

# CYKELÅRET 2014

En sammanställning av Uppsala kommuns cykelarbete under året

**STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN**





# FÖRORD

För andra året i rad har Uppsala kommun tagit fram en sammanställning över de cykelinsatser som har genomförts under året. Med detta bokslut är ambitionen att cykeln ska få en ökad status såväl inom den egna organisationen som bland kommunens invånare. Förhoppningen är att detta ska leda till att fler väljer cykeln som det självklara valet av transportmedel vid korta och medellånga resor.

Dokumentet som du nu håller i dina händer, alternativt läser från din dator, surfplatta eller telefon, följer med några få undantag samma upplägg som tidigare. Det gör det förhoppningsvis relativt lättöverskådligt och enkelt att kunna jämföra insatserna över tid.

Den här sammanställningen har tagits fram under perioden december 2014 till januari 2015 och författarna skulle vilja tacka samtliga kollegor som under denna tidsperiod bidragit med både sin tid och sin kunskap. Tack vare er anser vi oss ha uppnått den kvalitet som vi i inledningen av arbetet eftersträvade. Vid sidan av alla hjälpsamma projektledare på de tre enheterna trafik och samhälle, anläggning och drift och underhåll inom stadsbyggnadsförvaltningen vill vi särskilt tacka ekonomerna Towa Widh och Carita Wennerholm, registrator Agneta Klippberg samt kommunikatör Louise Christiansson som alla tillhör kommunledningskontoret. Vi vill även tacka teknikerna Karna Thorsson och Louise Söderström på Teknik & service i Uppsala kommun.

---

Vid tangenterna  
Trafikplanerare Niclas Andersson och Daniel Fritz

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning ... sidan 5

---

Cykelvägar ... sidan 10

---

Cykelparkeringar ... sidan 15

---

Trafiksäkerhet ... sidan 18

---

Information och marknadsföring ... sidan 20

---

Ekonomisk uppföljning ... sidan 27

---

# INLEDNING

Från och med 2013 publicerar Uppsala kommun årligen en sammanställning över vilka insatser som har genomförts för att främja cykeln som transportmedel. Sammanställningen vänder sig till dig som är politiker, tjänsteman, kommuninvånare, besökare eller som av andra anledningar är intresserad av vad kommunen prioriterar för att göra Uppsala till en ännu bättre cykelstad och cykelkommun.

## Cykelåret 2014

Överlag har kommunens insatser intensifierats inom de flesta områden under 2014. Dock har detta också inneburit att andra cykelrelaterade projekt blivit lidande på grund av tidsbrist. Med utgångspunkt i att det inom Uppsala kommun, på såväl en politisk som tjänstemannamässig nivå, finns höga målsättningar för arbetet med cykelfrågor går det också att finna en stor förväntan på de kommande åren. Förhoppningsvis kan insatserna inom de flesta cykelrelaterade områden fortsätta att öka, och tillsammans med andra insatser bidra till en utveckling som går mot ett högre utnyttjande av hållbara transporter. Nedanstående fem händelser har valts ut för att på ett sammanfattande sätt beskriva några av de insatser som i relativt hög utsträckning uppmärksammas i såväl media som bland kommunens invånare under året.

## Valsättraleden

Den 17 oktober 2014 invigdes den första snabbcykelleden i Uppsala. Stefan Hanna, ordförande för gat- och samhällsmiljönämnden, klippte bandet och förklarade Valsättraleden som invigd. Snabbcykelleden sträcker sig mellan stadsdelen Valsätra och Stadsträdgården i de centrala delarna av Uppsala. Snabbcykelleden erbjuder bland annat bättre framkomlighet och högre bekvämlighet för cyklisterna.

## Den miljonte cyklisten

Den 15 maj 2014 passerade den miljonte cyklisten över Hamnspången. Bron, som invigdes i oktober 2012, har visat sig bli väldigt populär bland Uppsalas cyklister. Under vår- och höstdagar passerar dagligen mellan 4 500 och 5 000 cyklister över bron.

## Två nya cykelbarometrar

Under hösten installerades två nya cykelbarometrar. Den ena har placerats intill Centralpassagen vid resecentrum medan den andra återfinns utmed Dag Hammarskjölds väg i höjd med det nya dynamiska farthindret. Båda barometrarna räknar cyklister som passerar och kan visa hur cykelflödena ser ut i nutid, men även dygnsvis och årsvis.

## Kampanj för att locka fler att cykla på vintern

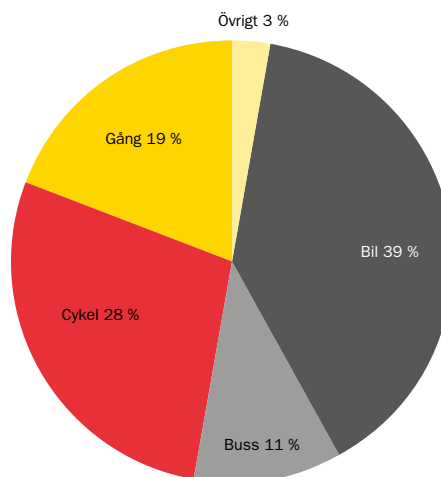
Inför vintersäsongen 2014/2015 drog Uppsala kommun igång kampanjen *Vintercyklisten* för att motivera fler kommuninvånare att välja cykeln istället för bilen under vinterhalvåret. I kampanjen kunde man anmäla sig för att bli en av kommunens 100 vintercyklister och därmed också få sin cykel vinterutrustad. Intresset visade sig vara väldigt stort då runt 2 000 personer hörde av sig för att få vara med.

## Nya cykelparkeringsregler

Under våren 2014 togs ett politiskt beslut för att förbättra tillgången till cykelparkeringsplatser i Uppsalas centrala delar. Detta innebär att restriktioner mot långtidsparkering har införts och att de cyklar som inom stadskärnan och resecentrumområdet parkeras vid samma plats under längre tid än fem veckor riskerar att omhändertas.

## Cykling i Uppsala

I Uppsala tätort står cykeltrafiken för 28 procent av resandet, vilket innebär att mer än en fjärdedel av alla resor som startar eller slutar i tätorten sker med cykel. Detta gör Uppsala till en av de tätorter i Sverige med högst andel cykelresor. I de övriga delarna av kommunen sker mellan 1 till 10 procent av resorna med cykel.

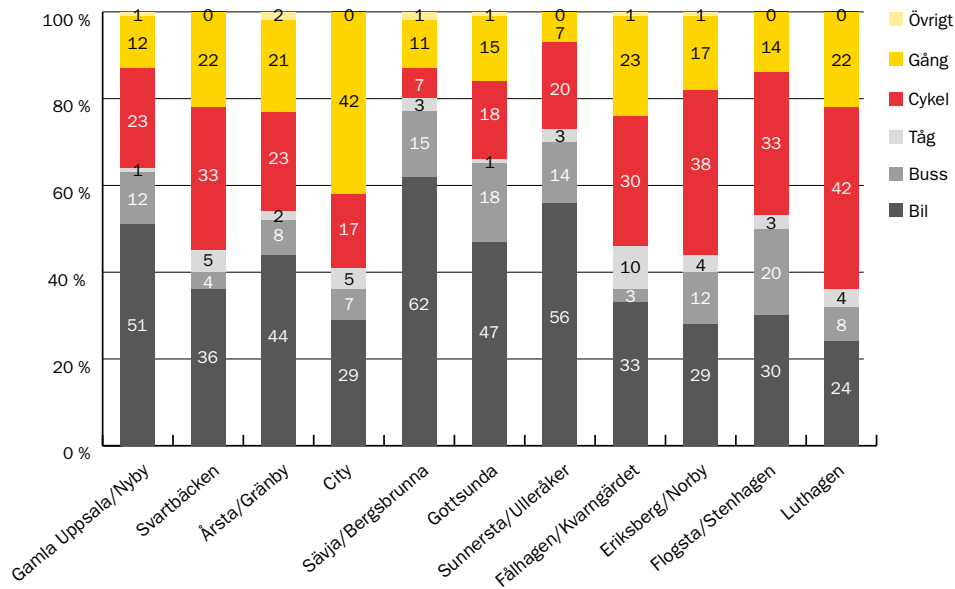


Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala tätort 2010

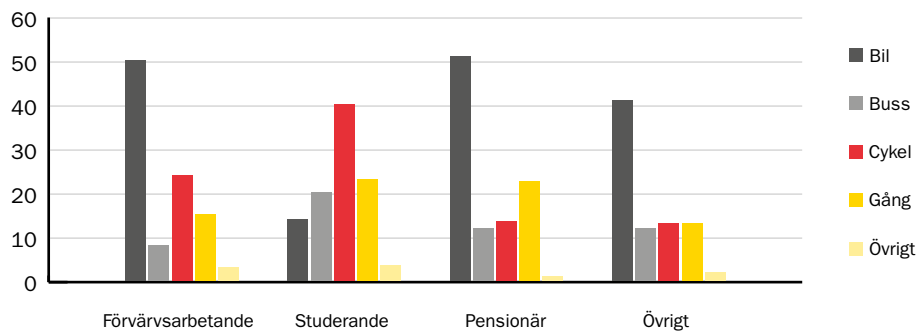
## Våra resvanor

Under 2010 togs den senaste resvaneundersökningen för Uppsala kommun fram. Denna visar att de invånare som till största delen använder cykeln som transportmedel är studenter och personer i åldrarna 18 till 24 år. De genomför fyra av tio resor med

cykel. Därefter minskar cyklingen och istället ökar bilåkandet med åldern. Sett till olika stadsdelar har många en hög andel cykelresor där framförallt invånarna i Luthagen och Eriksberg/Norby visade sig cykla i störst utsträckning. I city är andelen cykelresor relativt låg eftersom många boende istället väljer att gå.



Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala stad 2010, avser resor med start eller mål inom kommunen utförda av boende inom respektive stadsdel. Källa: RVU 2010.

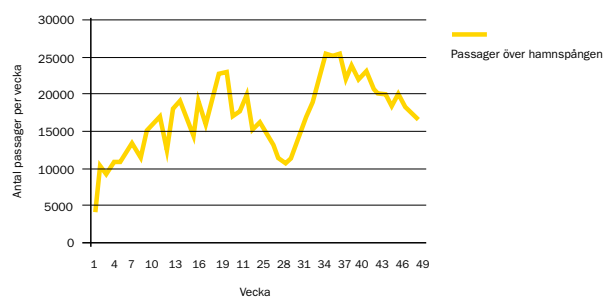


Färdmedelsfördelning efter sysselsättning i Uppsala kommun.

## Cyklister räknas

Varje år utför Uppsala kommun både fasta mätningar och punkträkningar utmed cykelvägarna i kommunen. Totalt finns i dag fem fasta cykelbarometrar som mäter trafiken dygnet runt och året om. Utöver dessa utförde kommunen under 2014 punkträkningar vid 25 platser. Det som mäts är hur många cyklister som passerar vid olika platser och vid olika tider, vilket ger en bild av hur många som cyklar och var man cyklar. Förutom de två nya cykelbarometrarna räknas sedan tidigare cyklister utmed Vårdsätravägen, på Hamnspången och på Islandsbron. All insamlad information, tillsammans med resvaneundersökningarna, blir sedan ett viktigt underlag för kommunens arbete med cykel frågor. Mätningarna för 2014 visar exempelvis att antalet cyklister som har passerat över Hamnspången har

ökat med 35 procent och att resorna med cykel till och från centrum i genomsnitt har ökat med 6,5 procent jämfört med 2013.



Antal cyklister som passerade över Hamnspången 2014.



## Kommunvelometern

I Cykelfrämjandets årliga undersökning *Kommunvelometern* avancerade Uppsala från 2013 års fjortondeplats till en delad sjundeplats bland de deltagande kommunerna. Kommunvelometern är ett verktyg för att följa upp och jämföra olika kommuners arbete för att främja cykeln som transportmedel. Den baserar sig på uppgifter om kommunens cykelinsatser under det senaste året. Uppsala kommun deltog i undersökningen för tredje gången. Resultatet för 2013 var 42,5 poäng, under 2014 höjdes det till 47 poäng vilket gav en delad sjundeplats bakom bland annat vinnaren Lund som fick 52 av maximala 60 poäng. Sedan Uppsala kommun 2010 deltog för första gången har resultatet höjts från 30 till 47 poäng. Det förbättrade resultatet beror bland annat på att kommunen under året tog fram ett cykelboksutslut för 2013, att fler åtgärder för att påverka cyklister beteenden har genomförts och att fler strategiska dokument för arbetet med cykling antagits under året. Tabellen nedan visar hur Uppsala kommun under de senaste fem åren har placerat sig i jämförelse med elva kommuner som anses jämförbara sett till invånarantal och befolkningstäthet.

## Trafikverkets undersökning

Under 2014 genomförde Trafikverket en undersökning bland alla Sveriges kommuner med en befolkning över 40 000 invånare för att kartlägga hur olika kommuners krav och arbetsprocesser ser ut vid drift och underhåll av cykelvägar. Resultaten blir ett indirekt mått på kvaliteten för drift och underhåll av cykelvägarna i en kommun, både vad gäller vinterväghållning och barmarksunderhåll. Resultatet för 2014 visade att Uppsala, tillsammans med åtta andra kommuner, tillhör den grupp som anses ha god kvalitet på sin drift och sitt underhåll av cykelvägarna. Övriga kommuner i gruppen var Falun, Malmö, Norrköping, Göteborg, Nacka, Linköping, Lund och Varberg. 21 av de övriga kommunerna placerades i den grupp som ansågs hålla en mindre god kvalitet medan de övriga 29 kommunerna med en befolkning över 40 000 invånare hamnade i kategorin med för låg kvalitet.

### Resultat kommunvelometern (med jämförbara kommuner)

Kommun	Placering	2014	2013	2012	2011	2010
Lund	1	52	52	53,5	50	-
Halmstad	2	49	48,5	-	-	35
Västerås	3	48,5	45,5	46,5	43	39
Eskilstuna	4	48	-	38,5	-	32
Malmö	5	47	54	53,5	51	42,5
Umeå	6	46	45	-	-	-
<b>Uppsala</b>	<b>7</b>	<b>46</b>	<b>42,5</b>	-	-	<b>30</b>
Gävle	8	45	49	45	42,5	37,5
Helsingborg	9	44	48	52,5	42,5	-
Jönköping	18	36	40,5	34,5	32	29
Borås	19	34,5	39	33	35	30
Sundsvall	-	-	45	-	-	-
Örebro	-	-	41	-	-	34
Linköping	-	-	46	44	-	-

- = ej deltagit i kommunvelometern



## De strategiska styrdokument

När kommunen tar fram förslag på investeringar och prioriteringar som rör cykeltrafiken är det ett antal strategiska styrdokument som ligger till grund för de övergripande besluten. Dessa kan både ha en direkt eller en indirekt koppling till cykling. Ett exempel är kommunens översiktsplan från 2010 där det framgår att kommunen ska arbeta för att bilanvändningen ska minska och att fler resor ska ske till fots, med cykel och med kollektivtrafiken. Ett annat exempel är i *Policy för hållbar utveckling* som beskriver hur kommunen ska arbeta för ett ökat hållbart resande, en bättre folkhälsa, en ökad trygghetskänsla och för en attraktiv stadsmiljö. I kommunens *IVE* (Inriktning, Verksamhet, Ekonomi) går det att läsa att folkhälsan är högt prioriterad när Uppsala expanderar men även att fotgängare och cyklister ska ha hög framkomlighet och tillgänglighet.

## Cykelpolicy

Under 2013 antog kommunfullmäktige *Uppsala kommuns cykelpolicy*. Policyn strävar efter att förbättra folkhälsan, skapa en attraktivare stadsmiljö och att minska andelen resor med biltrafik. Detta ska kommunen uppnå genom så kallade viljeinriktningar. Dessa säger att Uppsala ska uppfattas som en trygg, säker, framkomlig och bekväm stad för cyklister att cykla i.

## Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik

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

## Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik

I januari 2014 antog gatu- och samhällsmiljönämnden en handlingsplan som mer i detalj beskriver hur arbetet med cykeltrafik ska bedrivas. I handlingsplanen framgår det vilka insatser som ska genomföras inom både strategisk och detaljerad planering vid exempelvis byggnation, drift och underhåll. Handlingsplanen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå klimat-, miljö- och folkhälsomål i ett attraktivare Uppsala.



## Checklistor, normer och generella riktlinjer

För att intentionerna i handlingsplanen ska få så stor spridning som möjligt har checklistor upprättats. Dessa ska kommunen använda som stöd bland annat när nya detaljplaner tas fram. Det har även tagits fram riktlinjer för hur breda cykelbanorna ska vara och en cykelparkeringsnorm. Den innebär att Uppsala kommun ställer krav på att ett visst antal cykelparkeringar ska skapas vid nybyggnation på den mark som kommunen inte har direktinflytande över. Allt detta tillsammans underlättar kommunens arbete med att göra Uppsala till en ännu bättre cykelstad och cykelkommun.

# CYKELVÄGAR

Statistik					
	2014	2013	2012	2011	2010
Cykelvägar totalt i Uppsala kommun (km)	414,1	410,5	402,7	393,7	389,8
Cykelvägar totalt i Uppsala tätort (km)	324,2	320,6	313,1	308,6	304,8
Nya cykelvägar i Uppsala kommun (km)	3,6	7,8	9	3,9	4,3
Nya cykelvägar i Uppsala tätort (km)	3,6	7,5	4,5	3,8	3,5
Upprustade cykelvägar i Uppsala kommun (km)	12,3	19,7	-	-	-
Upprustade cykelvägar i Uppsala tätort (km)	12,3	11,8	-	-	-
Andel cykelväg som fått ny beläggning i Uppsala tätort (procent)	3,8%	3,7%	-	-	-
Tid för omasfaltering av samtliga cykelvägar i Uppsala tätort (år)	26	27	-	-	-
Avskiljande av fotgängare och cyklister utmed cykelvägar i Uppsala (km)	11	25,1	-	-	-
Andel avskild cykelväg i Uppsala tätort (procent)	38%	35%	25%	24%	23%
Omybyggda korsningar för bekvämare och framkomligare cykling exklusive ombyggda korsningar utmed upprustade cykelvägar (antal)	14	-	-	-	-
Antal cykelvägvisare (antal)	2 033	1 147	1 147	121	121
Antal cykelvägvisningstavlor (antal)	22	22	0	0	0
Upprustad belysning utmed cykelvägar i Uppsala kommun (km)	26	-	-	-	-
Upprustad belysning utmed cykelvägar i Uppsala tätort (km)	21	-	-	-	-
Ny belysning utmed cykelvägar i Uppsala tätort (km)	9,8	-	-	-	-

## Cykelvägar i Uppsala kommun

I Uppsala kommun finns det i dag över 41 mil cykelvägar. Av dem finns cirka 32 mil i Uppsala tätort och 2 mil i Storvreta tätort. Markägaren är den som har ansvar för att underhålla och sköta om driften på de befintliga vägarna samt att investera i nya cykelvägar. I såväl Uppsala som Storvreta tätorter är det framförallt kommunen som innehar detta ansvar. I Uppsala tätort har privata markägare ansvar för cirka 4 kilometer cykelväg medan det i de övriga delarna av kommunen (med undantag stora delar av Storvreta) är Trafikverket, samfälligheter och vägföreningar som är markägare.

De cykelvägar som kommunen har ansvar för har delats in i följande fyra kategorier

- snabbcykelleder (cirka 3,5 kilometer)
- huvudcykelstråk (cirka 70 kilometer)
- cykelvägar i ett huvudcykelnät (cirka 100 kilometer)
- cykelvägar i övrigt lokalcykelnät (cirka 160 kilometer).

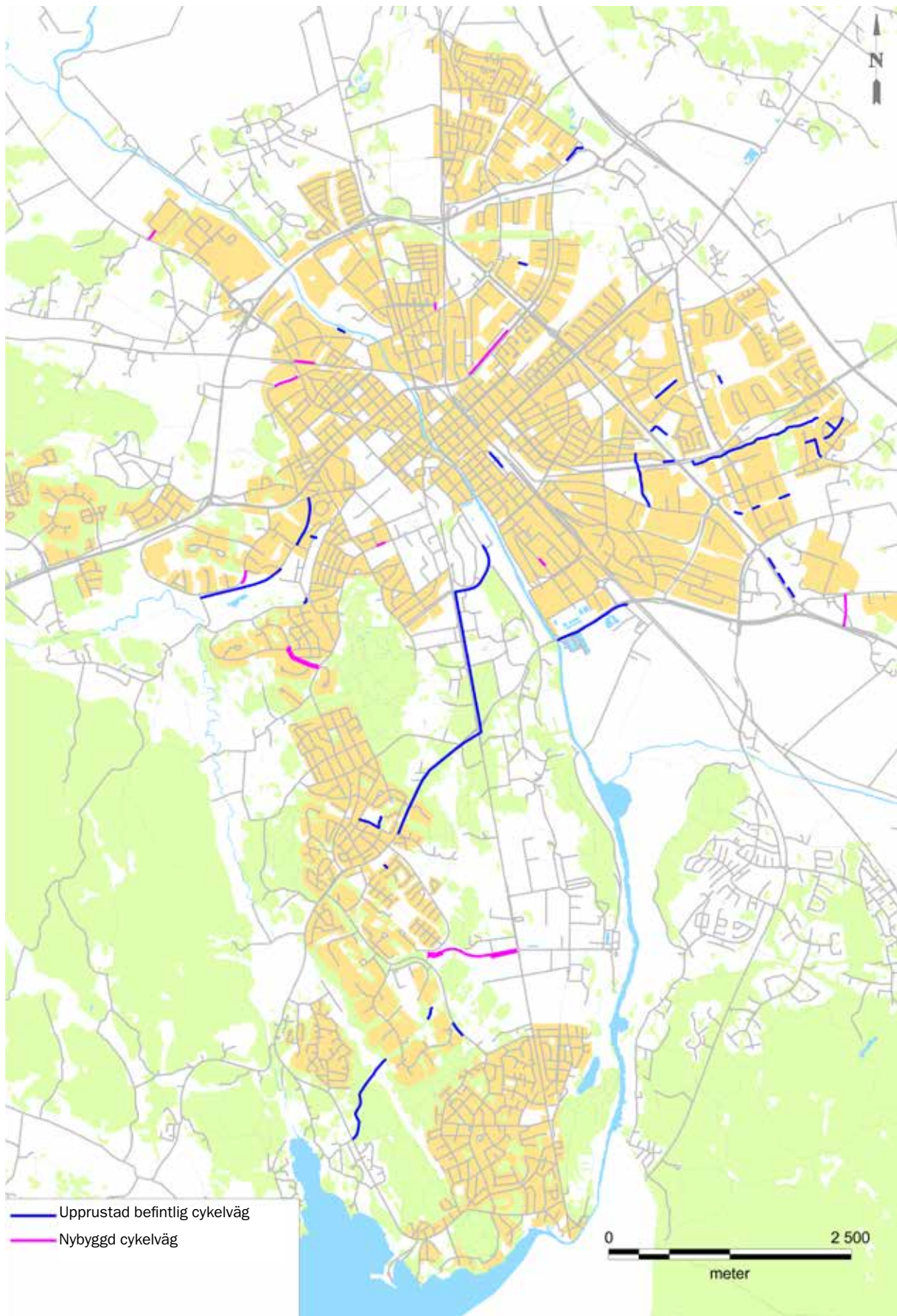
Denna prioriteringsordning ligger till grund för ett flertal åtgärder, exempelvis upprustning och snöröjning av cykelvägarna.

## Nya cykelvägar

Uppsala kommun har som mål att göra det tryggare, säkrare, framkomligare och bekvämare att ta sig fram på cykeln. Därför byggs det bland annat kontinuerligt nya cykelvägar. I nuläget läggs relativt stora resurser på att förbättra cykelinfrastrukturen inom såväl nya som redan befintliga bostads- och verksamhetsområden. I siffror innebär det att det under 2014 byggdes totalt 3,6 kilometer nya cykelvägar i Uppsala tätort (se figur 3 på nästa sida för illustrationer var dessa tillkommit).

## Upprustade cykelvägar

För att se till att cykelvägnätet är säkert och framkomligt utförs varje år två totalinventeringar av de cykelvägar som kommunen ansvarar för i Uppsala och Storvreta. Detta innebär att det hinner gå ungefär ett halvår mellan inventeringarna. Av den anledningen är det både viktigt och värdefullt för kommunen att hela tiden få in synpunkter och anmälningar från allmänheten om fel och brister som upptäcks utmed cykelvägarna. Av alla felanmälningar som kommer in prioriteras i första hand hinder och fel som kan innebära en trafikfara, exempelvis djupa gropar, sprickor eller stora vattensamlingar som kan orsaka olyckor.



När det handlar om mer omfattande upprustningar av längre sträckor arbetar Uppsala kommun efter en så kallad upprustningsplan. Med utgångspunkt i de inventeringar som genomförs av asfaltens skick ses behovet av annan upprustning över när det exempelvis gäller cykelvägens bredd samt belysningens och målningens standard. Under 2014 fick totalt 12,3 kilometer av Uppsalas cykelvägar ny asfalt på både kortare och längre sträckor (se sidan 11). I jämförelse med det totala antalet cykelvägar i tätorten innebär denna upprustningstakt att cykelvägarna kommer att få ny beläggning var 26:e år.

### Valsättraleden

2012 inleddes ett arbete för att utreda om det var möjligt att bygga så kallade snabbcykelleder i Uppsala där cyklisterna prioriteras extra högt. Detta fick till följd att Uppsala kommun fredagen den 17 oktober 2014 invigde den första snabbcykelleden. Valsättraleden. Den sträcker sig mellan Slädvägen i stadsdelen Valsätra och Stadsträdgården i centrala Uppsala och är cirka 3,5 kilometer lång. Målsättningen är att bygga ytterligare fyra snabbcykelleder under de närmaste åren.



Den nya snabbcykelleden har bland annat

- bredare gång- och cykelbanor
- upphöjda korsningar där korsande fordonstrafik behöver lämna företräde
- hög kvalitet på beläggning, belysning, vägmärken och cykelvägvisning
- upprustade gång- och cykeltunnlar
- en ny cykelpump
- nya cykelräknare
- ombyggda hållplatsområden för att minska konflikten mellan bussresenärer och cyklister
- mycket höga kvalitetskrav vid snöröjning, halkbekämpning, sandning och sandupptagning.

### Åtgärder för att skilja fotgängare och cyklister

En av de viktigaste målsättningarna i arbetet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för både gångtrafikanter och cyklister. Detta görs bland annat genom att dela upp flera av kommunens gång- och cykelvägar i två delar, en del för cyklister och en del för gångtrafikanter. Efter att samtliga cykelvägar har inventerats under 2012 och 2013 har arbetet med att i så stor utsträckning som möjligt försöka dela upp trafikanterna inletts. Under 2013 och 2014 har ett relativt omfattande arbete utförts där över 35 kilometer cykelvägar målats med vita linjer och cykelsymboler. Detta innebär att cirka 38 procent av cykelvägnätet i Uppsala tätort i dag är uppdelat.



## Förtydligande av enkelriktade cykelvägar

Under 2014 och 2015 satsar kommunen på att förtydliga de totalt 29 kilometer enkelriktade cykelvägar som finns inom Uppsala tätort. I samband med detta placeras även vägmärken ut vilka är tänkta att förtydliga enkelriktning (se foto nedan). För att göra det tydligare, framkomligare och bekvämare att cykla längs de enkelriktade cykelbanorna förbättras också beläggningen utmed vissa sträckor. Vi har även kompletterat cykelvägvisningen så att den stämmer överens med färdriktningen.



## Kantstensåtgärder

Under 2012 och 2013 inventerades samtliga korsningar där cykeltrafiken korsar en annan körbana. Syftet var att få en bild över var kantstenarna mellan gång- och cykelvägen och bilvägen kunde medföra större problem för cyklister vid upp- eller nedfarter till och från cykelvägen. För att förbättra förhållandena inleddes det under 2014 ett arbete som under året medfört att totalt 14 korsningar byggdes om. Utöver dessa 14 har fler korsningar byggts om i samband med upprustning av cykelvägar.

## Cykelvägvisning

Runt omkring i Uppsala tätort finns det cykelvägvisningsskyltar som visar riktning och ibland även avstånd till bland annat stadsdelar, centrum och skolor. Under 2012 sattes över 1 100 vägvisningsskyltar upp vid cirka 400 platser. Under 2013 kompletterades dessa med 22 cykelvägvisningstavlor vid platser som bedömdes vara särskilt svårorienterade. Under 2014 utökades cykelvägvisningen med ytterligare 886 skyltar vid 300 nya platser. Detta innebär att det i dag finns över 2 000 skyltar vid 700 platser utmed Uppsalas cykelvägnät. Målsättningen med cykelvägvisningen är att öka bekvämligheten och orienterbarheten där cyklister ska kunna hitta sina mål utan felkörningar eller omvägar. Samtidigt

eftersträvas att cyklister leds till de huvudstråk och cykelvägar där kommunen prioriterar bredare cykelvägar med bra beläggning, snöröjning, halkbekämpning och sandupptagning.



## Belysning

Under 2014 förbättrades belysningen längs 26 kilometer cykelvägar i Uppsala kommun, varav 21 kilometer i Uppsala tätort. Upprustningen har genomförts genom att gamla lampor ersatts med bättre, energieffektivare och miljövänligare. I och med detta kommer du som cyklist kunna se färger och kontraster bättre då det tidigare röda skenet nu ersatts med ett vitt ljus. Detta gör även att cykelbanan och omgivningen upplevs som ljusare. Utöver ovanstående upprustning har dessutom helt ny belysning byggts utmed totalt tio kilometer cykelvägar.

## Renhållning

Under 2014 sopades kommunens samtliga cykelvägar i Uppsala och Storvreta vid två tillfällen. Första gången var under våren i samband med sandupptagningen och den andra gången var under hösten när cykelvägarna sopades rena från barr och löv som gjorde det halt på marken. Utöver detta åtgärdades kontinuerligt felanmälningar som kom in angående renhållning, exempelvis krossat glas eller annat som begränsade framkomligheten och säkerheten för cyklister.

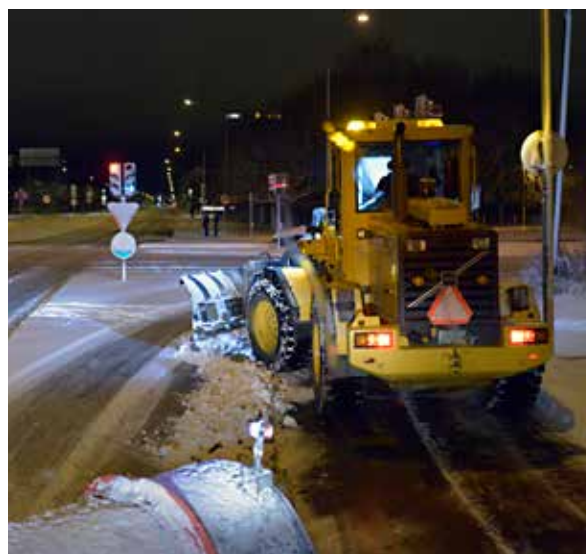
## Vinterväghållning

Kommunens ansvar för vinterväghållningen längs cykelvägarna innebär bland annat plogning, handskottning, halkbekämpning och snöborttagning. Under våren ansvarar även kommunen för att ta upp all sand som lagts ut under vintern. Inför snöfall och vid hastiga väderomslag behöver den jourhavande personen som är på plats snabbt kunna bedöma vilka åtgärder som ska göras. Vid dessa beslut använder kommunen den prioriteringsordning som tidigare beskrivits under stycket *Cykelvägar* i Uppsala kommun. Generellt prioriteras cykelvägarna och kollektivtrafikstråken i första hand. Detta innebär att vinterväghållningen ska hålla högsta möjliga kvalitet utmed dessa sträckor. En annan generell utgångspunkt är också att de cykelvägar som används mest i de flesta fall också är de som prioriteras högst. Denna prioriteringsordning innebär bland annat att en hel del bilgator snöröjs långt senare.

Vanligtvis inleds sandupptagningen i april. Anledningen till att insatserna inte startar tidigare är att våren oftast är mycket oförutsägbar med risk för väderomslag men också med anledning av att is och snödrivor behöver smälta och att sanden behöver ligga löst på vägarna innan insatserna startar. Under april och maj sopas varje år cirka 10 000 ton sand upp från kommunens cykelvägar i Uppsala och Storvreta tätorter.

Efter varje vintersäsong utvärderas vinterväghållningen för att hela tiden kunna förbättra förhållandena för cyklisterna under vinterhalvåret. Detta kan bland annat handla om att det införs nya rutiner, insatstiderna kortas ner, kontrollerna av utfört arbete förstärks med hjälp av bland annat GPS-utrustning eller att kommunen väljer att köpa in bättre snöröjningsfordon.

En nyhet inför vintersäsongen 2014/2015 är att kommunen har tagit ett helhetsgrepp för att allt grus som läggs ut längs cykelvägarna ska vara av samma sort. Fraktionen heter halkstopp och är kubiserad 2–5 millimeter bergkross. Inför säsongen köptes även två cykelsopar in, vilka inledningsvis i första hand kommer att användas utmed Valsättraleden och huvudcykelstråken. Målsättningen med cykelsoparna är att såväl säkerheten och framkomligheten som bekvämligheten ska öka. Vid sidan av nya snöröjningsmaskiner har också alla förare som kör vinterväghållningsfordon och maskiner i Uppsala och Storvreta deltagit i kommunens snöröjningsutbildning för vinterväghållare. Utbildningen innehåller både en teoretisk och en praktisk del. Vid 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 trafikantgrupper.



# CYKELPARKERINGAR

Statistik					
	2014	2013	2012	2011	2010
Antal cykelparkeringar i centrala Uppsala	12 897	12 930	12 800	12 400	10 050
Antal nya cykelparkeringar i centrala Uppsala	120	130	400	2 350	350
Antal borttagna cykelparkeringar i centrala Uppsala	153	0	0	0	0
Antal upprustade cykelparkeringar i centrala Uppsala	20	0	1 500	3 600	450
Antal felparkerade cyklar i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet	412	429	405	228	324
Antal felparkerade cyklar i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet, justerat	250	215	226	228	324
Antal omhändertagna övergivna fordonsvrak i Uppsala tätort	965	1 191	850	1 300	1 100
Antal omhändertagna långtidsparkerade cyklar i Uppsala tätort	326	0	0	0	0
Antal cykelvärdar i stadskärnan och vid resecentrum	10	11	8	8	5
Antal fasta cykelpumpar i Uppsala tätort (kommunala och privata)	54	47	45	42	-

## Nya cykelparkeringar

Under 2014 har Uppsala kommun byggt 120 nya cykelparkeringar i de centrala delarna av Uppsala. Dessa har tillkommit utmed den västra sidan av resecentrum, utmed Börjegatan och vid Orphei Drängars plats. Samtidigt har det tagits bort 157 platser utmed S:t Persgatan och vid Dragarbrunnstorg. Detta innebär att det i dag finns strax under 13 000 cykelparkeringar bara på kommunens mark i de centrala delarna av Uppsala. Det innebär också att antalet parkeringar har ökat med omkring 3 200 platser sedan 2010.

## Upprustning av cykelparkeringar

Samtidigt som Uppsala kommun bygger nya cykelparkeringar är det viktigt att de befintliga underhålls så att de fortsätter att hålla en hög kvalitet. Därför byts eller repareras kontinuerligt trasiga cykelställ. Detta gäller även cykelställ som av annan anledning inte bedöms vara av tillräckligt hög standard. Mellan 2010 och 2012 byttes sammanlagt cykelställ med plats för 5 550 cyklar ut. Under 2013 och 2014 har det av den anledningen inte funnits något större behov av att byta ut cykelställ i någon större omfattning.



## Cykelparkeringsgarage

Uppsala kommun vill skapa fler cykelparkeringsplatser där behovet är som störst. Därför undersöks nu möjligheten att bygga ett cykelparkeringsgarage utmed den västra sidan av resecentrum. Detta för att komplettera de omkring 5 100 cykelparkeringar som i dag finns inom resecentrumområdet. Arbetet startade med ett utredningsarbete under 2013 för att diskutera placering och utformning utifrån samlade erfarenheter från bland annat Malmö och Lund. Under 2014 har inledande projektering av garaget inletts för att utreda placering och utformning mer i detalj.

## Felparkerade cyklar

Under hösten 2009 inventerades cykelparkerings-situationen i de centrala delarna av Uppsala. Resultatet visade att relativt många av olika anledningar valde att parkera sina cyklar vid sidan av de cykelparkeringar som fanns. Under våren 2010 tog därför dåvarande gatu- och trafiknämnden ett beslut om att förbättra cykelparkeringssituationen genom att försöka minska felparkerandet. Med avstamp i det startade Uppsala kommun ett flertal insatser. Målet var att rusta upp och bygga fler cykelparkeringar, anlita cykelvärdar, starta informationskampanjen *Parkera schyst* och omhänderta övergivna fordonsvrak i större utsträckning än tidigare.

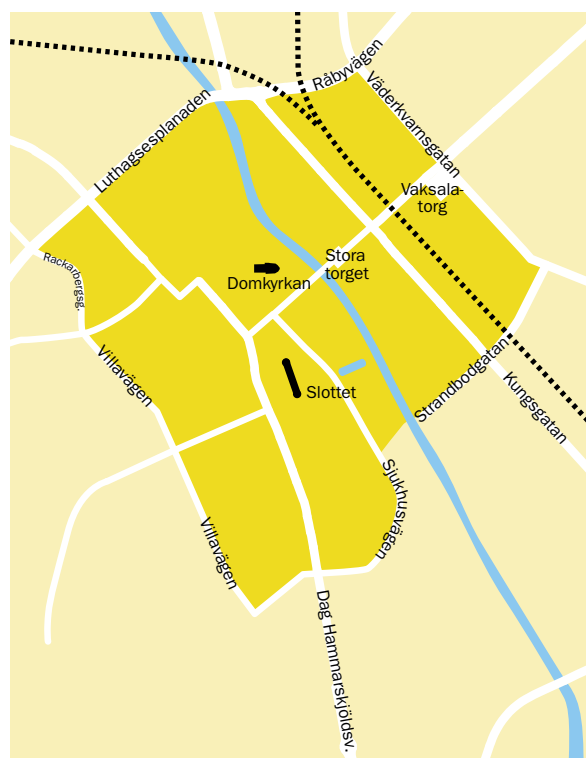
Sedan dess har inventeringarna av antalet felparkerade cyklar fortsatt för att se vilka effekter insatserna haft. Redan under 2010 kunde förbättringar ses och under 2011 hade antalet felparkerade cyklar till och med halverats jämfört med siffrorna från 2009. I och med att resecentrum och ombyggnationen av Dragarbrunnsgatan blev klar utökades inventeringsområdet 2012. Det ledde till att antalet felparkerade cyklar ökade något men att cykelparkerings-situationen överlag såg likvärdig ut som under 2011. De inventeringar som utförts under 2013 och 2014 visar att förhållandena stabiliserats och att antalet felparkerade cyklar varken ökat eller minskat i jämförelse med det inventeringsresultat som uppmättes under 2012.

## Övergivna fordonsvrak

För att skapa fler lediga platser i cykelställen omhändertar Uppsala kommun årligen ett stort antal övergivna cyklar som utifrån dess skick, värde och tid den stått parkerad vid samma plats i juridiska termer är att betrakta som ett fordonsvrak. Under 2014 märktes fordonsvrak upp runt om i Uppsala tätort i tre omgångar. I de fall markeringen satt kvar efter fem veckor omhändertogs fordonsvraken varpå de transporterades till en inhägnad uppställningsplats. Under de följande tre månaderna fanns det därefter möjlighet för ägaren att mot identifiering och en hanteringsavgift hämta tillbaka sitt fordon. Genom denna insats blev under 2014 hela 965 cykelparkeringsplatser tillgängliga för de cyklar som verkligen används.

## Långtidsparkerade cyklar

Under våren 2014 beslutade politikerna i gatu- och samhällsmiljönämnden att införa restriktioner mot cyklar som parkeras under längre tid än fem veckor i de centrala delarna av Uppsala. Av den anledningen placerades det under hösten ut skyltar som markerar gränserna för centrumområdet. I samband med det lades också relativt omfattande resurser på att nå ut med information om de nya reglerna till invånare och besökare. Under hösten påbörjades det praktiska arbetet med de nya lokala trafikföreskrifterna. Det resulterade i att totalt 326 långtidsparkerade cyklar omhändertogs under november och december månad.





## Cykelvärdar

Sedan 2010 anlitar Uppsala kommun cykelvärdar för att förbättra tillgängligheten och framkomligheten i stadskärnan och inom resecentrumområdet. Vårdarna finns på plats året runt och har som sin främsta uppgift att hjälpa cyklister med att hitta lediga cykelparkeringsplatser och informera om vilka konsekvenser en felparkerad cykel kan leda till. Under 2014 har det funnits tio cykelvärdar på plats.

## Offentliga cykelpumpar

Under 2012 och 2013 placerade Uppsala kommun ut totalt fem fasta cykelpumpar i de centrala delarna av Uppsala. Under 2014 kompletterades dessa med ytterligare sex pumpar, vilket innebär att det nu finns elva pumpar som kommunen ansvar för. Pumparnas placering har bland annat valts utifrån parametrar som antal passerande cyklister, större korsande cykelstråk och tekniska förutsättningar. Utöver kommunens pumpar kan Uppsalas cyklister även fylla på luft i sina däck på ytterligare 43 platser hos bland annat cykelhandlare, universitetsinstitutioner och bensinstationer. Vid de flesta av platserna är pumparna tillgängliga dygnet runt.



I centrum får inte cyklar parkeras längre än fem veckor. Skyltar finns uppsatta som markerar gränsen för centrumområdet.

# TRAFIKSÄKERHET

## Statistik

	2014	2013	2012	2011	2010
Cykelolyckor i Uppsala kommun (rapporterade i Strada)	74	53	56	54	50
Andel cyklister som använde hjälm	36 %	29 %	28 %	30 %	25 %

## Cykelolyckor

För att kunna följa upp alla olyckor som sker i Uppsala använder kommunen det nationella olycksrapporteringsverktyget *Strada*. I Uppsala är det polisen och Närakuten som är med i det nationella samarbetet, vilket innebär att det också är de som rapporterar in alla olyckor i *Strada*. Varje olycka som rapporteras in följs av en kortare beskrivning av händelseförloppet och information om var olyckan har skett och vilken skada som uppkommit. Under 2014 rapporterade polisen och sjukvården in totalt 74 olyckor i Uppsala där cyklister var inblandade. Det är 21 fler jämfört med året innan. En orsak till det är att Närakuten började rapportera in till *Strada* under 2014 vilket har gett ett bättre underlag. Detta gör också att 2014 är det första året där det varit möjligt att få en bättre samlad bild över de olyckor som skett. Fortfarande saknas dock olycksunderlag från Akademiska sjukhuset.

Under de senaste fem åren har polisen rapporterat in mellan 50 och 74 cykelrelaterade olyckor om året. Det innebär att det finns ett stort mörkertal eftersom det inte finns någon information om de olyckor där de inblandade inte sökt upp sjukvård eller där polis inte tillkallats. Uppsala kommun är mycket måna om att få tillgång till så omfattande och tillförlitlig information som möjligt eftersom informationen används som underlag i arbetet för att förebygga olyckor i kommunen.

## Arbete för säkrare cykling

Under 2014 har Uppsala kommun tagit fram mål och så kallade trafiksäkerhetsindikatorer. Indikatorerna går i linje med Trafikverkets nationella riktlinjer. Indikatorerna och målen som rör cykling är främst kopplade till delområdena *Säker trafikant* och *Säkra kommunala gator*.

*Säker trafikant* innebär att kommunen tittar på cykelhjälmsanvändningen där målet är att 70 procent av alla cyklister i Uppsala ska använda hjälm år 2020. Kommunen ska även arbeta för att Uppsalaborna följer reglerna kring cykelhjälmsanvändning

men att detta inte är lika enkelt att mäta. Delområdet *Säkra kommunala gator* innehåller två indikatorer. Den första är *Drift och underhåll på gång-, cykel- och mopedvägar* (GCM-vägar) och den andra är *Säkra gång-, cykel- och mopedpassager* (GCM-passager). Genom Trafikverkets årliga undersökning och jämförelse av landets kommuner, med minst 40 000 invånare, mäts och utvärderas delområdet *Drift- och underhåll på GCM-vägar*. Som nämnts i inledningskapitlet tillhörde Uppsala kommun 2014 en av de främsta kommunerna i Sverige inom området. Under 2015 kommer ett fortsatt arbete med att analysera resultatet djupare genomföras.

Kommunens mål är att 50 procent av de befintliga gång-, cykel- och mopedpassagerna i Uppsala kommun ska vara hastighetssäkrade år 2020. Det innebär att medelhastigheten för passerande fordon inte får överstiga 30 kilometer i timmen. Just nu arbetas det fram en hastighetsplan för hela Uppsala kommun utifrån en inventering av övergångsställen som gjordes under 2013. Utifrån hastighetsplanen kommer sedan passagerna att anpassas för att uppnå en hastighetssäkring. Vissa passager kan komma att höjas upp, medan det vid andra platser kan komma att byggas andra typer av farthinder för korsande motorfordonstrafik. Inom ramen för detta arbete kan även vissa passager komma att tas bort.

## Cykelboxar

För att öka trafiksäkerheten för cyklister har Uppsala kommun under de senaste åren utrett om det är möjligt att införa cykelboxar i Uppsala. En cykelbox innebär att cyklister får ett särskilt utrymme framför stopplinjen vid signalreglerade korsningar när de hänvisas till att cykla i vägbanan tillsammans med övriga fordon. Syftet är att öka framkomligheten och samtidigt göra cyklisterna mer synliga för övrig trafik vilket i sin tur bidrar till ökad trafiksäkerhet i korsningar med framförallt svängande fordon. Under 2013 utreddes vilka signalreglerade korsningar som skulle kunna vara lämpliga för cykelboxar. Detta underlag har under 2014 börjat studeras mer i detalj.

## Säkrare skolvägar

Under 2014 fortsatte projektet *Säkra skolvägar* för att förbättra trafiksäkerheten omkring kommunala skolor och motivera fler att gå och cykla till skolan. Projektet drivs tillsammans med det kommunala bolaget Skolfastigheter.

Under 2014 inventerades trafiksituationen vid totalt tio skolor. Dessa inventeringar leder sedan till en rapport som kommunen ska diskutera både internt och tillsammans med de berörda skolorna och med representanter för föräldrarna på skolorna. Resultatet från diskussionerna kommer sedan att leda till konkreta åtgärder som främst innebär åtgärder som gör trafikmiljön säkrare vid skolorna. Vid en skola har processen kommit så långt att åtgärder finns framtagna vilka under det kommande året ska projekteras. Under 2015 kommer såväl projekteringarna som inventeringarna att fortsätta.

På sikt kommer alla kommunala skolor med verksamhet mellan förskoleklass och årskurs 4 att ingå i projektet. Kommunen prioriterar skolorna i Upp-

sala tätort i första hand eftersom de flesta skolor utanför Uppsala tätort har skolskjuts. Men på sikt kommer alla skolor i Uppsala kommun att ingå i projektet.

## Cykelhjälsinventering

I samband med de nya indikatorerna har användandet av cykelhjälm lyfts fram som ett ytterligare område att arbeta systematiskt med i trafiksäkerhetsarbetet inom kommunen. Sedan 1995 har kommunen gjort en inventering för att få en bild av hur många som använder cykelhjälm. I maj och juni varje år utförs inventeringar av cykelhjälsanvändningen vid ett flertal platser och 2014 visade resultatet att 36 procent av de räknade cyklisterna använde hjälm. Detta är en klar ökning i jämförelse med de senaste årens resultat då användandet av cykelhjälm legat runt 28 procent. Framförallt är det pendlar-cyklisterna som utmärker sig. Vid exempelvis mät-punkten intill Groaplan i Gamla Uppsala uppgick användandet av cykelhjälm till hela 78 procent. Här passerar många cyklister på sin väg till och från Storstora.



# INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Statistik					
	2014	2013	2012	2011	2010
Antal mottagna frågor och synpunkter kring cykling (inkl. felanmälningar)	2 750	2 500	-	-	-
Antal mottagna felanmälningar (mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed cykelvägarna)	486	383	-	-	-
Antal utdelade cykelkartor	20 000	55 000	15 000	25 000	-

## Årets kommunikationsinsatser

Under 2014 har Uppsala kommun löpande berättat om genomförda cykelinsatser i en rad olika kanaler, till exempel via webbplatsen uppsala.se, genom olika evenemang och i informationsbroschyrer. Totalt har kommunen också skickat ut 17 cykelrelaterade pressutskick till den lokala pressen, vilket bland annat resulterat i nyhetsartiklar i tryckta tidningar och på deras webbtidningar. Kommunens cykelsatser har även nått ut via flera tv- och radioinslag i regionala medier som exempelvis TV4 Uppland, Sveriges Television ABC, 24UNT och Sveriges Radio P4 Uppland. Nyheten om tidsbegränsad cykelparkering fick även nationellt genomslag i bland annat Svenska Dagbladet och på text-tv.

En av de återkommande kanalerna är vår helsidesannons Trafiknytt i Uppsalatidningen som publiceras varje månad. Här har ett flertal av årets cykelinsatser funnits med, från snöröjning och vinterutrustning till handlingsplan för cykeltrafik, upprustning av cykelvägar och nya cykelpumpar. Samtidigt används även kommunens Facebooksida för att informera om allt som händer inom cykelområdet.

## Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik

Efter det att gatu- och samhällsmiljönämnden i januari i år antog *Uppsala kommuns handlingsplan* för arbetet med cykeltrafik inleddes ett relativt omfattande marknadsföringsarbete. Kommunikationsinsatserna bestod bland annat av att informera om de mål som satts upp genom pressmeddelanden, affischer, populärversion av handlingsplanen och flygblad via bland annat bibliotek, cykelvärdar och cykelhandlare.

## Cykelinformation under Relationsdagen

Nätverket *Relation* anordnar varje år *Relationsdagen*. Det här året var temat kommunikationer vilket medförde att kommunen valde att lyfta fram både de cykelinsatser som gjorts men också en hel del som då fortfarande låg på planeringsbordet. Till *Relationsdagen* kom ungefär 1 000 deltagare ur Uppsala läns näringsliv för att inspireras och knyta kontakter.

## Cykelfokus under Europeiska trafikantveckan

Under *Trafikantveckan* var årets tema *Våra gator – vårt val*. Här valde Uppsala kommun att bland annat informera om cykling. På evenemangsdagen hade kommunen ett eget tält med en cykelkarta i storformat som lockade många besökare att ställa frågor och lämna synpunkter. Besökare kunde också hämta informationsmaterial i form av exempelvis cykelkartor och foldrar med fokus på trafiksäkerhet.

## Säkra skolvägar

Uppsala kommun har under 2014 haft ett samarbete med ett stort antal skolor för att tillsammans motivera och argumentera för vinsterna med att elever och föräldrar går eller cyklar till skolan i jämförelse med att använda sig av bilen. I arbetet läggs ett stort ansvar på den enskilda skolan där kommunen bland annat bistår med material i form av exempelvis broschyrer samt medverkar vid föräldramöten. Ett exempel som förespråkas är *den vandrande skolbussen* där föräldrar i grannskapet vid enstaka tillfällen per person turas om att följa med barnen till skolan.

## Invigning av Valsättraleden

I samband med att kommunen i våras påbörjade byggnationen av Valsättraleden lanserades för första gången även begreppet snabbcykelled i större omfattning.



Detta innebar att snabbcykellederna från och med detta tillfälle marknadsfördes med ett eget grafiskt koncept för att medborgarna enkelt skulle känna igen informationen. I arbetet låg fokus i stor utsträckning på att redan i ett inledande skede informera om att snabbcykellederna framförallt innebär ökad framkomlighet och bekvämlighet för cyklister. Lanseringen av den första snabbcykelleden fick stor uppmärksamhet, bland annat i lokala medier och på Facebook. Vid invigningen i oktober fanns kommunen representerad i form av gatu- och samhällsmiljönämndens ordförande samt ett flertal av de tjänstemän som i någon form varit involverad i planeringen av Uppsalas första snabbcykelled.

## Invigning av cykelbarometer vid resecentrum

I november fick Uppsala ytterligare en cykelräknare. Denna placerades intill Centralpassagen mellan Stadshusgatan och Kungsgatan på den västra sidan av resecentrum. Vid invigningen närvarade förutom gatu- och samhällsmiljönämndens ordförande Stefan Hanna även ett flertal tjänstemän med ansvar för de cykelräkningar som kontinuerligt genomförs.

## Lansering av nya webbplatser

I december lanserade kommunen två nya webbplatser. Den ena är en ny version av uppsala.se och den andra är en webbplats om stadsutveckling. Båda dessa innehåller information om hur vi arbetar inom området cykel på olika sätt.

## Parkera schyst

Under 2014 har informationskampanjen *Parkera schyst* fortlöpt. Parkera schyst handlar om att få cyklister att parkera rätt. På så sätt bidrar cyklister till att Uppsala får en attraktivare, tillgängligare och mer framkomlig stadsmiljö. Under året har runt 20 000 cykelrelaterade produkter och 17 500 broschyrer delats ut för att uppmärksamma cyklister om vilka problem som uppstår när man parkerar sin cykel på andra platser än i cykelställen.



Inom ramen för kampanjen anordnade kommunen för fjärde året i rad evenemanget *Parkera schyst* på stan. I år breddades även dagen till att handla om cykling generellt. På plats fanns representanter från kommunen som informerade om arbetet för att förbättra tillgången till lediga cykelparkeringsplatser i centrum. Under evenemanget besökte runt 2 000 personer kommunens tält varav drygt hälften deltog i en enkät om Uppsala kommuns cykelarbete (se resultat under stycket Medborgarundersökningar sid 24). Dessutom svarade kommunens representanter på frågor medan cykelmekaniker hjälpte runt 200 personer med enklare cykelservice och däckpumpning.

## Tidsbegränsad cykelparkering

Uppsala kommun informerade i olika kanaler om de nya cykelparkeringsreglerna som innebär att cyklar maximalt får stå parkerade i de kommunala cykelställen under fem veckor. För att nå ut till så många som möjligt annonserades detta i de lokala tidningarna. Nyheten fick bra genomslag och uppmärksammades även i nationella medier, vilket är unikt eftersom våra pressutskick oftast bara berör lokala eller regionala målgrupper.



## Vintercyklistkampanj

I november startade kampanjen *Vintercyklisten* för att uppmuntra fler att cykla på vintern. Intresset visade sig vara väldigt stort. När kampanjen avslutades i december hade den fått över 40 000 visningar på Facebook och nästan 2 000 intresseanmälningar. 50 personer valdes ut för att bli kommunens vintercyklister och deras uppgift är att cykla minst tre kilometer under tre dagar i veckan från november 2014 till mars 2015. I gengäld fick de vinterutrustning till sin cykel. 50 personer valdes även ut till att fungera som så kallade cykelspanare. Deras uppgift är att rapportera hur vinterväghållningen fungerar på kommunens cykelvägar. Det övergripande målet med vintercyklistkampanjen är således både att få fler personer att cykla på vintern samt att få en bättre bild av hur vinterväghållningen fungerar.



## Matchen mot snön

Parallellt med ovanstående kampanj *Vintercyklisten* genomfördes under hösten även informationskampanjen *Matchen mot snön* för andra året i rad. Syftet var att fortsätta informera om vinterväghållning i Uppsala kommun och på olika sätt uppmuntra cyklister till att i högre utsträckning välja de cykelvägar kommunen valt att prioritera.



## Cykelkartan

Under året har arbete pågått med att ta fram en ny cykelkarta för åren 2015 till 2016. Denna kommer preliminärt att börja delas ut i mars 2015. Under 2014 har cirka 20 000 cykelkartor hämtats ut vid bland annat kommuninformation, universitetsinstitutioner, cykelhandlare, turistbyrå och de kommunala biblioteken. Kommunens cykelvärdar har också delat ut cykelkartorna på stan. Detta innebär att totalt 75 000 cykelkartor har hämtats eller delats ut under 2013 och 2014.



## Cykelsamarbete med studenter och cykelorganisationer

Under året har kommunen hjälpt flera studenter med information i samband med uppsatser och andra arbeten som har haft en koppling till cykelrelaterade ämnesområden. I de flesta fall har det handlat om att en representant från kommunen ställt upp på en intervju och bidragit med material. I flera fall har studenterna gjort fler intervjuer med andra tjänstemän för att komplettera den första och på så sätt få en mer heltäckande bild av ett projekt eller ett ämnesområde. Vid ett tillfälle under hösten höll även tjänstemän från kommunen en föreläsning om trafik vid Sveriges lantbruksuniversitet där bland annat cykeltrafik ingick. Under året har kommunen också haft en nära dialog med Cykelfrämjandet i Uppsala där tjänstemän bland annat deltog vid organisationens årsmöte.

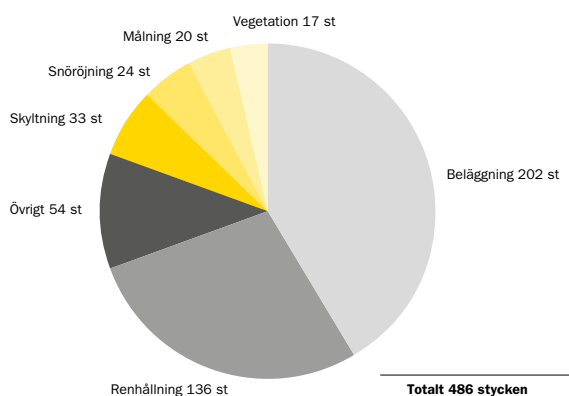
## Synpunkter från allmänheten

Under 2014 har Uppsala kommun tagit emot synpunkter och besvarat frågor från totalt 2 750 personer. Dessa har kommit in via e-post, telefonsamtal och inlägg på kommunens sidor på Facebook och Twitter. Även om frågorna spänner över alla cykelrelaterade områden så är det framförallt fyra huvudområden som dominerar. Dessa är önskemål om fler separata cykelvägar, trafiksäkerhetsfrågor som är kopplade till den fysiska utformningen av cykelvägarna, cyklisters beteende i trafiken och upptäckta fel och brister utmed befintliga cykelvägar.

## Kommunens felanmälan

När det kommer till att upptäcka fel och brister utmed cykelvägarna har Uppsala kommun allt eftersom tagit emot synpunkter och åtgärdat dessa via tjänsten Felanmälan. Totalt gjordes 486 felanmälningar om kommunens cykelvägar. Dessa inkom via e-post och telefon. Detta innebär fler felanmälningar under 2014 i jämförelse med under 2013, vilket kommunen ser mycket positivt på eftersom de inventeringar av cykelvägnätet som görs två gånger om året är långt ifrån tillräckliga. Utifrån målsättningen att året runt kunna erbjuda cyklister en hög standard utmed cykelvägarna är förhoppningen att allt fler känner till kommunens felanmälan och genom synpunkter gör kommunen uppmärksam på de förbättringar som krävs.

Här nedan finns statistik över vilken typ av ärende som har kommit in till kommunens felanmälan. Underlaget till diagrammet bygger på de 486 felanmälningar som togs emot under 2014.



Fördelning av mottagna felanmälningar 2014

## Marknadsföring av felanmälan

En anledning till att anmälningarna av fel och brister utmed cykelvägarna ökade under förra året kan vara att marknadsföringsinsatserna av tjänsten också ökade. Under året har cirka 1 000 trycksaker, kopplade till felanmälan, delats ut. Kommunen har också valt att publicera annonser i lokalpress vid totalt åtta tillfällen där cyklister uppmanas att höra av sig vid upptäckten av fel och brister utmed cykelvägarna i Uppsala och Storvreta.

## European Cycling Challenge

I maj deltog Uppsala i cykeltävlingen *European Cycling Challenge*. Tävlingen gick ut på att medborgare i olika europeiska städer under en månad räknade antal cyklade kilometer till och från jobb, skola och aktiviteter för att uppmärksamma miljösmarta resor i städerna. Alla som ville fick anmäla sig och delta. I Uppsalas lag deltog nästan 1 000 personer. Tillsammans cyklade Uppsalaborna totalt 46 719 kilometer och hamnade därmed på en elfte plats av totalt 32 städer i tävlingen.



## Cykelinformation till föräldrar

Under året har Uppsala kommun vid ungefär ett tillfälle per vecka deltagit vid föräldraträffar som barnavårdscentraler runt om i kommunen arrangerat. Vid dessa tillfällen har bland annat information om cykelns utrustning, cykelsitsar, cykelhjälm och cykelkärror med mera presenterats. Dessutom har föräldrar informerats om vilka risker man som förälder kan utsätta sina barn för om man inte följer

rekommenderade säkerhetsåtgärder.

## Svenska cykelstäder

Under våren mottog Uppsala kommun en inbjudan till det nystartade nätverket *Svenska cykelstäder*. Svenska cykelstäder vill öka cyklandet i svenska kommuner. Medlemmarna är politiker och tjänstemän i de kommuner som arbetar mest aktivt med cykel frågor. Inom nätverket finns också personer som är knutna till olika forskningsinstitut samt cykelorganisationerna *Svensk cykling* och *Cykelfrämjandet*. Nätverket arbetar med gemensamma projekt och mål och har fokus på att vara imageskapande och i internationell framkant med kunskap och praxis inom vardagscykling. Uppsala kommun har under året medverkat vid två gemensamma träffar.

## Medborgarundersökningar

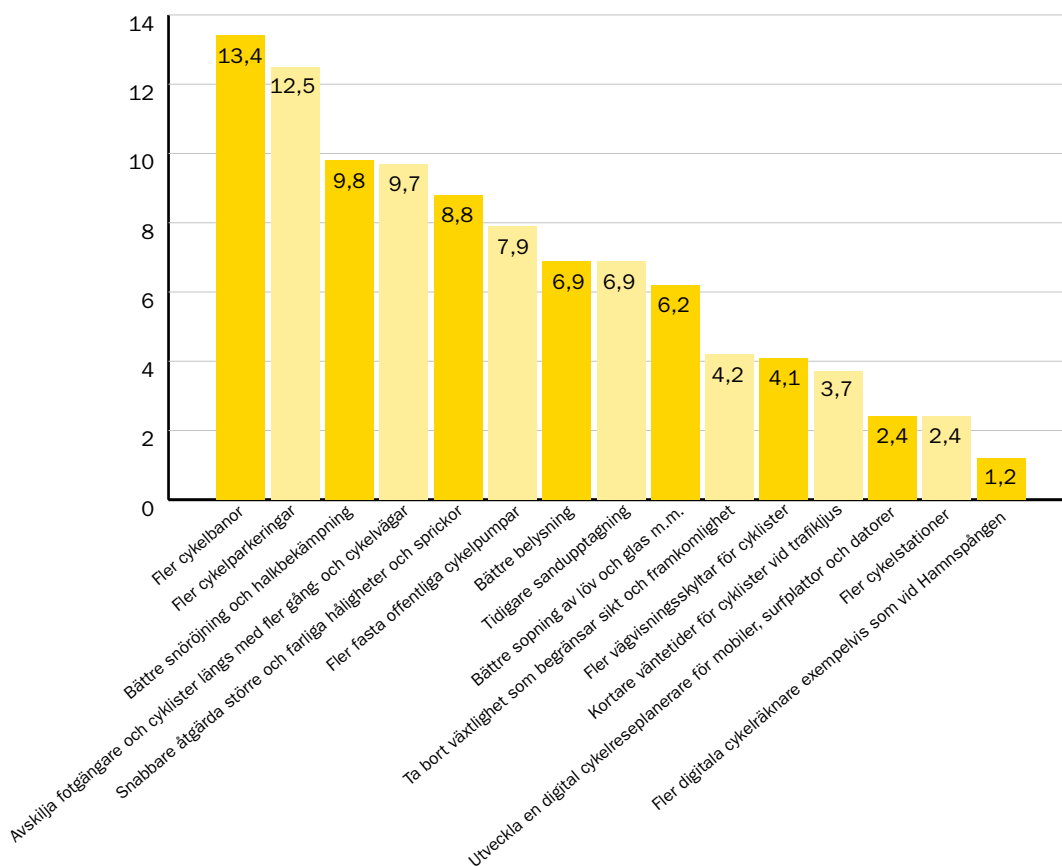
Varje år genomför Uppsala kommun en eller flera medborgarundersökningar för att fånga upp kommuninvånarnas synpunkter kring cykling. Under 2014 ställdes frågan: Vad tycker du att Uppsala kommun ska prioritera i sitt arbete för att få fler att cykla mer? Enkäten bestod av 15 förslag och en uppmaning att markera de fem av de som man tyckte var de viktigaste. Totalt deltog 1 000 personer.

## Information till nya studenter

Vid fyra tillfällen har kommunen varit på plats i samband med de recentiorsmottagningar som Uppsala universitet och Sveriges lantbruksuniversitet hållit under 2014. Där har det bland annat delats ut reflexer, cykelkartor och broschyrer med information om trafikregler och vägmärken som cyklister enligt lag har att följa.

## Vår miljonte cyklist

Den 15 maj i år passerade den miljonte cyklisten Hamnspången och blev uppmärksam av gatu- och samhällsmiljönämndens ordförande Stefan Hanna. Hamnspången invigdes i oktober 2012 och har därefter snabbt visat sig bli en succé. Genom sitt läge i förlängningen av den hårt cykeltrafikerade Strandbodgatan har allt fler cyklister och fotgängare valt att korsa Fyrisån vid denna plats. Enligt de mätningar som finns att tillgå passerar här över 4 000 cyklister dagligen under sommarhalvåret. Därtill passerar även många fotgängare.



Tyck till om cykling 2014. Vad tycker du att Uppsala kommun ska prioritera i sitt arbete för att få fler att cykla mer? Markeringar per insats i % av totala antalet markeringar.





Den miljonte cyklisten över Hamnspången.



# EKONOMISK UPPFÖLJNING

Uppsala kommuns kostnader för samtliga cykelinsatser som redovisas i denna sammanställning uppgick 2014 till totalt 103,1 miljoner kronor (103,05 mnkr). Av dessa utgjorde 39,1 miljoner (39,05 mnkr) driftkostnader och 64 miljoner (64,0 mnkr) investeringskostnader.

Planeringsinstrument					
	2014	2013	2012	2011	2010
Kostnad för arbetet med cykelräkning (mnkr)	0,6	0,4	0,1	-	-
Kostnad för arbetet med kommunvelometern (mnkr)	0,1	0,05	0	0	-
Kostnad för arbetet med Trafikverkets undersökning för drift och underhåll utmed cykelvägarna (mnkr)	0,01	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelbokslutet (mnkr)	0,2	0,1	0	0	0
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument	0,91	1,95	-	-	-
<b>Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument (investering) (mnkr)</b>	<b>0,3</b>	<b>1,4</b>	-	-	-
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument (drift) (mnkr)	0,61	0,55	-	-	-
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument (drift) (mnkr)	0,61	0,55	-	-	-

Cykelvägar					
	2014	2013	2012	2011	2010
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala kommun (mnkr)	14,4	26,7	19,5	-	-
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala tätort (mnkr)	14,4*	26,2*	19,5*	-	-
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala kommun (mnkr)	21,4	10,4	-	-	-
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala tätort (mnkr)	21,4*	8,3*	-	-	-
Kostnad för arbetet med snabbcykelleder (mnkr)	11	0,7	0	0	0
Kostnad för arbetet med underhållsmålning och separering utmed cykelvägarna (mnkr)	1,2	1,4	-	-	-
Kostnad för arbetet med förtydligande av de enkelriktade cykelbanorna (mnkr)	0,4				
Kostnad för arbetet med med kantstensåtgärder utmed cykelvägarna (mnkr)	0,5	0,05	-	-	-
Kostnad för arbetet med cykelvägvisning (mnkr)	1,2	1,4	0,9	0,8	0,1
Kostnad för arbetet med ny belysning utmed cykelvägarna (mnkr)	4	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med upprustning av belysning utmed cykelvägarna (mnkr)	5,5	2	2	-	-
Kostnad för arbetet med drift av belysning utmed cykelvägarna (mnkr)	7	7	7	-	-
Kostnad för arbetet med renhållning utmed cykelvägarna (mnkr)	0,45	0,35	0,25	-	-
Kostnad för arbetet med snöröjning utmed cykelvägarna (mnkr)	12,1	10,5	7	-	-
Kostnad för arbetet med halkbekämpning utmed cykelvägarna (mnkr)	4,5	3,1	2	-	-
Kostnad för arbetet med snöborttagning utmed cykelvägarna (mnkr)	1,5	1,7	0,3	-	-
Kostnad för arbetet med vintersandupptagning utmed cykelvägarna (mnkr)	7,7	6,3	3,8	-	-
<b>Total kostnad för arbetet med cykelvägar</b>	<b>92,85</b>	<b>77,75</b>	-	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelvägar (investering) (mnkr)	59,6	48	-	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelvägar (drift) (mnkr)	33,25	29,75	-	-	-

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

## Cykelparkeringar

	2014	2013	2012	2011	2010
Kostnad för arbetet med nya cykelparkeringar i centrala Uppsala (mnkr)	0,2	0,3	0,8	-	-
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelparkeringar i centrala Uppsala (mnkr)	0,1	0,05	3,1	0,05	-
Kostnad för arbetet med cykelparkeringar vid hållplatser (mnkr)	0,1	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med cykelparkeringsgarage (mnkr)	0,2	0,3	0	0	0
Kostnad för arbetet med felparkerade cyklar (mnkr)	0,05	0,1	0,05	0,05	0,05
Kostnad för arbetet med övergivna fordonsvrak (mnkr)	0,3	0,3	0,3	0,3	-
Kostnad för arbetet med långtidsparkerade cyklar (mnkr)	0,2	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelvärdar (mnkr)	1,1	1,1	1,1	-	-
Kostnad för arbetet med offentliga fasta cykelpumar (mnkr)	0,8	0,2	0,3	0	0
<b>Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar</b>	<b>3,05</b>	<b>2,35</b>	-	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar (investering) (mnkr)	1,4	0,85	-	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar (drift) (mnkr)	1,65	2	-	-	-

## Trafiksäkerhet

	2014	2013	2012	2011	2010
Kostnad för arbetet med cykelolyckor (mnkr)	0,1	0,05	-	-	-
Kostnad för arbetet med systematiskt trafiksäkerhetsarbete kopplat till cykel (mnkr)	0,2	0,05	-	-	-
Kostnad för arbetet med cykelboxar (mnkr)	0,05	0,01	0,01	0	0
Kostnad för arbetet med projektet Säkra skolvägar (mnkr)	0,4	0,1	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelhjälmsinventering (mnkr)	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
<b>Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet</b>	<b>0,8</b>	<b>0,26</b>	-	-	-
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet (investering) (mnkr)	0,75	0,11	-	-	-
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet (drift) (mnkr)	0,05	0,15	-	-	-

<b>Information och marknadsföring</b>					
	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
Kostnad för arbetet med informationsinsatser cykel internt (mnkr)	0,4	0,6	-	-	-
Kostnad för arbetet med information kring handlingsplanen för cykeltrafik (mnkr)	0,1	-	-	0	0
Kostnad för arbetet med cykelinformation kring Relationsdagen (mnkr)	0,05	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med cykelinformation kring Europeiska trafikantveckan (mnkr)	0,25	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med informationskampanjen Säkra skolvägar (mnkr)	0,1	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med lanseringen av Valsättraleden (mnkr)	0,3	-	0	0	0
Kostnad för arbetet med invigning av cykelbarometern vid resecentrum (mnkr)	0,1	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med lanseringen av cykelsidor på ny webb (mnkr)	0,01	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med informationskampanj Parkera schyst (mnkr)	0,4	0,5	0,4	0,3	0,4
Kostnad för arbetet med införandet av tidsbegränsad cykelparkering (mnkr)	0,02	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med vintercyklistkampanj (mnkr)	0,75	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med informationskampanjen Matchen mot snön (mnkr)	0,15	-	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelkarta (mnkr)	0,15	0,02	0,3	0,02	0,1
Kostnad för samarbetet med studenter och organisationer kring cykling (mnkr)	0,05	0,02	-	-	-
Kostnad för arbete med allmänhetens frågor och synpunkter om cykling (mnkr)	1,6	1,4	-	-	-
Kostnad för arbetet med kommunens felanmälan cykling (administration) (mnkr)	0,15	0,4	0,3	-	-
Kostnad för arbetet med marknadsföring av kommunens felanmälan (mnkr)	0,05	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med kampanjen European cycle challenge (mnkr)	0,55	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelinformation till föräldrar (mnkr)	0,05	-	-	-	-
Kostnad för arbetet inom nätverket Svenska cykelstäder (mnkr)	0,05	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med medborgarundersökningar cykling (mnkr)	0,1	0,02	0,02	-	-
Kostnad för arbetet med informationsinsatser för nya studenter (mnkr)	0,05	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med den miljonte cyklisten (mnkr)	0,01	0	0	0	0
<b>Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring</b>	<b>5,44</b>	<b>3,96</b>	-	-	-
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring (investering) (mnkr)	1,95	1,4	-	-	-
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring (drift) (mnkr)	3,49	2,56	-	-	-





## **KONTAKT**

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

