samband med byggandet kommer busshållplatser längs med sträckan tillgänglighetsanpassas. I början av året påbörjade Trafikverket vägplanarbetet för väg 55, mellan Uppsala (Kvarnbolund) och Enköping. För Uppsala kommun är det viktigt att säkerställa gång- och cykelväg längs hela sträckan för att erbjuda säkra och bra vägar för fotgängare och cyklister längs vägen samt till och från busshållplatser.

I slutet av 2020 avslutades den åtgärdsvalsstudie för väg 272 som Uppsala kommun deltagit i och som inleddes 2019. Den har lett fram till en prioritering och ansvarsfördelning av nödvändiga åtgärder för att bidra till ökad trafiksäkerhet och ett ”hela-resan-perspektiv” med bland annat cykelparkering vid busshållplatser. Tidigare genomfördes också en åtgärdsvalsstudie för väg 282 som lett fram till planer på en gång- och cykelväg mellan Gunsta och Lännalöt. Byggnationen av detta kommer dock att påbörjas tidigast under 2027.

Nya cykelvägar

Uppsala kommun har som mål att göra det tryggare och säkrare samt mer framkomligt och bekvämt att ta sig fram på cykeln. Därför genomförs det kontinuerligt cykelfrämjande insatser i form av bland annat fler cykelvägar och målade cykelfält. Under 2020 färdigställde kommunen totalt 2,2 kilometer nya cykelvägar eller cykelfält inom Uppsala tätort (se karta sida 18). Inom kommungränsen uppförde Uppsala kommun totalt 4,1 kilometer nya cykelvägar eller cykelfält under året.

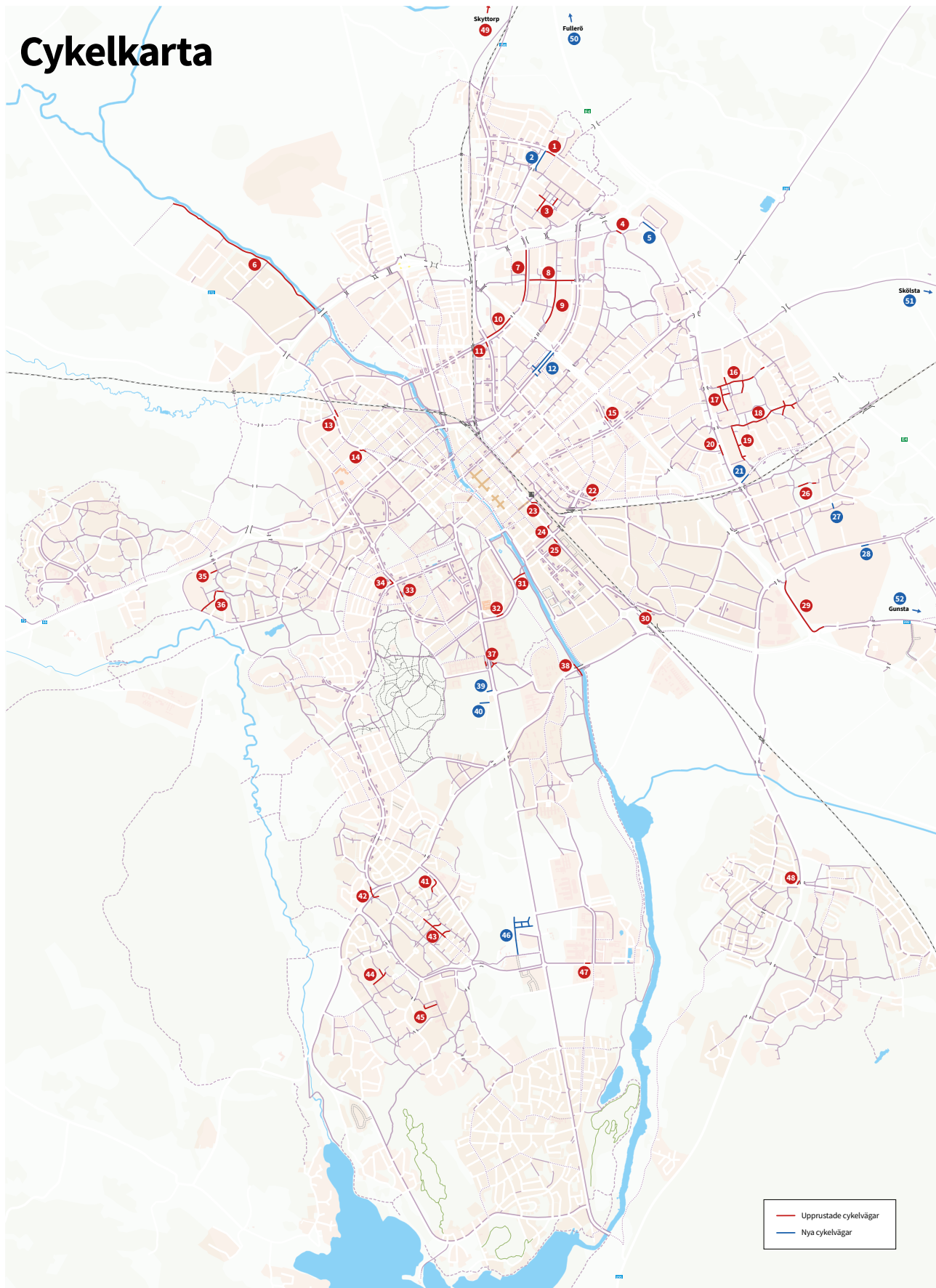
Upprustade cykelvägar

När det handlar om mer omfattande upprustningar av längre sträckor arbetar Uppsala kommun efter en så kallad upprustningsplan. Med utgångspunkt i de noggranna inventeringar som utförs var tredje år planeras större åtgärder utifrån de resurser som årligen finns tillgängliga. Den senaste inventeringen utfördes under sommaren 2019. Vid inventeringen kontrolleras bland annat asfaltens skick. Resultatet vägs samman med behovet av övrig upprustning utmed sträckan som till exempel belysning, breddning eller vägmarkeringens kvalitet. Under 2020 rustade Uppsala kommun upp totalt 9,6 kilometer av cykelvägarna i Uppsala tätort (se karta sida 18). Inom kommungränsen rustade Uppsala kommun upp totalt 9,7 kilometer. Detta innebär att samtliga angivna sträckor fått ny beläggning (mestadels asfalt) och att många vägar också breddats och/eller fått förbättrad belysning. Sett till det totala antalet cykelvägar i Uppsala tätort innebär denna upprustnings-takt att cykelvägarna i genomsnitt kommer att få ny beläggning var 45:e år.



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

Cykelkarta



Gaturegister

1	Utmed Iduns väg mellan Leopoldsgatan och Gamla Uppsalagatan.	27	Cykelväg mellan Mariedalsgatan och Mariebergsparken.
2	Utmed Gamla Uppsalagatan mellan Iduns väg och Topeliusgatan.	28	Utmed Rapsгатans södra sida.
3	Cykelvägar i Kastellparken.	29	Utmed Tycho Hedéns väg mellan Rapsгатan och Virdings allé
4	Utmed Edith Södergrans gata.	30	Utmed Kungsängsvägen södra sida mellan Vimpelgatan och Björkgatan.
5	Utmed Österleden mellan Edith Södergrans gata och cirkulationsplats.	31	Genom Stadsträdgården mellan Hamnspången och Sjukhusvägen.
6	Längs med Fyrisåns västra strand mellan Bärbyleden och Klastorp.	32	Utmed Sjukhusvägens norra sida.
7	Utmed Gamla Uppsalagatan mellan Dagermansgatan och Lings väg.	33	Utmed Kåbovägen mellan Norbyvägen och Arosgatan.
8	Utmed Von Barska häcken mellan Råbyvägen och Gamla Uppsalagatan.	34	Vid korsningen Norbyvägen-Krongatan.
9	I Bellmansparken mellan Von Barska häcken och Tycho Hedéns väg.	35	Cykelväg söder om Flogsta förskola.
10	Utmed Gamla Uppsalagatan mellan Tycho Hedéns väg och Vattholmavägen.	36	Genom Flogstaparken norr om Flogstavägen.
11	Utmed Vattholmavägen mellan Gamla Uppsalagatan och Orgelgatan.	37	Under Dag Hammarskjölds väg vid Husargatan.
12	Utmed Råbyvägen mellan Tycho Hedéns väg och Bureusgatan.	38	Utmed Fyrisåns västra strand under Kungsängsbron.
13	Utmed Börjegatan vid Hällbygatan.	39	Utmed Gerd Enequists gata mellan Soldathemsvägen och Dag Hammarskjölds Väg.
14	Vid cirkulationsplats Ringgatan-Kyrkogårdsgatan.	40	Utmed Betty Petterssons gata mellan Soldathemsvägen och Torgny Segerstedts allé.
15	Utmed Björkgatan vid Petterslundsgatan.	41	Cykelväg mellan Slädvägen och Stackvägen.
16	Genom Årstaparkens norra del mellan Fyrislundsgatan och Timjansgatan.	42	Cykelväg under Vårdsätravägen mellan Norbyvägen och Bernadottestigen.
17	Genom Årstaparken från Sparrisgatan och norrut	43	I Valsätraparken mellan Tjudervägen och Billvägen.
18	Genom Årstaparkens södra del mellan Årsta centrum och Jordgubbsgatan.	44	Cykelväg genom Stenhammarsparken mellan Stenhammars väg och Stenhammars förskola.
19	Genom parken mellan Årsta centrum och Fålhagsleden.	45	Cykelväg mellan Gottsunda kyrka och Gottsundaskolan.
20	Utmed Fyrislundsgatans västra sida vid Verkmästargatan.	46	Cykelväg genom Bäcklösa mellan Bäcklösavägen och Göte Turessons väg.
21	Utmed Fålhagsleden öster om Fyrislundsgatan.	47	Utmed Ultuna allé vid Ulls väg.
22	Cykelväg mellan Solrosgatan och Fålhagsleden.	48	Vid cirkulationsplats Väg 255-Nämndemansvägen.
23	Cykelväg mellan Stadshusgatan och Bäverns gränd.	49	Under Vikstavägen vid Knyppplansvägen.
24	Utmed Kungsgatan vid Fjalars gränd.	50	Utmed Stackmolnsvägen och Fjädermolnsvägen.
25	Utmed Kungsgatan söder om Strandbodgatan.	51	Cykelvägar mellan Hasselbladsvägen och Svia byväg.
26	Genom Boktryckarparken mellan Palmbladsgatan och Axel Johanssons gata.	52	Utmed Hjulaxelvägen väster om Gunstavägen.

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

Snabbcykelleder

Sedan ett beslut i gatu- och samhällsmiljönämnden 2014 om införandet av så kallade snabbcykelleder har ett flertal iordningsställts. Snabbcykellederna ska hålla hög kvalitet och prioriteras högt när det bland annat kommer till drift- och underhållsinsatser oavsett årstid. Efter ungefär ett års planering och projektering påbörjades i december 2020 byggnationen av den femte snabbcykelleden (Gränbyleden). Arbetet beräknas pågå under stora delar av 2021 och kommer att inkludera åtgärder utmed sträckan mellan Kvarntorget utmed Torkelsgatan och Gränby sportfält samt Gränbystadens galleria. Tidigare har snabbcykellederna Valsätraleden (2014), Flogstaleden (2015), Gamla Uppsalaleden (2017) och Sävjaleden (2019) färdigställts.



Symbol som illustrerar snabbcykelled.

Cykelbroar

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

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

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

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



Cykelbro över Fyrisån intill Fyrisvallen.



Cykelbro över Strandbodkilen i Fålhagen.



Cykelbro över Fyrisån (Vindbron) i höjd med Ulleråker.



Mountainbikecykling

Intresset för mountainbikecykling växer stadigt. Sedan några år tillbaka finns mountainbike-leder i Vårdsätraskogen, Granebergsskogen och Sunnerstaåsen. De tre blåmarkerade lederna är sammanlänkade med röda markeringar. För att möta den stora efterfrågan färdigställdes 2019 en mountainbikeled längs med elljusspåret i Björklinge och under 2020 en mountainbikebana vid Tiptoppen i Storvreta. I Storvreta har även en pumptrack-bana färdigställts under 2020. 2019 byggdes en slinga i Kronoparken som på grund av att det är ett naturreservat är reglerat för cykling. Regleringen innebär att cyklister endast får cykla på den markerade leden under

sommarhalvåret. Under 2020 har också en mountainbikeled anlagts längs med gula stigen som förlänger de tre ihopkopplade lederna i södra Uppsala och ansluter till Kronoparken.

Med anledning av det ökade intresset och ökade trycket på vandringslederna satsar Uppsala kommun på att bygga fler leder avsedda för mountainbikecykling och på så vis separera cyklister från vandrare. Nästa år planeras en mountainbikebana i Hammarskog och 2021 en på Ultunaåsen. År 2022 ska Fjällnora friluftsområde få en mountainbikebana och 2023 planeras det byggas en i Vedyxa.



Cykelvägvisning i form av skyltning mot olika målpunkter.

Cykelvägvisning

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

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

Cykeldetektering vid signalreglerade korsningar

Som en del i arbetet med att öka framkomligheten



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

och bekvämligheten för cyklister använder sig Uppsala kommun av cykeldetektering vid signalreglerade korsningar utmed kommunens cykelvägnät. När cyklarna kommer fram till korsningen detekteras de likt bilar och på så vis förkortas väntetiden och antal stopp minskar. Anledningen till att cykeldetektering inte alltid används är platser där detekteringen skulle fånga upp cyklar som passerar men väljer att svänga av före den signalreglerade cykelpassagen. Vid anläggandet av detektering i dessa fall skulle övriga trafikanter i korsningen i många fall stoppas upp utan att cyklisterna själva dragit fördel av detekteringen.

För att förbättra detekteringstekniken undersöker Uppsala kommun alternativ till dagens nedgrävda slingor i marken som känner av stålet i de passerande cyklarna. Under 2020 har kommunen arbetat med förberedelser för ett pilotprojekt där 3D-kamera används för att optimera gröntiden för gående och cyklister utifrån realtidsflöden. Planerna är att installera kamerorna i korsningen Vaksalagatan/Salagatan under 2021.

Ambitionen är att cykeldetektering med tiden ska användas i allt större utsträckning och att cykelnätet anpassas kontinuerligt för att vara så effektivt som möjligt. Under 2020 har detektering anlagts vid korsningen Vattholmavägen-Gamla Uppsalagatan. Tekniken finns idag vid 21 platser i totalt.



Cykelvårdsstationen intill parksnäcken i Stadsträdgården.



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

Cykelvårdsstation och cykelserviceplatser

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

Cykelvårdsstationen är normalt sett öppen och tillgänglig dygnet runt under hela året men på grund av ombyggnation av Studenternas idrottsplats har den i år varit avstängd under perioder. Cykelvårdsstationen är välanvänd och kompletterades därför 2018 med fyra mindre cykelserviceplatser. Cykelserviceplatserna är utrustade med manuell pump, enklare verktyg och möjlighet att hänga upp cykeln. De är

placerade utanför biblioteket i Stenhagen, vid korsningen Krongatan-Karlsrogatan, i Flogsta-parken samt på Brantingstorget.



Cykelvårdstationen nära Parksnäcken är öppen och tillgänglig dygnet runt under hela året.



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



En av de totalt 36 cykelpumpar som tillhandahålls av Uppsala kommun. Denna återfinns i korsningen S:t Johannesgatan -Kyrkogårdsgatan.



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

Offentliga cykelpumpar

Sedan år 2012 har Uppsala kommun placerat ut både eldrivna och mekaniska cykelpumpar. Platserna har valts med hänsyn till bland annat cykelflöden, korsande cykelstråk, tekniska förutsättningar samt tillgång på mark och ström.

Under 2020 har ytterligare 2 cykelpumpar iordningsställt. Dessa återfinns vid Groaplan i stadsdelen Gamla Uppsala och utmed Sägargatan i närheten av korsning Sägargatan-Mastgatan i stadsdelen Kungsängen. Detta innebär att det i dagsläget återfinns totalt 36 pumpar i Uppsala tätort som Uppsala kommun ansvarar för där 28 stycken är automatiska och 8 mekaniska (drivs utan el). Dessutom har allmänheten tillgång till ytterligare 46 stycken cykelpumpar som tillhandahålls av olika privata aktörer som till exempel bensinstationer, universitetsinstitutioner och cykelföretag. Utöver ovanstående finns en cykelpump placerad vid stationen i Storröta samt att det planeras för en cykelpump vid stationen i Vattholma.

De cykelpumpar som Uppsala kommun ansvarar för är tillgängliga dygnet runt och pumparna är anpassade för de flesta ventiler på exempelvis cyklar, barnvagnar och rullstolar. På cykelkartan finns information om var du hittar pumparna och när under dygnet de finns tillgängliga. Cykelkartan kan hämtas på bland annat kommunens hemsida, kommuninformationen eller resecentrum. Det går även att hitta uppdaterad information om cykelpumparnas placering via [upsala.se/cykel](https://www.uppsala.se/cykel).

Åtgärder för att skilja fotgängare och cyklister

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

förbättras för att tydliggöra och informera om vilken sida av vägen som tillhör respektive trafikantslag. I de centrala delarna av Uppsala tätort separeras fotgängare och cyklister vanligtvis åt genom att beläggningen skiljer sig. Vanligtvis används betongplattor på gångbanan och asfalt på cykelbanan. Utmed cykelvägnätet finns även exempel på andra typer av separeringar där framförallt helt separata gång- respektive cykelbanor är att föredra. Under åren 2013–2019 separerades totalt 71,1 kilometer gång och cykelvägar. Under 2020 uppgick denna siffra till 4,0 kilometer utmed Uppsala kommuns cykelvägar. Detta innebär att 45 procent av cykelvägnätet i Uppsala tätort med Uppsala kommun som väghållare i dagsläget är uppdelat på något sätt mellan trafikantlagen.

Förtydligande av enkelriktade cykelbanor

Uppsala kommun arbetar för att underlätta trafiksituationen utmed de cykelbanor som av framkomlighets- och trafiksäkerhetsskäl bör anvisas för tillåten cykling endast i den ena körriktningen. Insatserna för att förtydliga enkelriktningen har gjorts utmed totalt 30 kilometer cykelbanor i Uppsala tätort där detta av olika anledningar rekommenderas. Bland annat har nya vägmärken satts upp för att förtydliga regleringen, se foto. Utmed sträckorna förbättrades också skyltningen

och vägmarkeringen i form av såväl underhållsmålning av cykelsymboler och färdriktningspilar som utökad separering med hjälp av en målad linje mellan gångbana och cykelbana. I samband med detta kompletterades och ändrades även cykelvägvisningen så att den bättre stämde överens med rekommenderade färdriktningar.

Cykling mot enkelriktad motorfordonstrafik

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



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



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

Mindre cykelåtgärder

Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med en stor mängd mindre insatser utmed cykelvägnätet för att på olika sätt göra det säkrare samt mer lättframkomligt och bekvämt att cykla. Kommunen inventerar själva cykelvägarna vid flertalet tillfällen under året men för att upptäcka fel och brister snabbare är de felanmälningar och synpunkter som kommer in från allmänheten mycket värdefulla.

För att strukturera arbetet med att åtgärda problem prioriteras i första hand hinder och felaktigheter som kan innebära en trafikfara, till exempel större och/eller djupa gropar, sprickor eller vattensamlingar. Om flera brister längs med en och samma sträcka uppstått prioriteras denna inom ramen för de mer omfattande upprustningarna som årligen genomförs, se avsnittet ”Upprustade cykelvägar” på sida 17. I takt med att cyklisterna blivit fler och att det samtidigt blivit enklare att göra felanmälningar till kommunen har också antalet insatser ökat. Uppsala kommun ser detta som mycket positivt och försöker hela tiden anpassa resurserna efter behovet för att kunna upprätthålla en så god kvalitet på cykelinfrastrukturen som möjligt oavsett årstid och plats.

Några exempel på mindre cykelåtgärder:

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





Före kantstensåtgärd.



Efter kantstensåtgärd.

Kantstensåtgärder

Uppsala kommun inventerar och åtgärdar kontinuerligt kantstenar i cykelnätet som orsakar försämrad säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet för cyklister. Till exempel kan det handla om platser där övergången mellan cykelväg och körbana bidrar till låg komfort och att detta i vissa fall då utgör en trafiksäkerhetsfaktor som behöver förbättras. Arbetet sker både genom punktinsatser och i samband med de mer omfattande upprustningar som genomförs av längre sträckor i cykelvägnätet. Uppsalas invånare bidrar också med att identifiera problem genom felanmälningsrapportering till kommunen. Inom ramen för dessa åtgärder ingår också tillgänglighetsanpassningar i form av bland annat kupolplattor och anpassning av kantstenshöjder vid platser där det anses lämpligt och genomförbart. De punktinsatser som ägt rum har under året framförallt genomförts i Storvreta samt stadsdelarna Fyrislund, Sävja, Nantuna, Sunnersta, Gottsunda och Ulleråker. Dessa punktinsatser uppgick 2020 till

åtgärder i 34 korsningar. Utöver detta har också ett större antal kantstensåtgärder ägt rum inom ramen för de mer omfattande upprustningarna över längre sträckor.

34

korsningar (exkl. upprustningar av längre sträckor, se sid 17) har byggts om för att bland annat minska problem med dåligt anpassade kantstenar.



Foton från genomförda upprustningar av gång- och cykeltunnar utmed Börjegatan samt under Råbyvägen.

Upprustning av cykeltunnlar

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

Idag finns det totalt 58 gång- och cykeltunnlar i Uppsala kommun, cykelstråk under större broar räknas inte in. Arbetet fokuserar på upprustning av befintliga tunnlar för att förbättra säkerheten. Det görs genom att åtgärda och upprätta vägmärken,

trafikmålning och bronamn. Utöver detta så har sedan 2019 ett projekt med att ge sju tunnlar ny identitet genom konstnärlig gestaltning pågått i syfte att skapa en tryggare och vackrare gemensam miljö. Under året har Uppsala fått fyra konstnärliga gång- och cykeltunnlar:

- Luthagsesplanadstunneln, Börjegatan under Luthagsesplanaden
- Flogstavägen-tunneln, under Flogstavägen vid Enköpingsvägen
- Seminarietunneln, från Dalgatan till Seminarieparken
- Tycho Hedéns väg-tunneln, från Bruno Liljeforsgatan till Thunmansgatan under Tycho Hedéns väg



Före siktröjning.



Efter siktröjning.



Belyst gång- och cykelbana.

Siktröjning

Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med röjning av framförallt växtlighet utmed cykel-nätet för att upprätthålla goda siktförhållanden. Dessutom utgör lågt hängande grenar och annat inväxande buskage en säkerhetsrisk då grenar riskerar att fastna i hjulet eller att cyklisten tvingas att hastigt väja för hindret. Genom att glesa ut närbeläget buskage följer också en bättre överblickbarhet vilket ökar trygghetskänslan och att cyklisterna samtidigt synliggörs bättre för andra trafikanter vilket minskar risken för kollisionsolyckor. Vid sidan av de mindre omfattande siktröjningsåtgärderna som kontinuerligt genomförs vid ett större antal platser startades under 2018 ett projekt där kommunen genomför relativt omfattande och mer permanenta insatser. Syftet med dessa är att siktproblematiken ska lösas för en längre tid genom att åtgärden i sig inte kräver återkommande skötsel i form av till exempel beskärning. Under 2020 har dessa åtgärder fortsatt i form av insatser vid totalt 24 platser. Framförallt har arbetet med dessa mindre ombyggnationer under året koncentrerats till

Storvreta samt stadsdelarna Sävja, Nántuna, Sunnersta, Gottsunda, Valsätra och Norby i Uppsala tätort.

Belysning

Uppsala kommun har som mål att det inom kommunens väghållningsansvarsområde alltid ska vara god belysning längs med samtliga cykelvägar med undantag för rekreativscykelvägar. Utifrån belysningsinventering och med hjälp av de felanmälningar som kommer in från kommuninvånarna pågår arbetet kontinuerligt med att förbättra belysningen och åtgärda de fel som uppstår. Under 2020 har ny samt kompletteringar och förbättringar av belysning byggts utmed 8,8 kilometer cykelvägar i Uppsala kommun. Under året har dessutom belysningen längs totalt 7,8 kilometer cykelvägar i Uppsala kommun rustats upp genom att gammal armatur bytts ut mot LEDarmatur. Den modernare armaturen gör att cyklisterna bättre kan se färger och kontraster samt att cykelbanan och omgivningen upplevs som ljusare.



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

Sopning av cykelvägar

Uppsala kommun sopar generellt cykelvägarna i samband med vintersandupptagning på våren, under lövsopning på hösten och vid behov under sommarmånaderna. Dessutom genomförs, om vädret och vägunderlag så möjliggör, en så kallad mellansopning i början av året då den dittills utlagda sanden sopas undan för att bland annat förhindra rullgrusolyckor. Vid sopning av cykelvägarna används både blås- och sopmaskiner beroende av sopbehov, markunderlag och vegetation. Under 2020 påbörjades sandupptagningen i början av april. Arbetet med att ta upp all sand pågick under cirka fem veckor. 2020 genomfördes en analys av gator samt gång- och cykelvägar för att få information av underhållsbehov under sommar och höst. Primärt är analysen genomförd utifrån placering av träd och annan växtlighet. Den ligger som grund för framtagandet av driftkartor för underhållssopning på sommaren och lövsopning på hösten.

Vinterväghållning

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

Under våren ansvarar kommunen för att ta upp den sand som lagts ut under vintern. Hastiga väderomslag och snöfall innebär stor komplexitet i arbetet och ställer stora krav på den beredskapspersonal som ansvarar för väderbevakning och beslut kring vilka väghållningsinsatser som ska vidtas. För gång och cykelvägar beslutar Uppsala kommun om prioriteringsordning och lämpliga åtgärder som sedan utförs av anlitade entreprenörer. Generellt sett har cykelvägar och kollektivtrafikstråk högre prioritet än övriga vägnät.

Ökade utbildningsinsatser och förbättringar

Insatserna med vinterväghållning utvärderas kontinuerligt för att cyklister och andra trafikanter ska kunna ta sig fram på ett säkert, lättframkomligt och bekvämt sätt även under vinterhalvåret. För att säkerställa en god vinterväghållning och att kvalitetskrav på huvudcykelstråken följs deltar all personal inom vinterentreprenad i kommunens snöröjningsutbildning var tredje år. Detta i enlighet med en ny upphandling som trädde i kraft i oktober 2018. Utbildningen innehåller både en teoretisk och praktisk del. Under den praktiska delen har förarna bland annat fått prova på att ta sig fram i snömodd med rullstol, ögonbindel och rullator för att på så sätt förstå hur svårt det kan vara för olika trafikanter. De planerade utbildningsdagarna under hösten 2020 fick dessvärre ställas in till följd av coronapandemin.

Trafiksäkerhet

Statistik					
	2020	2019	2018	2017	2016
Antal cykelolyckor under året i Uppsala kommun (rapporterade i Strada)	111	166	263	335	295
Andel cyklister som använde hjälm under året (procent)	0	0	0	0	32
Antal cykelboxar totalt i Uppsala tätort	10	10	5	5	5
Antal cykelpassager som hastighetssäkrats under året	3	1	5	27	10
Antal cykelöverfarter i Uppsala tätort	36	31	30	25	0

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

Cykelolyckor och statistik

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

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

Cykelolyckor 2020

Statistiken från STRADA visar på att antalet cykelolyckor under 2020 minskat. Inrapporterade olyckor där cykel varit inblandad uppgår till

111 stycken jämfört med 166 olyckor 2019 och 263 olyckor 2018. På grund av att Uppsala Akademiska sjukhus började rapportera in till STRADA först år 2016 så påverkade det statistiken men sedan dess syns en tydlig nedåtgående trend i antalet cykelolyckor i kommunen. Dock bör understrykas att den hårda belastningen på sjukvården som vi skriver om längre ner har påverkat inrapporteringen och att felmarginalen därför kan vara större än normalt.

Av de inrapporterade olyckorna 2020 är det framförallt en rejäl minskning av antal lindriga olyckor, 75 jämfört med 115 under 2019. Även de som bedömdes som måttliga minskade från 42 olyckor 2019 till 32 olyckor 2020. En olycka rapporterades in som allvarlig men värt att nämna är att ingen dödsolycka med cykel skedde 2020. 3 olyckor bedömdes som ej personskadeolyckor.

Av de 111 inrapporterade olyckorna var 66 singelolyckor, 30 kollision mellan cykel och motorfordon, 9 kollision mellan cyklar, 3 kollision mellan fotgängare och cyklist samt 3 rapporterats in som övriga. Störst skillnad jämfört med 2019 är kollision mellan cykel och motorfordon som minskat från 62 olyckor till 30 olyckor 2020. Av samtliga registrerade cykelolyckor skedde 65 på det kommunala vägnätet jämfört med 125 föregående år, dock så är 37 olyckor angivna som okänd

väghållare vilket kan betyda att fler olyckor kan ha skett på de vägar som kommunen ansvarar för.

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

Corona – bortfall av sjukhusrapporter
Sjukvården har under år 2020 varit hårt belastad av patienter smittade av Covid-19 och stora resurser har gott åt till att hjälpa till i denna kritiska situation. Det innebär att många strada-rapportörer inom sjukvården inte kunnat registrera in personer som skadats i vägtrafikmiljö. Det medför ett bortfall i statistiken som bör tas i beaktning. Enligt information från Transportstyrelsen samlas trafikskadejournalerna fortfarande in om än i lägre utsträckning än normalt och det har alltså inte funnits tid att registrera dem i Strada. Efterläpningen av inrapporteringen för 2020 kommer

därför bli markant lägre vilken medför att vi under året har ett bortfall i statistiken. Från polisen har det inte getts några indikationer på minskad rapportering på grund av coronapandemin.

Hastighetsöversyn

Som ett resultat av den hastighetsöversyn som slutfördes hösten 2019 har hastigheten generellt sänkts på gator där cykelbanor korsar andra gator och på gator där cyklister färdas i blandtrafik. Syftet med de nya hastigheterna är att få ett bättre samspel mellan alla trafikantgrupper och på så vis skapa en tryggare och säkrare gatumiljö.

Principen för hastigheterna i Uppsala kommun är:

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



De nya hastighetsregleringarna bidrar till en tryggare och säkrare trafikmiljö och har numera blivit en vanlig syn i Uppsala kommun.

Hinder utmed cykelvägar

Uppsala kommun har ofta stor förståelse för de önskemål som inkommer kopplat till otrygghet och önskemål om farthinder för cyklister alternativt hinder för biltrafik som även vill utnyttja cykelvägnätet för sin framfart. I grunden är kommunen mycket restriktiv mot uppförandet av fasta hinder längs med gång- och cykelvägar. Den övergripande anledningen är att förvaltningen sedan tidigare beslutat sig för att arbeta utifrån de riktlinjer som tagits fram och som grundar sig på den nationella olycksstatistiken som visar att fasta hinder längs med gång- och cykelvägar i relativ stor utsträckning framförallt orsakar olyckor bland cyklister. Antalet olyckor som rapporterats in där bilister och fotgängare/cyklister kolliderar är däremot vanligtvis mycket få. Av den anledningen är Uppsala kommun generellt sett restriktiv mot uppförandet av alla typer av hinder som medför minskad framkomlighet och säkerhet för fotgängare och cyklister utmed påbjudna gång- och cykelvägar. Andra orsaker som ligger till grund för inställningen är att hinder kan försvåra för personer med funktionsnedsättning, fotgängare med barnvagn, lastcyklar och cyklister med cykelkärra.

Dessutom försvårar fasta hinder framkomligheten för driftfordon såväl vintertid som sommartid.

Inom Uppsala tätort finns det idag ungefär 60–70 fasta hinder utplacerade utmed cykelvägnätet. Utifrån tidigare genomförd inventering kommer en del av dessa, under vinterhalvåret 2020–2021, att tas bort alternativt förbättras genom att de byts ut, riktas upp och/eller förses med nya/fler reflexer.

Under 2019 och 2020 har en omfattande utredning genomförts kopplat till de hinder som finns placerade vid de platser där cykelvägar korsar Lennakattens järnvägsspår. Problemet med relativt dålig framkomlighet för framförallt större cykelfordon har studerats utifrån bland annat de oskyddade trafikanternas säkerhet vid dessa platser där tågtrafik trafikerar under sommarhalvåret. Efter ett politiskt beslut i gatu- och samhällsmiljönämnden i november 2020 kommer ett projekterings- och anläggningsprojekt att starta upp under 2022 där dessa platser på olika sätt kommer att byggas om.



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

Säkra skolvägar

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

2017 fick Stadsbyggnadsförvaltningen och utbildningsförvaltningen i uppdrag att tillsammans ta fram lämpliga avlämningsplatser vid fem utvalda grundskolor. Under våren 2018 bjöds vårdnadshavare in till en workshop i syfte att involvera dem i projektet och ta emot deras förslag på lämpliga platser för hämtning och lämning. Även eleverna på skolorna engagerades genom en teckningstävling där de vinnande motiven finns på skyltar som märker upp avlämningsplatserna. Genom projektet fick Årsta-skolan 2019 uppmärksatta hämta-lämna platser på Kamomillgatan och Kumblingatan. På Groaplan vid Gamla Uppsala skola har en skylt satts upp i samband med nybyggnationen av Groaplan, då platsen anses lämplig för hämtning och lämning. Detsamma gäller parkeringen vid idrottshallen vid Lindbackens skola. Vid Bergaskolan och Eriksskolan gick det inte att hitta lämpliga platser. Istället har Hagundagatan utanför Bergaskolan reglerats med stannandeförbud samt tre farthinder, och att den allmänna parkeringen mitt emot skolan har tidsbegränsats för att ge fler möjlighet att nyttja den. Vändplanen utanför Eriksskolan har förtydligats med lokal trafikföreskrift för att få bort felparkerade bilar från platsen och farthinder har byggts vid Tiundagatan i korsningen med Geijergatan.

Utöver nämnda hämtalämna platser har Uppsala kommun utfört ytterligare åtgärder inom ramen säkra skolvägar. 2019 fick Hemslöjdsvägen sänkt hastighet samt fem farthinder och Myrgångs-

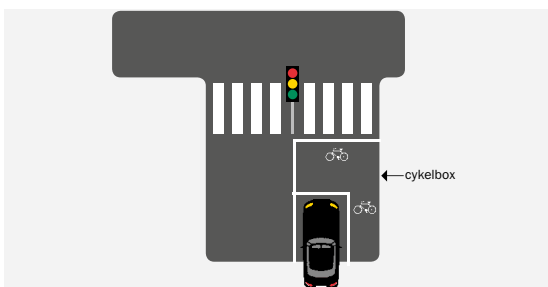
vägen har fått ett extra farthinder vid en cykelpassage som leder till Nantunaskolan. Boländernas förskola har fått ett farthinder vid övergångsstället på Bolandsgatan. Parkeringsförbudet från 2019 på Akademivägen utanför Uppsävaskolan har 2020 kompletterats med två farthinder.

I år har också korsningen Furugatan-Björkgatan i anslutning till Almtunaskolan byggts om och kompletterats med farthinder i anslutning till övergångsställen. Även på Björkgatan utanför Almtunaskolan har två farthinder byggts. Totalt 8 farthinder har byggts på Bellmansgatan i anslutning till Bellmansskolan samt på Heidenstam- och Stagneliusgatan. För ökad trygghet har 20 farthinder byggts i Gottsunda och Valsätra, bland annat i anslutning till Lilla Valsätraskolan och Spinnrockens förskola. Arbetet med farthinder i Gottsunda och Valsätra sker etappvis och kommer fortsätta under 2021 och 2022. På Genetikvägen utanför Engelska-skolan och på Bäcklösavägen har totalt nio nybyggda farthinder byggts. Dessutom har övergångsstället med den intilliggande cykelpassagen utmed Fålhagsleden i anslutning till Fålhagsledens förskola hastighetssäkrats. På Vitkålgatan i anslutning till Ängelstaskolan och Årstaparkens förskola har två övergångsställen rustats upp och hastighetssäkrats.





Foto på en av de nyligen införda cykelboxarna i korsningen S:t Olofsgatan-Sysslomansgatan.



Skisserad bild över en cykelbox vid en signalreglerad korsning.

Cykelboxar

Sedan 2015 arbetar Uppsala kommun med så kallade cykelboxar som ger cyklister ett särskilt utrymme i signalreglerade korsningar där cyklister färdas i blandtrafik. Cykelboxar gör cyklisterna mer synlig för övrig trafik och förbättrar således trafiksäkerheten, särskilt i korsningar med många svängande fordon. Från och med 2019 målas cykelboxarna röda och de äldre som tidigare var markerade med vita linjer har uppdaterats för att följa samma utformning. Planen är att fler korsningar kommer att förse med cykelboxar, närmast finns planer på tre korsningar längs med Kungsgatan som kommer samordnas med planerat anläggningsarbete.

Cykelpassager

En cykelpassage känner du igen genom att den, för att definieras som just cykelpassage, sedan



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

2018 behöver vara markerad med vita fyrkanter utmed den sträcka där cykelvägen passerar över en gata som trafikeras av bland annat bilar och bussar. Utifrån denna nya lagstiftning har Uppsala kommun, vid sidan av ordinarie underhållsmålning, även utfört målning av tidigare omålade cykelpassager vid 69 platser. Utmed de gator i Uppsala tätort som Uppsala kommun ansvarar för finns det idag totalt 569 cykelpassager. Målsättningen är att så många som möjligt av dessa med tiden ska anses vara säkrade till 30 km/h genom att trafikmiljön för passerande fordon är utformad för låga hastigheter genom exempelvis införandet av olika typer av farthinder. Arbetet är kopplat till den hastighetsöversyn som Uppsala kommun tidigare genomfört. Under 2020 har ytterligare tre cykelpassager hastighetssäkrats.



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



Cykelöverfarter

Den 1 september 2014 infördes nya definitioner kring begreppet cykelöverfart. Det innebär att ”cykelöverfarter är den del av väg där cyklar och förare av moped klass II har företräde framför annan trafik” vilket kan jämföras med definitionen av begreppet cykelpassage där detta företräde ej finns inskrivet. Utifrån detta har Uppsala kommun som ambition att successivt införa fler cykelöverfarter och med jämna mellanrum också utvärdera denna process. Syftet är helt enkelt att öka framkomligheten för cyklister genom att minska antalet stopp men att det utifrån lagstiftningen också ställs krav på utformningen för att trafiksäkerheten tydligt ska beaktas.

Det här gäller vid en cykelöverfart:

- Fordon som korsar cykelbanan har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är på, eller på väg ut på cykelöverfarten.
- Hastigheten för fordon som korsar cykelbanan sänks med hjälp av farthinder eller att utformningen och trafikmiljön i sig inte inbjuder till högre hastigheter än 30 km/h.

- Fordon på körbanan får inte köra om strax före eller på en cykelöverfart.
- Alla fordonsförare, både de på körbanan och på cykelbanan, ska anpassa sin hastighet efter trafiksituationen och visa hänsyn mot varandra.

I dagsläget finns det 36 cykelöverfarter utmed kommunens cykelvägnät. Dessa återfinns framförallt utmed snabbcykellederna men införs dessutom utmed stråk i huvudcykelnätet. Cykelöverfarterna kan bland annat kännas igen genom det nya vägmärket, den rödmålade asfalten och den förstärkta belysningen. Dessutom är dessa platser på olika sätt hastighetssäkrade till 30 km/h. Under 2020 har ytterligare 5 cykelöverfarter iordningställts. Dessa har tillkommit i stadsdelarna Luthagen och Boländerna.

Under hösten 2018 sammanställdes en utvärdering av Uppsala kommuns insatser gällande införandet. I denna ingick exempelvis väjningsstudier i syfte att undersöka i vilken utsträckning motorfordon och cyklister anpassar sitt körsätt efter de nya reglerna. Uppsala kommun har också utvärderat cykelöverfarternas synlighet,

kommunens informations- och kommunikationsinsatser, skillnader i olycksfallsstatistiken samt uppmätta hastigheter bland motorfordonsförare vid platserna såväl före som efter införandet.

Utvärderingen visade bland annat att införandet av cykelöverfarter har genererat en trafiksituation där regelverket efterföljs till cirka 90 procent, att hastigheterna sänkts i relativt stor utsträckning och att antalet rapporterade olyckor inte ökat. Resultatet visar också att framkomligheten för cyklister ökat men att det kvarstår en hel del arbete för att exempelvis uppnå en högre regel efterlevnad där medvetenheten om de relativt nya trafikreglerna hos såväl motorfordonsförare som cyklister är högre och där den fysiska utformningen på ett tydligare sätt blir självförklarande.

Vid sidan av de utvärderingsinsatser som Uppsala kommun regelbundet genomför presenterades under 2017 en rapport som genomfördes på uppdrag av Trafikverket. Denna byggde på observationer och analyser av totalt 81 cykelöverfarter i åtta svenska kommuner. Slutsatsen i den sammanställda rapporten var att cykelöverfarter inte leder till fler olyckor vare sig vid själva överfarten eller på andra ställen i staden och att fram-

komligheten för cyklister förbättras avsevärt.

Punktinsatser för ökad säkerhet och framkomlighet

Vid sidan av de mindre och återkommande insatser som kontinuerligt utförs för att upprätthålla en hög kvalitet utmed cykelvägnätet (se sidan 15) genomförs dessutom årligen ett antal mer omfattande ombyggnationer. Dessa diskuteras och planeras alltid i god tid före byggstart och prioriteras utifrån bland annat parametrar som trafiksäkerhet, uppmätta cykelflöden, behov av åtgärd i förhållande till uppsatt budget samt tillgängliga byggresurser i förhållande till insatsens innehåll. Under 2020 har 10 platser byggts om för att bland annat förbättra förutsättningar för att fotgängare och cyklister i högre utsträckning än tidigare ska kunna uppleva ökad säkerhet och framkomlighet. Fortfarande återstår vissa kompletterande åtgärder som till exempel vägmärken och målning vid några av platserna men i stort är de planerade insatserna för 2020 färdiga. Under hösten togs även de slutliga handlingarna fram för planerade punktinsatser under 2021.



Korsningen Gamla Uppsalagatan-Orvars väg före (till vänster) och efter ombyggnad (till höger). Åtgärden bidrar till ökad säkerhet och framkomlighet för både gående och cyklister genom att bland annat gång- och cykelbanan lagts på tunneltaket, hållplatser tillgänglighetsanpassats samt att trappor för fotgängare och farthinder för motorfordonstrafik byggts.



Exempel på trafikomledning vid pågående gatuombyggnad.



Foto från sommargågatan utmed Östra Ågatan.

Cykling vid vägarbeten

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

Under 2018–2019 arbetade Uppsala kommun med att ta fram nya rutiner för besiktning av pågående vägarbeten och fastställande av vitesbelopp. I år har arbetet fortsatt genom att ta fram rutiner för kontroll och uppföljande av efterlevande av godkända trafikordningsplaner

samt implementering av besiktningsarbetet och vitesfunktionen. Allt i syfte att säkerställa framkomligheten för gående och cyklister.

Sommargågatan

Sommaren 2020 gjordes Östra Ågatan om till sommargata. Projektet är en del av Uppsala kommuns innerstadsstrategi som säger att Östra Ågatan ska prioriteras för gående och vistelse. Uppsalas första sommargata erbjöd från 22 maj till 24 augusti plats för människor och möten genom sittplatser, grönska och uteserveringar intill Fyrisån. Sommargatan utformades med smalare körfält för motorfordon och för att minska trafiken infördes ett tillfälligt genomfartsförbud. Cykelkörfälten behölls och cyklar i södergående riktning fick samsas med tillåten motorfordonstrafik. Minskad biltrafik tillsammans med sänkt hastighetsgräns till 20 kilometer i timmen gav mer utrymme åt fotgängare och cyklister. Cykelparkeringen mot åräcket mellan Dombron och Gotlandsparken flyttades ner i gatan, vilket öppnade ett nytt promenadstråk utmed Fyrisån.

Cykelparkeringar

Statistik					
	2020	2019	2018	2017	2016
Antal nya cykelparkeringar under året i Uppsala	1046	1744	1806	302	313
Antal borttagna cykelparkeringar under året i Uppsala	0	0	1831	748	88
Antal upprustade cykelparkeringar under året i Uppsala	40	100	636	90	200
Antal nya lastcykelparkeringar i Uppsala	4	38	0	8	0
Antal cykelvärdar under året i stadskärnan och vid Resecentrum	10	10	12	10	8
Antal felparkerade cyklar under året i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet	714	462	864	563	554
Antal omhändertagna övergivna och långtidsparkerade cyklar under året i Uppsala tätort	400	1100	972	932	1242

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

Cykelparkeringshuset

2019 invigdes Uppsalas cykelparkeringshus med plats för nästan 1300 cyklar samt 32 lastcyklar och andra specialcyklar. Parkeringshuset är placerat intill Resecentrum och utöver parkeringsplatserna inomhus finns cirka 800 platser utomhus i direkt anslutning till huset. Syftet med cykelparkeringshuset är att uppfylla behovet av en trygg, säker och väderskyddad plats att parkera cykeln på som på så vis

stimulerar till ett ökat cyklande. Cykelparkeringshuset, som är i två plan, rymmer också en verksamhetsyta för Uppsalas stadsvårdar vilket gör dem mer synliga för människor som rör sig i centrum. För att cykelparkeringshuset ska vara tillgängligt för så många som möjligt har parkeringstiden begränsats till max nio dygn. Den som vill använda sig av parkeringen inomhus registrerar sig i appen *Uppsala cykelparkeringshus* inför första besöket.



2100

cykelparkeringar har byggts i och intill Uppsalas nya cykelparkeringshus.

Nya och upprustade cykelparkeringar

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

Idag finns det cirka 14 700 cykelparkeringar i centrala Uppsala. 2019 byggdes cykelparkeringshuset med plats för närmare 1300 cyklar och kommunen arbetar ständigt med att öka antal cykelparkeringsplatser på andra ställen i centrum men även utanför de centrala delarna.

I anslutning till cykelparkeringshuset stod 800 cykelparkeringsplatser färdiga våren 2020. Utöver det har 32 nya platser tillkommit vid S:t Eriks torg, 3 cykelställ med plats för cirka 30 cyklar vid Fyrstorg samt ytterligare cykelställ på Svartbäcksgatan vid Eddaspången som gör att det idag finns plats för 42 cyklar där. Utanför centrum har 34 platser byggts vid hållplatsen Trekanten vid Fullerö hage och 5 stycken vid hållplatsen Kuggebro i Sävja. Dessutom har 135 platser byggts på olika ställen i friluftsområden i Uppsala. Under 2021 kommer Uppsala kommun att fortsätta anläggandet av cykelparkering i friluftsområden för att Uppsala-borna tryggt ska kunna cykla dit, parkera cykeln och ta sig vidare till fots. Nästa år påbörjas också en upprustning och nyanläggning av cykelparkeringar i anslutning till lekplatser.

Utöver utökningen av antalet cykelparkeringsplatser har Uppsala kommun också som ambition att kontinuerligt rusta upp befintliga cykelparkeringar och förbättra standarden på dem. Upprustningen sker genom markåtgärder,

återställning av trasiga och gamla cykelställ samt omflyttning av cykelställ för att generera större parkeringskapacitet och bättre tillgänglighet. När det handlar om upprustningar av befintliga cykelparkeringar har Uppsala kommun under 2020 rustat upp 40 stycken platser utmed Svartbäcksgatan intill Fyrisån.

Upprustning pendlarparkering

Det är inte bara Uppsala stad som växer utan även andra delar av kommunen. I november 2019 invigdes pendlarparkeringen i Stovreta vilket innebar en dubblering av antalet cykelparkeringsplatser. Under 2020 har Uppsala kommun arbetat med att rusta upp pendlarparkeringen i Vattholma för att få plats med fler parkeringsplatser. Arbetet förväntas vara klart i början av 2021.

Lastcykelparkeringar

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



Foto från S:t Erikstorg där 32 cykelparkeringsplatser tillkommit.



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



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



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

Cykelvärdar

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

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

Felparkerade cyklar

Varje år inventerar Uppsala kommun cykelparkeringarna i centrala Uppsala i syfte att lokalisera problem och platser som kan förbättras. I och med inventeringen förs också statistik på

felparkerade cyklar inom resecentrumområdet. Felparkerade cyklar leder till minskad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkert. I år gjordes inventeringen under fyra dagar i slutet av september och början av oktober. Totalt noterades i genomsnitt 714 felparkerade cyklar vid respektive tillfälle. För att minska antalet felparkerade och förbättra trafiksäkerheten antogs 2009 ett åtgärds paket som kommunen fortsatt att arbeta med sedan dess. Det omfattar följande åtgärder:

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



Cykelparkeringar utmed Svartbäcksgatan mellan Skolgatan och Linnégatan.



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



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



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

Övergivna och långtidsparkerade cyklar

Under normala omständigheter omhändertar Uppsala kommun varje år ett stort antal övergivna, felparkerade och långtidsparkerade cyklar. På grund av coronapandemin beslutade Uppsala kommun att pausa arbetet under stora delar av 2020, för att minska kontakten mellan människor men även för att det varit färre cyklar i omlopp i staden. Under de månader som verksamheten pågick omhändertogs totalt 400 cyklar.

Syftet med omhändertagandet av cyklar är att skapa mer plats i cykelställena och för de cyklar som i praktiken används samt bidra till en ökad trafiksäkerhet. Cyklar som antas vara övergivna eller långtidsparkerade märks upp med informationslappar och om ägaren till cykeln inte flyttat på den inom den maxtillåtna

parkeringstiden så omhändertas den. Efter omhändertagandet har ägaren möjlighet att mot en hanteringsavgift få tillbaka sin cykel. Sedan 2018 är det tillåtet att parkera max fem veckor i centrala Uppsala och max två veckor inom resecentrumområdet. I det nya cykelparkeringshuset är det tillåtet att parkera i max nio dagar.

Hyrssystem av cykel och elsparkcykel

Uppsala kommun har inget kommunalt hyrsystem för cyklar eller elsparkcyklar. Istället finns i nuläget två privata företag etablerade. Båda har så kallade lösa hyrsystem för elsparkcyklar utan fasta stationer. Uppsala kommuns arbete fokuserar på dialog med företagen och eventuella åtgärder för att undvika felparkeringar och för att upprätthålla en god trafiksäkerhet i Uppsala.

Kommunikation och beteendepåverkan

Statistik					
	2020	2019	2018	2017	2016
Antal cykelrelaterade pressutskick (med direkt koppling till Uppsala kommuns cykelarbete) under året	6	12	8	10	9
Antal cykelrelaterade artiklar (med direkt koppling till Uppsala kommuns cykelarbete) i media under året	152	60	30	65	35
Antal personer som under året lärt sig cykla genom kursverksamhet för ovana	0	50	44	39	48
Antal personer som deltagit i vintercyklistkampanjen under året	40	110	110	130	150
Antal företag som under året diplomerat sig inom cykelvänlig arbetsplats	40	36	45	37	37
Antal hämtade och utdelade cykelkartor under året	-	3500	21500	175000	15000
Antal besök vid BVC med cykelinformation till föräldrar	16	61	62	59	59
Antal mottagna felanmälningar och synpunkter (via epost och kommunens digitala felanmälningssystem) gällande större eller mindre felaktigheter och brister knutna till cykelinfrastrukturen och/eller cyklisters beteende i trafiken	1841	2340	1638	2479	1150
Antal mottagna felanmälningar (via kommunens digitala felanmälningssystem) gällande mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed cykelnätet (smärre underhållsåtgärder)	1294	1876	1282	1208	828

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

Kommunikationsarbete

Under 2020 har den pågående pandemin och covid-19 relaterade budskap dominerat kommunens kommunikation. Cykel ses som ett viktigt redskap i arbetet med att minska smittspridningen. Under hösten har ett ökat fokus på cykel som transportmedel, där de satsningar som görs på framkomligheten för cyklister och allmänna tips och råd därför getts ett större utrymme i kommunens kanaler än vanligt.

18 organiska inlägg kopplat till cykel har publicerats i sociala medier. Nio på Facebook och nio på Instagram. Ett antal av de organiska publiceringarna har också sponsrats mot utvalda målgrupper och på så sätt nått fler personer än statistiken för de organiska inläggen visar. 11 obetalda stories har publicerats. Nio på Instagram och två på Facebook. Tolv kampanjer har genomförts. Utöver de kampanjerna har

ordet cykel figurerat i flera kampanjer med ISFEN som avsändare. Att använda quiz på instagramstories för att nå fler har testats två gånger under året med bra resultat. Med strategisk improvisation utifrån omvärldsbevakning av relevanta sociala mediekonton lyftes Uppsalas topp tre placering i "winter bike to work-day" till en vinst genom spridning och uppmärksamhet i kommunens egna kanaler.

Interaktionen med invånarna i sociala medier har procentuellt varit högre än normalt under andra delen av året och vi har på så sätt haft möjlighet att nå ut till fler med budskap kring Uppsala som cykelstad.

Kampanjerna Cykelvänlig arbetsplats, Låt barnen styra!, Trafikantveckan och Vintercyklisten har genomförts även i år. Kampanjerna har fått stort utrymme i form av egna kampanjsidor på

uppsala.se och även den statiska informationen kring cykel har utvecklats. All information nås genom kortadressen uppsala.se/cykel.

Mediernas och allmänhetens intresse för cykelfrågor är fortsatt stort. De lokala medierna följer det som publiceras i kommunens kanaler och är även aktiva med att själva söka underlag för att skriva om cykelfrågor. Antalet relevanta artiklar i press och inslag i radio och tv var under 2020 hela 152 stycken, en ökning med 92 stycken från föregående år. En uppdelning av artiklarna visar att de vanligaste ämnena handlar om cykelbanor, att Uppsala för tredje gången utsetts till bästa cykelstad i Sverige men även Årets klimatstad av WWF. Frågor kring snöröjning och halkbekämpning på cykelbanor skapar årligen ett stort intresse även om inslagen minskade med anledning av den milda vintern.

Sex pressmeddelanden kring cykel har skickats ut under året. Minskningen från förra året beror delvis på de prioriteringar av pressmeddelanden som gjorts som en följd av pandemin men också på att andra kanaler, främst Facebook och Instagram, valts som primära kanaler för spridning av information.

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

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

152

cykelrelaterade artiklar
med fokus på cykelplanering i
Uppsala kommun publicerades
i press, radio och tv under 2020

Flyttvana/Resvana

Forskning visar att resvanor är lättare att ändra i samband med större livsomställningar, som till exempel vid en flytt. Uppsala kommun tillsammans med andra kommuner och företaget Nudgd, slutförde 2019 en genomförbarhetsstudie med fokus på hållbara resor och beteendeförändring. Målet var att undersöka möjligheten till energieffektivisering av transporter i vardagen och på så vis minska transportsektorns koldioxidutsläpp. Utifrån studien togs tjänsten Flyttvana/Resvana fram som i år har skalats upp. I september fick drygt 2300 nyflyttade invånare i kommunen ta del av tjänsten.

Syftet med tjänsten är att på ett smidigt sätt genom SMS ge nyinflyttade personer relevant information om hållbara transportalternativ. Utskicksen samlar information som redan finns men paketerar och anpassar den på ett nytt och enkelt sätt för användaren. Under 2020 har Uppsala kommun tillsammans med andra kommuner och företaget Nudgd vidareutvecklat tjänsten. I framtiden kommer Uppsala kommun använda den även internt för att ge de anställda redskap att förändra sina resvanor och på så vis bidra till en hållbar utveckling.



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



Som en del av Vintercyklisten delades reflexer och lysen ut vid åtta tillfällen, här vid Resecentrum.

TrafiQ

Våren 2017 lanserades kampanjen TrafiQ vars syfte är att uppmärksamma Uppsalas trafikanter på regler i trafiken samt att reflektera över det egna trafikbeteendet. Målet är att det ska leda till en säkrare trafikmiljö där hänsyn tas till medtrafikanter. 2017–2018 tog Uppsala kommun universitetsstudenter till hjälp som besökte campusområdena och lät studentkamrater uppleva trafiksituationer genom olika trafikanters perspektiv. Till sin hjälp hade de ett internetbaserat test och även Virtual Reality-filmer där tittarna med VR-glasögon fick uppleva en trafiksituation ur olika trafikanters perspektiv.

En annan kampanjdel startade våren 2018 då Uppsalabor uppmanades att lämna in förslag på platser där trafikbeteendet behöver förbättras och där det finns behov av förtydligande gällande regler på specifika platser. Av de totalt 832 uppmaningar och synpunkter som kom in till Uppsala kommun så riktade sig 60 procent till bilister, 27 procent till cyklister och 8 procent till gående. Med uppmaningarna som grund identifierade kommunen 50 platser där Uppsalas trafikanter behöver få en extra påminnelse om trafikregler och sina medtrafikanter. På platserna placerades 5 olika dekalsorter ut, 17 symboler vände sig till cyklister, 16 till bilister och 17 till alla trafikantslag. Observationsstudier visar på att dekalerna har en effekt på cyklisterna som följer uppmaningarna men att de inte påverkar bilisterna.

Sedan en tid är TrafiQ en del av projektet Vintercyklisten där studentambassadörer från Uppsala

universitet och Sveriges Lantbruksuniversitet fortsätter att sprida TrafiQs budskap på skolorna. För att undvika att samla grupper inomhus på skolorna har studenterna i år delat ut reflexer och lysen vid åtta tillfällen under november och december på utvalda platser i Uppsala där det rör sig många studenter.

Vintercyklisten

Målet med Vintercyklisten har alltid varit att få uppsalabor att cykla mer under vintern då fler väljer att åka kollektivt eller ta bilen. Under de sex år som projektet pågått har över 700 personer deltagit och utvärderingar visar att över 90 procent fortsätter att vintercykla. För vintern 2020 – 2021 har projektet tagit en annan form jämfört med de tidigare sex omgångarna. På grund av rådande coronapandemi vill kommunen uppmuntra till att arbeta hemifrån i så stor utsträckning som möjligt och därför engagerar inte Vintercyklisten anställda på arbetsplatser den här vintern. Fokus har istället legat på att informera om de positiva effekterna av cykling så som minskad belastning på kollektivtrafiken, minskad trängsel och färre utsläpp av växthusgaser och partiklar. En variant av Vintercyklisten har dock kunnat genomföras med studenter där de uppmanas att cykla under hela vintern när de tar sig fram i Uppsala. Som motprestation har de deltagande 40 studenterna engagerats i projektet TrafiQ där de delat ut lysen och reflexer och informerat kring vikten av att utrusta cykeln enligt lagkravet som säger att det är varje persons ansvar att se till att cykeln har både lysen och reflexer.



Stolta vinnare av Cykelvänlig arbetsplats 2020, Energikontoret i Mälardalen!
Fotograf: Energikontoret i Mälardalen.

Vintercyklingens dag

Sedan 2013 har Winter Bike to Work Day arrangerats världen över. I år när organisationen Svensk Cykling uppmärksammade dagen under namnet Vintercyklingens dag var det tredje året i rad som Uppsala deltog. Den internationella aktivetsdagen återkommer andra fredagen i februari varje år och syftet är att få fler att välja cykel som transportmedel även under vintern. Cyklister deltar genom att registrera sig under dagen på evenemangets hemsida.

Uppsala kommun uppmanade arbetsplatser som deltog i Vintercyklisten att uppmärksamma dagen och motivera sina anställda att cykla till jobbet. Under dagen kunde kommuninvånarna vara med i utlottning av ett cykelkit genom att dela med sig av sina bästa cykeltips i sociala medier. I Sverige deltog totalt 4116 cyklister, 879 av dem var från Uppsala vilket innebar att Uppsala var den stad med flest anmälda vintercyklister av alla städer i världen! Än en gång utmärker sig Uppsala i cykelsammanhang.

Cykelvänlig arbetsplats

Cykelvänlig arbetsplats vänder sig till företag som vill arbeta för att de anställda ska cykla mer i syfte

att öka det hållbara resandet, få fler att tänka klimatsmart samt värna om medarbetarnas hälsa. Alla företag och arbetsplatser i Uppsala kommun kan vara med. För att diplomerar som cykelvänlig arbetsplats finns olika kriterier att arbeta med. Kriterierna rör fysisk miljö, utrustning, styrning och ledning samt kommunikation och beteendepåverkande åtgärder.

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

Under 2020 deltog 92 arbetsplatser i projektet. Den 12 november diplomerades 40 av dem under ett digitalt event för att de uppfyllt en viss grad av kriterier och arbetet för att bli cykelvänligare arbetsplatser. Energikontoret i Mälardalen,

Ramböll och WSP är de tre arbetsplatser som utmärker sig extra genom att ha arbetat sig upp till fyra av fem stjärnor, där fem stjärnor är den högsta nivån. Intresset för Uppsala kommuns framgångsrika arbete med cykelvänlig arbetsplats har varit stort i andra kommuner, regioner, myndigheter och organisationer. Sedan början av 2018 når Cykelvänlig arbetsplats även kommunerna Eskilstuna, Nyköping, Flen, Strängnäs, Katrineholm, Stockholm och Oxelösund.

Uppsala kommun som arbetsgivare ur ett cykelperspektiv

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

Vintern 2020 – 2021 blev annorlunda på grund av coronapandemin. Vintercyklisten kunde inte genomföras som vanligt och istället för att uppmuntra medarbetarna att cykla till jobbet så ombads de kommunanställda att arbeta hemifrån i så stor utsträckning som möjligt. Förra vintern finansierade kommunen 30 platser till medarbetare som tillhandahöll vintercykelutrustning i utbyte mot att de cyklade minst tre kilometer, tre dagar i veckan.

2017 infördes löneförmånen att medarbetare som är tillsvidareanställda kan hyra en kvalitetscykel genom bruttolöneavdrag. Sedan införandet har detta erbjudande funnits tillgängligt vid sex beställningstillfällen där hittills drygt 2 200 cyklar har beställts varav nästan 600 elcyklar. Detta pekar på att fler och fler börjar arbetspendla med förmånscykel. År 2020 fick de som hyrde vid första tillfället möjlighet att mot restvärdet köpa sin cykel alternativt lämna tillbaka den. Avtalet med nuvarande leverantör löper ut i februari 2021 och Uppsala kommun har därför under hösten 2020 påbörjat ny upphandling av leverantör av förmånscyklar.

För att ytterligare påvisa ambitionen finns det sedan 2015 möjlighet för den som varit anställd i kommunen i 25 år att bland annat välja en cykel som förtjänstgåva.



Hojometern

Som en del av projektet Cykelvänlig arbetsplats och i syfte att bidra till ett mer hållbart resande arrangeras under sex veckor varje år Hojometern. I år pågick tävlingen mellan den 27 april och 7 juni då 55 medarbetare från 12 arbetsplatser utmanade sina egna kollegor men även andra arbetsplatser. Hojometern går ut på att cykla så många kilometer som möjligt under tävlingsperioden. Alla sträckor räknas oavsett om de är till och från jobbet, mataffären eller inom tjänsten. Totalt cyklade deltagarna i år 19 364 kilometer. WRS AB vann i kategorin högst andel deltagare på arbetsplatsen. I kategorin längst cyklade kilometer per deltagande medarbetare vann Norra boendestödet, Uppsala kommun. Kampanjen uppmanar alla deltagare att använda hjälm, cykellysen, reflexer och fungerande broms samt ringklocka.

Klimatmatchen

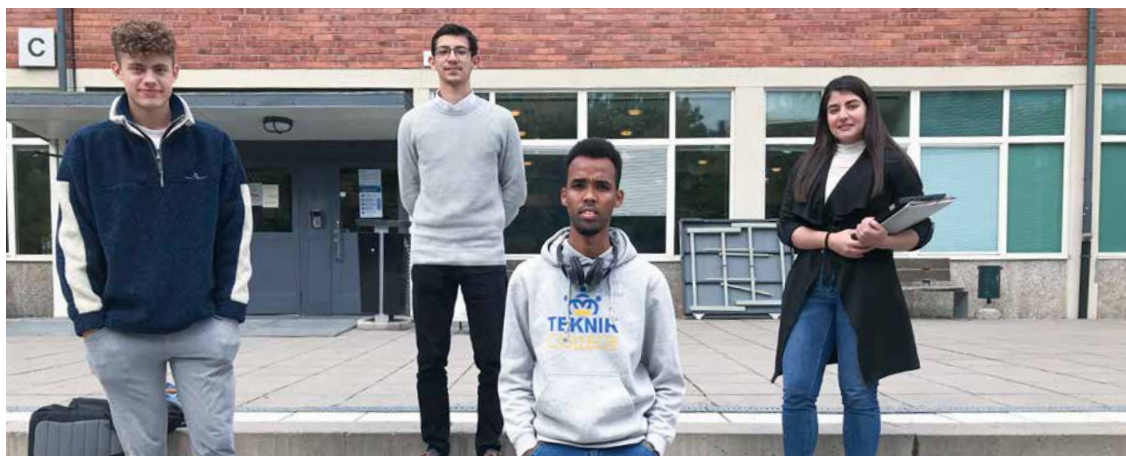
Klimatmatchen, som sedan 2016 varit ett årligt återkommande inslag för barn- och ungdomar mellan 10 och 16 år som är engagerade i en förening, fick i år ställas in med anledning av coronapandemin.

Nu ligger fokus på att återuppta tävlingen nästa år med ett stort deltagarantal. Förhoppningsvis kan föreningarna då återigen tävla om att

samla ihop så många poäng som möjligt genom att gå, cykla, ta bussen eller samåka till fritidsaktiviteterna. Poängen baseras på hur mycket växthusgaser som släpps ut vid varje resa. Ju mindre utsläpp desto högre poäng.

Nationell framgång i Hackaton!

I samarbete med organisationen we_change anordnades den 7 oktober ett Hackaton för Uppsalas gymnasieelever i syfte att komma på nya hållbara lösningar att resa på. Ett hundratal elever från Fyrissskolan och Thorén Business School deltog i tävlingen som avgjordes av en jury bestående av kommunalråd Richard Malmström, tjänstemän inom kommunen och representanter från Uppsala universitet, UIC och Stuns. Baserat på kreativitet, genomförbarhet, relevans, förändringspotential och paketering utsågs en grupp i klass BP18A på Thorén Business School till vinnare som också tog sig vidare till den nationella finalen. Även i finalen mot sju andra städer vann gruppen från Uppsala med sitt förslag om ett samlat månadskort för transportmedel. Uppsala kommun firade vinnarna med tårta och diplom! Samtliga lokala bidrag från gymnasieeleverna kommer utgöra en del av Uppsalas nya klimatfärdplan som planeras att färdigställas i september 2021.



Vinnare i Hackaton från klass BP18A på Thorén Business School.

Trafikkalendern – gå och cykla till skolan

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

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

Trafikkalendern delar varje år ut priser på över 50 000 kronor och i år bidrog dessutom Uppsala kommun med prispengar och gratisbesök på allaktivitetshuset Allis. 2020 års vinnare av Gå och cykla till skolan blev Bergaskolan. Andra priggick till Bergaskolan grundskola och trea blev Domarringens skola.

Låt barnen styra!

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

50 000

elever och pedagoger
från förskoleklass upp till
årskurs 6 fick informations-
material från Trafikkalendern.

Genom kampanjen Låt barnen styra! har Uppsala kommun tillsammans med Svenska cykelstäder i år tagit fram en broschyr med vägledning och tips på hur barnen kan träna i trafiken. Information har tidigare kommunicerats via plattformen för kampanjen på Uppsala kommuns hemsida men i år har broschyren skickats ut i pdf-format via rektorsbrev till skolorna och det har också gått att beställa fysiska exemplar av broschyren för att till exempel användas vid föräldramöten.

Enligt undersökningar har cyklingen minskat bland barn och unga då föräldrar i allt större utsträckning väljer att skjuta sina barn till skola och fritidsaktiviteter med bil. Detta trots att barnen själva hellre cyklar om de fått bestämma. Studier visar att motion har positiva effekter på både fysisk och psykisk hälsa samt dessutom förbättrar studieresultaten. Kampanjen Låt barnen styra! riktar sig till föräldrarna och är en uppmaning att låta barnen cykla själva eller cykla tillsammans med dem.

Uppsala kommun arbetar aktivt för att det ska vara tryggt och säkert att cykla till och från skolan genom både fysiska trafiksäkrande åtgärder, informationskampanjer och aktiviteter.





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



Foto från trafiklekparken i Kastellparken (Nyby).

Buslätt att cykla rätt

Buslätt att cykla rätt är en aktivitet som varit ett återkommande inslag sedan några år tillbaka. Den riktar sig till yngre barn och går ut på att de får en genomgång av viktiga vägmärken för att sedan ta sig runt en cykelbana. Som bevis för deras prestation erhåller alla barn som klarar banan ett cykelkort! I år ställdes Buslätt att cykla rätt in till följd av coronapandemin, då evenemanget vanligtvis lockar många besökare. Bokning av banan erbjöds dock till förskoleverksamheter där de kunde boka ett tillfälle att använda banan i Relitahallen. Banan fanns tillgänglig den 26e och 27e maj.

Trafiklekparken

I Kastellparken i stadsdelen Nyby finns aktiviteter för alla åldrar! Här ligger Uppsalas nya trafiklekpark som är en gatumiljö i miniatyr där barn kan träna på trafikregler och leka med trafikljus, trafikskyltar och övergångsställen. Barnen kan träna med sina egna cyklar och sparkcyklar eller låna något av lekfordonen som finns på plats. Förutom trafikparken och lekpark finns det i Kastellparken även en boulebana, hinderbana, basketplan, klätternät, två fotbollsplaner och gott om picknickplatser.

Pelle Svanslös cykeldag

Uppsala kommun har under några år tillsammans med olika organisationer arrangerat Pelle Svanslös cykeldagar i syfte att både sprida kunskap till barn om cykel- och trafiksäkerhet samt om hur bra det

är för hälsa och miljön att cykla. Kunskapen ska nå ut till barnen genom att de har roligt genom sång, dans, teater och inte minst Pelle Svanslös cykellopp! I år ställdes Pelle Svanslös cykeldag in till följd av coronapandemin.

Bibliotekscyklar

Bibliotek Uppsala har sedan våren 2018 erbjudit Uppsalas invånare att låna böcker och skaffa lånekort från sina bibliotekscyklar Bibbi och Pocket. Från start var det cykeln Bibbi, anpassad för yngre barn, och cykeln Pocket, inriktad mot ungdomar och vuxna, som gjorde det möjligt att nå personer som annars inte besöker biblioteket regelbundet. Sommaren 2020 har cykelstallet utökats med ytterligare två bibliotekscyklar, Hjulja som bor på Gottsundabiblioteket och Bok-Rulle som bor på Balingebiblioteket.

Bibliotekscyklarna används vid både inbokade besök och för spontana pop-up-besök på olika platser i stan. Under 2020 har biblioteket genomfört cirka 55 pop-up-besök med Bibbi och Pocket. Bibliotekscyklarna har använts även när biblioteket har startat kapprumsbibliotek på olika förskolor och för bokleveranser till kommunala dagbarnvårdare. På Bibliotek Uppsalas hemsida går det att läsa mer om bibliotekscyklarna samt se tid och plats för de planerade besöken. Det går också att följa bibliotekscyklarna via bibliotekets instagram-konto där de spontana besöken ofta publiceras.



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

Cykling utan ålder

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

Volontärföreningen *Cykling utan ålder – Sverige* bildades 2017 med syfte att sprida verksamheten till landets kommuner. Föreningen har utvecklat projektet tillsammans med Uppsala kommun, Röda Korset och det lokala näringslivet. Cyklarna i Uppsala har lånats ut till äldreboenden och andra kommuner som varit intresserade av att starta upp liknande projekt. I dag finns Cykling utan ålder som startade i Uppsala i 30 svenska kommuner. I Uppsala drivs verksamheten i ett

samarbete mellan Cykling utan ålder – Uppsala, Uppsala kommun och Röda Korset.

Inledningsvis köptes cyklarna in av äldreboenden i kommunen men ganska snart skänktes flera cyklar av företag genom privata insamlingar. Röda Korset som varit en mycket drivande samarbetspartner fick en egen cykel finansierad av Uppsala kommun, Länsstyrelsen, Landstinget och Uppsala universitets volontärförening. Under 2020 har Uppsala kommun gjort en stor satsning på Cykling utan ålder och köpt in cyklar till flera LSS-boenden och samtliga äldreboenden. Idag finns det totalt cirka 50 cyklar i kommunen, varav 10 är byggda för att kunna transportera en rullstolsburen person.

Coronapandemin har begränsat möjligheten till cykelturer med volontärer. Kommunen anställde därför i år tre sommarjobbare som tillsammans med volontär med flerårig erfarenhet hygienutbildats och med skyddsutrustning kunnat genomföra cirka 100 cykelturer under året. Så snart pandemin har klingat ut kommer verksamheten att återupptas och utvecklas så att fler äldre kan komma ut och känna vinden i håret.



Cykelkurs för ovana

Utifrån ambition att få fler att använda cykel samarbetar Uppsala kommun med Cykelfrämjandet för att anordna cykelkurser. Målsättningen med samarbetet är att Cykelfrämjandets arbete med att få människor att lära sig att cykla ska underlättas och förbättras. Kurserna består av både praktiska moment på cykel samt en teoretisk del där kursdeltagarna får lära sig om trafiksäkerhet och trafikregler. Tidigare år har kurserna varit väldigt populära och fullbokade men på grund av folkhälsomyndighetens rekommendationer i samband med coronapandemin har tyvärr ingen kurs kunnat genomföras i år. Förhoppningsvis kan verksamheten dra igång igen under 2021.

Samhällsorientering för nyanlända

Stadsbyggnadsförvaltningens enhet *Trafik och samhälle* tog under 2020 initiativet att sprida information om trafiksäkerhet till nyanlända och blev inbjuden att hålla fyra informationstillfällen på Utbildning- och jobbcenter i Boländerna. Här hålls kurser i samhällsorientering enligt lag (2013:156) om samhällsorientering för vissa nyanlända invandrare, i syfte att så tidigt som

möjligt dela information för att underlätta den nyanländes etablering och delaktighet i det svenska samhället.

Stadsbyggnadsförvaltningens trafiksäkerhetsinformation lade fokus på den oskyddade trafikanten och berörde enklare trafikregler kopplat till gång och cykel samt vikten av att använda lysen, reflexer och hjälm. Informationen tolkades på arabiska, persiska och tigrinja.

Cykelns dag

Den tredje juni varje år är det den internationella *Cykelns dag*. Branschorganisationen Svensk Cykling arrangerade Cykelns dag i Sverige 2020 och uppmärksammade dagen genom att utmana människor att registrera hur många minuter de cyklat under dagen. Uppsala kommuns deltagande fokuserade på att lyfta cykeln som fordon med aktiviteten *Pimpa din cykel*. Uppsalas invånare uppmanades att mellan 3–14 juni dela med sig av bilder som visar vad de gillar med sina cyklar och samtidigt ge deras bästa cykelstylingtips. Deltagarna var genom att dela med sig av sina pimpade cyklar med i tävling om en cykelhjälm med airbagfunktion.



Under Trafikantveckan hade Uppsalas invånare möjlighet att utanför cykelparkeringshuset träffa representanter från NTF.



509
Inlägg

6 930
Följare

211
Följer

Uppsala kommun

Minskad smittspridning är ditt ansvar. Vi måste alla ställa in, ställa om och ställa upp. Tillsammans minskar vi smittspridningen. ❤️
www.upsala.se/kontakt



Uppsala kommun finns på instagram! Här kunde uppsalaborna bland annat testa sina kunskaper om hållbart resande under Trafikantveckan.

Klimatveckan

Uppsala blir återkommande uppmärksammas för kommunens arbete mot en mer klimatsmart stad genom bland annat de stora satsningarna på cykeln som ett hållbart transportmedel. I syfte att engagera kommuninvånarna i miljö- och klimatfrågor inrättade Uppsala kommun 2019 Klimatveckan. Under 2020 har arbetet påbörjats med kommande Klimatvecka som kommer att ske i slutet av mars 2021 i anslutning till det globala evenemanget Earth hour. 2021 års klimatvecka kommer ha fokus på hållbar konsumtion och livsstil. Uppsala kommuns invånare kommer kunna delta både digitalt och på plats på ett sätt som anpassas efter rekommendationer med anledning av pågående coronapandemi.

Trafikantveckan

Europeiska Trafikantveckan, European Mobility Week, är en upplysningskampanj som sedan 2002 pågår mellan den 16–22 september varje år och engagerar 53 länder och nästan 3000 städer runt om i Europa. Initiativet syftar till att främja en hälsosam livsstil genom att underlätta och uppmuntra hållbara resor och transporter i städerna.

Den vänder sig till förskolebarn, skolelever, arbetsplatser och cykelintresserade i allmänhet.

Uppsala kommun har under många år arrangerat en rad olika aktiviteter i samband med Trafikantveckan som i år hade temat "zero-emission mobility for all" (vilket betyder ungefär "nollutsläpps-rörlighet för alla") och kopplar an till EU's nollutsläppsmål för 2050 samt vikten av att inkludera alla i hållbara transportlösningar. 2020 engagerades Uppsalas invånare i flera aktiviteter under veckan, några av dem kan du läsa om i rubrikerna här under.

Utanför cykelparkeringshuset vid Resecentrum fanns möjligheten att träffa NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, som informerade om värdet av att skydda hjärnans alla viktiga funktioner genom att använda cykelhjälm. Under hela veckan fanns möjligheten att tävla och vinna en cykelhjälm genom att svara på några frågor på kommunens energi- och klimatrådgivares hemsida. På kommunen instagramkonto fanns också chansen att testa sina kunskaper om hållbart resande i ett quiz.

Tack för att du reser hållbart

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

Trampa 2020 – cykling minskar smittspridning av Covid19

När skolorna startade efter sommaren genomförde Uppsala kommun tillsammans med utbildningsförvaltningen en kampanj på nio gymnasieskolor för att informera om vikten av att följa Folkhälsomyndighetens råd att undvika kollektivtrafiken. Skolungdomarna uppmanades istället att gå och cykla till skolan och på så vis minska smittspridningen av covid-19.

Under besöken diskuterades även andra fördelar med gång och cykel, så som positiva effekter på miljö och hälsa. Representanter från Uppsala kommun delade ut vattenflaskor och sadelskydd. Eleverna erbjöds också att delta i utlottningen av tre olika cykelhjälm genom att svara på frågor om deras resande till och från skolan. Totalt deltog 41 elever i utlottningen. Förutom att svara på frågorna passade flera av dem på att lämna generella synpunkter på cykling i Uppsala när de fick chansen att prata med representanter från kommunen.

Cykeldagar på campus

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



Under trafikantveckan delades bland annat sadelskydd ut till cyklister som valt att resa hållbart.



I början av höstterminen besökte Uppsala kommun nio gymnasieskolor för att uppmärksamma eleverna på Folkhälsomyndighetens rekommendationer.



Cykelkartan

Cykelkartan ger en god överblick över cykelnätet i form av cykelvägar, cykelfält och rekommenderad cykling i körbana som finns tillgängligt i både Uppsala och Storvreta tätorter. Intresset för cykelkartan är stort och eftersom Uppsala kommun ständigt arbetar med att förbättra framkomligheten för cyklar så finns det behov av en uppdaterad version vilket kommunen arbetat med under året.

Utöver cykelnätet finns det på cykelkartan även en illustration över vilka cykelvägar som finns tillgängliga mellan kommunens tätorter. På kartan går också att hitta tillgängliga cykel-pumpar, avståndsmarkeringar från centrum och en del trafikregler och rekommendationer som bidrar till ökad säkerhet och ett bättre klimat i trafiken.

Nuvarande version delas ut av kommunen i samband med olika aktiviteter under året men går också att hämta vid bland annat kommun-information, universitetsinstitutioner, resecentrum, hos de flesta cykelhandlare och på de kommunala biblioteken. Den digitala kartan finns tillgänglig på Uppsala kommuns hemsida. Istället för att trycka upp ett stort antal kartor är planen

att den nya kartan framförallt ska fungera som ett digitalt verktyg som enkelt nås via QR-koder där pappersformatet tidigare delats ut. Den digitala kartan planeras vara färdig under 2021 och kommer att lanseras tillsammans med en tryckt version i ett mindre format än föregångarna. Fokus på digitala lösningar speglar kommunens hållbara miljötank.

Cykelinformation till föräldrar

Uppsala kommun arbetar aktivt för barns trafiksäkerhet. En viktig målgrupp är nyblivna föräldrar vilka NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande), på uppdrag av Uppsala kommun, informerar om barns rätt att färdas säkert i trafiken. Detta görs genom informationspass rörande trafiksäkerhet i samband med föräldraträffar som barnavårdscentralen arrangerar. Några av de saker som berörs handlar om lämplig cykelutrustning, cykelhjälm, cykelkärror, cykelsitsar och cykelbarnstolar. Föräldrarna informeras även om riskerna som deras barn utsätts för om rekommenderade trafiksäkerhetsåtgärder inte följs. Under ett normalt år genomför NTF öst cirka 60 informationsträffar som samlar 400–500 föräldrar. I år har flera av de planerade träffarna ställts in till följd av coronapandemin och endast 16 kunde genomföras där totalt 105 föräldrar deltog.

Cykelinformation till studenter, föreningar, organisationer och allmänheten

Under 2020 har tjänstemän från Uppsala kommun informerat om arbetet med cykeltrafik vid ett flertal tillfällen. Utöver de insatser som gjorts inom bland annat Cykelrådet, Cykelns dag, Trafikantveckan och Samhällsorientering för nyanlända har tjänstemän vid flertalet tillfällen träffat bland annat studenter och forskare från framförallt Uppsala universitet och Sveriges lantbruksuniversitet. Diskussionerna har ofta kopplats till enskilda projekt (exempelvis Vintercyklisten och införandet av cykelöverfarter) eller problemställningar utifrån den fysiska infrastrukturen men ibland också till förvaltningens struktur för arbetet med cykelfrämjandet insatser. Tjänstemän från förvaltningen har under året också deltagit som såväl åhörare som föredragshållare vid flertalet digitala konferenser där cykelplaneringens utmaningar och tänkbara framgångsfaktorer lyfts. Bland annat har tjänstemän varit föredragande vid ett flertal webinarium där temat exempelvis handlat om hållbart och aktivt resande för barn samt attraktiva stadsmiljöer.

Cykelråd

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

Under 2020 träffades cykelrådet i februari, juni, september och november där det första tillfället

äggde rum i stadsbyggnadsförvaltningens lokaler medan det andra tillfället genomfördes i form av en gemensam stadsvandring i de centrala delarna av Uppsala. De båda mötestillfällena under hösten genomfördes digitalt. Ämnen som diskuterats under året har bland annat handlat om synen på cykeln och cyklandet. Stort fokus har också legat på förslag till åtgärder för att skapa en mer levande innerstad där exempelvis sommargågatan, Stora torget, Dragarbrunnsgatan och Kungsgatan diskuterats. Här har bland annat önskemål om utökade ytor för cykelparkeringar och minskad genomfartstrafik i stadskärnan framförts. Andra ämnen som berörts har exempelvis varit den planerade snabbcykelleden Gränbyleden, åtgärder vid gång- och cykelpassagerna över Lennakattens spårområde samt cykelöverfarter. Cykelrådet har dessutom fört samtal kring det pågående arbetet med en handlingsplan för mobilitet och trafik, ett förslag till klimatanpassning av framtida trafikstrategier samt kommunens insatser för att fler ska välja att cykla under pågående coronapandemi.



Puts – Plattform för Uppsalas trafiksäkerhetsarbete

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

Under våren 2020 genomfördes två arbetsmöten med cirka 20 deltagande föreningar. Där presenterades bland annat PUTS och hur plattformen är tänkt att fungera samt olycksstatistik för 2019. Uppsala kommun förklarade hur de arbetar med målstyrning genom indikatorer och hur föreningarna kan implementera dessa. Under mötena hölls workshops där deltagarna tillsammans arbetade fram hur plattformen kan fungera effektivt och hur föreningarna kan hjälpa varandra.

På grund av rådande coronapandemi har arbetsmötena pausats och planeras att återupptas under våren 2021. Deltagande föreningar har under året uppdaterats regelbundet om läget och framtidsutsikter.

Trygghetsvandringar

Uppsala kommun genomför regelbundet trygghetsvandringar där bland annat boende, företag, föreningar, polis och förtroendevalda politiker bjuds in för att på så vis få en verklig och bred bild av upplevelsen av den offentliga utemiljön i Uppsala.

Under de gemensamma promenaderna synliggörs saker som kan förbättras när det kommer till trafiksäkerhet och upplevd trygghet. De synpunkter som lyfts under dessa tillfällen är ofta kopplade till gång- och cykelvägar där aspekter som exempelvis belysning, tillgänglighet, siktröjning, skyltar och skadegörelse uppmärksammas.

Förutom att leda till snabbare åtgärder så ger vandringarna utrymme till dialog mellan kommun, polis och civilsamhället. För 2020 planerades fyra trygghetsvandringar, tre av dem genomfördes i Gränby, Sävja och centrum. Den fjärde som var planerad att ta plats i Stenhagen fick tyvärr skjutas fram till 2021 på grund av coronapandemin.





Synpunkter från allmänheten

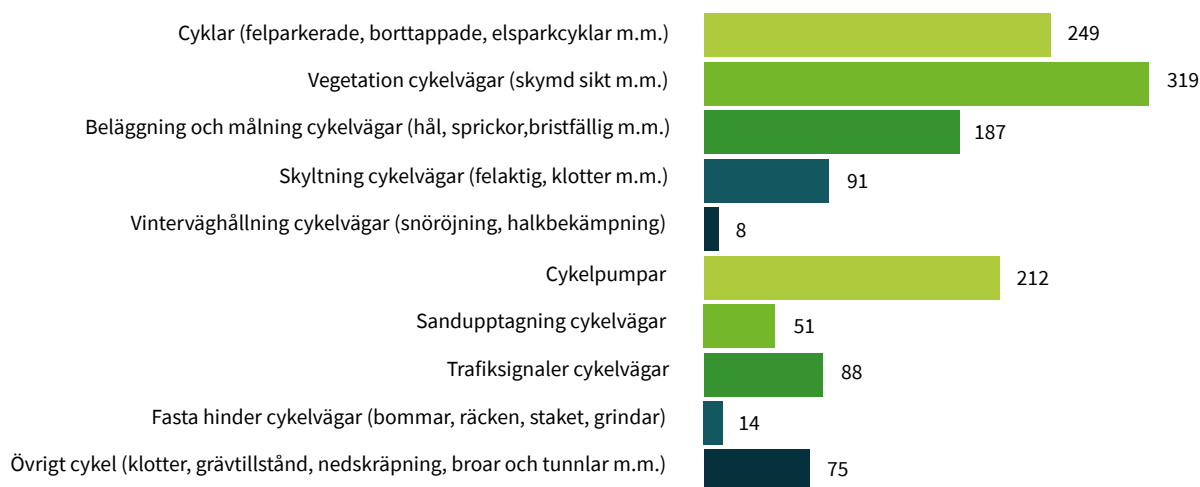
Uppsala kommuns invånare är mycket engagerade i cykelfrågor och under året har kommunen tagit emot och på olika sätt hanterat en stor mängd felanmälningar, frågor och synpunkter kring cykling via till exempel epost, brev, telefonsamtal och inlägg på kommunens sidor på Facebook och Twitter. Utöver detta har det även inkommit en stor mängd cykelrelaterade ärenden genom kommunens felanmälningsfunktion som invånarna når via webbplatsen eller nedladdad applikation. Totalt har kommunen mottagit och besvarat 1841 ärenden enbart via kommunens felanmälningstjänst och epost till förvaltningen. Hur många telefonsamtal och inlägg via Facebook och Twitter som inkommit och besvarats när det handlar om cykelfrågor har inte gått att få fram.

Utöver detta har det även anordnats särskilda tillfällen då allmänheten fått möjlighet att antingen muntligen framföra sina synpunkter till berörda tjänstemän eller skriftligen på plats (via kommunens felanmälningsfunktion) uppmärksamma de ansvariga på goda eller mindre goda förhållanden för cyklister. Med anledning av rådande omständigheter med den pågående pandemin har dock antalet tillfällen minskat radikalt under året samt att en del planerade

aktiviteter genomförts på ett annat sätt än tidigare. I och med ovanstående har tyvärr möjligheterna att fysiskt kunna träffa ansvariga tjänstepersoner minskat.

De frågor och synpunkter som inkommit har förhållit sig inom de flesta cykelrelaterade områden. Dock är det framförallt tre områden som dominerar: vinterväghållning, cyklisters beteende i trafiken samt upplevda brister och trafiksäkerhetsfrågor kopplade till den fysiska utformningen. Sett till mer specifika projekt och händelser har en större mängd ärenden handlat om cykelöverfarter, cykelboxar, cykelpumpar samt cykelparkering vid hållplatser och i de centrala delarna av Uppsala. Exempelvis har en hel del frågor inkommit kopplat till det relativt nybyggda cykelparkeringshuset. Likt 2019 har också många invånare haft synpunkter på privata aktörers införande av elsparkcyklar i stadsmiljön och dess användare.

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.



Diagrammet ovan visar statistik över vilken typ av ärenden som kommit in till kommunens felanmälan och som åtgärdats inom ett antal dagar. Underlaget bygger på de 1294 anmälningar om mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar som inkommit via felanmälan under 2020.

Kommunens felanmälan

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

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

Felanmälan kan göras:

- I appen Felanmälan uppsala kommun
- På Uppsala kommuns hemsida [upsala.se/felanmalan](https://www.upsala.se/felanmalan)
- Kontaktcenter, telefon 018-727 00 00
- Kontaktcenter, epost upsala.kommun@upsala.se

Under 2020 gjordes totalt 1294 anmälningar om mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar via felanmälsystemet. Det är en minskning jämfört med tidigare år vilket är orsakat av den milda vintern som ledde till färre felanmälningar kopplade till vintervädrrets påverkan på gång- och cykelvägar. Bland de felanmälningar som kommer in prioriteras i första hand det som kan utgöra en trafikfara.

Cyklistvelometern

Under hösten 2020 presenterades resultatet från undersökningen Cyklistvelometern där invånare gett sin röst kring hur de anser att det är att cykla

i respektive kommun och vilka faktorer som ansågs bra eller mindre bra utifrån ett cykelperspektiv. Denna undersökning handlade alltså om invånarnas syn på hur det är att cykla i kommunen medan undersökningen Kommunvelometern (sida 7) granskar vilka och i hur stor omfattning kommunerna genomfört insatser för att få fler att välja cykel som transportmedel. Totalt deltog nästan 18 000 personer i undersökningen varav över hela 1200 lämnade synpunkter på förutsättningarna att cykla i Uppsala kommun, vilket var flest deltagare av samtliga kommuner i Sverige. I undersökningen delades kommunerna in i tre kategorier utifrån invånarantalet för att på så vis ge ett mer jämförbart resultat eftersom kommunerna i de tre kategorierna har någorlunda lika förutsättningar.

Den kommun i Sverige som visade sig få högst betyg av cyklisterna baserat på snittpoäng var Finspångs kommun (3,45 poäng). I kategorin större kommuner fick Örebro kommun högst snittpoäng (3,42 poäng), inom denna ingick också Uppsala kommun som uppnådde snittpoängen 3,33 och placerade kommunen på en fjärde plats inom kategorin. I jämförelse med samtliga kommuner i Sverige hamnade Uppsala på en åttondeplats. I resultatet presenterades hur många procent av de tillfrågade invånarna som instämde med respektive påstående och här framkom att Uppsala kommun framförallt fick höga betyg när det handlar om:

- Tillgången till cykelvägar, 72 %.
- Att kommunen arbetar aktivt med förbättringar för cyklister, 76%.
- Att Uppsala är en bra cykelkommun, 77%.
- Invånarna skulle rekommendera andra att cykla i kommunen, 83%.

Inom några av kategorierna framkom att det för Uppsala, likt de flesta av Sveriges andra kommuner, finns förbättringspotential inom flera områden. Nedan presenteras de punkter där störst procent av de tillfrågade anser att det för kommunen

finns möjlighet till förbättring:

- Förekomst av cykelstölder, 93%.
- Kunna ta med sig cykel i kollektivtrafiken, 88%.
- Konflikter mellan cyklister och fotgängare, 64%.
- Konflikter mellan cyklister och bilister, 56%.

Trots att invånarnas uppfattning kopplat till tillgången till cykelparkeringar förbättrats sedan Cylistvelometern genomfördes under 2018 anser fortfarande många, 48%, att detta är ett område som borde prioriteras i större utsträckning.

Utifrån undersökningen kommer prioriteringen och omfattningen av framtida insatser att påverkas på olika sätt. Med fokus på de områden som har störst förbättringspotential ligger förhoppningen i att resultatet inom samtliga områden succesivt kommer att förbättras.



Medborgarundersökningar

Varje år genomför Uppsala kommun en eller flera medborgarundersökningar för att fånga upp allmänhetens synpunkter när det gäller cykel-frågor. Under 2020 har fokus framförallt legat på den så kallade Cyklistvelometern som är en omfattande digital undersökning bland invånarna kopplat till upplevelsen av att cykla i kommunen. Resultatet redovisas i ett eget stycke, se sida 8.

Utöver ovanstående genomförs årligen också en så kallad nöjd-kund-indexundersökning 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. I resultatet för 2020 syns en tydligt ökad nöjdhet bland kommuninvånarna kopplat till cykelrelaterade områden. Utifrån de faktorer som undersökts (belysning,

underhåll och trafiksäkerhet utmed cykelväg-nätet samt tillgången till cykelvägar) uppnås ett bättre betyg inom samtliga i jämförelse med resultatet för 2019. Vid en jämförelse av årets snittbetyg för cykel (62) med tidigare år kan det konstateras att resultatet kontinuerligt förbättrats sedan 2012 (då snittbetyget uppgick till 55).

Vid sidan av de mer riktade utskicken passar kommunens tjänstemän även på att fånga upp åsikter om aktuella åtgärder och prioriteringar vid de återkommande arrangemang som anordnas. Gemensamt för all dialog är att innehållet kretsar kring invånarnas syn och önskemål på kommunens framtida insatser och insatsområden för att öka attraktiviteten till cykeln som transportmedel.



Ekonomisk uppföljning

Uppsala kommuns kostnader för samtliga cykelinsatser som redovisas i denna sammanställning uppgick 2020 till cirka 100 miljoner kronor (100,084 miljoner kronor). Av dessa utgjorde 74 miljoner (73,7 miljoner) investeringskostnader och 26 miljoner (26,4 miljoner) drift- och underhållskostnader. Detta kan jämföras med den totala kostnaden för cykelarbetet som 2013 uppgick till 87 miljoner kronor, 2014 till 103 miljoner, 2015 till 116 miljoner, 2016 till 117 miljoner, 2017 till 173 miljoner, 2018 till 219 miljoner och 2019 till 120 miljoner kronor. För att sätta den totala kostnaden för 2020 i ett sammanhang kan en jämförelse göras med de vägtrafikkostnader som gatu- och samhällsmiljönämnden haft totalt under året

som gått. 2020 uppgick de totala investeringskostnaderna för vägtrafik till 214 miljoner kronor medan de totala drift- och underhållskostnaderna för vägtrafik uppgick till 136 miljoner kronor. Utifrån detta går det att utläsa att cykelkostnaderna under 2020 uppgick till 36 procent av de totala investeringskostnaderna och 18 procent av de totala drift- och underhållskostnaderna för gatu- och samhällsmiljönämnden under året. I jämförelse med de totala kostnaderna för både investeringar samt drift och underhåll (som tillsammans uppgick till 350 miljoner kronor) utgjorde cykelkostnaderna 29 procent av vägtrafikkostnaderna under 2020.

Planeringsinstrument					
	2020	2019	2018	2017	2016
Kostnad för arbetet med cykelräkning	0	50 000	100 000	200 000	500 000
Kostnad för arbetet med pilotstudie av cykelflödesmätningar	75 000	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med nytt trafikräkningssystem kopplat till cykel	100 000	90 000	-	0	0
Kostnad för arbetet med kommunvelometer	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Kostnad för arbetet med Trafikverkets innovationsupphandling	30 000	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med de strategiska styrdokumenterna kopplat till cykel	50 000	50 000	50 000	50 000	10 000
Kostnad för arbetet med Program för mobilitet och trafik kopplat till cykel	300 000	50 000	20 000	20 000	0
Kostnad för arbetet med handlingsplan för mobilitet och trafik	0	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med referensgrupper för GCM-handboken och VGU-guiden	10 000	0	0	0	0
Kostnad för arbetet inom nätverket Svenska cykelstäder	100 000	50 000	100 000	100 000	200 000
Kostnad för arbetet med cykelbokslutet	150 000	200 000	150 000	200 000	200 000
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument, investering	0	0	0	0	0
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument, drift	915 000	590 000	670 000	1 120 000	1 200 000

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

Cykelvägar					
	2020	2019	2018	2017	2016
Kostnad för arbetet med regionala cykelvägar	100 000	30 000	100 000	100 000	50 000
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar	21 900 000	27 800 000	46 100 000	16 600 000	31 400 000
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar	18 700 000	17 250 000	13 100 000	15 100 000	16 200 000
Kostnad för arbetet med snabbcykelleder	1 900 000	5 400 000	13 600 000	10 500 000	1 200 000
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelbroar	120 000	1 100 000	23 600 000	55 000 000	0
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelbroar	500 000	500 000	750 000	750 000	-
Kostnad för arbetet med mountainbikecykelleder	390 000	300 000	-	-	-
Kostnad för arbetet med cykeldetektering	0	100 000	50 000	-	-
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelvårdstationen	50 000	50 000	200 000	0	0
Kostnad för arbetet med nya offentliga fasta cykelpumpar och cykelserviceplatser	100 000	200 000	600 000	900 000	300 000
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelpumpar och cykelserviceplatser	150 000	150 000	400 000	-	-
Kostnad för arbetet med att skilja fotgängare och cyklister genom målning och vägmärken	400 000	550 000	300 000	550 000	300 000
Kostnad för arbetet med mindre underhåll av beläggning utmed cykelvägar	600 000	600 000	1 100 000	900 000	-
Kostnad för arbetet med kanstensåtgärder utmed cykelvägar	4 700 000	2 100 000	400 000	1 100 000	1 100 000
Kostnad för arbetet med nya och upprustning av cykeltunnlar	500 000	1 100 000	4 600 000	2 500 000	11 150 000
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykeltunnlar	500 000	500 000	100 000	100 000	-
Kostnad för arbetet med permanent siktröjning	650 000	1 700 000	250 000	-	-
Kostnad för arbetet med ny belysning utmed cykelvägar	3 000 000	2 300 000	4 000 000	3 000 000	2 000 000
Kostnad för arbetet med upprustning av belysning utmed cykelvägar	1 500 000	1 300 000	1 700 000	1 500 000	2 000 000
Kostnad för arbetet med drift av belysning utmed cykelvägar	7 000 000	7 000 000	7 000 000	6 500 000	6 500 000
Kostnad för arbetet med sopning av cykelvägar	1 060 000	300 000	300 000	900 000	850 000
Kostnad för arbetet med snöröjning utmed cykelvägar	320 000	2 900 000	6 100 000	8 900 000	9 500 000
Kostnad för arbetet med halkbekämpning utmed cykelvägar	820 000	4 425 000	10 300 000	14 200 000	10 500 000
Kostnad för arbetet med snöborttagning utmed cykelvägar	0	-	100 000	4 300 000	5 200 000
Kostnad för arbetet med vintersandupptagning utmed cykelvägar	4 800 000	6 200 000	4 900 000	15 700 000	9 600 000
Kostnad för arbetet med sopsaltning	1 130 000	4 350 000	-	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelvägar, investering	53 860 000	59 500 000	144 250 000	107 500 000	65 650 000
Total kostnad för arbetet med cykelvägar, drift	17 030 000	28 705 000	31 500 000	53 050 000	42 650 000

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

Trafiksäkerhet					
	2020	2019	2018	2017	2016
Kostnad för arbetet med systematisk trafiksäkerhetsarbete inkl. bland annat olycksstatistik kopplat till cykel	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Kostnad för arbetet med hinder utmed cykelvägar	250 000	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med säkra skolvägar	1 320 000	300 000	50 000	400 000	150 000
Kostnad för arbetet med cykelboxar	0	500 000	100 000	350 000	100 000
Kostnad för arbetet med cykelpassager och cykelöverfarter	8 000 000	1 300 000	150 000	155 000	200 000
Kostnad för arbetet med punktinsatser för ökad säkerhet och framkomlighet	3 450 000	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med sommargågatan kopplat till cykel	120 000	0	0	0	0
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet, investering	13 020 000	1 800 000	250 000	2 300 000	350 000
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet, drift	170 000	350 000	100 000	180 000	300 000

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

Cykelparkeringar					
	2020	2019	2018	2017	2016
Kostnad för underhåll av cykelparkeringshuset	1 950 000	23 600 000	30 400 000	1 500 000	0
Kostnad för arbetet med nya cykelparkeringar	110 000	540 000	2 400 000	700 000	500 000
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelparkeringar	6 600 000	50 000	1 800 000	100 000	200 000
Kostnad för arbetet med pendlarparkering	104 000	300 000	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelvärdar	1 300 000	1 100 000	1 200 000	1 100 000	1 100 000
Kostnad för arbetet med felparkerade cyklar	30 000	50 000	400 000	50 000	50 000
Kostnad för arbetet med övergivna och långtidsparkerade cyklar	200 000	350 000	300 000	200 000	200 000
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar, investering	6 814 000	24 490 000	34 600 000	800 000	700 000
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar, drift	3 480 000	1 500 000	1 900 000	2 880 000	1 500 000

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

Kommunikation och beteendepåverkan					
	2020	2019	2018	2017	2016
Kostnad för arbetet med kommunikationsinsatser internt inom cykel	200 000	250 000	200 000	450 000	400 000
Kostnad för arbetet med Flyttvana	64 000	-	-	0	0
Kostnad för arbetet med Trafik kopplat till cykel	0	0	20 000	50 000	20 000
Kostnad för arbetet med Vintercyklistkampanj	400 000	350 000	350 000	450 000	200 000
Kostnad för arbetet med Vintercyklingens dag	20 000	5 000	20 000	0	0
Kostnad för arbetet med Cykelvänlig arbetsplats	130 000	150 000	750 000	350 000	200 000
Kostnad för arbetet med Uppsala kommun som arbetsgivare kopplat till cykel	450 000	450 000	450 000	450 000	20 000
Kostnad för arbetet med Klimatmatchen	0	100 000	450 000	200 000	150 000
Kostnad för arbetet med Hackaton	4 000	-	0	0	0
Kostnad för arbetet med Trafikkalendern kopplat till cykel	130 000	50 000	10 000	20 000	-
Kostnad för arbetet med kampanjen Låt barnen styra!	90 000	100 000	0	0	0
Kostnad för arbetet med Buslätt att cykla rätt	9 000	150 000	100 000	100 000	50 000
Kostnad för arbetet med Pelle Svanslös cykeldagar	0	50 000	50 000	50 000	50 000
Kostnad för arbetet med bibliotekscyklar	-	-	-	0	0
Kostnad för arbetet med Cykling utan ålder	2 250 000	50 000	50 000	50 000	20 000
Kostnad för arbetet med Cykelkurs för ovana	0	50 000	50 000	50 000	50 000
Kostnad för arbetet med samhällsorientering för nyanlända	10 000	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelns dag	30 000	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykling kopplat till Klimatveckan	0	-	0	0	0
Kostnad för arbetet med Tack för att du reser hållbart (tidigare Tack för att du cyklar)	30 000	50 000	100 000	0	200 000
Kostnad för arbetet med Trampa 2020	13 000	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykeldagar på campus (tidigare Cykeldagen)	0	80 000	150 000	200 000	200 000
Kostnad för arbetet med Cykelkartan	100 000	50 000	50 000	40 000	5 000
Kostnad för arbetet med cykelinformation till föräldrar	10 000	30 000	20 000	10 000	10 000
Kostnad för arbetet med cykelinformation till bland annat studenter och organisationer kopplat till cykel	50 000	50 000	100 000	100 000	50 000
Kostnad för arbetet med Cykelrådet	150 000	150 000	150 000	200 000	0
Kostnad för arbetet med Puts	-	-	0	0	0
Kostnad för arbetet med trygghetsvandringar	-	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med synpunkter från allmänheten kopplat till cykel	200 000	150 000	200 000	800 000	600 000
Kostnad för arbetet med kommunens felanmälan kopplat till cykel	350 000	400 000	300 000	300 000	200 000
Kostnad med arbetet med marknadsföring av kommunens felanmälan kopplat till cykel	5 000	5 000	10 000	10 000	4 000
Kostnad för arbetet med Cyklistvelometern	50 000	0	50 000	0	0
Kostnad för arbetet med medborgarundersökningar	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring, investering	0	0	0	150 000	300 000
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring, drift	4 795 000	3 125 000	5 510 000	5 500 000	3 870 000

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

Sammantaget cykelinsatser					
	2020	2019	2018	2017	2016
Totala kostnader investering	73 694 000	85 790 000	179 100 000	110 750 000	67 000 000
Totala kostnader drift	26 390 000	34 270 000	39 680 000	62 730 000	49 520 000

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

