

# Cykelåret 2016

En sammanställning av Uppsala kommuns  
cykelarbete under året





# Förord

År 2013 publicerade Uppsala kommun det första cykelbokslutet, en sammanställning över de insatser avseende cykelplanering som hade genomförts under året. Sedan dess har ett cykelbokslut publicerats årligen och vänder sig till kommuninvånare, politiker, tjänstemän, besökare och andra som är intresserade av hur Uppsala kommun arbetar med cykelfrämjande samhällsplanering.

Meningen med ett cykelbokslut är främst att sammanställa samtliga insatser som har gjorts under året avseende cykelplanering, men även att öka statusen på cykeln som fordon, både internt hos Uppsala kommun och bland kommunens invånare.

Årets cykelbokslut har författats under perioden november 2016 till januari 2017 och följer i stort samma upplägg och struktur som föregående års cykelbokslut. Författarnas ambition är att du som läser detta lätt och överskådligt kan ta till dig informationen och kanske även jämföra årets insatser med föregående år.

Författarna önskar tacka samtliga kollegor på enheterna Trafik och samhälle, Anläggning samt Drift och underhåll på Stadsbyggnadsförvaltningen. Genom er tid och kunskap anser vi oss ännu en gång fått fram ett kvalitativt cykelbokslut.

Författarna skulle även vilja tacka ekonomerna Towa Widh och Carita Wennerholm samt kommunikatorerna Magdalena Casteryd och Linda Vannfält för värdefull hjälp. Vi vill även tacka utredarna Karna Thorsson, Hannes Angergård och Johanna Nordlund som under 2016 har varit mycket behjälpliga med årets cykelarbete.

---

Vid tangenterna,  
trafikplanerare Oscar Forss och Daniel Fritz



# Innehållsförteckning

Inledning ... sidan 6

---

Cykelvägar ... sidan 12

---

Cykelparkeringar ... sidan 24

---

Trafiksäkerhet ... sidan 28

---

Kommunikation och beteendepåverkan ... sidan 31

---

Ekonomisk uppföljning ... sidan 39

# Inledning

## Cykelåret 2016

2016 blev ett intensivt cykelår. Fokus har som tidigare legat på att främja cykeln som transportmedel och på olika sätt göra det tryggare, säkrare, framkomligare och bekvämare för fler att välja cykel som sitt naturliga färdmedel för resan.

I Uppsala kommun finns det, från såväl politiskt som tjänstemannamässigt håll, höga målsättningar och höga förväntningar för cykelarbetet. Detta är utgångspunkten för arbetet med cykelfrågor och förhoppningen är att insatserna inom samtliga cykelrelaterade områden fortsätter öka. Tillsammans med andra insatser ska de bidra till ett ökat användande av hållbara transporter.

Under 2016 ökade insatserna inom de flesta områden som rör cykel. Fokus har framförallt varit att i större utsträckning kombinera fysiska åtgärder med kommunikation och resepåverkansinsatser.

## Cykling i Uppsala

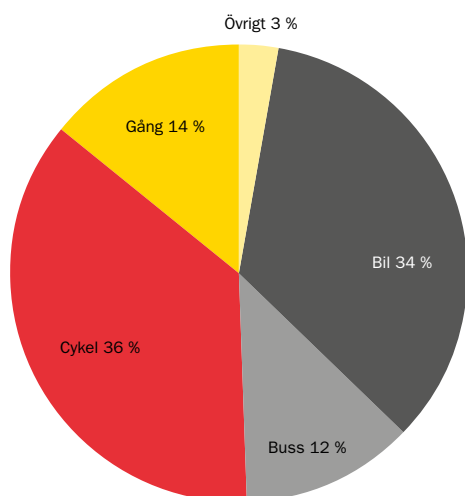
Uppsala kommun genomför var femte år en omfattande resvaneundersökning för att bland annat få en bättre inblick i vilket transportmedel invånarna väljer att använda sig av vid olika typer av resor. Utifrån den senaste genomförda resvaneundersökningen (höst 2015) stod cykeltrafiken för 36 procent

av resandet i Uppsala tätort, vilket innebär att mer än en tredjedel av alla resor som startar eller slutar i tätorten sker med cykel. Detta gör Uppsala till en av de tätorter i Sverige med högst andel cykelresor. I de övriga delarna av kommunen sker mellan 1 till 9 procent av resorna med cykel. Sett till hela kommunen sker idag 33 procent av resorna med cykel.

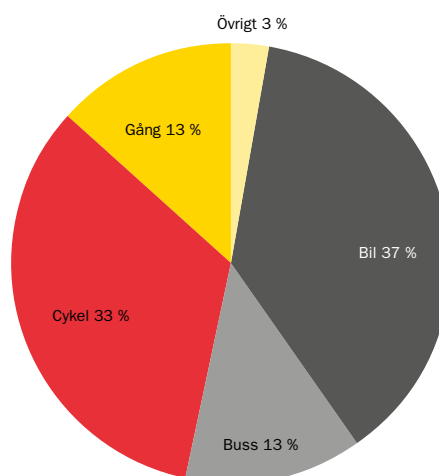
## Våra resvanor

Enligt resvaneundersökningen framkom också att de invånare som till största delen använder cykeln som transportmedel är studenter och personer i åldrarna 18 till 24 år. Denna grupp genomför ungefär hälften av sina resor med cykel. Bland de förvärvsarbetande sker ungefär var tredje resa med cykel medan cykeln används till ungefär var femte resa bland pensionärerna. Man ser även att de båda sistnämnda grupperna använder bilen till ungefär varannan resa med start eller mål inom Uppsala tätort. Utifrån nedanstående statistik kan man på ett tydligt sätt också konstatera att cyklandet tenderar att minska med åldern medan det motsatta gäller för användandet av bilen som istället tenderar att öka med åldern.

Trafikarbetet för cykel och buss har en positiv trend när man ser på utvecklingen från år 2005 till år 2015 i Uppsala tätort. Detta innebär att invånarna generellt tycks resa längre per person med buss respek-



Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala tätort

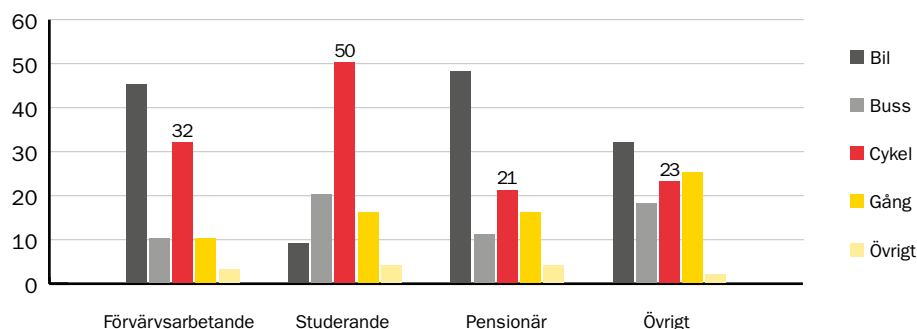


Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala kommun (samtliga områden)

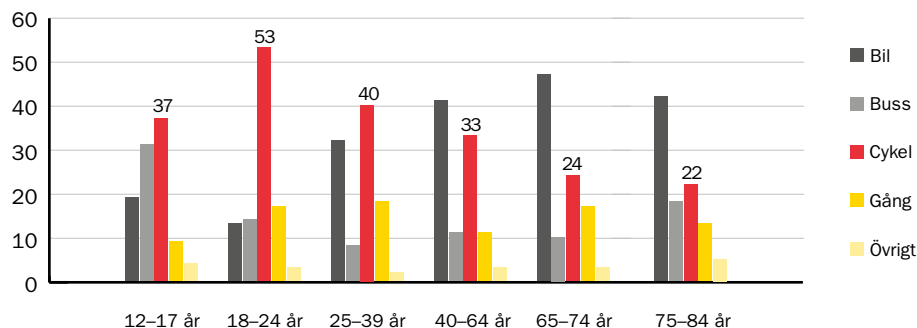
tive cykel i jämfört med tidigare undersökningar. Cykelresorna har ökat från 2,2 till 2,7 km/person. För bilresor är det istället en tydlig negativ trend. De resor som utförs med bil inom Uppsala tätort har minskat från 6,7 km/person till 4,6 km/person.

För att få en bild över hur färdmedelsfördelningen ser ut bland invånare i respektive stadsdel går vi återigen till resvaneundersökningen. Här framgår att cykeln ses som det mest naturliga transportmed-

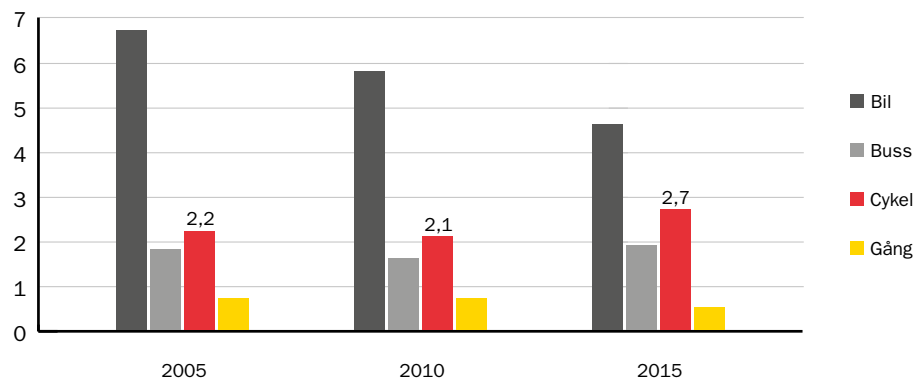
let i framförallt Luthagen, Fålhagen och Kvarngärdet. Det går också att tydligt se en korrelation när det handlar om utnyttjandet av cykeln och avstånd till de mer centrala delarna av Uppsala tätort. I och med detta framstår framförallt Sunnersta och Sävja som de stadsdelar där bilen används mest flitigt. I kommunens övriga tätorter är det framförallt i Storröta som cykeln används i relativt stor utsträckning även om resandet med bil står för en mycket hög andel.



Färdmedelsfördelning efter sysselsättning i Uppsala kommun.



Färdmedelsfördelning efter ålder i Uppsala kommun.



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

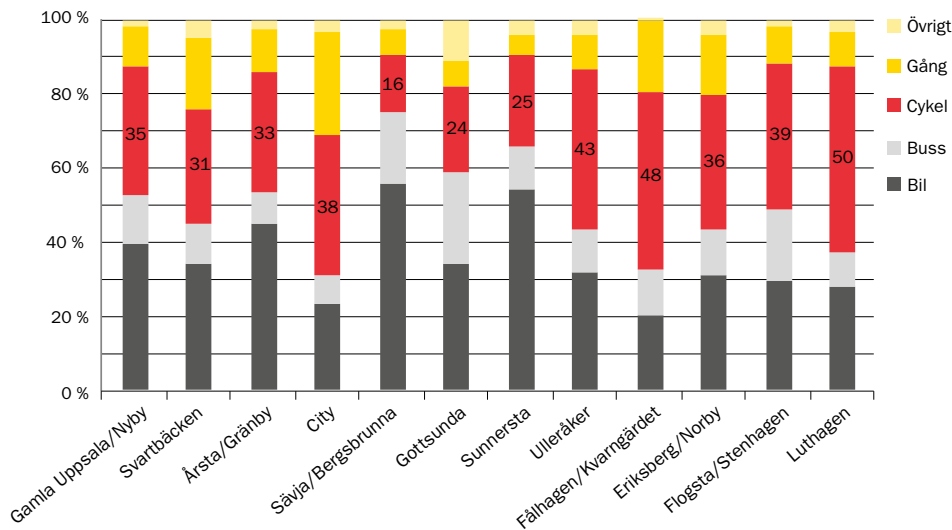
## Cyklister räknas

Varje år utför Uppsala kommun insatser genom både så kallade fasta mätningar och punkträkningar utmed cykelvägarna i kommunen. Idag finns det totalt fem fasta cykelbarometrar som mäter trafiken dygnet runt och året om. Dessa återfinns utmed Vårdsätravägen och Dag Hammarskjölds väg samt vid Hamnspången, Islandsbron och resecentrum. Utöver dessa mätningar utförde Uppsala kommun även punkträkningar under en veckas tid vid totalt 81 platser under 2016. Det som mäts är hur många cyklister som passerar och vid vilka tidpunkter detta sker. Tillsammans med tidigare genomförda mätningar vid cirka 50 platser ger detta kommunen en relativt god bild av hur många som cyklar, när man cyklar och vilka vägar cyklisterna väljer. All insamlad information, tillsammans med resvaneundersökningarna, blir sedan ett viktigt underlag för kommunens arbete med cykelfrågor.

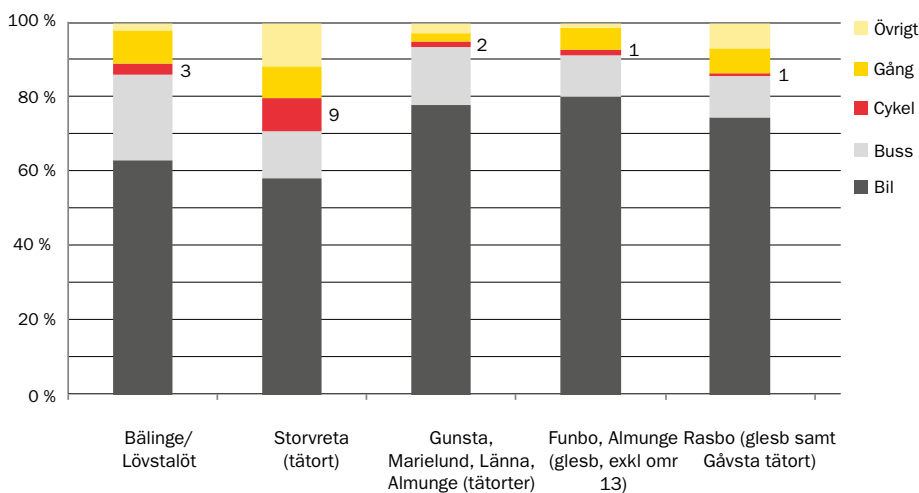
Att cyklingen ökar är också något som vi under de senaste åren kunnat se tecken på utifrån den statistik som finns tillgänglig från våra fasta räknepunkter.







Färdmedelsfördelning resp. områden inom Uppsala tätort



Färdmedelsfördelning resp. områden inom Uppsala kommun

## Kommunvelometern – Uppsala avancerar ytterligare

Varje år genomför Cykelfrämjandet undersökningen *Kommunvelometern*. Granskningen är ett verktyg för att följa upp och jämföra olika kommuners arbete med att främja cykeln som transportmedel. Undersökningen baseras på uppgifter om kommunens cykelinsatser under det senaste året. 2016 avancerade Uppsala från en femteplats till delad andraplats. Det var femte gången som Uppsala deltog i *Kommunvelometern* och kommunen har haft en konsekvent positiv utveckling inom cykelområdet och förbättrat sitt resultat för varje år. 2016 års resultat visade att Lund, Malmö, Uppsala, Eskilstuna och Halmstad för tillfället är de kommuner som placerar sig i toppen utifrån de parametrar som mäts.

Tabellen på sidan 10 visar vilken poäng Uppsala kommun har haft under de senaste fem åren. De övriga 15 kommunerna i sammanställningen anses vara jämförbara med Uppsala utifrån invånarantal och befolkningstäthet.



<b>Resultat kommunvelometern</b> (med jämförbara kommuner)						
Kommun	Placering	2016 (poäng)	2015	2014	2013	2012
Lund	1	52,5	50	52	52	53,5
Malmö	2	51	54	47	54	53,5
<b>Uppsala</b>	<b>2</b>	<b>51</b>	<b>49</b>	<b>46</b>	<b>42,5</b>	-
Eskilstuna	4	49,5	51,5	48	-	38,5
Halmstad	5	48	-	49	48,5	-
Linköping	8	44,5	46,5	-	46	44
Gävle	12	42	42	45	49	45
Helsingborg	14	41,5	34,5	44	48	52,5
Växjö	18	40,5	41	44	46	41
Jönköping	20	39,5	44	36	40,5	34,5
Borås	25	35	34,5	34,5	39	33
Sundsvall	36	27,5	40,5	-	45	-
Karlstad	-	-	50	-	47,5	48,5
Umeå	-	-	48	46	45	-
Västerås	-	-	-	48,5	45,5	46,5
Örebro	-	-	-	-	41	-

- ej deltagit i kommunvelometern

## De strategiska styrdokument

När Uppsala kommun tar fram förslag på investeringar och underhållsåtgärder som rör cykeltrafiken är det ett antal strategiska styrdokument som ligger till grund för de övergripande besluten. Dessa kan ha både en direkt och en indirekt koppling till cykling. Ett exempel är kommunens översiktsplan där det framgår att kommunen ska arbeta för att öka andelen resor som sker till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Ett annat exempel är *Policy för hållbar utveckling* som beskriver hur kommunen ska arbeta för ett ökat hållbart resande, en bättre folkhälsa, ökad trygghetskänsla och en attraktiv stadsmiljö.

I kommunens ekonomiska styrdokument *Mål och budget 2016–2018* går det också att läsa att folkhälsan är högt prioriterad när Uppsala expanderar, men även att fotgängare och cyklister ska ha hög framkomlighet och tillgänglighet. Andra dokument som berör cykling är bland annat *Innerstadsstrategin* och *Stadsmiljöprogrammet*.

Även om stor hänsyn tas till dessa strategiska styrdokument är det framförallt nedanstående dokument som används i planeringen:

## Cykelpolicy

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

## Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik

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

## Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik

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

## Projekt: Sveriges bästa cykelstad

Med nya politiska direktiv har Uppsala kommun under de senaste åren fått utökade resurser till att arbeta för att få fler personer att välja cykeln som transportmedel. Denna satsning genomförs utifrån målet att Uppsala kommun senast år 2018 ska anses vara Sveriges bästa cykelstad. Under 2015 bestod arbetet av att på olika sätt kartlägga vad olika grupper av Uppsalabor lägger i begreppet "Sveriges bästa cykelstad". Inom ramen för detta genomfördes exempelvis så kallade fokusgruppsintervjuer vid flera tillfällen med bland annat politiker, studenter och representanter från intresseorganisationer, näringslivet och andra offentliga myndigheter. Dessutom utfördes omfattande omvärldsanalyser på såväl nationell som internationell nivå samtidigt som ny forskning inom cykelområdet studerades. För att skapa engagemang, delaktighet och kännedom om målsättningen, Sveriges bästa cykelstad, genomfördes under hösten 2015 också en relativt omfattande

internetbaserad enkätundersökning. Där bjöds kommunens invånare in för att tycka till om vilka åtgärder som Uppsala kommun, men också ett antal andra aktörer, ska samverka kring för att nå de högt ställda målsättningarna. Under de veckor enkäten låg öppen valde cirka 1000 invånare att göra sin röst hörd.

Genom en samställning av ovanstående resultat och utifrån de tidigare politiskt antagna styrdokument presenterades under våren 2016 en lista på 57 stycken åtgärder som ska ha genomförts senast 2018. Denna lista innehåller konkreta cykelfrämjande insatser inom ett flertal områden. Den så kallade 57-listan återfinns på [www.uppsala.se/cykel](http://www.uppsala.se/cykel)

## Svenska cykelstäder

Under 2014 mottog Uppsala kommun en inbjudan till det då nystartade nätverket Svenska cykelstäder. Föreningen består i nuläget av 21 svenska kommuner som samtliga är riksledande inom vardagscykling. Svenska cykelstäders målsättning är att öka andelen cykelresor, förbättra för cyklister i svenska kommuner samt att statusen för cykeln som transportmedel höjs såväl i den kommunala verksamheten som på den nationella agendan. Nätverket arbetar med gemensamma projekt och mål och har fokus på att vara imageskapande och i internationell framkant med kunskap och praxis inom vardagscykling. En viktig målsättning är också att skapa kunskapsutbyten mellan de olika kommunerna. Föreningen bedriver också ett nära samarbete med cykelorganisationerna Svensk cykling, Cykelfrämjandet, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Victoria Swedish ICT.

Uppsala kommun har under de senaste åren varit en aktiv medlem och under 2016 representerades kommunen av en politiker i styrelsen samt tre tjänstemän i föreningens arbetsgrupp.



# Cykelvägar

Statistik					
	2016	2015	2014	2013	2012
Cykelvägar totalt i Uppsala kommun (km)	434	424,2	421,8	418,2	410,4
Cykelvägar totalt i Uppsala tätort (km)	341,3	336,6	334,2	330,6	323,1
Nya cykelvägar under året i Uppsala kommun (km)	9,8	2,4	3,6	7,8	9
Nya cykelvägar under året i Uppsala tätort (km)	4,7	2,4	3,6	7,5	4,5
Upprustade cykelvägar under året i Uppsala kommun (km)	8,1	7,8	12,3	19,7	-
Upprustade cykelvägar under året i Uppsala tätort (km)	8	7,8	12,3	11,8	-
Andel cykelväg som fått ny beläggning under året i Uppsala tätort (procent)	2,5	2,4	3,8	3,7	-
Tid för omasfaltering av samtliga cykelvägar i Uppsala tätort (år)	41	42	26	27	-
Åtgärder under året för att avskilja fotgängare och cyklister utmed cykelvägar i Uppsala tätort (km)	6,4	8,1	11	25,1	-
Andel avskild cykelväg i Uppsala tätort (procent)	43%	40%	38%	35%	25%
Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/blandtrafik) i Uppsala tätort	65	64	64	63	62
Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/blandtrafik) i Uppsala kommun	110	109	109	108	107
Antal ombyggda korsningar under året för bekvämare och framkomligare cykling i Uppsala kommun exklusive ombyggda korsningar utmed upprustade cykelvägar	52	17	14	-	-
Antalet enkelriktade gator totalt som reglerats om för att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna (Uppsala tätort)	60	58	56	-	-
Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala tätort	45	-	-	-	-
Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala kommun	51	-	-	-	-
Antal upprustade cykeltunnlar under året i Uppsala kommun	12	17	-	-	-
Antal cykelvägvisare totalt i Uppsala tätort	2 306	2 306	2 033	1 147	1 147
Antal cykelvägvisningstavlor totalt i Uppsala tätort	22	22	22	22	0
Upprustad belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala kommun (km)	2,8	6,5	26	-	-
Upprustad belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala tätort (km)	0,5	6	21	-	-
Ny belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala kommun (km)	5,5	5	9,8	-	-
Ny belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala tätort (km)	5	5	9,8	-	-
Antal platser totalt med cykeldetektering vid signalreglerade korsningar i Uppsala tätort	18	18	18	18	18
Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (kommunala och privata)	62	59	54	47	45

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

## Cykelvägar i Uppsala kommun

I Uppsala kommun finns det i dag cirka 43,4 mil cykelvägar. Cirka 34,1 mil återfinns i Uppsala tätort och 2 mil finns i Storstveta tätort. Det är markägaren som ansvarar för att underhålla och sköta om dessa cykelvägar samt att investera i nya. I såväl Uppsala som Storstveta tätorter är det framförallt Uppsala kommun som har detta ansvar. I Uppsala tätort har privata markägare ansvar för 4,3 kilometer cykelväg medan det i de övriga delarna av kommunen (förutom stora delar av Storstveta) är Trafikverket, samfälligheter och vägföreningar ansvarar för såväl drift och underhåll som byggnation av nya cykelvägar.

De cykelvägar som kommunen ansvarar för är uppdelade i fem kategorier:

- Snabbcykelleder (cirka 6 km)
- Huvudcykelstråk (cirka 70 km)
- Cykelvägar i ett huvudcykelnät (cirka 100 km)
- Cykelvägar i övrigt lokalcykelnät (cirka 160 km)
- Rekreationscykelvägar (cirka 31 km, varav 12,3 km går över privat mark men där ofta Uppsala kommun genom avtal eller att de ingår i ett naturreservat har ansvaret för dessa)

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

## Regionala cykelvägar

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

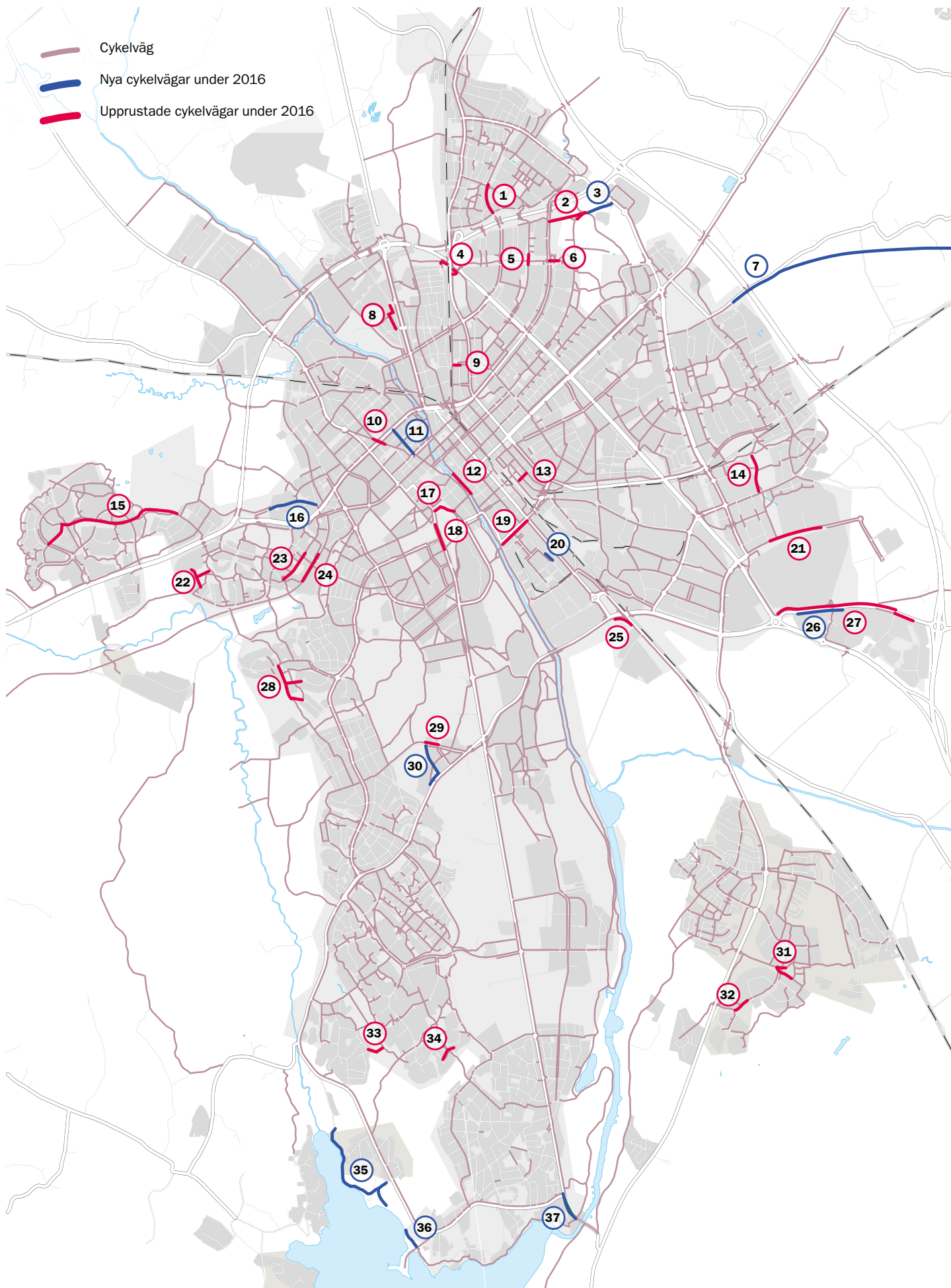
I dagsläget finns det 76,7 kilometer cykelvägar mellan Uppsala kommuns tätorter, eller inom de tätorter som inte ligger i Uppsala och Storstveta. Det ansvar som Trafikverket, samfälligheter eller vägföreningar har över cykelvägarna innebär att dessa väghållare exempelvis är ansvariga för asfaltens skick och även underhåll under 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 *Regionförbundet i Uppsala län* genomför inom ramen för den så kallade *Länstransportplanen*. I detta dokument viktas och prioriteras olika cykelvägsprojekt i relation till vilka samhällsnyttiga effekter de får, vilket baseras på befolkningens mängd, graden av cykelinfrastruktur och även graden av genomförbarhet utifrån geografiska förutsättningar.

I processerna avseende prioritering i länstransportplanen ingår Uppsala kommun som aktör och diskuterar prioriteringarna med *Trafikverket* och *Regionförbundet i Uppsala län*. Under 2016 har Uppsala kommun utvecklat detta arbete och har haft mer dialog med *Trafikverket* gällande olika objekt. Uppsala kommun kommer även delta som part i de två åtgärdsvalsstudier som *Trafikverket* genomför inom området Uppsala Näs samt för riksväg 282. Detta arbete har påbörjats under 2016.

Under 2016 färdigställdes även en gång- och cykelväg mellan Uppsala och Skölsta, ett bostadsområde nordöst om Uppsala. Flertalet andra objekt som kan klassas som regionala cykelvägar har även utretts i Uppsala kommuns regi under året, däribland cykelkopplingar till Ulva kvarn och Fjällnora. I samband med vägarbeten längs med väg 288 har även *Trafikverket*, genom att kombinera nybyggnation av gång- och cykelvägar samt målning av extra skyddsutrymme för cyklister, förbättrat cykelmöjligheterna mellan Jälla/Lindbacken och Gävsta. I och med att det redan fanns en existerande cykelväg mellan Uppsala och Jälla har det alltså blivit möjligt att på ett bättre sätt cykla mellan Uppsala och Gävsta.





1. Gamla Uppsalagatan mellan Runebergsgatan och Orvars väg
2. Edith Södergrans väg mellan Råbyvägen och UTK-hallen
3. Edith Södergrans väg mellan UTK-hallen och Österleden
4. Tycho Hedens väg mellan Vattholmavägen och Ynglingagatan
5. Von Bahrska häcken vid Löten
6. Von Bahrska häcken under Råbyvägen
7. Cykelväg mellan Uppsala och Skölsta från Vitkålgatan
8. Sigbjörnsparken
9. Portalparken mellan Portalgatan och järnvägen
10. Börjegatan under Luthagsesplanaden
11. Syslomanngatan mellan Torsgatan och Luthagsesplanaden
12. Östra Ågatan mellan Smedgränd och Gamla torget
13. Ymergatan mellan Salagatan och Frodeparken
14. Boktryckarparken
15. Stenhagenskogen mellan Furudalvägen och Herrhagsvägen
16. Otto Myhrbergs väg mellan Hildur Ottelins väg och Rickombergavägen
17. Slottsbacken mellan Dag Hammarskjöld väg och Nedre Slottsgatan
18. Dag Hammarskjölds väg mellan Thunbergsvägen och Tornerparken
19. Strandbodgatan mellan Dragarbrunnsgatan och Östra Ågatan
20. Kungsängsgatan mellan Sällargatan och Tullgarnsgatan
21. Rapsgatan mellan Möllersvärdsgatan och Allianshallen
22. Flogstaparken
23. Cykelväg mellan Torshavnsgränd-Nordengatan
24. Vänortsgatan mellan Nordengatan och Ekeby bruk
25. Kungsängsleden mellan Kungsgatan och Kuggebrovägen
26. Almungevägen mellan pendlarparkering Boländerna och brandstation Viktoria
27. Almungevägen mellan Gnistarondellen och Kumlagatan
28. Cykelväg Eriksbergsskolan mellan Granitvägen och Marmorvägen
29. Rosendalsvägen mellan Torgny Segerstedts allé och cykelväg mot Solvällsparken
30. Cykelväg i Solvällsparken mellan Rosendalsvägen och Vårdsåtravägen
31. Ölandsresan intill Sävjaskolan
32. Stenbrohultsvägen mellan Skåneresan och Gotlandsresan
33. Gottsundagipen mellan Norrtorpsvägen och Jenny Linds väg
34. Cykelväg intill Flöjtvägen
35. Cykelväg intill Vårdsåtraviken mellan Lövängsvägen och Vårdsåtravägen
36. Cykelväg intill Vårdsåtraviken från Skarholmsvägen
37. Dag Hammarskjölds väg mellan Granebergsvägen och Flottsundsbron

## Cykelbroar

Idag finns det totalt 110 stycken broar med någon form av cykelframkomlighet i Uppsala kommun. Av dessa återfinns 65 stycken i Uppsala tätort. Med cykelframkomlighet menas att det antingen handlar om broar för enbart fotgängare och cyklister eller broar där dessa trafikantgrupper behöver dela utrymme med motorfordon som exempelvis bilar och bussar. När det handlar om den sistnämnda kategorin kan broarna vara utformade med antingen separata gång- och cykelbanor eller cykelfält alternativt att cyklister färdas tillsammans med övrig trafik i ett gemensamt körfält.

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

- 2010: Idunspången och Strandängsspången över Fyrisån mellan Ringgatan och södra Svartbäck- en i höjd med bostadsområdet Fyrisvallen
- 2012: Hamnspången över Fyrisån intill Stadsträdgården
- 2013: Gång- och cykelbron över Strandbodkilen intill Bergsbrunnsparken
- 2015: Gång- och cykelbron i Gamla Uppsala över den nya tågtunneln utmed Banvallsvägen

Under 2016 har arbete pågått med ombyggnationen av Flottsundsbron i Sunnersta. När denna invigs under nästa år kommer det finnas både separata gång- och cykelbanor utmed bron och anslutande gång- och cykelvägar mellan Fyrisån och Granebergsvägen.

## Nya cykelvägar

Uppsala kommun har som mål att göra det tryggare, säkrare, mer framkomligt och mer bekvämt att ta sig fram på cykel. Därför byggs det kontinuerligt fler separata cykelvägar. Under 2016 färdigställdes totalt 4,7 kilometer nya cykelvägar inom Uppsala tätort (se karta sidan 14). Inom Uppsala kommun tillkom totalt 9,8 km cykelvägar under året.



## Upprustade cykelvägar

När det handlar om omfattande upprustningar av längre sträckor arbetar Uppsala kommun efter en så kallad upprustningsplan. Med utgångspunkt i de inventeringar som genomförs av asfaltens skick ses också behovet av annan upprustning över. Det handlar exempelvis om cykelvägarnas bredd samt belysningen och målningens standard. Under 2016 upprustades totalt 8,0 kilometer av cykelvägarna i Uppsala tätort (se karta sidan 14). I Uppsala kommun rustades 8,1 km upp. Detta innebär att samtliga fick ny beläggning/asfalt och att de flesta också breddades och/eller fick förbättrad belysning. I jämförelse med det totala antalet cykelvägar i Uppsala tätort innebär denna upprustningstakt att cykelvägarna i genomsnitt kommer att få ny beläggning/asfalt var 41:a år.





## Snabbcykelleder

2012 inleddes ett arbete med att utreda möjligheten att bygga så kallade snabbcykelleder i Uppsala tätort. Tanken var att dessa cykelvägar dels skulle byggas med hög kvalitet, dels prioriteras extra högt när det handlar om drift- och underhållsinsatser. I och med att politikerna i januari 2014 antog handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik så kunde arbetet med Uppsalas första snabbcykelled starta. Valsäterleden blev namnet på den första snabbcykelleden och den stod klar under hösten 2014. I och med att såväl politiker som tjänstemän fick mycket positiv respons från cyklister för detta initiativ togs det beslut om att arbetet med införandet av snabbcykelleder skulle fortsätta. Detta ledde till att Uppsalas andra snabbcykelled, Flogstaleden, kunde invigas ett drygt år senare (2015). Under våren 2016 var tanken att byggnationen av den tredje snabbcykelleden skulle inledas. Dock fick arbetet skjutas upp med anledning av att upphandlingen av anlita entreprenör överklagades. Förhoppning är att byggnationen kan starta under våren 2017.



## Åtgärder för att skilja fotgängare och cyklister

En av de viktigaste målsättningarna är att öka framkomligheten för cyklister. En strävan är därför att skilja cyklister och fotgängare längs de ofta kombinerade gång- och cykelvägarna. Detta bidrar också till ökad trygghet bland fotgängare. Majoriteten av de kombinerade gång- och cykelvägarna har idag ingen avskild del för cyklister och fotgängare. Detta uppmärksammades i hög grad inom ramen för det arbete som genomfördes under 2012 och 2013 då den nu gällande handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik tog fram. Sedan dess har stora resurser lagts på att rusta upp och bredda många sträckor för att kunna inrymma tillräckligt breda ytor för de båda trafikantslagen. De inventeringar som genomfördes under 2012 och 2013 visade också att det redan fanns ett antal sträckor av kombinerade gång- och cykelvägar som var tillräckligt breda för denna uppdelning. Detta medförde att ytterligare ett antal sträckor kunde delas upp under framförallt 2014.

I de flesta fall har separeringen utförts genom att en vit linje och cykelsymboler med tillhörande färdriktningsspilar målats. I samband med detta har också skyltningen utmed sträckorna förbättrats för att så tydligt som möjligt informera om vilken sida som gäller för respektive trafikant. I de centrala delarna

av Uppsala tätort separeras fotgängare och cyklister vanligtvis åt genom att beläggningen skiljer sig. Här används vanligtvis betongplattor på gångbanan och asfalt på cykelbanan. Utmed cykelvägnätet finns även exempel på andra typer av separeringar där framförallt helt separata gång- respektive cykelbanor är att föredra. Under åren 2013–2015 separerades totalt 44 kilometer gång- och cykelvägar medan denna siffra för 2016 uppgick till 8,4 kilometer. Detta innebär att 43 procent av cykelvägnätet i Uppsala tätort i dag på olika sätt är uppdelat mellan trafikantslagen.

## Förtydligande av enkelriktade cykelbanor

Under 2014 och 2015 satsade Uppsala kommun på att förtydliga enkelriktningen utmed de totalt 29 kilometer cykelbanor i Uppsala tätort där cykeltrafik endast tillåts i en riktning. Bland annat sattes nya vägmärken upp för att förtydliga regleringen (se bild nedan). Utmed sträckorna förbättrades också skyltningen och vägmarkeringen. Inom ramen för detta projekt kompletterades och ändrades även cykelvägvisningen så att den stämde överens med färdriktningarna.



## Mindre cykelåtgärder

För att se till att cykelvägnätet är säkert och framkomligt utförs varje år minst en totalinventering av de cykelvägar som kommunen ansvarar för i Uppsala och Storvreta tätorter. Detta innebär att det ofta hinner gå ett drygt år mellan dessa mer omfattande inventeringar. Därför är det både viktigt och värdefullt för kommunen att hela tiden få in synpunkter och anmälningar från allmänheten om fel och brister som upptäcks utmed cykelvägarna. Av alla felanmälningar som kommer in prioriteras i första hand hinder och felaktigheter som kan innebära en trafikfara, exempelvis djupa eller stora gropar, sprickor eller stora vattensamlingar. När flera fel och brister upptäcks utmed en och samma sträcka prioriteras denna högre inom ramen för de mer omfattande upprustningar som årligen genomförs (se *Upprustade cykelvägar* sidan 16).

Utifrån de felaktigheter och brister som inkommer, via såväl allmänhetens anmälningar som kommunens egna inventeringar, utförs kontinuerligt en stor mängd mindre insatser utmed cykelvägnätet för att på olika sätt göra det säkrare och mer bekvämt att cykla. Några exempel på detta är kontinuerlig siktröjning av skymmande buskage, rengöring eller utbyte av nedklottrade eller trasiga vägmärken, åtgärder av lokala håligheter och sprickor i beläggningen/asfalten, justering av asfalten runt uppstickande eller nedsänkta brunnlock, åtgärder av trasig belysning samt bristfällig målning av cykelsymboler, linjer och cykelpassagemarkeringar mm. I takt med att fler cyklar och att det blivit enklare att anmäla fel och brister har också mängden insatser ökat relativt mycket under de senaste åren. Uppsala kommun ser detta som mycket positivt och försöker hela tiden anpassa resurserna efter behovet för att kunna upprätthålla en så god cykelinfrastruktur som möjligt oavsett årstid och plats.

### Cykling mot enkelriktad motorfordonstrafik

I framförallt de centrala delarna av Uppsala tätort har allt fler gator reglerats om från att ha varit enkelriktade för alla fordonslag (inklusive cykeltrafiken) till att istället enkelriktas för enbart motorfordonstrafiken. Detta innebär med andra ord att i de fall denna ändring genomförts tillåts numera cykeltrafik i båda färdriktningarna istället för som tidigare enbart i den ena riktningen. I de fall denna ändring genomförts har vägmärket för förbud mot trafik med fordon (se bild) ersatts med vägmärket för förbud mot trafik med motordrivet fordon (se bild). Genom att ändra regleringen utmed de gator där detta anses lämpligt kan ett mer finmaskigt cykelvägnät uppnås. Inom Uppsala tätort finns det idag totalt 60 stycken platser eller sträckor där denna ändring genomförts. Några exempel är Trädgårdsgatan, Slottsgränd, Västra Ågatan/Sysslomansgatan, Linnégatan, Sturegatan, Odengatan och Fredsgatan.



### Kantstensåtgärder

Felanmälningar och kommunens egna inventeringar visar att det förekommer ett antal höga kantstenar vid specifika platser vilket kan medföra försämrad säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet för cyklister. Exempelvis handlar det om kantstenar där cykeltrafiken korsar en annan körbana och där cyklister upplever problem vid upp- eller nedfarter till och från cykelvägen. Dessa platser ska åtgärdas och under 2014 inleddes arbetet på allvar. Under 2014 och 2015 åtgärdades kantstenar i totalt 31 stycken korsningar. Dessa insatser har dock inte räknats med i denna sammanställning. Under 2016 har ytterligare resurser lagt på projektet vilket medfört att antalet korsningar som byggdes om under föregående år uppgick till totalt 52 stycken. Utöver dessa punktinsatser genomfördes också förbättringsåtgärder i form av kantstensjusteringar utmed de sträckor som under året rustades upp (se karta sidan 14).



Före kantstensåtgärder



Efter kantstensåtgärder

## Upprustning av cykeltunnlar

Idag finns det 51 stycken kombinerade gång- och cykeltunnlar i Uppsala kommun varav 45 av dessa återfinns i Uppsala tätort. Under 2014 tog Uppsala kommun fram riktlinjer för utformningen av såväl nya som befintliga tunnlar. Enligt riktlinjerna ska tunnelarna upplevas trygga och säkra med bland annat god standard av belysning, beläggning/asfaltering och separering mellan fotgängare och cyklister. Skymmande buskage som upplevs otrygga och som medför siktproblem vid tunnelns ramper ska också begränsas. Utöver detta sker också klottersanering och samtliga tunneltak målas vita. Syftet är att skapa ett ljusare sken från belysningen.

Utifrån ovanstående riktlinjer rustades totalt 17 gång- och cykeltunnlar upp under 2015. Här kan bland annat upprustningen av Årstatunneln under Fyrislundsgatan mellan stadsdelarna Sala backe och Årsta nämnas då projektet under 2016 mottog Uppsala Nya Tidnings stadsmiljöpris för arbetet med tunneln. Under föregående år uppgick antalet upprustade tunnlar till 12 stycken. Denna gång riktades insatserna framförallt till stadsdelarna Luthagen, Gränby, Löten och Nyby. Den mest uppmärksammade upprustningen ägde rum vid gång- och cykeltunneln under Råbyvägen i höjd med Von Bahrskas häcken (se *Invigning av Regnbågstunneln* sidan 35)

Under de senaste åren har också ett antal gång- och cykeltunnlar tagits bort samtidigt som några nya tillkommit. Några exempel är de gång- och cykeltunnlar som tagits bort vid Gottsunda centrum, Gränby centrum samt under Råbyvägen. Under samma tid har exempelvis två nya tunnlar byggts utmed Almungevägen.



## Cykelvägvisning

Runt omkring i Uppsala tätort finns det cykelvägvisningsskyltar som visar riktning och ibland (där det visas till en specifik plats) även avstånd till målpunkten. Det handlar bland annat om vägvisning mot stadsdelar, skolor, centrum (Stora torget) och resecentrum. Under perioden 2012–2015 sattes nästan 2 300 vägvisningsskyltar upp vid cirka 800 platser utmed Uppsalas cykelvägnät. Utöver detta ingår uppsättande av specifik cykelvägvisning som en del i arbetet med de snabbcykelleder som succesivt byggs. I och med detta arbete innehar idag 65 procent av Uppsala kommuns cykelvägnät cykelvägvisning. Under 2013 kompletterades skyltningen med 22 cykelvägvisningstavlur vid platser som bedömdes vara särskilt svårorienterade. Målsättningen med cykelvägvisningen är att öka bekvämligheten och orienterbarheten för framförallt cyklister så att de ska kunna hitta sina mål utan onödiga felkörningar eller omvägar. Dessutom är ambitionen att leda cyklister till de cykelvägar som av olika anledningar prioriteras när det bland annat handlar om bredare cykelvägar med bra beläggning, snöröjning, halkbekämpning och sandupptagning.



## Cykeldetektering vid signalreglerade korsningar

Utmed cykelvägnätet har ett antal platser försetts med så kallad cykeldetektering. Detta är en åtgärd som innebär att cyklister som kommer fram till en signalreglerad korsning inte ska behöva stanna och trycka på den knapp som finns monterad på intilliggande stolpe utan istället detekteras i förväg. Vanligtvis sker denna anmälan genom att slingor grävs ner i marken vilka känner av stålet i de cyklar som passerar. Genom att antalet stopp generellt minskar och att väntetiden förkortas för cyklister anses detta vara en viktig åtgärd för att öka såväl framkomligheten som bekvämligheten. Uppsala kommun arbetar för att cykeldetektering med tiden ska användas i allt större utsträckning och att en anpassning hela tiden behöver göras av tidigare genomförda insatser för att åtgärden ska få så stor effekt som möjligt. En utveckling med detektering i form av radar och/eller värmekameror undersöks för tillfället. Anledningen till att cykeldetektering inte alltid används är att en relativt stor mängd cyklar som passerar en tänkt plats med detektering, utifrån genomförda mätningar, väljer att svänga av före den signalreglerade cykelpassagen. Vid anläggandet av detektering i dessa fall skulle övriga trafikanter i korsningen i många fall stoppas upp utan att cyklisterna själva drog fördel av detekteringen. I dagsläget finns det, i Uppsala tätort, cykeldetektering vid 18 platser i totalt 9 stycken signalreglerade korsningar.

## Offentliga cykelpumpar

Under åren 2012-2015 placerade Uppsala kommun ut totalt 13 stycken fasta cykelpumpar i de mer centrala delarna av Uppsala tätort. Platserna valdes ut med hänsyn till cykelflöden, korsande cykelstråk, tekniska förutsättningar samt tillgång till mark och ström. Under 2016 har ytterligare en pump satts upp i den nya Solvallsparken i Rosendalsområdet. De cykelpumpar som Uppsala kommun ansvarar för är tillgängliga dygnet runt och pumparna klarar de flesta ventiler för till exempelvis cyklar, barnvagnar och rullstolar. Förutom de pumpar som kommunen tar hand om finns det i nuläget cykelpumpar på 48 andra platser inom Uppsala tätort vilket alltså innebär att denna service idag finns vid totalt 62 platser i Uppsala tätort. De privatägda pumparna återfinns ofta vid universitetsinstitutioner, bensinstationer och cykelhandlare. På cykelkartan finns information om var du hittar samtliga pumpar och när under dygnet de finns tillgängliga.



## Belysning

Generellt sett ska samtliga cykelvägar inom Uppsala kommuns väghållningsansvarsområde inneha god belysning. Undantaget utgörs av rekreationscykelvägar. Utifrån en tidigare genomförd belysningsinventering åtgärdas kontinuerligt de brister som finns utmed cykelvägnätet. Under 2016 förbättrades belysningen utmed totalt 8,3 kilometer cykelvägar i Uppsala kommun, varav 5,5 kilometer i Uppsala tätort. Under året har ny belysning byggts utmed totalt 5,5 kilometer cykelvägar och dessutom har befintlig belysning utmed totalt 2,8 kilometer rustats upp. Upprustningen innebär att gamla lampor ersattes med bättre, energieffektivare och miljövänligare lampor. I och med detta kan cyklister se färger och kontraster bättre då det tidigare röda skenet nu ersatts med ett vitt sken. Detta gör även att cykelbanan och omgivningen upplevs som ljusare. Dessutom genomfördes relativt omfattande belysningsförbättringar inom ramen för den upprustning av cykeltunnlar som ägde rum under året (se *Upprustning av cykeltunnlar* sidan 19).



## 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. Därför har Uppsala kommun under 2016 utvecklat arbetet med att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister vid vägarbeten.

Under året har det exempelvis tagits fram rutiner för att kunna besikta pågående vägarbeten för att säkerställa framkomligheten för gående och cyklister. I september 2015 antog gatu- och samhällsmiljönämnden vitesbelopp avseende bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet vid vägarbeten. Om inte ansvarig entreprenör har en trafiksäker omledning av gång- och cykeltrafik i enlighet med den trafikordningsplan, som ska finnas och vara godkänd av Uppsala kommun, har kommunen möjlighet att begära vite från entreprenören. Under 2016 har arbetet fortsatt med bl.a. fastställande av vitesbelopp, rutiner vid besiktningar av arbetsplatserna samt samordning internt inom Uppsala kommun. Det har också anställts en samordnare inom trafik- och markupplåtelseenheten som ska verka strategiskt för att förbättra rutiner, uppföljning och besiktning av vägarbeten och trafikomledningar.



## Sopning av cykelvägar

Under 2016 sopades Uppsala kommuns samtliga cykelvägar i Uppsala och Storvreta tätorter vid två tillfällen. Första gången var under våren i samband med sandupptagningen. Den andra gången var under hösten när cykelvägarna sopades rena från barr och löv som gjorde det halt på marken. Utöver dessa tillfällen gjordes insatser vid behov, exempelvis av när glaskross upptäcktes utmed cykelvägarna. Detta gällde även för sträckor som är särskilt utsatta för lövfällning och då ordinarie vår- och höstsopning inte räckte till.

## Vinterväghållning

Uppsala kommun ansvarar för vinterväghållningen utmed cykelvägarna i framförallt Uppsala och Storvreta tätorter. De moment som utförs är plogning, halkbekämpning och snöbortforsling. Under våren ansvarar kommunen också för att ta upp den sand som lagts ut under vintern. Inför snöfall och vid hastiga väderomslag behöver den snöjoursansvarige snabbt kunna bedöma vilka åtgärder som ska sättas in. Vid beslut används prioriteringsordningen av sträckor utmed cykelvägnätet (se *Cykelvägar i Uppsala kommun* sidan 12). Generellt sett har cykelvägarna och kollektivtrafikstråken högre prioritet än det övriga vägnätet. Prioriteringsordningen innebär att en del bilgator snöröjs senare.

## Förbättringar under 2016

Efter varje vintersäsong utvärderas vinterväghållningen. Syftet är att hela tiden förbättra förhållandena för cyklisterna. Det kan handla om att nya rutiner införs, insatstiderna kortas ner, kontrollerna av utfört arbete förstärks eller att kommunen väljer att köpa in effektivare vinterväghållningsutrustning.

## Utökad sandsopning

I februari och mars månad 2016 genomfördes en så kallad mellansopning utmed de cykelvägar som innehar en högre prioritet. Denna insats innebar att sanden sopades undan utmed cirka 15 mil cykelvägar. Ur trafiksäkerhetssynpunkt betecknas denna insats som mycket viktig eftersom rullgrus är en vanligt förekommande orsak till olyckor.

Den mer omfattande sopningen och sandupptagningen utmed samtliga cykelvägar startade i år under april månad. Anledningen till att insatserna inte startar tidigare är att våren oftast är mycket oförutsägbart med risk för väderomslag. Snö och is behöver smälta och sanden får inte vara fastfusen. Vid den insats som genomfördes samlades totalt cirka 9 000 ton sand upp från cykelvägarna.

## Förbättrad sopsaltning

I dagsläget används tre stycken sopsaltningsfordon. Dessa används idag utmed cirka 60 kilometer av cykelvägnätet (snabbcykelleder och huvudstråk).

Under vintersäsongen 2016–2017 införs en del nya arbetsmetoder utifrån målsättningen att:

- få bort slask och vatten i större utsträckning
- få en snabbare upptorkning
- minska saltanvändningen

Förbättringarna genomförs med flera maskiner som snabbt kan växla mellan plog och sopvals.



## Utbildningsinsatserna ökar

All personal som arbetar med vinterväghållning har deltagit i kommunens snöröjningsutbildning. Utbildningen innehåller både en teoretisk och 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 trafikanter. Under 2016 kompletterades utbildningen med ett moment där kursdeltagarna ska ta sig fram med cykel i snömodd. Dessutom har det införts en möjlighet till skriftligt prov samt att deltagarna kan genomföra en webbaserad repetition av teoridelen.



## Förbättringarna fortsätter

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



# Cykelparkeringar

Statistik					
	2016	2015	2014	2013	2012
Antal cykelparkeringar totalt i centrala Uppsala	12392	12 167	12 897	12 930	12 800
Antal nya cykelparkeringar under året i centrala Uppsala	313	94	120	130	400
Antal borttagna cykelparkeringar under året i centrala Uppsala	88	826	153	-	-
Antal upprustade cykelparkeringar under året i centrala Uppsala	200	180	20	0	1 500
Antal felparkerade cyklar under året i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet	554	415	412	429	405
Antal felparkerade cyklar under året i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet, justerat	327	221	250	215	226
Antal omhändertagna övergivna och långtidsparkerade cyklar under året i Uppsala tätort	1242	1 204	965	1 191	850
Antal cykelvärdar under året i stadskärnan och vid resecentrum	8	3	10	11	8

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

## Nya cykelparkeringar

Under 2016 har Uppsala kommun byggt cykelparkeringar med plats för totalt 313 stycken cyklar. Dessa har tillkommit vid bland annat Resecentrum, S:t Persgatan och Strandbodgatan. Under 2016 har även 88 stycken cykelparkeringar tagits bort, främst vid Stationsgatan på grund av ombyggnation av den närliggande gång- och cykelvägen.

Under året har förvaltningen arbetat med att planera för en större ombyggnation av stadens mest centralt belägna cykelparkeringar vid Resecentrum och i andra delar av innerstaden. Arbetet har primärt bestått av kartläggning av cykelparkering och framtagande av projekteringshandlingar, med sikte på att under 2017 genomföra flertalet om- och nybyggnationer av cykelparkeringar. En utmaning i arbetet har, liksom tidigare år, varit att hitta tillräckligt med yta för cykelställ. I och med att de centrala delarna av Uppsala hela tiden förtäts behöver behovet av fler cykelparkeringar alltid samkoordineras med framkomligheten och trafiksäkerheten för gående, framkomlighet för räddningstjänst och färdtjänst samt behovet av en levande stad med ytor för uteservering och handel.

Undersökningar har visat på att cykelparkeringarna, framförallt i innerstaden, inte räcker till kapacitetsmässigt och att antalet felparkerade cyklar har ökat under 2016. Detta har sin förklaring i ett ökat antal ombyggnationsprojekt i innerstaden, ökad andel cykling i Uppsala och även att Uppsala kommun under 2015 och 2016 har byggt fler cykelparkeringar vid attraktiva lägen, något som också tyvärr ökar antalet felparkerade cyklar vid de cykelparkeringar som ingår i inventeringen.

## Test av tvåvåningscykelställ

Som ett led i arbetet med att förbättra kapacitet i cykelställen beslutades under våren 2016 att en testyta för tvåvåningscykelställ skulle byggas. En leverantör av tvåvåningsställen upphandlades och i juni 2016 var Uppsalas första allmänna tvåvåningscykelställ på plats vid Uppsala Resecentrum, bakom hotell Radisson Blu. Testet innebar bland annat att tvåvåningsställen placerades utomhus utan tak, med syfte att testa ställen året ut och därmed få erfarenhet av hur cykelställen fungerar även under höst- och vinterförhållanden.

Initialt har reaktionerna och erfarenheterna av testytan varit positiva, och på testytan utökades antalet cykelparkeringar med totalt 60 platser. Detta innebär nästan en fördubbling mot det tidigare antalet. Testytan uppmärksammades också i lokalmedia och har fått stor uppmärksamhet bland Uppsalas medborgare. Mot bakgrund av det lyckade försöket med tvåvåningsställ har det beslutats att Uppsala kommun ska fortsätta använda sig av tvåvåningscykelställ. Ett flertal olika projekt med tvåvåningscykelställ i centrala Uppsala planeras för genomförande under 2017 och 2018.





## Upprustning av cykelparkeringar

Uppsala kommun har som ambition att kontinuerligt rusta upp befintliga cykelparkeringar och förbättra standarden på dem. Upprustningen kan exempelvis bestå av att cykelställen flyttas om för bättre kapacitet och tillgänglighet, markåtgärder såsom asfaltering och plattsättning av tidigare grusade ytor, trasiga cykelställ byts ut eller byts till cykelställ av annan sort med mera. Mellan åren 2010–2012 rustades cykelparkeringar med plats för totalt 5550 cyklar upp, varför det under perioden 2013–2014 inte fanns något större behov av att rusta upp fler. 2015 återupptogs arbetet genom att 180 cykelparkeringar rustades upp. Under 2016 har arbetet med upprustning fortsatt och cykelställ med plats för totalt 200 cyklar har rustats upp.



## Cykelparkeringsgarage

Uppsala Resecentrum har i dagsläget ett stort behov av fler cykelparkeringar och Uppsala kommun har under de senaste åren haft som ambition att bygga ett större cykelparkeringsgarage nära spårlägena vid stationen. Ett cykelparkeringsgarage skulle komplettera de cirka 5100 cykelparkeringar som redan finns vid Resecentrum och kunna erbjuda en trygg, väderskyddad och säker cykelparkering för de tusentals cyklister som varje dag tar cykeln till och från stationen.

Under 2016 har arbetet fortsatt med cykelparkeringsgaraget. På grund av att det rör sig om en större byggnation vid ett av Sveriges största resecentra är processerna för byggnationen långa och omfattande. Året har därför inneburit att cykelparkeringsgaraget framtida placering har utretts rent

byggnadstekniskt. Det har även utretts vilka möjliga funktioner som skulle kunna ingå i cykelparkeringsgaraget, exempelvis om det även ska inrymma kontor och näringslivsverksamhet.

Eftersom att behovet av fler cykelparkeringar vid Resecentrum är stort har det även beslutats att den i dagsläget mest attraktiva cykelparkeringen, närmast Centralpassagen, ska byggas om med fler cykelställ, väderskydd, bättre belysning och mer service av kommunens personal. Ombyggnationen planeras att påbörjas under 2017 och under 2016 har inledande projektering av ombyggnation genomförts.

## Cykelvärdar

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

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

Under 2016 tjänstgjorde tre cykelvärdar fram tills hösten 2016, då fem ytterligare cykelvärdar kom in i verksamheten. Cykelvärdarnas arbetsrutiner har justerats under året, vilket har lett till en effektivisering i arbetet. Exempelvis arbetar cykelvärdarna numera i team och att de fått en tydligare prioritering gällande arbetsområden och rutiner vid lappning av övergivna, långtidsparkerade och felparkerade cyklar. Under 2016 har det också arbetats med att cykelvärdarbetet ska få en mer central punkt i stadskärnan att utgå arbetet utifrån.



## Felparkerade cyklar

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

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

Inventeringarna av felparkerade cyklar har därefter fortsatt varje år sedan 2009. Redan 2010 sågs klara förbättringar avseende felparkerade cyklar och 2011 hade antalet felparkerade cyklar nästan halverats i jämförelse med 2009 års siffror. Omfattande byggprojekt vid Resecentrum och Dragarbrunnsgatan 2012 ledde till att inventeringsområdet för felparkerade cyklar utökades, men helhetsbedömningen var ändå att situationen med felparkerade cyklar var likvärdig mot tidigare år. Inventeringarna av felparkerade cyklar 2013–2015 visade på att antalet cyklar hade stabiliserat sig och höll en liknande nivå som tidigare år.



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

För 2017 planeras ett flertal åtgärder för att förbättra cykelparkeringssituationen i centrala Uppsala. Exempelvis ska fler tvåvånings cykelställ byggas, en cykelställstyp som Uppsala kommun under 2016 har testat med positivt resultat. Under hösten 2016 har även fler cykelvärdar kommit in i verksamheten vilket kommer leda till en effektivare hantering av bland annat felparkerade cyklar. Under 2016 har även kommunens samarbete med privata fastighetsägare, näringsidkare och räddningstjänst utvecklats vilket lett till att gemensamma cykelparkeringsprojekt planeras för 2017.

Under 2016 togs även en ”Förbud mot cykelparkering”-symbol fram för att stävja felparkering vid särskilt känsliga platser i stadskärnan, exempelvis vid ledstråk eller utrymningsvägar. Symbolen spredades på prov med goda resultat, vilket har lett till att Uppsala kommun bestämt sig för att fortsätta använda symbolen och även andra former av skyltning för att motverka felparkerade cyklar.



## Övergivna och långtidsparkerade cyklar

Uppsala kommun omhändertar varje år ett stort antal övergivna och långtidsparkerade cyklar. Syftet med omhändertagandet av cyklar är att skapa mer plats i cykelställen och även att främja trafiksäkerheten. Cyklar som kan antas vara övergivna eller långtidsparkerade märks upp med lappar och om lappen sitter kvar efter fem veckor så omhändertas cykeln. Omhändertagandet baseras även på en helhetsbedömning av cykelns skick, värde och hur länge den har stått parkerad i cykelstället. Efter att cykeln har blivit omhändertagen har ägaren möjlighet att, mot en hanteringsavgift och förutsatt att ägaren kan identifiera cykeln, få tillbaka sin cykel. Cyklar som inte hämtas ut efter tre månader säljs på auktion eller skrotas och återvinns.



2014 infördes nya regler för långtidsparkerade cyklar, som innebär att cyklar får stå parkerade max fem veckor i cykelställ i centrala Uppsala. Under 2016 togs totalt 1242 stycken cyklar omhand av Uppsala kommun. Cyklarna som omhändertogs bedömdes antingen vara långtidsparkerade eller övergivna fordonsvrak. Omhändertagandet av cyklar har frigjort ett stort antal lediga platser i cykelställen till de cyklar som verkligen används. För perioden 2017–2018 är ambitionen att fler cyklar ska omhändertas och att rutinerna samt tidsbegränsningen för långtidsparkering av cyklar i innerstaden ska ses över.



## Hycykelsystem

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

De senaste åren har hycykelsystem blivit allt vanligare i Sverige och större hycykelsystem finns b.l.a. i Malmö, Göteborg och Stockholm. Mot bakgrund av detta har därför ett framtida hycykelsystem i Uppsala diskuterats inom Uppsala kommun. Under perioden 2013–2015 drevs ett mindre hycykelsystem på prov i Uppsala. Initiativtagaren till detta utgjordes då av en privat aktör i samarbete med *SJ*.

Under 2016 har en förstudie genomförts avseende förutsättningarna för ett större hycykelsystem i Uppsala tätort. För närvarande arbetar Uppsala kommun med utvärdera resultatet av förstudien och planerar för en kommande upphandling av hycyklar. Införandet av ett hycykelsystem i Uppsala är ett större uppdrag som omfattar dialog med många berörda aktörer, exempelvis *Upplands Lokaltrafik (UL)*.

## Cykelvårdsanläggning

Uppsala kommun har under en tid planerat för att bygga en cykelvårdsanläggning i centrala Uppsala. Meningen med en cykelvårdsanläggning är att Uppsala kommun ska ge kommunens cyklister möjlighet att tvätta av sin cykel och genomföra enklare cykelservice. På så sätt främjas cykelsäkerheten och Uppsalas cyklister får, särskilt under vintertid, lättare att underhålla sina cyklar. Att bygga en cykelvårdsanläggning finns även utpekad som mål i Uppsala kommuns åtgärdslista för att bli Sveriges bästa cykelstad.

Under 2016 påbörjades byggnationen av cykelvårdsanläggningen, som blir placerad i Stadsträdgården, nära Parksnäcken. Byggnationen pågår och cykelvårdsanläggningen beräknas vara klar under våren 2017. Uppsala kommun planerar även för att bygga flertalet mindre cykelvårdsanläggningar som ska ge Uppsalas cyklister möjlighet till att exempelvis hänga upp sin cykel för mindre justeringar, underlätta däckbyte och annan service av cykeln.

# Trafiksäkerhet

Statistik					
	2016	2015	2014	2013	2012
Antal cykelolyckor under året i Uppsala kommun (rapporterade i Strada)	295	123	74	53	56
Andel cyklister som använde hjälm under året (procent)	32%	35%	36%	29%	28%
Antal cykelboxar totalt i Uppsala tätort	5	5	0	0	0

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

## Cykelolyckor och statistik

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

Under de senaste sex åren har *Polismyndigheten i Uppsala län* och *Uppsala Närakut* rapporterat in cykelolyckor till *STRADA*. Under 2016 har även Akademiska sjukhuset börjat rapportera in cykelolyckor till *STRADA*, vilket har lett till att antalet olyckor för 2016 har ökat kraftigt i statistiken. Det har rapporterats in mellan 56 och 295 cykelolyckor per år. Generellt när det gäller cykelolyckor finns det tyvärr ett stort mörkertal när det gäller själva antalet olyckor. Detta beror främst på att många cykelolyckor inte leder till att de inblandade behöver söka sjukvård. Mörkertalet beror även på att polismyndigheten inte blir tillkallade till samtliga cykelolyckor.

Uppsala kommuns ambition är att ha så omfattande, tillförlitlig och kvalitetssäkrad statistik som är möjligt. All form av olycksförebyggande arbete som bedrivs inom Uppsala kommun har sin grund i statistiken.

### Cykelolyckor 2016

Antalet olyckor som registreras in ökar ständigt i och med att nu även Akademiska sjukhuset registrerar trafikolyckor i *STRADA*. 295 olyckor är registrerade totalt under 2016 där minst en cykel varit inblandad. Av dessa är 163 singelolyckor. 207

av dessa är lindriga medan 1 person har omkommit. Dödsolyckan skedde på det statliga vägnätet. Den näst vanligaste olyckstypen där cykel är inblandad är krock med fordon, 78 stycken varav 58 av dessa är lindriga. Krock mellan cyklist och fotgängare är ovanligt förekommande i statistiken. Under året registrerades endast 14 sådana olyckor, vilket dock inte innebär att det inte händer fler olyckor av denna typ, som inte blir inrapporterade till *STRADA*. Av samtliga registrerade cykelolyckor har ca 170 skett på det kommunala vägnätet. Ungefär dubbelt så många olyckor har registrerats där cykeln färdats i vägbanan, jämfört med på gång- cykelbana/cykelväg.

## Hastighetsöversyn

Under 2015 påbörjades arbetet med att införa nya hastighetsgränser i Uppsala kommun. Anledningen till varför en hastighetsöversyn genomförs är främst ökad trafiksäkerhet. Det finns även stora vinster i form av att hastighetsöversynen leder till förbättrade trafikmiljöer, miljövinsterna samt bättre samspel mellan olika trafikslag i kommunen.

Arbetet med hastighetsöversynen har fortsatt under 2016 och kommer fortsätta fram tills 2018. Grunden för de nya hastigheterna är:

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

För Uppsala kommuns cyklister innebär hastighetsöversynen att hastigheten generellt sänks på gator där cykelbanor korsar andra gator, och även på gator där cyklister färdas i blandtrafik. Ett övergripande mål för hastighetsöversynen är ett bättre samspel mellan gående, bilister, kollektivtrafik och cyklister.



### Säkra skolvägar

Under 2015 drev Uppsala kommun projektet *Säkra skolvägar*. Syftet med projektet var att förbättra trafiksäkerheten vid grundskolor med årskurser F-6 och att få fler att cykla eller gå till skolan. 2015 genomfördes totalt 37 inventeringar av trafikmiljön runt skolor. Inventeringarna ledde till rapporter kring skolornas trafikmiljö och utgjorde sedan underlag för diskussioner med representanter för skolor och föräldrar. Rapporterna och dess slutsatser diskuterades även internt inom kommunen. Rapporterna rörande trafikmiljön kan dels resultera i ombyggnationer av trafikmiljöerna runt skolorna, men ska primärt leda till beteendeförändring. Under 2016 har arbetet fortsatt med utgångspunkt i rapporterna.

### Cykelhjälminventering

Sedan 1995 genomförs årliga inventeringar av Uppsala kommuns cyklisters cykelhjälm användning. Syftet med inventeringen är att få en bättre bild av hur många cyklister som använder cykelhjälm och om det går att se några trender i användandet. Inventeringen genomförs varje år i maj och juni månad på en rad olika platser i kommunen.

2016 visade cykelhjälm inventeringens resultat att totalt 32 % av de räknade cyklisterna använde cykelhjälm i Uppsala tätort, vilket är en uppgång med två procentenheter jämfört med 2015. Vid mät-punkterna i ytterområdena till Uppsala tätort ligger cykelhjälm användningen på hela 53 %, en uppgång från 47 % år 2015. Värt att notera är att cykelhjälm smätningarna för 2014 och 2015 tyvärr har varit felberäknade, något som korrigerats inför 2016 års cykelhjälm inventering.

Uppsala kommun har som ambition att cykelhjälm användningen i kommunen ska öka och att arbetet med detta ska involveras mer i kommunens övriga trafiksäkerhetsarbete.

### Cykelboxar

Uppsala kommun har under de senaste åren utrett möjligheten att införa så kallade cykelboxar. Syftet med cykelboxarna är att ge cyklister ett särskilt utrymme i signalreglerade korsningar i de fall cyklister färdas i blandtrafik. Cykelboxar ökar trafiksäkerheten för cyklister genom att denna for-donsgrupp blir mer synliga för övrig trafik, särskilt i korsningar med många svängande fordon. Under 2015 infördes dessa separata utrymmen för cyklister i korsningarna Vaksalagatan–Storgatan och Kåbovägen–Norbyvägen och under 2016 har ett antal ytterligare korsningar utretts inför ett eventuellt införande inom de närmaste åren.



## Cykelpassager

Uppsala kommun har som ambition att 50 procent av de gemensamma gång-, cykel- och mopedpassagera (GCM-passager) inom kommunens väghållningsområde ska vara hastighetssäkrade år 2020. Detta innebär att medelhastigheten för fordon som passerar dessa platser inte får överstiga 30 km/h. Arbetet med att hastighetssäkra GCM-passager är kopplat till den hastighetsöversyn som Uppsala kommun nu genomför. Arbetet med att hastighets-säkra passagera kan innebära att trafiksäkerhets-höjande åtgärder vidtas, exempelvis genom upphöjning av passagera eller farthinder för korsande motorfordonstrafik. Arbetet kan även innebära att vissa passager tas bort. Under 2016 har 10 stycken gemensamma GCM-passager hastighetssäkrats medan 10 stycken tagits bort.

## Cykelöverfarter

Den 1 september 2014 infördes nya regler för cykeltrafik och bland annat infördes nya definitioner kring begreppet cykelöverfart. Cykelöverfarter är den del av väg där cyklar och förare av moped klass II har företräde framför annan trafik. Uppsala kommun har som ambition att succesivt införa och utvärdera cykelöverfarter. Under åren 2015 och 2016 har kommunen fört en kontinuerlig dialog med bland annat *SKL (Sveriges kommuner och landsting)* och inom nätverket *Svenska cykelstäder* kring ett eventuellt införande av cykelöverfarter. Inom ramen för dessa diskussioner har också aktuell forskning granskats. Syftet med ett införande av cykelöverfarter är öka framkomligheten för cyklister genom att minska antalet stopp för de fordon som istället för bensin drivs med hjälp av muskelstyrka. Precis som när det handlar om höjdskillnader eller om-

vägar utgör vanligtvis ett stopp ett mycket större bekymmer för en cyklist i jämförelse med en bilist i form av bland annat försämrad framkomlighet och bekvämlighet. Genom att det enligt lagstiftningen också krävs farthinder vid dessa platser ökar också trafiksäkerheten i och med att hastigheterna för de fordon som korsar cykelbanan hålls nere. De cykelöverfarter som planeras i Uppsala kommer dessutom att kännas igen genom att de, förutom det nya vägmärket (se bild intill), även utrustas med förstärkt belysning och rödinfärgad asfalt.

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.



# Kommunikation och beteendepåverkan

Statistik	2016	2015	2014	2013	2012
Antal cykelrelaterade pressutskick under året	9	30	17	10	-
Antal mottagna frågor och synpunkter kring cykling under året som skickats per mejl (inkl. felanmälningar)	1150	3 909	2 750	2 500	-
Antal informationstillfällen till nya studenter	2	2	3	4	4
Antal mottagna felanmälningar under året (mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed cykelvägarna)	828	546	486	383	-
Antal personer som kunnat delta i vintercyklistkampanj under året	150	140	50	0	0
Antal hämtade och utdelade cykelkartor under året	15000	65000	20 000	55 000	15 000
Antal personer som under året lärt sig cykla genom kursverksamhet för ovana	48	32	15	0	0
Antal företag som under året diplomerat sig som cykelvänlig arbetsplats	37	11	0	0	0
Antal verksamheter som under året gått med i cykling utan ålder	4	0	0	0	0
Antal besök vid BVC med cykelinformation till föräldrar	59	-	-	-	-

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

## Kommunikationsarbete

Under 2016 har Uppsala kommun haft ett intensivt kommunikationsarbete kring cykelfrågor.

Stort fokus har bland annat legat på att lansera åtgärdslistan i arbetet med att bli Sveriges bästa cykelstad samt att ha dialog kring och visa på genomförandet av alla cykelfrämjande åtgärder som kommunen gör. Under året har mycket arbete också lagts på att skapa och utveckla webbsidor för kommunens cykelarbete. Denna går nu att hitta via [www.uppsala.se/cykel](http://www.uppsala.se/cykel)

Förutom att använda denna kanal har de cykelinsatser som genomförts under året huvudsakligen marknadsförts via:

- sociala medier
- evenemang
- nyhetsbrev
- filmer
- annonsuppslag i Uppsalatidningen
- pressmeddelanden

Mediernas och allmänhetens intresse för cykelfrågor är stort, vilket inneburit att de lokala nyhetsredaktionerna ofta på eget initiativ bevakat cykelfrågor. Under 2016 skickade kommunen ut 9 pressutskick på temat cykel. Antalet artiklar under samma period var långt fler, 35 stycken. Störst räckvidd fick projektet *Cykling utan ålder* som genererade nyhetsinslag både i lokala medier samt nationellt i *Expressen* och *Aftonbladet*.

## Cykelkurser för ovana

Utifrån ambitionen att få fler att använda sig av cykeln som transportmedel har Uppsala kommun inlett ett samarbete med Cykelfrämjandets uppsalakrets. Målsättningen med samarbetet är den kursverksamhet som cykelfrämjandet sedan tidigare bedriver för människor som vill lära sig cykla ska underlättas och förbättras. Under 2016 anordnades totalt 4 kurser med 7 kurstillfällen per grupp. Detta innebär att det under året genomfördes totalt 28 kurstillfällen och att sammanlagt 48 personer lärde sig cykla. Deltagarna har utöver de praktiska momenten även fått information om trafiksäkerhet och trafikregler. Kurserna har varit fullbokade och mycket uppskattade.

Läs mer på [www.cykelframjandet.se/upsala](http://www.cykelframjandet.se/upsala)

## Parkera schyst

Under 2016 har kampanjen *Parkera Schyst* fortlöpt. *Parkera Schyst* är en kampanj som syftar till att få fler cyklister att parkera cykeln i ett cykelställ, något som bidrar till en trafiksäkrare, tillgängligare och mer framkomlig stadsmiljö.

Arbetet med *Parkera Schyst* inkluderar bland annat utdelning av cykelrelaterade produkter med *Parkera Schyst*-logga, information och marknadsföring genom kommunens kontaktvägar samt en *Parkera Schyst-dag*, *Parkera Schyst På Stan*, som genomförs varje år.

Under 2016 arrangerades *Parkera Schyst På Stan* för sjätte året i rad och platsen var likt tidigare år Gamla torget i centrala Uppsala. Under dagen fanns personal från Uppsala kommun på plats för att informera om arbetet med *Parkera Schyst*, dela ut *Parkera Schyst*-produkter och även svara på frågor om cykelplanering med fokus på cykelparkeringar. Under dagen kunde även cyklister få enklare cykelservice och däckpumpning av cykelmekaniker som fanns på plats. Cirka 1500 personer besökte *Parkera Schyst På Stan* 2016.



### Vintercyklisten

Under hösten 2014 inleddes kampanjen *Vintercyklisten*. Vintern 2015–2016 inleddes den andra omgången av *Vintercyklisten* igång. Syftet var att få fler uppsalabor att cykla på vintern. Förändringar från första omgången var att Uppsala kommun tog emot 140 ovana vintercyklister istället för 50. 100 av dessa finansierades av kommunen medan *NCC* och *Landstinget i Uppsala län* finansierade 20 platser var som gick till deras medarbetare. I denna upplaga av *Vintercyklisten* fanns det även med deltagare som använde lådcyklar och trehjuliga cyklar, som främjar balansen.

Deltagarnas främsta uppgift var att cykla minst tre kilometer, tre dagar i veckan under kampanjperioden. I uppdraget ingick även att rapportera in brister i kommunens vinterväghållning. Deltagarna fick dubbdäck och annan utrustning som gjorde cyklingen säker, effektiv och bekväm. I utvärderingen uppgav 95 procent av deltagarna att de skulle fortsätta vintercykla. Dessutom rekommenderade de andra att delta i liknande projekt.

Hösten 2016 drog en ny satsning på *Vintercyklisten* igång. Den här gången låg fokus på att få med fler arbetsgivare. Resultatet blev att sju arbetsgivare, inklusive Uppsala kommun, tillsammans erbjöd 160 platser till personer som ville prova på vintercykling. De övriga arbetsgivarna var *Energikontoret Mälardalen*, *Friskis & Svettis Uppsala*, *NCC*, *Uppsala läns landsting*, *Uppsala universitet* och *Vattenfall AB*. Utöver de platser som ovanstående arbetsgivare kunde erbjuda till sina anställda uppgick antalet platser mot allmänheten till totalt 70 stycken. Under marknadsföringen av *Vintercyklisten* 2016 delades även över 2 000 reflexvästar ut till cyklister. Syftet var att uppmuntra alla att cykla säkert på vintern.

### Cykelvänlig arbetsplats

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

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

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

Arbetet med *Cykelvänlig arbetsplats* har fortsatt under 2016 och ett fokus har legat på att kampanjen riktat sig till samtliga av Uppsala kommuns arbetsplatser. Under 2016 diplomerades totalt 37 arbetsplatser som cykelvänliga. Diplomeringen ägde rum den 20 september vid Evolutionsbiologiskt Centrum och omfattade även inspirationsföreläsningar inom cykelområdet.





## Klimatmatchen

Under 2016 anordnade Uppsala kommun för andra gången tävlingen *Klimatmatchen* som vänder sig till alla föreningsaktiva ungdomar, 10–16 år, i Uppsala kommun. Tävlingen pågick 11 april–11 maj och gick ut på att samla poäng genom att gå, cykla, åka kollektivt eller samåka till sina fritidsaktiviteter. Poängssystemet är baserat på hur stort klimatavtryck man gjorde med respektive färdmedel.

Årets vinnare blev Uppsala Domkyrkas flickkör som i mycket stor utsträckning valde cykel, gång eller kollektivtrafik till och från repetitionerna, trots att medlemmarna har mycket varierande avstånd till replokalen. I förstapris mottog vinnarna 5000 kronor till körkassan vilket användes under körens resa till Warszawa. På andra plats kom scouterna Stigfinnarna från Wasakåren och trea blev fotbollslaget Uppsala IF Po3.

## Cykling utan ålder

Under 2016 inleddes projektet *Cykling utan ålder* på initiativ av Uppsala kommun och *Länsstyrelsen i Uppsala län*. *Cykling utan ålder* är en ideell verksamhet som går ut på att personer med funktionsnedsättning ska få komma ut på en cykeltur. Cykelturerna genomförs med specialbyggda cyklar och av volontärer som anmält sig som frivilliga till projektet. Konceptet kommer från Danmark där det visats sig vara varit mycket framgångsrikt. Studier visar på att cykelturerna medför många positiva hälsoeffekter för målgruppen.



I samarbete med *Landstinget i Uppsala län*, *Uppsala Cykelförening*, *Cykelfrämjandet*, *Röda korset* och *Studentvolontärerna i Uppsala* gick pilotprojektet igång under januari månad. Som ett första initiativ mottog samtliga äldreboenden inom Vård & omsorg i Uppsala kommun en inbjudan om att vara med i projektet. Projektet har idag omkring 100 anslutna volontärer i Uppsala, varav 38 har genomgått projektutbildningen och är aktiva medan ytterligare 60 personer har genomgått utbildningen men ännu inte kommit igång med cyklingen. *Cykling utan ålder* har varit ett mycket lyckat projekt, där de anslutna boendena och organisationerna meddelat mycket positiva effekter för de brukare som har fått åka på cykelturerna.

## Sveriges bästa cykelstad

2015 lanserade Uppsala kommun arbetet med att Uppsala ska bli Sveriges bästa cykelstad. Ett första steg i arbetet var att undersöka hur kommunens medborgare resonerar kring vad som skulle göra Uppsala till Sveriges bästa cykelstad. Detta resulterade i en webbaserad enkät som fick stort gensvar och där resultatet lade grunden till det fortsatta arbetet.

Under 2016 har arbetet med att Uppsala ska bli Sveriges bästa cykelstad fortlöpt. En viktig punkt i arbetet har varit att marknadsföra själva projektet och de åtgärder som ska genomföras. I mars 2016 antogs själva åtgärdslistan och handlingsplanen för projektet Sveriges bästa cykelstad av gatu- och samhällsmiljönämnden. Detta föranledde också en hel del uppmärksamhet från lokalmedia.

Under 2016 har Uppsala kommun arbetat med kommunikation och marknadsföring av Sveriges bästa cykelstad på följande sätt:

- Produktion och marknadsföring av tre stycken reklamfilmer som visats på biografier och på allmänna kommunikationstavlor.
- Presskonferens och pressutskick avseende projektet Sveriges bästa cykelstad.
- Lansering av åtgärdslistan på Uppsala kommuns hemsida.
- Marknadsföring av åtgärdslistan under 2016 års *Cykelvecka*.
- Marknadsföring av projektet via sociala medier med fokus på Uppsala kommuns facebook-sida.
- Utdelning av Sveriges bästa cykelstad-relaterade så kallade ”giveaways” under *Cykelveckan* och övriga cykelrelaterade aktiviteter.

## Buslätt att cykla rätt

Sedan några år tillbaka genomför Uppsala kommun aktiviteteten *Buslätt att cykla rätt*, vilket är en cykelaktivitet riktad mot yngre barn. 2016 genomfördes *Buslätt att cykla rätt* vid två tillfällen, i maj respektive september. Här fick barnen träna motorik och balans på cykel och samtidigt få kunskaper om hur de ska bete sig i trafiken. Barnen lånade olika typer av cyklar och hjälmar. Platsen var Vaksala torg och en inbjudan till samtliga förskolor i Uppsala hade skickats ut. Aktiviteten avslutades med att alla barn fick ett cykelkörkort. De fick själva färglägga de vägmärken som hade lärt sig under dagen.



## Pelle Svanslös cykeldag

Söndagen den 10 maj var det dags för *Pelle Svanslös cykeldag*. Evenemanget sammanföll med UNT bike weekend men här var barnen den främsta målgruppen. På en mobil cykelbana i Botaniska trädgården fanns vägmärken, trafikljus och övergångsställen utplacerade. Barnen kunde välja mellan att cykla på egna cyklar eller låna en på plats och de fick lära sig några av de viktigaste trafikreglerna. Närmare 500 barn tog sig runt cykelbanan och vid mål väntade en utmärkelse till de unga cyklisterna.



## Cykelveckan

Under 2016 anordnade Uppsala kommun för första gången en cykelvecka. Målsättningen var att i ett mer samlat grepp berätta om ett flertal av de cykelprojekt och insatser som för tillfället pågår. Mellan den 9–15 maj arrangerades därför ett flertal morgonarrangemang utmed ett antal cykelvägar (se *Tack för att du cyklar* på sid 35), *Cykeldagen* vid resecentrum (läs mer nedan), *Buslätt att cykla rätt* vid Vaksala torg och i Botaniska trädgården (läs mer på denna sida) samt *Parkera Schyst På Stan* (läs mer på sidan 31) Utöver detta anordnades informationsarrangemang om *Klimatmatchen* (se sidan 33) och projektet *Cykelvänlig arbetsplats* (se sidan 32) under cykeldagen och vid Skandisloppet. Dessutom ägde invigningen av projektet *Cykling utan ålder* rum under cykelveckan (se sidan 33).

## Cykeldagen

Under cykelveckan arrangerades för andra gången i ordningen en cykeldag vid resecentrum. I samband med detta tillfälle gick det som besökare att bland annat få information om pågående och planerade insatser när det handlar om såväl cykelinfrastrukturåtgärder (exempelvis nya cykelvägar, cykelpumpar och cykelboxar) som beteendepåverkansprojekt (exempelvis *Vintercyklisten*, *Klimatmatchen* och *Cykelvänlig arbetsplats*). Inom ramen för arrangemanget uppmärksammades också de regler som gäller för både cykelns utrustning och cyklisternas beteende i trafiken. Under dagen fanns en stor personalstyrka från olika verksamhetsområden på plats för att berätta om deras arbete och samtidigt svara på frågor från allmänheten. Utöver detta fanns också flera cykelmekaniker på plats vilka hjälpte cyklisterna med enklare cykelservice och däckpumpning. Dessutom fick besökarna lämna synpunkter på vad de anser vara viktigt för att Uppsala ska kunna uppnå de högt ställda förväntningar som finns bland såväl tjänstemän och politiker som invånare och besökare. Cykeldagen fick stor uppmärksamhet med cirka 2500 besökare varav cirka 60 personer uppsökte cykelservice.



## Tack för att du cyklar-aktiviteter

Vid två tillfällen under cykelveckan i maj fanns Uppsala kommun på plats under morgontimmarna för att sprida glädje och en positiv bild utifrån kommunens målsättning om ett ökat hållbart resande. Av den anledningen delades så kallade tackpåsar ut till de 2000 gående och cyklister som först passerade platserna. Syftet med insatsen var också att uppmärksamma de passerande på att just deras val att gå eller cykla bidrar till att göra Uppsala till en attraktivare och miljövänligare stad att bo och vistas i. Under dessa morgontimmar fanns dessutom en studentorkester på plats för att bidra till en festligare inramning och insatsen mottogs på ett mycket positivt sätt från de passerande.



## Invigning av cykelväg Uppsala–Skölsta

Den 22 juni invigdes den nya bil-, cykel- och gångvägen mellan Årsta och Skölsta. Sträckan är 3 kilometer lång och ingår som en förutsättning inför den byggnation av cirka 350 nya bostäder som är planerade i Skölsta. I och med byggnationen av en separat gång- och cykelväg är förhoppningen att den ökade trafiksäkerheten och tryggheten medför att framförallt cykeln upplevs som ett naturligt alternativ. Under invigningen, som hölls i närheten av tunneln under E4:an, talade gatu- och samhällsmiljönämndens ordförande Johan Lundqvist.

## Invigning av Regnbågstunneln

Under 2015 startade Uppsala kommun ett samarbete med ett antal förskolor. I projektgruppen ingick 12 stycken 3–5-åringar från Gamla Uppsala kommunala förskolor, en representant från stadsbyggnadsförvaltningen och en ljusarkitekt från en konsultfirma. De deltagande förskolorna var Österledens förskola, Von Bahrs förskola, Bellmans förskola, Parkens förskola och Lagerlöfs förskola. Ambitionen var att tillsammans planera upprustningen av en gång- och cykeltunnel i förskolornas närhet. Inom ramen för arbetet har barnen i samråd med Uppsala kommun fått vara i kontakt med den tunnel under Råbyvägen i höjd med von Bahrska häcken som valdes ut. Olika material som lera, ljus, pennor, lärplattor och annat skapandematerial har utmanat barnen att tänka och fantisera hur tunneln skulle kunna se ut. Efter ett drygt år stod den nyupprustade och regnbågsliknande gång- och cykeltunneln klar. Vid den invigning som hölls den 18 november gick det även att se att ny belysning samt ljudeffekter ingått i upprustningen.



## Cykelkartan

Under året har arbete pågått med att ta fram en ny cykelkarta för åren 2017–2018. Denna kommer preliminärt att börja delas ut i mars 2017. Den cykelkarta som gavs ut för drygt 2 år sedan (februari 2015) har visat sig vara den mest populära cykelkartan hittills då antalet hämtade exemplar vid årsskiftet uppgick till totalt 80 000 stycken under åren 2015 och 2016. Cykelkartan finns att hämta vid bland annat turistbyrån, kommuninformation, universitetsinstitutioner, hos de flesta cykelhandlare och på de kommunala biblioteken.

## Trafiksäkerhetsinformation till föräldrar

Uppsala kommun arbetar aktivt för barns trafiksäkerhet. En viktig målgrupp utgörs av nyblivna föräldrar och Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med att bland annat informera på föräldraträffar som barnavårdscentraler arrangerar. I det arbetet ingår information om cykelutrustning, cykelsitsar och cykelbarnstolar, cykelhjälm, cykelkärror med mera. Föräldrarna har även informerats om riskerna som deras barn utsätts för om rekommenderade trafiksäkerhetsåtgärder inte följs. Totalt har personal från Uppsala besökt olika barnavårdscentraler 59 gånger under 2016 och trafiksäkerhetsinformationen har nått 450 föräldrar.

## Trafikantveckan

16–22 september genomfördes den *Europeiska Trafikantveckan* där Uppsala kommun deltog. Årets fokus var trafiksäkerhet och Uppsala kommun arrangerade under veckan ett antal aktiviteter med fokus på just detta. Den *Europeiska Trafikantveckan* är en upplysningskampanj som syftar till att få Europas medborgare att i större utsträckning använda sig av hållbara transportmedel.

## Trafiksäkerhetsdagen

Som en del av Trafikantveckan genomförde Uppsala kommun den 16 september en trafiksäkerhetsdag. Under detta arrangemang, som genomfördes på Stora torget i centrala Uppsala, uppmärksammades olika former av trafiksäkerhet. På plats fanns personal från Uppsala kommun som pratade med medborgare, tog emot synpunkter och åsikter samt delade ut olika trafiksäkerhetsrelaterade produkter såsom reflexer och halkbroddar.



## Marknadsföring av tvåvåningsstall

Under försommaren installerades tvåvånings cykelstall vid Uppsala resecentrum. Syftet med detta var att pröva nya medel för att få till fler cykelparkeringar i centrala Uppsala. Då cykelstället är av en ny typ som inte tidigare använts i Uppsala lades mycket resurser på kommunikation och marknadsföring av cykelstället. Bland annat så spelades en instruktionsfilm in där cykelställets funktion och användningsområde visades. Filmen lades sedan upp på Uppsala kommuns Facebook-sida och blev ett de mest delade och visade inläggen på Uppsala kommuns Facebook-sida under 2016.



## Cykelinformation till nya studenter

Under 2016 har tjänstemän från Uppsala kommun informerat om cykeltrafik vid recentiorsmottagningar som *Uppsala Universitet* och *Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU)* anordnat. Vid dessa tillfällen har även nya studenter fått tillfälle att ställa frågor om trafikregler och cykeltrafik. Uppsala kommun delade vid dessa tillfällen även ut sadelskydd, reflexer, cykelkartor samt informationsbroschyrer om trafikregler.

Arbetet med att informera nya studenter är ett kontinuerligt arbete som Uppsala kommun genomför varje år, då studenter är en viktig målgrupp för information om cykeltrafik.

## Medborgardialog på cykel i Vänge

Den 15 september 2016 bjöd Uppsala kommun in till medborgardialog i Vänge, en tätort ca 13km från centrala Uppsala. Syftet med medborgardialogen var att marknadsföra Uppsala kommuns nya landsbygdsprogram och som en del i medborgardialogen cyklade samtliga deltagande tjänstemän och politiker från Uppsala till Vänge med elcyklar. Väl framme bjöd Uppsala kommun på fika och hade dialog med medborgare innan det var dags att cykla tillbaka till Uppsala igen. Val av plats för medborgardialogen blev en parkeringsplats nära ortens centrala busshållplatser, med syfte att nå så många boende som möjligt.

Medborgardialogen, med cykel som transportmedel för tjänstemän och politiker, var ett uppskattat koncept bland samtliga deltagande och bjöd även in till diskussion gällande cykelns roll på landsbygden. Uppsala kommun planerar nu för fler medborgardialogsmöten av denna typ.



## Säkra skolvägar

2016 har inneburit fortsatt arbete med *Säkra skolvägar*, ett trafiksäkerhetsprojekt inriktat mot att förbättra trafiksäkerheten runt skolor (för mer information se sida 29). Årets upplägg rent informationsmässigt följer i stort de föregående åren vilket innebär att de enskilda skolorna ansvarar för att information om arbetet når ut till föräldrar, medarbetare på skolan och skolans elever. Uppsala kommun har under 2016 fortsatt att distribuera informationsmaterial till berörda skolor och även medverkat på föräldramöten för att diskutera trafiksäkerhet och informera om arbetet med *Säkra skolvägar*.

## Uppsala kommun som arbetsgivare ur ett cykelperspektiv

Uppsala kommun har som ambition att vara en framstående arbetsgivare när det handlar om att på olika sätt främja möjligheterna för sina anställda att i så stor utsträckning som möjligt välja cykeln som ett naturligt färdmedel såväl i tjänsten som till och från jobbet. I anslutning till arbetsplatserna på både Stationsgatan och i stadshuset finns sedan tidigare tjänstecyklar och hjälmar att låna. Inom denna fordonsflotta finns även ett flertal elcyklar att tillgå för de anställda. På båda platserna finns naturligtvis även cykelkartor tillgängliga för att vid behov underlätta orienterbarheten och minska risken för omvägar. För att ytterligare påvisa ambitionen finns det sedan 2015 möjlighet för den som varit anställd i kommunen i 25 år att numera välja mellan att få en guldklocka, en hedersmedalj, ett konstföremål eller en cykel. Under 2016 har arbete pågått med att ta fram nya riktlinjer för resor i tjänsten (resepolicy). Under året valde även Uppsala kommun som arbetsgivare att delta i *vintercyklistkampanjen* för att på så sätt utöka kampanjen från att tidigare endast vänt sig mot allmänheten för att numera även innefatta anställda vid ett flertal arbetsplatser (se *Vintercyklisten* sidan 32).

## Synpunkter från allmänheten

Allmänheten är mycket engagerad i cykelfrågor och under året har kommunen tagit emot synpunkter och besvarat frågor kring cykling via brev, mejl, telefonsamtal och inlägg på kommunens sidor på Facebook och Twitter. Totalt har kommunen mottagit och besvarat 1150 synpunkter enbart via brev och mejl. Hur många telefonsamtal och inlägg via Facebook och Twitter som inkommit och besvarats har inte gått att få fram. Frågorna och synpunkterna har inkluderat de flesta cykelrelaterade områden. Dock är det framförallt tre områden som dominerar:

- önskemål om fler separata cykelvägar
- brister och trafiksäkerhetsfrågor kopplade till den fysiska utformningen
- cyklisters beteende i trafiken.

## Medborgarundersökningar

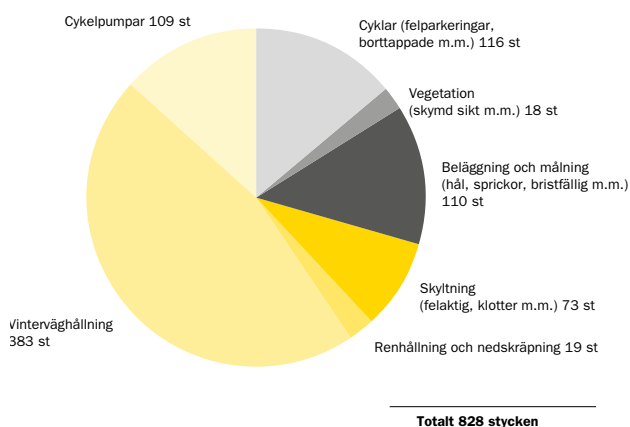
Varje år genomför Uppsala kommun en eller flera medborgarundersökningar för att fånga upp allmänhetens synpunkter när det gäller cykelfrågor. Inom ramen för projektet Sveriges bästa cykelstad genomfördes ett flertal insatser under 2015 vilka beaktades inom ramen för framtagandet av den åtgärdslista som numera finns att läsa på [www.uppsala.se/cykel](http://www.uppsala.se/cykel). Under 2016 har allmänhetens synpunkter kring cykelfrågor tagits emot på flera sätt. Dels handlar det om mejl, telefonsamtal och inlägg på sociala medier som kontinuerligt behandlats och beaktats inom det ordinarie arbetet (se *Synpunkter från allmänheten* sidan 37) men det har även anordnats särskilda tillfällen då allmänheten fått möjlighet att antingen personligen framföra sina synpunkter till berörda tjänstemän eller skriftligen uppmärksamma de ansvariga på goda eller mindre goda förhållanden för cyklister. Dessa tillfällen anordnades i samband med arrangemangen *Cykeldagen* och *Parkera schyst på stan* i maj samt *Trafiksäkerhetsdagen* i september.

## Kommunens felanmälan

Uppsala kommun har som mål att året runt kunna erbjuda cyklister en hög standard utmed cykelvägarna. Men även om inventeringar i cykelinfrastrukturen görs regelbundet så finns det tyvärr inte resurser till att dagligen vara på plats ut för att upptäcka fel och brister. Därför är det viktigt att allmänheten uppmärksammar exempelvis förstörda vägmärken, håligheter och sprickor i beläggningen/asfalten eller buskage som växer in på cykelvägen och begränsar sikten vid exempelvis korsningar.

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

Under 2016 gjordes totalt 828 felanmälningar om felaktigheter och brister utmed kommunens cykelvägar via e-post och telefon. Det är en ökning jämfört med tidigare år och något som kommunen ser mycket positivt på. Ett stort antal felanmälningar har under året lett till omedelbara insatser och på sikt kommer de flesta anmälningar också att åtgärdas. I första hand prioriterar vi det som kan utgöra en trafikfara. Här nedan finns statistik över vilken typ av ärende som har kommit in till kommunens felanmälan. Underlaget till diagrammet bygger alltså på de 828 stycken felanmälningar som togs emot under 2016.



Fördelning av mottagna felanmälningar 2016

# Ekonomisk uppföljning

Uppsala kommuns kostnader för samtliga cykelinsatser som redovisas i denna sammanställning uppgick 2016 till strax över 116 miljoner kronor (116,52 miljoner kronor). Av dessa utgjorde 49,52 miljoner driftkostnader och 67 miljoner investeringskostnader. Detta kan jämföras med den totala kostnaden för cykelarbetet som 2013 uppgick till 87 miljoner kronor, 2014 103 miljoner kronor och 2015 116 miljoner.

Denna kostnad kan också jämföras med de totala kostnaderna som gatu- och samhällsmiljönämnden haft för gata, park och natur som 2016 uppgick till cirka 225 miljoner (investeringar) och 350 miljoner (drift och underhåll). Utifrån detta uppgick cykelkostnaderna till cirka 14 procent av de totala driftkostnader och 30 procent av de totala investeringskostnaderna under året. I jämförelse med de totala kostnaderna för investeringar samt drift och underhåll (som tillsammans uppgick till 575 miljoner) utgjorde cykelkostnaderna cirka 20 procent.

Planeringsinstrument	2016	2015	2014	2013	2012
Kostnad för arbetet med cykelräkning (mnkr)	0,5	0,2	0,6	0,4	0,1
Kostnad för arbetet med kommunvelometern (mnkr)	0,1	0,1	0,1	0,05	0
Kostnad för arbetet med checklistor, normer och generella riktlinjer (mnkr)	0,1	0,1	-	-	-
Kostnad för arbetet med projekt Sveriges bästa cykelstad (mnkr)	0,1	0,1	0	0	0
Kostnad för arbetet inom nätverket Svenska cykelstäder (mnkr)	0,2	0,8	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelbokslutet (mnkr)	0,2	0,2	0,2	0,1	0
<b>Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument</b>	<b>1,2</b>	<b>1,65</b>	<b>0,91</b>	<b>1,95</b>	-
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument (investering) (mnkr)	0	0,4	0,3	1,4	-
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument (drift) (mnkr)	1,2	1,25	0,61	0,55	-

- \* 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

<b>Cykelvägar</b>					
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Kostnad för arbetet med regionala cykelvägar	0,05	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala kommun (mnkr)	31,4	9,5	14,4	26,7	19,5
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala tätort (mnkr)	19,4*	9,5*	14,4*	26,2*	19,5*
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala kommun (mnkr)	16,2	14,5	21,4	10,4	-
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala tätort (mnkr)	15,9*	14,5*	21,4*	8,3*	-
Kostnad för arbetet med snabbcykelleder (mnkr)	1,2	13,5	11	0,7	0
Kostnad för arbetet med att skilja fotgängare och cyklister (mnkr)	0,3	0,2	1,2	1,4	-
Kostnad för arbetet med mindre cykelåtgärder (mnkr)	0,45	0,3	-	-	-
Kostnad för arbetet med med kantstensåtgärder utmed cykelvägarna (mnkr)	1,1	0,6	0,5	0,05	-
Kostnad för arbetet med nybyggnation och upprustning av cykeltunnlar (mnkr)	11,15	22,9	-	-	-
Kostnad för arbetet med offentliga fasta cykelpumar (mnkr)	0,3	0,1	0,8	0,2	0,3
Kostnad för arbetet med ny belysning utmed cykelvägarna (mnkr)	2	9	4	-	-
Kostnad för arbetet med upprustning av belysning utmed cykelvägarna (mnkr)	2	1,5	5,5	2	2
Kostnad för arbetet med drift av belysning utmed cykelvägarna (mnkr)	6,5	6,5	7	7	7
Kostnad för arbetet med sopning av cykelvägarna (mnkr)	0,85	0,7	0,45	0,35	0,25
Kostnad för arbetet med snöröjning utmed cykelvägarna (mnkr)	9,5	10,9	12,1	10,5	7
Kostnad för arbetet med halkbekämpning utmed cykelvägarna (mnkr)	10,5	5,8	4,5	3,1	2
Kostnad för arbetet med snöborttagning utmed cykelvägarna (mnkr)	5,2	10,9	1,5	1,7	0,3
Kostnad för arbetet med vintersandupptagning utmed cykelvägarna (mnkr)	9,6	7,3	7,7	6,3	3,8
<b>Total kostnad för arbetet med cykelvägar</b>	<b>108,3</b>	<b>104,2</b>	<b>92,85</b>	<b>77,75</b>	<b>-</b>
Total kostnad för arbetet med cykelvägar (investering) (mnkr)	65,65	72,5	59,6	48	-
Total kostnad för arbetet med cykelvägar (drift) (mnkr)	42,65	31,7	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



<b>Cykelparkeringar</b>					
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Kostnad för arbetet med nya cykelparkeringar i centrala Uppsala (mnkr)	0,5	0,1	0,2	0,3	0,8
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelparkeringar i centrala Uppsala (mnkr)	0,2	0,2	0,1	0,05	3,1
Kostnad för arbetet med cykelvårdar (mnkr)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Kostnad för arbetet med felparkerade cyklar (mnkr)	0,05	0,1	0,05	0,1	0,05
Kostnad för arbetet med övergivna och långtidsparkerade cyklar (mnkr)	0,2	0,5	0,1	-	-
Kostnad för arbetet med hyrcykelsystem (mnkr)	0,15	0,1	0,2	0,3	0
<b>Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar</b>	<b>2,2</b>	<b>2,35</b>	<b>3,05</b>	<b>2,35</b>	<b>-</b>
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar (investering) (mnkr)	0,7	1	1,4	0,85	-
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar (drift) (mnkr)	1,5	1,35	1,65	2	-

<b>Trafiksäkerhet</b>					
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Kostnad för arbetet med cykelolyckor (mnkr)	0,1	0,1	0,1	0,05	-
Kostnad för arbetet med säkra skolvägar (mnkr)	0,15	1,2	0,4	0,1	0
Kostnad för arbetet med cykelhjälmsinventering (mnkr)	0,05	0,1	0,05	0,05	0,05
Kostnad för arbetet med cykelboxar (mnkr)	0,1	0,4	0,05	0,01	0,01
Kostnad för arbetet med cykelpassager och cykelöverfarer (mnkr)	0,2	0,4	-	-	-
Kostnad för arbetet med systematiskt trafiksäkerhetsarbete kopplat till cykel (mnkr)	0,05	0,1	0,2	0,05	-
<b>Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet</b>	<b>0,65</b>	<b>2,25</b>	<b>0,8</b>	<b>0,26</b>	<b>-</b>
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet (investering) (mnkr)	0,35	2	0,75	0,11	-
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet (drift) (mnkr)	0,3	0,25	0,05	0,15	-

- \* 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

## Kommunikation och beteendepåverkan

	2016	2015	2014	2013	2012
Kostnad för arbetet med kommunikationsinsatser cykel internt (mnkr)	0,4	0,7	0,4	0,6	-
Kostnad för arbetet med cykelkurser för ovana (mnkr)	0,05	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med informationskampanj Parkera schyst	0,25	0,4	0,4	0,5	0,4
Kostnad för arbetet med Vintercyklistkampanj (mnkr)	0,2	0,1	0,75	0	0
Kostnad för arbetet med Cykelvänlig arbetsplats (mnkr)	0,2	0,3	0	0	0
Kostnad för arbetet med Klimatmatchen (mnkr)	0,15	0,1	0	0	0
Kostnad för arbetet med Cykling utan ålder (mnkr)	0,2	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med kommunikationsarbet Sveriges bästa cykelstad (mnkr)	0,6	0,15	0	0	0
Kostnad för arbetet med Buslätt att cykla rätt (mnkr)	0,05	0,1	0	0	0
Kostnad för arbetet med Pelle Svanslös cykeldag (mnkr)	0,05	0,2	0	0	0
Kostnad för arbetet med Cykelveckan (mnkr)	0,05	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykeldagen (mnkr)	0,2	0,2	0	0	0
Kostnad för arbetet med "Tack för att du cyklar-aktiviteter" (mnkr)	0,2	0,2	0	0	0
Kostnad för invigning av cykelväg Uppsala-Skölsta (mnkr)	0,01	0	0	0	0
Kostnad för invigning av Regnbågstunneln (mnkr)	0,02	0	0	0	0
Kostnad för marknadsföring av tvååningsställ	0,02	0	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelfrågor under Trafikantveckan (mnkr)	0,05	-	0,25	-	-
Kostnad för arbetet med cykelinformation till föräldrar (mnkr)	0,1	0,05	0,05	-	-
Kostnad för arbetet med informationsinsatser för nya studenter (mnkr)	0,05	0,1	0,05	-	-
Kostnad för arbetet med cykelkarta (mnkr)	0,05	0,3	0,15	0,02	0,3
Kostnad för samarbetet med studenter och organisationer kring cykling (mnkr)	0,05	0,1	0,05	0,02	-
Kostnad för arbetet med Uppsala kommun som arbetsgivare ur ett cykelperspektiv (mnkr)	0,02	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med informationskampanjen Säkra skolvägar (mnkr)	0,3	0,05	0,1	-	-
Kostnad för arbetet med medborgarundersökningar (mnkr)	0,05	0,05	0,1	0,02	0,02
Kostnad för arbetet med medborgardialog på cykel i Vänge (mnkr)	0,03	0	0	0	0
Kostnad för arbete med synpunkter från allmänheten om cykling (mnkr)	0,6	1,9	1,6	1,4	-
Kostnad för arbetet med kommunens felanmälan cykling (administration)	0,2	0,2	0,15	0,4	0,3
Kostnad för arbetet med marknadsföring av kommunens felanmälan kopplat till cykling	0,04	0,1	0,05	-	-
<b>Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring</b>	<b>4,17</b>	<b>5,53</b>	<b>5,44</b>	<b>3,96</b>	<b>-</b>
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring (investering) (mnkr)	0,3	0,4	1,95	1,4	-
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring (drift) (mnkr)	3,87	5,13	3,49	2,56	-

\* 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



## 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)

