

Cykelåret 2022

En sammanställning av Uppsala kommuns cykelarbete under året

Förord

Sedan 2013 publicerar Uppsala kommun årligen ett cykelbokslut vilket utgör en sammanställning av de cykelfrämjande insatser som har genomförts under föregående år.

Cykelbokslutet vänder sig till bland annat Uppsalas kommuninvånare, politiker, tjänstemän, besökare och andra som är intresserade av vilka projekt och i vilken utsträckning, Uppsala arbetar med cykelfrämjande samhällsplanering. Syftet med cykelbokslutet är att sammanställa och på ett relativt enkelt sätt presentera de insatser som har genomförts under året avseende cykelplanering. Förhoppningen är att öka cykelns status som fordon genom att synliggöra de positiva effekter som cykelplaneringen har på samhället i stort.

2022 års cykelbokslut har sammanställts under perioden september 2022 till januari 2023. Författarnas ambition är att läsaren lätt och överskådligt ska kunna ta till sig av informationen och även enkelt kunna jämföra årets insatser med föregående år.

Författarna vill rikta ett stort tack till samtliga kollegor på enhet Trafik & samhälle och avdelningen Gata, park, natur vid stadsbyggnadsförvaltningen för både sitt arbete med de cykelfrämjande insatserna under det gångna året och det faktaunderlag som de bidragit med till denna sammanställning. Tack vare er tid och kunskap anser vi oss återigen ha tagit fram ett kvalitativt cykelbokslut.

Utöver ovanstående vill författarna även rikta ett särskilt tack till formgivare Björn Carlsson och kommunikatör Lena Karlsson Beierlein för all hjälp med framtagandet av årets cykelbokslut.

Vid tangenterna, trafikplanerare Daniel Fritz och studentmedarbetare Emma Carlén.

Kontakt

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

Omslagsbild:
Event på Ekonomikum, Uppsala universitet.

Innehållsförteckning Cykelåret

2022

4

Inledning

14

Cykelvägar

30

Trafiksäkerhet

37

Cykelparkeringar

41

Kommunikation och beteendepåverkan

56

Ekonomisk uppföljning

Inledning

Cykelåret 2022

Under 2022 har Uppsala kommun fortsatt att satsa på cykeln som transportmedel genom en rad cykelfrämjande insatser. Likt tidigare år handlar insatserna om fysiska åtgärder i infrastrukturen, både kopplat till nybyggnationer och ombyggnationer samt kontinuerliga drift- och underhållsåtgärder för att höja kvaliteten i cykelnätet. Insatserna har också kompletterats med ett omfattande beteendepåverkansarbete.

Uppsala kommun har också i relativt stor utsträckning valt att satsa på kontinuerliga kommunikationsinsatser som en viktig del i arbetet med att marknadsföra cykeln som transportmedel.

I grunden bygger samtliga ovan nämnda insatsområden på målsättningen att hela tiden försöka göra det tryggare, säkrare, bekvämare och mer

framkomligt för Uppsalas invånare och besökare att välja cykeln. Detta är också något som avspeglas i Uppsala kommuns högt uppsatta mål för cykelarbetet där kravet och förväntningarna på en högkvalitativ cykelinfrastruktur finns från såväl politiskt som tjänstemannamässigt håll.

Under året har flera projekt åter kunnat genomföras efter år av pandemi som satte paus på flertalet aktiviteter och projekt.

Mobilitetsbokslut

2021 togs beslutet att Uppsala kommun ska ta fram ett Mobilitetsbokslut som ska beskriva åtgärder, satsningar och statistik inom bland annat trafikmätningar, parkering, cykel och trafiksäkerhet. Arbetet med att ta fram det första mobilitetsbokslutet är pausat i väntan på personalrekrytering.



Gränbyleden blev färdigställd 2022. Den nya cykelleden går mellan Kvarntorget, Gränby sportfält och Gränbystaden.

Cykling i Sverige

Cykling är en investering både för dig själv och för miljön. I Sverige sker cirka 13 procent av alla persontransporter med cykel. Idag saknas dock ett definierat nationellt mål om ökad cykling i Sverige.

För de flesta cyklister avtar cyklandet efter 5 kilometer. I storstadsregioner med trängsel i bil- och kollektivtrafik är snittet längre och för framför allt elcyklister finns stor potential till längre resor. Cyklandet i Sverige skiljer sig mellan olika grupper, städer och årstider. Bland till exempel barn och unga har reslängden med cykel minskat medan allt fler äldre cyklar längre sträckor. Det är också större städer, inklusive förortskommuner, som har störst andel cykelresor. Det finns ofta en hög cykelandel i studentstäderna.

Under vintern är cyklandet normalt lägre. Antagligen sker en större minskning i norra Sverige jämfört med i södra, men med god vinterväghållning kan vintercyklingen öka. En viktig anledning till variationerna beror också på hur väl utformat cykelnätet är för trafikanterna. Det är självklart viktigt att skapa en så god cykelinfrastruktur som möjligt med hög standard sett till trafiksäkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Ökad cykling förutsätter säker cykling. Idag finns det ungefär 2600 mil cykelvägar i vårt land där mer än 80 procent förvaltas av Sveriges kommuner. Att utöka cykelinfrastrukturen inom ramen för kommunernas ansvarstagande är en viktig förutsättning för ett ökat cyklande. Det är också viktigt att cykelinfrastrukturen byggs ut i större utsträckning utmed de sträckor (framför allt mellan kommunernas tätorter) som Trafikverket ansvarar för.

Cyklister är fortsatt en utsatt grupp i trafiken och bland allvarligt skadade i trafiken har utvecklingen för cyklister inte förbättrats i samma takt som den gjort för personbilar. Det är därför viktigt med exempelvis drift- och underhållsinsatser för att minska antalet olyckor.

Cykling i Uppsala

Uppsala kommun har mellan åren 2000–2015 genomfört omfattande resvaneundersökningar var femte år för att bland annat få en bättre inblick i vilket transportmedel invånarna väljer att använda sig av vid olika typer av resor.

Den senaste resvaneundersökningen genomfördes år 2015 och enligt den står cykeltrafiken för 36 procent av resandet i Uppsala tätort. Detta innebär alltså att mer än en tredjedel av alla personresor som startar eller slutar i Uppsala tätort sker med cykel. Detta gör Uppsala till en av de städer i Sverige med högst andel cykelresor. I de övriga delarna av kommunen sker mellan 1 och 9 procent av resorna med cykel och sett till hela kommunen gjordes då 33 procent av resorna med cykel.

Utifrån målsättningen att införa ett nytt arbetsätt kopplat till trafikmätningarna tecknade Uppsala kommun under 2020 ett samarbetsavtal med Region Uppsala om att ta del av den resvane-data som Regionen varje månad samlar in genom Kollektivtrafikbarometern (Svensk kollektivtrafik). En ny resvanerapport som baseras på data från kollektivtrafikbarometern planeras att tas fram under 2023.





Cykelräkning på Hamnspången genom radarmätning.

Våra resvanor

Data om invånarnas resvanor ger viktig kunskap i arbetet med cykelfrågor. Sedan år 2000 har Uppsala kommun genomfört resvaneundersökningar var femte år. Eftersom Uppsala kommun har tecknat ett samarbetsavtal med Region Uppsala så ser datainsamlingen annorlunda ut från och med år 2020. Det genomförs utifrån målsättningen att införa ett nytt arbetssätt där data samlas in kontinuerligt, i stället för var femte år, för att kunna se hur färdmedelsfördelningen förändras.

Regionen delar resvanedata från Kollektivtrafikbarometern (Svensk kollektivtrafik) som löpande samlar in information varje månad och som i slutet av året kan sammanställas. Under 2022 har arbetet bestått i att ta fram ett internetbaserat arbetssätt för den nya statistiken och att utveckla hur insamlad data ska analyseras, presenteras och jämföras. Arbetet kommer fortsätta under 2023 med att bland annat ta fram en ny rapport om resvanor.

Barns resvanor

För att öka förståelsen om barns resvanor till och från skolan och fritidsaktiviteter genomför Uppsala



Cykelräkning i Gränbyparken genom så kallad slangmätning.

kommun resvaneundersökningar. Under 2022 genomfördes en resvaneundersökning mellan 18-28 oktober genom handuppräknning i skolan, för elever i årskurs F-9, för fjärde året i rad.

Cyklister räknas

Som underlag för arbetet med cykelfrågor genomför Uppsala kommun varje år mätningar som visar hur många cyklister som passerar vid olika platser utmed kommunens cykelnät. Kommunen använder sig av både fasta mätningar och tillfälliga punktmätningar. Idag finns det totalt fem fasta cykelmätare som mäter trafiken dygnet runt, året om. De är placerade utmed Vårdsätravägen, Dag Hammarskjölds väg, vid Hamnspången, Islandsbron och Resecentrum.

Mellan år 2016 och 2022 har det genomförts cykelmätningar på totalt 277 platser. Tillsammans med resvaneundersökningen ger mätningarna kommunen och Stadsbyggnadsförvaltningen en relativt god bild av hur många som cyklar och hur de fördelar sig över dygnet och året. Informationen ligger bland annat till grund för beslutsfattande kring underhåll och upprustning av kommunens cykelvägar.

Enhetlig metod för cykelflödesmätningar – en pilotstudie

Under år 2020–2021 ingick Uppsala kommun i en pilotstudie med syfte att ta fram en accepterad, tillförlitlig, tillämpbar och enhetlig metod för att skatta cykeltrafikarbetet genom flödesmätningar i kommunen. Metoden användes för att främst kunna följa cyklingens utveckling, både lokalt och nationellt. Det vill säga ge ett mått på hur mycket det cyklas i en kommun. Den kan även ge underlag till bedömning av effekter av cykelsatsningar samt klimatpåverkan och hälsovinster inom transportsystemet. Tillsammans med Östersunds och Stockholms kommun var Uppsala kommun en av de tre pilotkommunerna. Projektet bedrevs inom ramen för SKR:s (Sveriges kommuner och Regioners) och Trafikverkets Branschprogram för stärkt samverkan kring transportplanering och samhällsutveckling i lokalt och regionalt perspektiv. Studien genomfördes av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Uppsala kommun deltog i projektet med resurser

i form av arbetstid för att ta fram underlag för att genomföra mätningar och ingick även i projektets styrgrupp. Mellan juli 2020 och juni 2021 genomfördes ett antal cykelmätningar i respektive kommun. Mätningarna var uppdelade i fem mätomgångar och det cykelbara vägnätet i kommunen mättes med slang- och kamera-mätningar. Varje mätplats mättes under en vecka och totalt mättes ca 130 platser under projektet. Projektet har avslutats under 2022 och den färdiga rapporten finns [publicerad hos VTI](#).

Trafficweb trafikmätningssystem

Uppsala kommun införde under 2019 ett nytt trafikmätningssystem som heter Trafficweb som lagrar, bearbetar och redovisar all trafikdata. Systemet användes till en början endast internt av Uppsala kommun men sedan 2020 är trafikdata från Trafficweb tillgängligt för allmänheten via [Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta](#). Information om antal fordon, fordonstyper och dess hastigheter är [exempel på data som det går att ta del av](#).



Cykelräkning genom radarmätning vid Uppsala resecentrum.

Kommunvelometern

Kommunvelometern är föreningen Cykelfrämjandets nationella granskning av kommuners arbete med cykelfrågor. Årets resultat visar att Uppsala håller sig kvar i toppen med fortsatt höga poäng. I takt med att kommunen sedan 2012 arbetat med ett ökat fokus på hållbara transporter i allmänhet och cykelfrämjande insatser i synnerhet har detta också fått till följd att resultatet succesivt förbättrats sett till både antal poäng och placering bland Sveriges kommuner.

De senaste fyra åren (2018-2021) har Uppsala tagit hem segern i Kommunvelometern och under de senaste sex åren har kommunen placerat sig bland de tre främsta. 2022 återfanns Uppsala kommun på en delad fjärdeplats tillsammans med Karlstad. Med 76 poäng (av 90 möjliga) hamnade Uppsala på tredje plats i gruppen

stora kommuner (över 100 000 invånare). 2022 års granskning visade att Uppsala tappade poäng i kategorin över satsningar på drift- och underhåll av cykelbanor, satsningar på nya cykelbanor och upprustning av cykelvägnätet. Där erhöles 10 poäng av 20 möjliga. Uppsala kommun tappade också poäng på grund av färre genomförda investeringar kopplat till informations- och marknadsföringsinsatser. Detta medförde att Uppsala tappade ytterligare 4 poäng i granskningen.

Inom resterande delområden nådde Uppsala upp till maxpoängen. Utifrån detta framhävs i undersökningen att Uppsala genomförde ett heltäckande arbete med cykelfrämjande investeringar och åtgärder men att det saknas större satsningar inom två av delområdena för att hamna bland de allra bäst placerade kommunerna.

| Statistik | | | | | | |
|-------------|-----------|--------------|------|------|------|-------|
| Stad | Placering | Poäng (2022) | 2021 | 2020 | 2019 | 2018* |
| Helsingborg | 1 | 78.5 | 74 | 74.5 | 70.5 | 47.5 |
| Trollhättan | 2 | 77 | 57.5 | 67 | - | - |
| Lund | 3 | 76.5 | 76 | 73.5 | 78 | 53.5 |
| Uppsala | 4 | 76 | 80 | 82 | 88 | 55 |
| Karlstad | 4 | 76 | 67.5 | 68.5 | 75 | 49 |
| Linköping | 6 | 74.5 | 73 | 80 | 80.5 | 53.5 |
| Varberg | 7 | 73 | 55 | 54.5 | 41 | - |
| Östersund | 8 | 72 | 63 | 60.5 | 61.5 | 40.5 |
| Nacka | 9 | 71 | - | 72.5 | 52.5 | - |
| Malmö | 10 | 69.5 | 73 | 76.5 | 64 | 50 |
| Göteborg | 11 | 68.5 | 64.5 | 64 | 67 | 46 |
| Borås | 12 | 67.5 | 63 | 59 | 59.5 | 36 |
| Jönköping | 13 | 66.5 | 61.5 | 62.5 | 67 | 49 |
| Järfälla | 14 | 65 | 67 | - | - | 34 |

- ej deltagit i kommunvelometern

* 2018 var maxpoängen 60, därefter är den 90.

Priser och utmärkelser

Uppsala kommun uppmärksammas årligen på flera håll med priser och utmärkelser kopplade till de satsningar som kommunen gör på cykling och hållbart resande.

I år hamnade Uppsala kommun på en delad fjärdeplats i Cykelfrämjandets undersökning Kommunvelometern (se sidan 8). Denna granskning genomförs varje år. Med 76 poäng placerade sig Uppsala på plats 3 av 12 i rankingen över deltagare inom gruppen stora kommuner.

Cyklistvelometern är en nöjdhetsundersökning bland respektive kommuns invånare. Denna äger rum vartannat år och genomförs av Cykelfrämjandet.

2022 hamnade Uppsala på en delad niondeplats bland Sveriges samtliga kommuner. Inom kategorin större kommuner (över 100 000 invånare) placerade sig Uppsala på plats 4 av totalt 16. Mer information om resultatet finns att läsa på sidan 8.

I en medborgarundersökning som genomförs av Statistiska centralbyrån varje år får kommuners invånare tycka till om sin kommun och dess verksamheter. Från resultatet framgår det att Uppsala kommuns invånare tillhör de mest nöjda i landet med kommunens arbete för att minska miljö och klimatpåverkan. Hela 94 procent anser att Uppsala är en bra kommun att bo i och 72 procent kan rekommendera att flytta hit, vilket går att jämföra med medelvärdet i landet på 60 procent.

Uppsala kommuns strategiska styrdokument

Uppsala kommun har under de senaste åren tagit fram ett antal mer övergripande strategiska styrdokument som är vägledande för beslut om bland annat investeringar och underhållsåtgärder. Det handlar också om åtgärder kopplade till arbetet med beteendepåverkande insatser som rör cykeltrafiken.

Nedan hittar du några av de mest relevanta:

- Policy för hållbar utveckling (antagen i kommunfullmäktige mars 2017) Innehåller principer för hur kommunen ska uppnå ett hållbart Uppsala
- Översiktsplan 2016 (antagen i kommunfullmäktige dec 2016) I den går det att läsa om Uppsala kommuns arbete för hållbart resande och att det på olika sätt ska bli lättare för invånarna att välja cykel för att ta sig fram, även för längre sträckor. Enligt översiktsplanen ska andelen persontransporter kopplat till gång, cykel och kollektivtrafik senast 2050 uppgå till minst 75 procent av det totala resandet.
- Mål och budget – antas årligen (nov) av kommunfullmäktige Uppsala kommun tar varje år fram en budget där det framgår hur de ekonomiska resurserna ska fördelas. Utifrån denna tas också målsättningar fram för att bli bättre på att göra rätt saker. I det här ekonomiska målstyrningsdokumentet finns folkhälsan med som något Uppsala kommun prioriterar högt i samband med att kommunen expanderar.
- Gatu- och samhällsmiljönämndens verksamhetsplan och budget – antas årligen (nov/dec) Verksamhetsplanen visar vilka åtgärder gatu- och samhällsmiljönämnden behöver genomföra för att säkerställa att kommunfullmäktiges beslut om mål och budget ska förverkligas.



Cykelpolicy

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

Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik

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

Program för mobilitet och trafik

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

Arbetet med en mobilitets- och trafikstrategi pågick fram till och med våren 2019 med ett flertal workshops. Under våren 2019 sammanställdes det genomförda arbetet till dokumentet Program för mobilitet och trafik. Programmet syftar till att visa vägen för hållbarhetsarbetet inom mobilitet och trafik med en planeringshorisont för år 2050 och framåt.

I programmet föreslås ett tillståndsmål för mobiliteten och trafiksystemet i kommunen för år 2050. Det finns även fokusområden med olika

inriktningar. Under 2020 har arbetet fokuserat på Handlingsplan för mobilitet och trafik som behandlas i nästa stycke. Program och handlingsplan för mobilitet och trafik antogs av kommunfullmäktige respektive kommunstyrelsen i december 2021.

Handlingsplan för mobilitet och trafik

Handlingsplan för mobilitet och trafik innehåller åtgärder för gång, cykel, kollektivtrafik, motorfordonstrafik och godstransporter. Handlingsplanen beskriver delmål för hur stor andel resor Uppsalaborna gör med olika färdmedel och åtgärder att genomföra till och med år 2030.

I december 2021 antog kommunstyrelsen Handlingsplan för mobilitet och trafik som bland annat innehåller målsättningar om att säkerställa cykeltrafikens konkurrenskraft med fokus på infrastruktur. I genomförandeplanerna kommer detta att utvecklas ytterligare för att det ska bli tydligt vilken enhet som ska göra vad och när.



Genomförandeplan cykel

Som ett komplement till handlingsplanen för mobilitet och trafik har Uppsala kommun under 2021 och 2022 arbetat med att ta fram så kallade stycken. Totalt handlar det om fem genomförandeplaner där kommunens cykelambitioner hanteras i en egen. Det finns även ett flertal cykelfrämjande insatser i de andra genomförandeplanerna. Syftet med genomförandeplanerna är att konkretisera de åtgärder som finns i handlingsplanen för att på ett tydligt och strukturerat sätt underlätta processen med att kunna genomföra så många aktiviteter som möjligt och därigenom bidra till att förverkliga de övergripande målsättningarna. De åtgärder och konkreta aktiviteter som föreslås arbetas därefter in i kommande års verksamhetsplanering. Genomförandeplanen för cykel färdigställdes under våren 2022 och ersätter den tidigare handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik.

Riktlinjer för parkeringstal

I kommunens styrdokument Parkeringstal för Uppsala regleras hur många bil- och cykel-parkeringar som en fastighetsägare behöver skapa på sin egen mark (kvartersmark) vid nybyggnation. Det innebär att kommunen ställer krav på att ett visst antal cykelparkeringar skapas på den mark som kommunen inte har direkt inflytande över. Senast reviderades dokumentet 2018 och då infördes så kallade flexibla parkeringstal som innebär att de boende kan erbjudas mobilitetstjänster i stället för bilparkeringsplatser. Exempel på rabattgrundande åtgärder är införandet av cykelpool med lådcyklar för de boende, cykelrum med verkstad, pump, laddskåp för elcyklar samt säkra och tillgängliga cykelparkeringar för olika typer av cyklar som lådcyklar och cykelkärror. Tack vare intresset för mobilitetsrabatt i bygglovsskedet och krav i markanvisningsskedet styrs allt större andel av cykelparkeringen för de boende in i cykelrum i markplan.

Cykelparkeringshandboken

Under 2017 tog Uppsala kommun fram en cykelparkeringshandbok som sedan dess framför allt

använts internt inom kommunen för arbetet med cykelparkeringsfrågor. Dokumentet innehåller principer och tips på hur cykelparkeringar ska utformas. Cykelparkeringshandboken kommer att revideras under 2023-2024.

Åtgärdsplan för pendlarparkering

Under 2020 arbetade Uppsala kommun med att ta fram en åtgärdsplan för pendlarparkering som i slutet av året antogs av gatu- och samhällsmiljönämnden. Syftet är att tydliggöra vilka parkeringar som ska prioriteras högst, vilka åtgärder som behövs på respektive parkering och ansvarsfördelning för planering, byggande och förvaltning av pendlarparkeringarna. Meningen med pendlarparkeringarna är att möjliggöra kombinationsresor i syfte att bland annat minska bilberoendet och uppmuntra till mer hållbara resor.

Under 2022 har en pendlarparkering på den västra sidan av Skyttorps station färdigställts. Pendlarparkeringen består av totalt 10 parkeringsplatser för bilar, 30 cykelparkeringsplatser, två specialcykelställ för lastcyklar/mopeder samt en servicestation för cyklar. Utöver det har det pågått markförhandlingar, prioriteringar av framtida åtgärder samt kartläggning av befintliga pendlarparkeringar året.



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

Referensgrupper GCM-handboken och VGU-guiden

Uppsala kommun har under de senaste åren varit delaktiga i SKR:s (Sveriges Kommuner och Regioners) och Trafikverkets arbete med framtagandet av handböckerna för transportslagen gång, cykel och moped (GCM-handboken) och guide för arbetet med vägar och gators utformning (VGU-guiden).

Syftet med GCM-handboken är att ge stöd till utvecklingen för de miljöer som används av gående, cyklister och moped klass II. GCM-handboken färdigställdes och gavs ut under 2022.

Den tidigare versionen av GCM-handboken gavs ut 2010 och sedan dess har mycket hänt inom området på såväl lokal och regional som nationell nivå. Bland annat finns det idag en nationell cykelstrategi och ett stort antal framtagna lokala och regionala cykelplaner.

Det har också kommit nya förordningar och fordonstyper att ta hänsyn till vilket medfört ett ökat behov av en ny version av VGU (Vägar och gators utformning). Den senaste utgåvan kom i

januari 2020. I arbetet med att uppdatera den tillhörande VGU-guiden har Uppsala kommun under de senaste åren deltagit i en referensgrupp för att bistå med användarerfarenheter för att den ska kunna fungera som ett givande underlag, stöd och verktyg i arbetet med gaturummens utformning.

Teknisk handbok

I juni 2019 lanserade Uppsala kommun en teknisk handbok som ska användas vid all planering, projektering och byggnation på allmän platsmark i Uppsala kommun. Handboken består bland annat av krav, riktlinjer och typritningar. Här inkluderas exempelvis information kopplat till utformningen av cykelinfrastrukturen. Målsättningen är att den tekniska handboken kontinuerligt ska kompletteras och revideras utifrån upplevda behov av förändring. Under 2022 har bland annat de delar i teknisk handbok som rör cykelinfrastruktur utvecklats, så som förtydliganden av befintliga krav samt komplettering av nya och reviderade typritningar. Det har exempelvis tillkommit nya krav på cykelpumpar samt justerade ritningar för farthinder utmed sträckor som trafikeras av bussar i linjetrafik och utryckningsfordon.



Separering av gång- och cykelbana i korsningen S:t Olofsgatan/Kungsgatan

Regional cykelstrategi

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

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

Syftet med cykelstrategin är att följa upp den regionala utvecklingsstrategin som syftar till att förbättra möjligheterna att välja gång, cykel och kollektivtrafik som transportmedel samt att bidra till bättre folkhälsa och klimat. Den regionala cykelstrategin finns tillgänglig på Region Uppsalas hemsida, region uppsala.se.

Regionalt cykelbokslut

Region Uppsala tar årligen fram ett regionalt cykelbokslut som de tillgängliggör på region uppsala.se. Det regionala cykelbokslutet för 2022 finns ännu inte publicerat, men det går att läsa [cykelbokslut för 2021](#).

Svenska cykelstäder

Svenska cykelstäder är en förening som bildades 2015 och utgörs av kommuner, regioner och organisationer som har stort fokus på att skapa attraktivare vardagscykling. Föreningens medlemmar består idag av 36 kommuner och sex regioner (varav Region Uppsala är en av dem). Inom nätverket finns också sju associerande medlemsorganisationer. Uppsala kommun har varit en del av föreningen sedan starten och under 2022 representerades kommunen av två tjänstemän i nätverkets arbetsgrupp. Föreningen bedriver också ett nära samarbete med cykelorganisationerna Svensk cykling, Cykelfrämjandet samt Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI).

Svenska cykelstäders målsättning är att öka andelen cykelresor, förbättra för cyklister i svenska kommuner och att statusen för cykeln som transportmedel höjs såväl i den kommunala verksamheten som på den nationella agendan. Nätverket arbetar med gemensamma projekt och mål och har fokus på att vara imageskapande och i internationell framkant med kunskap och praxis inom vardagscykling. En viktig målsättning är att skapa kunskapsutbyten mellan de olika kommunerna och regionerna. Under året har föreningen träffats vid flertalet tillfällen (såväl digitalt som fysiskt) i form av bland annat workshops, webinarier, styrelsemöten och årsmöten.



Cykelparkering vid resecentrum

Cykelvägar

| Statistik | | | | | |
|---|------|------|-------|-------|-------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Cykelvägar totalt i uppsala kommun (oavsett vägghållare) (km) | 557 | 554 | 550,8 | 546,7 | 539,7 |
| Cykelvägar totalt i uppsala tätort (oavsett vägghållare) (km) | 460 | 457 | 454 | 451,8 | 447,6 |
| Cykelvägar totalt i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som vägghållare) (km) | 481 | 479 | 475,8 | 471,7 | 464,7 |
| Cykelvägar totalt i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som vägghållare) (km) | 442 | 440 | 436,9 | 434,7 | 430,5 |
| Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/blandtrafik) i Uppsala kommun | 112 | 112 | 112 | 112 | 112 |
| Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/blandtrafik) i Uppsala tätort | 67 | 67 | 67 | 67 | 67 |
| Nya cykelvägar under året i Uppsala kommun (km) | 2,5 | 3 | 4,1 | 7 | 11,5 |
| Nya cykelvägar under året i Uppsala tätort (km) | 2,5 | 3 | 2,2 | 4,2 | 6,3 |
| Upprustade cykelvägar under året i Uppsala kommun (km) | 11,5 | 8,2 | 9,7 | 10,2 | 13,3 |
| Upprustade cykelvägar under året i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som vägghållare) (km) | 11,5 | 8,2 | 9,6 | 10,2 | 12,2 |
| Andel av det totala cykelvägnätet (med Uppsala kommun som vägghållare) som fått ny beläggning under året i Uppsala tätort (procent) | 2,6 | 1,9 | 2,2 | 2,4 | 2,9 |
| Genomsnittlig tid innan ny upprustning av cykelvägarna utifrån nuvarande upprustningstakt (med Uppsala kommun som vägghållare) i Uppsala tätort (år) | 38 | 53 | 45 | 43 | 35 |
| Åtgärder under året för att avskilja fotgängare och cyklister utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som vägghållare) (km) | 7,7 | 4,3 | 4 | 4,4 | 6,9 |
| Andel avskild cykelväg mellan fotgängare och cyklister i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som vägghållare) (procent) | 48 | 46 | 45 | 44 | 43 |
| Antal enkelriktade gator totalt som reglerats om för att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna (Uppsala tätort) | 100 | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Antal ombyggda korsningar under året för bekvämare och mer framkomlig cykling i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som vägghållare) (exklusive ombyggda korsningar utmed upprustade cykelvägar) | 15 | 40 | 34 | 26 | 16 |
| Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala kommun | 58 | 58 | 58 | 58 | 59 |
| Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala tätort | 44 | 44 | 44 | 44 | 45 |
| Antal upprustade cykeltunnlar under året i Uppsala kommun | 2 | 4 | 4 | 11 | 9 |
| Antal cykelvägvisare totalt i Uppsala tätort | 2306 | 2306 | 2306 | 2306 | 2306 |
| Antal cykelvägvisartavlor totalt i Uppsala tätort | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 |
| Antal platser totalt med cykeldetektering vid signalreglerade korsningar i Uppsala tätort | 21 | 21 | 21 | 20 | 18 |
| Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (kommunala och privata) | 91 | 88 | 84 | 82 | 78 |
| Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (endast kommunala) | 45 | 42 | 36 | 34 | 32 |
| Ny/komplettering av belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som vägghållare) (km) | 1 | 2,5 | 8,8 | 11,1 | 4,5 |
| Ny/komplettering av belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som vägghållare) (km) | 2 | 2,5 | 6,7 | 6,4 | 2,5 |
| Upprustad belysning under året genom byte av ljuskällor utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som vägghållare) (km) | 5,5 | - | 7,8 | 17 | 55 |
| Upprustad belysning under året genom byte av ljuskällor utmed cykelvägar i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som vägghållare) (km) | - | - | 7,8 | 10 | 55 |
| Sopsaltning av Uppsala kommuns huvudcykelnät (mestadels snabbcykelleder och huvudcykelstråk) (km) | 65 | 65 | 60 | 60 | - |

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

Cykelvägar i Uppsala kommun

I Uppsala kommun finns det idag ungefär 556 km cykelvägar. Cirka 460 km återfinns i Uppsala tätort och 20 km finns i Storvreta tätort. Det är markägaren som ansvarar för att underhålla och sköta om cykelvägarna samt att investera i nya. I såväl Uppsala som Storvreta tätorter är det framförallt Uppsala kommun som har detta ansvar. Uppsala kommun ansvarar också för cykelvägarna i stora delar av Skölsta, Fullerö och Lindbacken.

I Uppsala tätort har privata markägare ansvar för 17 km cykelväg medan det i de övriga delarna av kommunen är Trafikverket, samfälligheter och vägföreningar som ansvarar för såväl drift och underhåll som byggnation av nya cykelvägar. De cykelvägar i Uppsala kommun som Uppsala kommun ansvarar för (481 km) är uppdelade i fem kategorier:

- Snabbcykelleder (cirka 17 km)
- Huvudcykelstråk (cirka 62 km)
- Cykelvägar i ett huvudcykelnät (cirka 125 km)
- Cykelvägar i övrigt lokalcykelnät (cirka 195 km)
- Rekreativscykelvägar (cirka 82 km)

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

Regionala cykelvägar

Uppsala kommun ansvarar för de flesta av cykelvägarna i Uppsala, Storvreta, Fullerö, Skölsta och Lindbacken. Utanför och mellan dessa tätorter är det andra väghållare, så som Trafikverket och vägföreningar, som ansvarar för cykelvägarna. Väghållaren ansvarar för drift och underhåll av cykelvägarna, vilket bland annat omfattar beläggningens skick och snöplogning. Det är Trafikverket,

tillsammans med Region Uppsala i egenskap av länsplaneupprättare, som planerar och bygger regionala gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet i länet. Planeringen utgår ifrån den nu gällande länstransportplanen Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033, som finns tillgänglig på region uppsala.se.

Under 2022 har vägplanearbetet för väg 55 mellan Örsundsbro-Kvarnbolund fortsatt. Vägplanearbetet syftar till att bygga om sträckan till en mötesfri 2+1-väg med en separat gång- och cykelväg längs väg 55. Under 2021 hölls samråd och Uppsala kommun har påtalat vikten av att ha ett hela-resan-perspektiv i vägplanearbetet så att det blir så attraktivt som möjligt att gå, cykla och resa kollektivt. Vägplanen ska på granskning i början av 2023 och enligt tidplanen ska vägplanen vara fastställd 2023–2024.

Vägplanearbete har även pågått för väg 600 mellan Uppsala-Björklinge för att bygga en gång- och cykelbana mellan orterna. Efter samråd och granskning under 2021 ska vägplanen fastställas under senhösten 2022. Byggstart kan ske under 2023–2024.

I slutet av 2020 påbörjades en åtgärdsvalsstudie för väg 72 mellan Kvarnbolund och Heby. Arbetet blev klart våren 2022. En viktig del i arbetet är trafiksäkerheten, särskilt för oskyddade trafikanter samt hela-resan-perspektivet med möjlighet att ta sig till och från hållplatser på ett tryggt och säkert sätt. Uppsala kommun har i arbetet bland annat påtalat vikten av trygga gångpassager över väg 72 i Järlåsa.

Åtgärdsvalsstudien för väg 272 mellan Uppsala och Kerstinbo avslutades i december 2020. Under hösten 2021 och våren 2022 har en arbetsgrupp med tjänstepersoner från Uppsala kommun, Heby kommun och Region Uppsala arbetat vidare med de åtgärder som åtgärdsvalsstudien rekommenderar.

Nya cykelvägar

Uppsala kommun har som mål att göra det tryggare och säkrare samt mer framkomligt och bekvämt att ta sig fram på cykeln. En viktig aspekt är också att skapa ett så finmaskigt cykelnät som möjligt där möjligheten att ta sig fram med cykel ska innebära en kortare och snabbare resväg i jämförelse med exempelvis bilens framkomlighet. Utifrån ovanstående målsättningar genomförs det kontinuerligt cykelfrämjande insatser i form av bland annat fler separata cykelvägar och målade cykelfält. Under 2022 färdigställde Uppsala kommun totalt 2,5 kilometer nya cykelvägar eller cykelfält inom Uppsala tätort (se karta sida 18).

Upprustade cykelvägar

När det handlar om mer omfattande upprustningar av längre sträckor arbetar Uppsala kommun efter en så kallad upprustningsplan. Med utgångspunkt i de inventeringar som utförs planeras

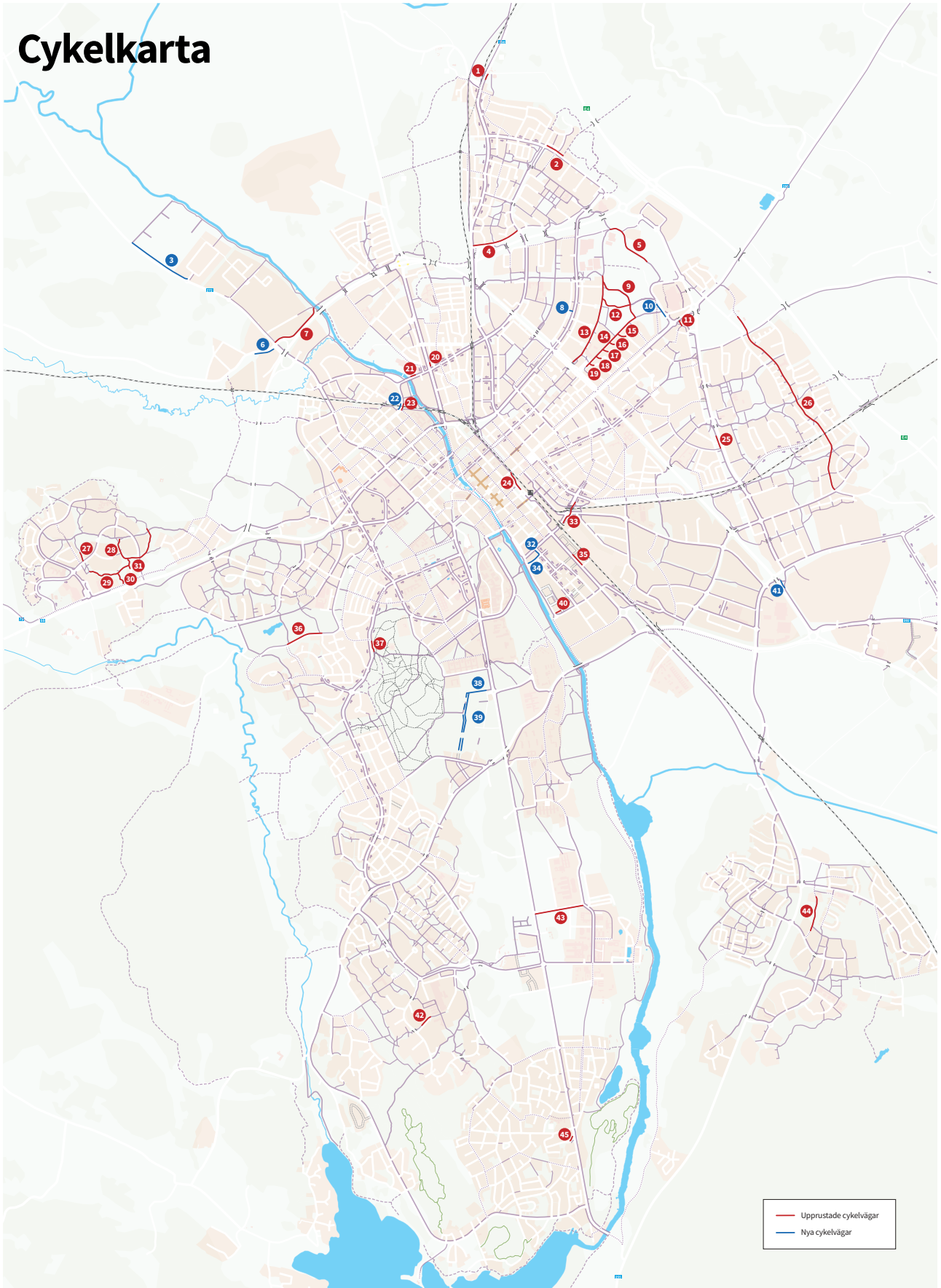
större åtgärder utifrån de resurser som årligen finns tillgängliga. Vid inventeringen kontrolleras bland annat asfaltens skick. Resultatet vägs sedan samman med behovet av övrig upprustning utmed sträckan, som till exempel belysning, breddning eller vägmarkeringens kvalitet.

Under 2022 rustade Uppsala kommun upp totalt 11,5 kilometer av cykelvägarna i Uppsala tätort (se karta sida 17). Detta innebär att samtliga angivna sträckor fått ny beläggning (mestadels asfalt) vilket utgör ett huvudkriterie vid upprustning. Utöver detta har många vägar också breddats och/eller rustats upp genom exempelvis förbättrad belysning. Om man sedan jämför det antal kilometer cykelvägar som rustats upp i förhållande till det totala antalet kilometer cykelvägar som Uppsala kommun ansvarar för inom Uppsala tätort medför det en upprustningstakt där cykelvägarna i genomsnitt kommer att få ny beläggning var 38:e år.



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

Cykelkarta



Gaturegister

| | | | |
|----|--|----|---|
| 1 | Utmed Vattholmavägen intill Gamla Uppsala skola. | 24 | Utmed järnvägen mellan Stadshuset och Olof Palmes plats. |
| 2 | Utmed Iduns väg mellan Linnéstigen och Jan Fridegårds väg. | 25 | Utmed Fyrislundsgatan mellan Verkmästargatan mot Snickarplan. |
| 3 | Utmed väg 272 norr om Harnäsgratan. | 26 | Genom Årsta och Slavsta mellan Stålgatan och Vaksala kyrka. |
| 4 | Utmed Runebergsgatan mellan Vattholmavägen och Gamla Uppsalagatan. | 27 | Utmed gång- och cykelväg mellan Stenhagsvägen och Opalvägen. |
| 5 | Mellan Edith Södergrans gata och Gränby 4H-gård. | 28 | Genom Stenhagsparken. |
| 6 | Utmed Gamla Börjevägen mellan Börjegatan och infartsväg till postnord. | 29 | Utmed gång- och cykelväg mellan Stentorget och Grundstensvägen. |
| 7 | Utmed Bärbyleden mellan Tunabergsbron och Börjegatan. | 30 | Utmed gång- och cykelväg mellan Hedensbergsvägen och Stenhagsparken. |
| 8 | Mellan Bellmansgatan och Råbyvägen. | 31 | Utmed gång- och cykelväg mellan Grundstensvägen och Stenhagsparken. |
| 9 | Genom Gränbyparken mellan Albert Engströmsgatan och Solskengsgatan. | 32 | Utmed Muningatan mellan Strandbodgatan och Islandsgratan. |
| 10 | Utmed Marknadsgatan mellan utfart från Gränbyvägen och Vaksalagatan. | 33 | Utmed Strandbodkilen mellan järnväg och Salagatan. |
| 11 | I parken mellan gång- och cykeltunneln under Vaksalagatan och mötande gång- och cykelbana från Ritargatan. | 34 | Utmed Islandsgratan mellan Muningatan och Östra Ågatan. |
| 12 | Genom Gränbyparken mellan Almqvistväg och mötande cykelväg från Albert Engströmsgatan. | 35 | Utmed Kungsgatan mellan Kungsängsgränd och Saltgatan. |
| 13 | I Gränbyparken mellan gång- och cykeltunnel under Tycho Hedéns väg och Gränby ishallar. | 36 | Utmed Eriksbergsvägen mellan Bruksvägen och Stigbergsvägen. |
| 14 | Genom Gränbyparken mellan Liljefors torg och mötande cykelväg från Albert Enströmsgatan. | 37 | Utmed Norbyvägen mellan Stadsskogen och Karlsrogatan. |
| 15 | Från Tövädersgatan till Gränbyparken. | 38 | Utmed Gerd Enequists gata mellan Soldathemsvägen och Torgny Segerstedts allé. |
| 16 | Från Dimgatan till Gränbyparken. | 39 | Utmed Torgny Segerstedts allé mellan Gerd Enequists gata och Lydia Wahlströms gata. |
| 17 | Från Regngatan till Gränbyparken. | 40 | Utmed Kungsängsesplanaden mellan Östra Ågatan och Industrigatan. |
| 18 | Från Stormgatan till Gränbyparken. | 41 | Utmed Tycho Hedéns väg söder om Rapsgratan. |
| 19 | Från Molngatan till Gränbyparken. | 42 | Utmed Vackra Birgers väg mellan Musikvägen och Gottsundaskolan. |
| 20 | Utmed Svartbäcksgatan från Gamla Uppsalagatan upp mot Sköldungagatan. | 43 | Utmed Veterinärvägen mellan Dag Hammarskjölds väg och Ulls väg. |
| 21 | Utmed Gamla Uppsalagatan mellan Fyrisån och Idrottsgatan. | 44 | Utmed gång- och cykelväg mellan Carl von Linnés väg och Lapplandsresan. |
| 22 | Utmed Ringgatans västra sida mellan Götgatan och Seminariegatan. | 45 | Gång- och cykelväg mellan Lärkvägen och Dag Hammarskjölds väg. |
| 23 | Utmed Ringgatans östra sida mellan Götgatan och Seminariegatan. | | |

Gaturegister för nya och upprustade cykelvägar som är markerade i kartan på sida 17.

Snabbcykelleder

En snabbcykelled är en cykelväg där kommunen prioriterar framkomlighet, trafiksäkerhet och bekvämlighet extra högt. Det grundläggande syftet är att det ska vara enkelt och smidigt att ta sig fram utmed dessa. Efter ett beslut i gatu- och samhällsmiljönämnden 2014 påbörjades planeringen för att iordningställa dessa. Utgångspunkten är att succesivt förbättra de sedan tidigare utpekade huvudcykelstråken. Snabbcykellederna ska hålla hög kvalitet och prioriteras högt när det handlar om såväl fysisk utformning som drift- och underhållsinsatser oavsett årstid. Under 2022 färdigställdes den femte snabbcykelleden (Gränbyleden) som sträcker sig mellan Kvarntorget utmed Torkelsgatan och Gränby sportfält samt Gränbystadens galleria. Sedan tidigare har snabbcykellederna Valsättraleden (2014), Flogstaleden (2015), Gamla Uppsalaleden (2017) och Sävjaleden (2019) färdigställts.



Symbol som illustrerar snabbcykelled.

Cykelbroar

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

Några exempel är:

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

Under 2021 påbörjades byggnationen av Tullgarnsbron mellan stadsdelen Kungsängen och KAP-området. Denna förbindelse beräknas bli klar 2023. Den nya bron förväntas lösa en del av den trängsel- och miljöpåverkan som idag finns i centrala Uppsala.



Cykelbro över Fyrisån intill Fyrisvallen.



Cykelbro över Strandbodkilen i Fålhagen.

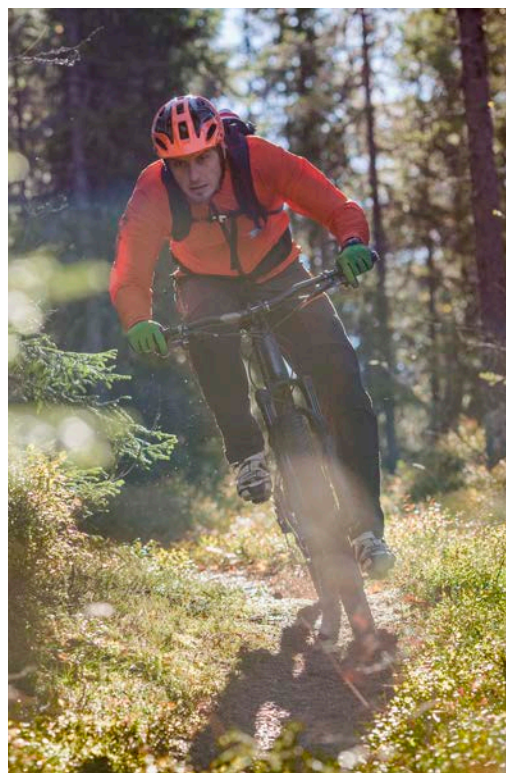


Cykelbro över Fyrisån (Vindbron) i höjd med Ulleråker.

Mountainbikecykling

Intresset för mountainbikecykling växer stadigt. Nu finns mountainbikeleder i åtta av kommunens friluftsområden; Sunnerstaåsen, Vårdsätra skog, Granebergsskogen, Björklinge, Storskog i Storvreta, Kronparken, Vedyaskogen och Södra MTB-leden (parallellt med Gula stigen). I Storvreta finns även en pumptrackbana för barn och unga som utvecklats i samarbete med Friluftsfrämjandet. På Röboåsen pågår bygget av ett terrängcykelområde under ledning av föreningen Stigcyklisterna.

Med anledning av det ökade intresset och ökade trycket på vandringslederna satsar Uppsala kommun på att bygga fler leder avsedda för terrängcykling och på så vis separera cyklister från vandrare. Under året har vi arbetat vidare med förberedelserna inför en mountainbikeled på Ultunaåsen. Nästa år planeras en lättare terrängcykelled i Fjällnora naturreservat. Det kommer också att anläggas mountainbikeleder i Hammarskogs naturreservat.





Cykelvägvisning i form av skyltning mot olika målpunkter.

Cykelvägvisning

95 procent av det cykelvägnät som Uppsala kommun ansvarar för har idag cykelvägvisning. Utöver denna vägvisning utmed cykelvägarna har dessutom en hel del gator där cykling rekommenderas i blandtrafik utrustats med vägvisningsskyltar för bland annat cyklister. Cykelvägvisning används för att göra det lättare att hitta och göra det enklare och smidigare att ta sig fram utan onödiga omvägar. Detta underlättar naturligtvis för samtliga grupper av trafikanter som tar sig fram utmed de sträckor där cykelvägvisning satts upp. Dessutom är ambitionen att öka bekvämligheten och att leda cyklisterna till de cykelvägar med bäst kvalitet när det kommer till cykelvägarnas bredd, beläggning, belysning och underhåll men också avseende snöröjning, halkbekämpning och sandborttagning.

Cykelvägvisningen visar riktning och ibland även avstånd till målpunkter som till exempel stadsdelar, skolor, Centrum (Stora torget) och Resecentrum. Uppsala kommuns cykelvägvisning består i nuläget av cirka 2300 vägvisningsskyltar vid ungefär 800 platser. Dessutom har 22 så kallade cykelvägvisningstavlor vid särskilt svårorienterade platser satts upp. Cykelvägvisningstavlorna, tillsammans med ”vanliga” gatunamnskyltar, bidrar till att göra det lättare för bland annat cyklister att hitta i närområdet. Utöver det har också gatunamnskyltar satts upp vid samtliga gång- och cykeltunnlar vilka visar vilken gata



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

som passeras och att snabbcykellederna, i takt med att de har tillkommit, fått specifik cykelvägvisning.

Cykeldetektering

Som en del i arbetet med att öka framkomligheten och bekvämligheten för cyklister använder sig Uppsala kommun av cykeldetektering vid signalreglerade korsningar utmed kommunens cykelvägnät. Detekteringen kan ske via tryckknappslåda eller någon typ av rörelsesensor (vanligtvis induktiva markslingor). När cyklarna kommer fram till korsningen detekteras de likt bilar och på så vis förkortas väntetiden och antal stopp minskar. Cykeldetektering med sensorer används inte på de platser där detekteringen skulle fånga upp cyklar som passerar men väljer att svänga av före den signalreglerade cykelpassagen. Övriga trafikanter i korsningen slipper då att stoppas upp utan att cyklisterna själva dragit fördel av detekteringen.

För att förbättra detekteringstekniken undersöker Uppsala kommun alternativ till dagens nedgrävda slingor i marken som känner av stålet i de passerande cyklarna. Ett alternativ framöver kan vara IR-sensorer på platser där siktsträckan är fri ca 20 meter innan korsningen. Ambitionen är att en mer cykelvänlig detektering med tiden ska användas i allt större utsträckning och att cykelnätet anpassas kontinuerligt för att vara så effektivt som möjligt.



Cykelvårdsstationen intill parksnäcken i Stadsträdgården.



En av de fyra cykelserviceplatser som Uppsala kommun tillhandahåller. Denna vid rondellen Karlsrogatan-Krongatan

Cykelvårdsstation och cykelserviceplatser

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

Cykelvårdsstationen är öppen och tillgänglig dygnet runt under hela året. Den är välanvänd och kompletterades därför 2018 med fyra mindre cykelserviceplatser. Cykelserviceplatserna är utrustade med manuell pump, enklare verktyg och möjlighet att hänga upp cykeln. De är placerade utanför biblioteket i Stenhagen, vid korsningen Krongatan-Karlsrogatan, i Flogstaparken och på Brantingstorget.

2021 invigdes Uppsalas första automatiska cykeltvätt. Den fungerar ungefär som en klassisk biltvätt, med roterande borstar som tillsammans med vattnet gör rent alla delar. Man drar cykeln genom tvätten, medan borstarna roterar och gör jobbet. Tvätten har en låg vattenförbrukning eftersom vattnet filtreras och återcirkuleras. Det innebär att endast ett par centiliter går till spillo per tvätt. Tvättmedlet som används är eko-certifierat och strömförbrukningen motsvarar inte mer än en vanlig hårtork.

Cykeltvätten står, tillsammans med en manuell cykeltvätt, i Cykelparkeringshuset. Där finns också två nya servicestationer för enklare reparationer. Uppsala kommun har som ambition att utöka tillgången till olika typer av cykelservice under de kommande åren.



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



En av de totalt 42 cykelpumpar som tillhandahålls av Uppsala tätort. Denna återfinns i korsningen S:t Johannesgatan -Kyrkogårdsgatan.

Offentliga cykelpumpar

Sedan 2012 har Uppsala kommun placerat ut både eldrivna och mekaniska cykelpumpar. Platserna har valts med hänsyn till bland annat cykelflöden, korsande cykelstråk, tekniska förutsättningar och tillgång på mark och ström. Under 2022 har ytterligare tre cykelpumpar iordningställt. De finns utmed cykelvägen intill Ångestaskolan i Årsta, i Klarbärsparken i Slavsta och utmed snabbcykelleden i Gränbyparken vid Von Barska häcken. Detta innebär att det i dagsläget finns totalt 45 pumpar i Uppsala tätort som Uppsala kommun ansvarar för där 33 är automatiska och 12 mekaniska (drivs utan el).

Dessutom har allmänheten tillgång till ytterligare 46 cykelpumpar i Uppsala tätort som tillhandahålls av andra/privata aktörer som till exempel bensinstationer, universitetsinstitutioner och cykelaffärer. Utöver ovanstående ansvarar Uppsala kommun för en cykelpump placerad vid stationen i Storvreta samt en vid stationen i Vattholma. De cykelpumpar som Uppsala kommun ansvarar för är tillgängliga dygnet runt och pumparna är anpassade för de flesta ventiler på exempelvis cyklar, barnvagnar och rullstolar. På cykelkartan finns information om var du hittar pumparna och när under dygnet de finns till-



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

gängliga. Information om cykelpumparna och deras placering finns på [upsala.se/cykel](https://www.uppsala.se/cykel).

Åtgärder för att skilja fotgängare och cyklister

En av de viktigaste målsättningarna i Uppsala kommuns cykelarbete är att öka framkomligheten för cyklister. Utifrån det finns det en strävan om att skilja cyklister och fotgängare åt i så stor utsträckning som möjligt utmed sträckor, på broar och i tunnlår. Detta ökar också tryggheten för fotgängare.

För att en uppdelning ska kunna genomföras krävs ofta att gång- och cykelvägen kan breddas för att få plats med separata ytor för de som går respektive cyklar. I de flesta fall sker uppdelningen genom en vitmålad linje och cykelsymboler med färdriktningsspilar utmed cykeldelen. Vi kombinerar detta med vägmärken längs sträckorna som visar på vilken sida av vägen som respektive trafikantslag hänvisas till. I de centrala delarna av Uppsala separeras vanligtvis fotgängare och cyklister åt genom att gångbanan får betongplattor och att det på cykelbanan läggs asfalt. Utmed cykelvägnätet finns även exempel på andra typer av separering där framför allt helt åtskilda gång- respektive cykelbanor är att föredra.

Som ett resultat av Uppsala kommuns målsättning med att dela upp de som går respektive cyklar i större utsträckning har andelen separerade gång- och cykelbanor ökat. År 2012 uppgick andelen uppdelade gång- och cykelbanor i Uppsala tätort (de som Uppsala kommun ansvarar för) till 25 procent. Idag ligger siffran på 48 procent och innebär att över 85 km tidigare oseparatorade sträckor delats upp. Under 2022 vidtogs åtgärder utmed 7,7 km. Målet är att samtliga gemensamma gång- och cykelvägar med ett relativt stort flöde av fotgängare och/eller cyklister ska vara uppdelade.

För att ytterligare förbättra framkomligheten för cyklister (och tryggheten för fotgängare) har de södra och västra delarna av Uppsala tätort inventerats i syfte att identifiera sopkärl/papperskorgar som av olika anledningar finns placerade på den sida av de uppdelade gång- och cykelvägarna där cyklister tar sig fram. Målsättningen är att samtliga sopkärl ska vara placerade på den del som är avsedd för de som går och att den trafikantgruppen inte ska behöva ta sig in på cykelbanan för att slänga sitt skräp. Under hösten 2022 har också åtgärder vidtagits vid de platser där en justering av placeringen bedömts vara möjlig. Planen är att även de norra och östra delarna av Uppsala tätort ska inventeras och åtgärdas under 2023.

Förtydligande av enkelriktade cykelbanor

Uppsala kommun arbetar för att underlätta trafiksituationen utmed de cykelbanor som av framkomlighets- och trafiksäkerhetsskäl tillåter cykling endast i den ena köriktningen. Insatser för att förtydliga enkelriktningen har tidigare gjorts utmed totalt 30 kilometer cykelbanor i Uppsala tätort där det av olika anledningar rekommenderas. Bland annat har nya vägmärken satts upp för att förtydliga köriktningen, se foto på sidan 25. Utmed sträckorna har också flertalet kompletteringar kopplat till vägmärken och vägmarkeringar (målning) genomförts.

Exempelvis har flertalet sträckor inventerats och åtgärdats med målsättningen att vägmärken och cykelvägvisningsskyltar endast ska vara uppsatta utmed den rekommenderade köriktningen. På samma sätt har också målningen utmed dessa sträckor setts över så att cykelsymbolerna och färdriktningsspilarna utmed cykeldelen är tydliga, frekvent återkommande och ger trafikanterna korrekt information. Under 2022 har ett antal justeringar genomförts för att förtydliga förekomsten av enkelriktade cykelbanor. Inom ramen för flertalet planerade ombyggnationer har också möjliga förbättringar diskuterats utifrån ovanstående målsättning.

Punktinsatser för ökad säkerhet och framkomlighet

Vid sidan av de mindre och återkommande insatser som kontinuerligt utförs för att upprätthålla en hög kvalitet utmed cykelvägnätet (exempel kantstensåtgärder, siktåtgärder och mindre cykelåtgärder) genomförs dessutom årligen ett antal mer omfattande ombyggnationer vid specifika platser. Dessa diskuteras och planeras alltid i god tid före byggstart och prioriteras utifrån bland annat parametrar som trafiksäkerhet, uppmätta cykelflöden, behov av åtgärd i förhållande till uppsatt budget samt tillgängliga byggresurser i förhållande till insatsens innehåll.

Under 2022 har sju platser byggts om i relativt stor utsträckning. Syftet med dessa är att fotgängare och cyklister, i högre utsträckning än tidigare, ska kunna uppleva ökad säkerhet och framkomlighet och att det ska bli enklare och mer lättförståeligt att passera platsen. I vissa fall återstår det ett antal kompletterande åtgärder, exempelvis uppsättning av vägmärken och/eller vägmarkering (målning), men i stort är de planerade insatserna vid dessa platser färdiga. Under hösten 2022 togs även de slutliga handlingarna fram för planerade punktinsatser för ombyggnationer under 2023.

Cykling mot enkelriktad motorfordonstrafik

I syfte att skapa ett mer finmaskigt cykelnät har flera gator i Uppsala tätort, som tidigare varit enkelriktade för alla fordonsslag, reglerats om till att enbart vara enkelriktade för motorfordon och nu tillåtna att cykla utmed i båda färdriktningarna. Vid ändring har en ny lokal trafikföreskrift tagits fram samt att vägmärket för fordonstrafik förbjuden ersatts med vägmärket för förbud mot trafik med motordrivet fordon. Där det varit möjligt och lämpligt har också ett så kallat motriktat cykelfält för cyklister målats. I vissa fall har dock en ändring av regleringen inte ansetts vara motiverat då det funnits intilliggande alternativa sträckningar för cyklister eller att det inte ansetts lämpligt med hänsyn till körbanebredd och nyttoeffekt. Idag finns regleringen utmed 100 sträckor eller platser inom Uppsala kommuns väghållningsområde. Några exempel är Trädgårdsgatan, Slottsgränd, Linnégatan, Sturegatan, Odengatan och Fredsgatan.



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

Mindre cykelåtgärder

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

som kommer in från allmänheten mycket värdefulla.

För att strukturera arbetet med att åtgärda problem prioriteras i första hand hinder och felaktigheter som kan innebära en trafikfara, till exempel större och/eller djupa gropar, sprickor eller vattensamlingar. Om flera brister längs med en och samma sträcka uppstått prioriteras denna inom ramen för de mer omfattande upprustningarna som årligen genomförs, se avsnittet ”Upprustade cykelvägar” på sida 16. I takt med att cyklisterna blivit fler och att det samtidigt blivit enklare att göra felanmälningar till kommunen har också antalet insatser ökat. Uppsala kommun ser detta som mycket positivt och försöker hela tiden anpassa resurserna efter behovet för att kunna upprätthålla en så god kvalitet på cykelinfrastrukturen som möjligt oavsett årstid och plats.

Några exempel på mindre cykelåtgärder:

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



Före kantstensåtgärd.



Efter kantstensåtgärd.

Kantstensåtgärder

Uppsala kommun inventerar och åtgärdar kontinuerligt kantstenar i cykelnätet som orsakar försämrad säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet för cyklister. Till exempel kan det handla om platser där övergången mellan cykelväg och körbana bidrar till låg komfort och att de i vissa fall utgör en trafiksäkerhetsrisk som behöver förbättras. Arbetet sker både genom punktinsatser vid specifika platser och i samband med de mer omfattande upprustningar av längre sträckor i cykelvägnätet.

Uppsalas invånare bidrar också med att identifiera problem genom felanmälningsrapportering till kommunen. Inom ramen för dessa åtgärder ingår också tillgänglighetsanpassningar i form av bland annat kupolplattor och anpassning av kantstenshöjder vid platser där det anses lämpligt och genomförbart. Detta innebär att vidtagna åtgärder även förbättrar förhållandena för framför allt fotgängare i stor utsträckning.

De punktinsatser (kantstensåtgärder vid utvalda passager) som ägt rum har under året framför allt genomförts i de norra delarna av Uppsala tätort vilket framför allt inkluderat insatser i stadsdelarna Nyby, Löten, Gränby, Fålhagen och Årsta. Inom ramen för detta utfördes ombyggnationer av 15 korsningar. Utöver det har också ett större antal kantstensåtgärder ägt rum inom ramen för de mer omfattande upprustningarna över längre sträckor (se karta på sidan 17 för information kring dessa).





Cykeltunnlar som rustats upp sedan tidigare. Till vänster cykeltunnel under Råbyvägen (Regnbågstunneln) utmed Von Barska häcken, överst till höger cykeltunnel under Luthagsesplanaden utmed Börjegatan och nederst till höger cykeltunnel under Kungsängsleden i korsning med Dag Hammarskjölds väg.

Upprustning av cykeltunnlar

Sedan år 2015 har Uppsala kommun arbetat på ett mer systematiskt sätt med att rusta upp gång- och cykeltunnlar för att de ska följa riktlinjerna som togs fram av kommunen 2014. Riktlinjerna talar om hur tunnelarna ska utformas för att upplevas som trygga och säkra. Det sker bland annat genom att god standard på belysning och beläggning skapas och att buskage som upplevs otrygga eller medför siktproblem begränsas.

Vidare saneras också tunnelarna på klotter, taken målas vita för att skapa ett ljusare sken från

belysningen och vägmärken och vägmarkeringar ses över. Idag finns det totalt 58 gång- och cykeltunnlar i Uppsala kommun. Cykelstråk under större broar räknas inte in. Arbetet fokuserar på upprustning av befintliga tunnlar för att förbättra säkerheten. Det görs genom att åtgärda och upprätta vägmärken, trafikmålning och bronamn. Under året har följande gång- och cykeltunnlar rustats upp:

- Tunneln vid Gränby centrum under Vaksalagatan
- Renovering av GC-tunnel vid Berthåga.



Belyst gång- och cykelbana

Belysning

Uppsala kommun har som mål att det inom kommunens väghållningsansvarsområde alltid ska vara god belysning längs med samtliga cykelvägar med undantag för rekreationscykelvägar. Utifrån belysningsinventering och med hjälp av de felanmälningar som kommer in från kommuninvånarna pågår arbetet kontinuerligt med att förbättra belysningen och åtgärda de fel som uppstår. Den moderna armaturen gör att cyklister bättre kan se färger och kontraster samt att cykelbanan och omgivningen upplevs som ljusare.

Under 2022 har totalt 3 km cykelvägar fått ny/ kompletterande belysning i Uppsala kommun. Några exempel på sträckor är Vårdsättravägen, Smedsbylegatan och Veterinärvägen.

Dessutom har 5,5 km cykelvägar fått upprustad belysning i form av nya ljuskällor. Detta arbete har under 2022 fokuserats på stadsdelarna Sunnersta och Sävja/Nåntuna i Uppsala tätort.



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

Sopning av cykelvägar

Uppsala kommun sopar generellt gång- och cykelvägarna i samband med vintersandupptagning på våren, under lövsopning på hösten och vid behov under sommarmånaderna. Dessutom genomförs, om vädret och vägunderlag tillåter, en så kallad mellansopning i början av året då den dittills utlagda sanden sopas undan för att bland annat förhindra rullgrusolyckor. Vid sopningen av gång- och cykelvägarna används både blås- och sopmaskiner beroende av sopbehov, markunderlag och vegetation. Under 2022 påbörjades sandupptagningen andra veckan i april. Arbetet med att ta upp all sand pågick under cirka fem veckor.

Vinterväghållning

Uppsala kommun ansvarar för vinterväghållningen utmed gång- och cykelvägarna i framför allt Uppsala och Storvreta tätort. De moment som utförs är plogning, halkbekämpning, snöbortforsling och vid behov isrivning.

Utmed cirka 6,5 mil av gång- och cykelvägnätet utförs också så kallad sopsaltning med målsättning om barmarksförhållanden under hela vinterhalvåret. Det gäller mestadels snabbcykelleder och huvudcykelstråk.

Under våren ansvarar kommunen för att ta upp den sand som lagts ut under vintern.

Hastiga väderomslag och snöfall innebär stor komplexitet i arbetet och ställer stora krav på den beredskapspersonal som ansvarar för väderbevakning och beslut kring vilka väghållningsinsatser som ska vidtas.

För gång och cykelvägar beslutar Uppsala kommun om prioriteringsordning och lämpliga åtgärder som sedan utförs av anlitade entreprenörer. Generellt sett har gång- och cykelvägar och kollektivtrafikstråk högre prioritet än övriga vägnät. Insatser med vinterväghållning utvärderas kontinuerligt för att cyklister och andra trafikanter ska kunna ta sig fram på ett säkert, lättframkomligt och bekvämt sätt även under vinterhalvåret.

För att säkerställa en god vinterväghållning och att kvalitetskrav på huvudcykelstråken följs deltar all personal inom vinterentreprenad i kommunens snörojningsutbildning var tredje år. Detta i enlighet med en ny upphandling som trädde i kraft i oktober 2018. Utbildningen innehåller både en teoretisk och praktisk del. Under den praktiska delen har förarna bland annat fått prova på att ta sig fram i snömodd med rullstol, ögonbindel och rullator för att på så sätt förstå hur svårt det kan vara för olika trafikanter. De planerade utbildningsdagarna under hösten 2022 fick dessvärre ställas in. Nästa planerade utbildningstillfälle blir vid uppstarten av det nya ramavtalet hösten 2023.

Trafiksäkerhet

| Statistik | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Antal cykelolyckor under året i Uppsala kommun (rapporterade i Strada) | 256 | 218 | 111 | 166 | 263 |
| Antal platser som under året byggts om i syfte att genomföra permanenta siktröjningsåtgärder utmed cykelnätet i Uppsala kommun | 16 | 22 | 24 | 22 | 14 |
| Antal cykelboxar totalt i Uppsala tätort | 10 | 10 | 10 | 10 | 5 |
| Antal cykelpassager som hastighetssäkrats under året | 4 | 4 | 3 | 1 | 5 |
| Antal cykelöverfarer totalt i Uppsala tätort | 60 | 51 | 36 | 31 | 30 |

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

Cykelolyckor och statistik

Uppsala kommun har som ambition att ha en så omfattande, tillförlitlig och kvalitetssäkrad statistik som möjligt med anledning av att mycket av det olycksförebyggande arbetet har sin grund där.

För att kunna följa upp trafikolyckor samt veta var olyckan inträffat och på så vis kunna utreda varför situationen uppstått använder sig Uppsala kommun av olycksrapporteringsprogrammet Swedish Traffic Accident Data Acquisition, STRADA, som ägs och administreras av Transportstyrelsen. Polismyndigheten i Uppsala län, Uppsala Närakut och Uppsala Akademiska sjukhus använder sig av STRADA och rapporterar förutom plats också in händelseförlopp samt beskrivning av olyckan.

De olyckor där de drabbade inte behöver uppsöka sjukvård eller där polismyndigheten inte blir tillkallad till platsen rapporteras inte in.

Statistiken från STRADA visar på att antalet inrapporterade olyckor där cykel varit inblandad uppgår till 256 för 2022. Av de inrapporterade olyckorna var 150 singelolyckor, 53 kollisioner mellan cykel och motorfordon, 13 kollisioner mellan cyklar, 10 kollisioner mellan fotgängare och cyklist samt 7 som rapporterats in som övriga. Sex olyckor rapporterades in som allvarliga men

värt att nämna är att ingen dödsolycka med cykel skedde 2022.

Uppsala kommun arbetar aktivt för att förbättra trafiksäkerheten genom investeringar och kommunikation. Ökningen i antalet inrapporterade cykelolyckor kan delvis bero på att personer i större utsträckning tar sig till jobbet och rör sig mer i trafiken än under pandemiåren. Antalet inrapporteringar kan även förklaras av att det numera är obligatoriskt att rapportera in skador till STRADA, till skillnad från tidigare år då det krävts att patienten fyllt i en Trafikskadejournal.



Uppsala kommuns trafiksäkerhetsarbete

Uppsala kommun arbetar utifrån Nollvisionen – att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det utgör grunden för hur vi utformar stadens trafikmiljö. För att visionen ska bli verklighet måste alla hjälpas åt och visa hänsyn i trafiken.

För att öka trafiksäkerheten arbetar Uppsala kommun bland annat med hastighetsdämpande åtgärder och säkerställer att vägar och trottoarer är i gott skick. Uppsala kommun satsar särskilt mycket på åtgärder runt skolorna. Det är viktigt att barn känner sig säkra på väg till och från skolan till fots eller med cykel. Uppsala kommuns högsta ambition i trafiksäkerhetsarbetet är att aktivt bidra till att nollvisionen nås. Nollvisionen och Uppsala kommuns vision om en effektiv, säker och hållbar rörlighet står som grund för trafiksäkerhetsarbetet.

Trafiksäkerhetsarbetet är indelat i olika insatsområden. Ett sådant område är cykel. Det innebär att utifrån olycksstatistik tas det fram en föreslagna åtgärdslista som är kopplat till cykel och cykelolyckor. Singelolyckor med cykel är i dagsläget överrepresenterade i olycksstatistiken och därmed koncentreras åtgärderna till att angripa detta. Exempel på åtgärder är kantstensåtgärder, siktåtgärder och driftåtgärder och arbetet med att bygga fler cykelöverfarter och hastighets-säkra befintliga GCM-passager.

Utöver detta arbetar Uppsala kommun med att effektivisera driftarbetet och annat gatuunderhåll, i syfte att minimera risken för olyckor på grund av underlaget.

Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped

I syfte att öka säkerheten för cyklister och mopedister har Uppsala kommun och olika myndigheter och aktörer samarbetat. Resultatet av samarbetet är inriktningen som är tänkt att fungera som underlag vid verksamhetsplanering.

Sex prioriterade insatsområden har pekats ut:

- säker infrastruktur
- drift och underhåll med god kvalitet
- säkra cyklar och mopeder
- ökad användning av hjälm och annan skyddsutrustning
- beteendepåverkande insatser.

Nätverket leds av Trafikverket och de medverkande organisationerna utgörs av ett antal kommuner, Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Folksam, Länsförsäkringar, Konsumentverket, Chalmers tekniska högskola, Cykelfrämjandet, Moped- och motorcykelbranschens riksförbund (McRF), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), Safety and Fitness Electronic Records (SAFER), Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI), Research Institutes of Sweden AB (RISE) och organisationen Cycle Europe.

Uppsala kommun har inom ramen för det här arbetet, tillsammans med kommunerna Linköping, Eskilstuna, Stockholm och Västerås, åtagit sig att genomföra ett antal trafiksäkerhetshöjande insatser som utgår ifrån ovanstående prioriterade insatsområden. Vid ett antal tillfällen per år träffas samtliga aktörer för att gemensamt gå igenom status för de specifika insatserna samt för att diskutera ny forskning kopplat till insatsområdena.



Under året har vi byggt 9 nya cykelöverfarter.

Hinder utmed cykelvägar

Uppsala kommun har förståelse för önskemål som inkommer gällande farthinder för cyklister och hinder mot biltrafik på gång- och cykelvägnätet. Det är ju förbjudet att köra bil på dessa vägar och på vissa sträckor kan cyklisterna behöva dämpa farten. Båda situationerna kan upplevas väldigt otrygga för andra trafikanter.

Att kommunen är restriktiv mot uppförandet av hinder längs med gång- och cykelvägar grundar sig på den nationella olycksstatistiken som visar att hinder längs med gång- och cykelvägar i rätt stor utsträckning orsakar olyckor för cyklister i jämförelse med det låga antalet olyckor där bilister och fotgängare/cyklister kolliderar.

Andra orsaker till att kommunen är restriktiv med hinder är att de försvårar framkomligheten för personer med funktionsnedsättning, fotgängare med barnvagn och lådcyklar. Hinder försvårar även framkomligheten för driftfordon som ska tömma sopkärl, sköta grönområden, snöröja och sanda.

Det förekommer dock hinder på vissa platser där det finns tillräckligt starka motiv. Inom Uppsala tätort finns det idag ungefär 60–70 hinder utplacerade utmed gång- och cykelvägnätet. Gång- och cykelvägnätet inventeras ungefär vart femte år. Det senaste åtgärdsförslaget togs fram 2020 och resulterade i att sju hinder togs bort, två nya

uppfördes och cirka femton hinder rustades upp med ny bom och/eller komplettering av reflexer. Åtgärderna utfördes vintern 2020-2021.

Siktröjning

Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med röjning av framför allt växtlighet utmed cykelvägnätet för att upprätthålla goda siktförhållanden. Dessutom utgör lågt hängande grenar och annat inväxande buskage en säkerhetsrisk. Grenar riskerar att fastna i hjulet eller att cyklisten tvingas att hastigt väja för hindret.

Genom att glesa ut närbeläget buskage skapas också en bättre överblickbarhet. Detta ökar trygghetskänslan samtidigt som cyklisterna synliggörs bättre för andra trafikanter vilket minskar risken för kollisionsolyckor. Vid sidan av de mindre omfattande siktröjningsåtgärderna som kontinuerligt genomförs vid ett större antal platser, startades under 2018 ett projekt där kommunen genomför relativt omfattande och mer permanenta insatser. Syftet med dem är att siktproblematiken ska lösas för en längre tid genom att åtgärden i sig inte kräver återkommande skötsel i form av till exempel beskärning. Under 2022 har dessa åtgärder fortsatt i form av insatser vid totalt 16 platser.

Framför allt har arbetet med dessa ombyggnationer under året koncentrerats till stadsdelarna Ekeby, Luthagen, Svartbäcken och Nyby.



Exempel på före och efter permanent siktröjning. Bilder från Skoguls park.

Säkra skolvägar

Alla människor som rör sig inom ett vägområde är trafikanter, oavsett ålder och sättet man färdas på. Trafiksäkerhet bygger på ett delat ansvar mellan olika trafikantslag, det vill säga mellan gående, cyklister och förare av motordrivna fordon. Även barn är trafikanter men yngre barn förväntas inte själva ta ansvar i trafiken, i stället är det föräldrarna som bär det ansvaret.

Vid tolv års ålder är många barn tillräckligt mogna för att vistas själva i trafiken men det är mycket individuellt. Barn som får vägledning hur man beter sig på ett säkert sätt i trafiken kan få ett förspång i mognadsprocessen medan andra aldrig får den möjligheten ens i vuxen ålder. Föräldrans ansvar sträcker sig långt och innebär förutom rätt vägledning i trafiken, att barnen bär reflexer under den mörka årstiden, att barnens cyklar är rätt utrustade med lysen och reflexer och att cykelhjälmen används.

Det är vanligt att trafiksituationen runt skolor upplevs extra otrygg eftersom koncentrationen av våra yngsta trafikanter är hög. En del barn går och cyklar till skolan, andra kommer med skolbussen och en del barn blir skjutsade med bil. När alla är där samtidigt kan det upplevas riktigt rörigt.

Uppsala kommun utför olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder i anslutning till skolor för att öka tryggheten. Det kan röra sig om trafikreglering och/eller fysisk utformning beroende på plats och förutsättningar.

Under 2022 har Uppsala kommun byggt farthinder i anslutning till flertalet skolor:

- Furugatan för att trygga skolvägen till Almtunaskolan.
- På Kilstenvägen utanför Västra Stenhagenskolan.
- Stabby backe för att trygga skolvägen till Tiunda- och Eriksskolan.
- Swedenborgsgatan i anslutning till Domarringens skola har fått ett nytt farthinder och skolan har fått sin ansökan beviljad om förbud att stanna på sista sträckan in mot vändplanen på samma gata.
- Farthindret på Vattholmavägen utanför Gamla Uppsala skola håller på att bytas ut för att skapa bättre fartdämpning, det kommer färdigställas under 2023 på grund av förseningar i leverans av de prefabricerade element som utgör fardämpningen.
- I och med genomfartförbudet på Kungsgatan har det även byggts farthinder på Väderkvarnsgatan vid Vaksalaskolan som färdigställdes under våren 2022.
- Inom ramen för dialogprojektet Aktiv skolväg har det också byggts farthinder på Ringgatan.

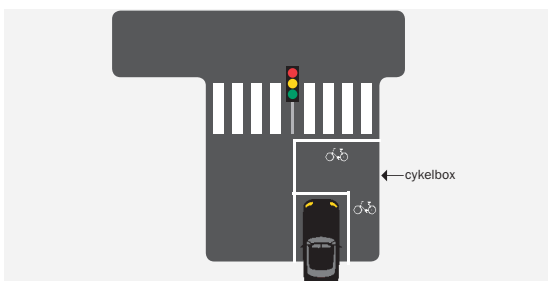
Läs mer om projektet i cykelbokslutet under rubriken Aktiv skolväg på sidan 46.



Farthinder på Ringgatan som utförts inom ramen för dialogprojektet Aktiv skolväg.



En av Uppsalas totalt 10 cykelboxar. Här i korsningen S:t Olofsgatan-Sysslomansgatan.



Skisserad bild över en cykelbox vid en signalreglerad korsning.

Cykelboxar

Sedan 2015 arbetar Uppsala kommun med så kallade cykelboxar som ger cyklister ett särskilt utrymme i signalreglerade korsningar där cyklister färdas i blandtrafik. Cykelboxar gör att cyklisterna blir mer synliga för övrig trafik och förbättrar därför trafiksäkerheten, särskilt i korsningar med många svängande fordon. Från och med 2019 målas cykelboxarna röda och de äldre som tidigare var markerade med vita linjer har uppdaterats för att följa samma utformning. Idag finns totalt 10 cykelboxar i Uppsala. Planen är att kommande år bygga fler cykelboxar i till exempel korsningen Kungsgatan-Skolgatan. Under 2022 har samtliga cykelboxar i korsningen Kåbovägen-Norbyvägen målats med röd färg för att överensstämma med den utformning och det utseende som eftersträvas.



En av de cirka 500 cykelpassager som Uppsala kommun ansvarar för inom Uppsala tätort.

Cykelpassager

Du känner igen en cykelpassage genom att den är markerad med vita fyrkanter och att den används av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en gata. Utmed de gator i Uppsala tätort som Uppsala kommun ansvarar för finns det idag över 500 cykelpassager. Målsättningen är att så många som möjligt av dessa med tiden ska anses vara hastighetssäkrade till 30 km/h. Det åstadkoms genom att trafikmiljön för passerande fordon är utformad för låga hastigheter genom exempelvis införandet av olika typer av farthinder. Under 2022 byggdes 4 cykelpassager om för att åstadkomma lägre hastigheter för den passerande motorfordonstrafiken. Arbetet är kopplat till den hastighetsöversyn som Uppsala kommun tidigare genomfört. Vid sidan av detta arbete bygger vi dessutom kontinuerligt om ett antal cykelpassager till så kallade cykelöverfarter (läs mer om detta på sidan 35).

Cykelöverfarter

År 2014 infördes nya definitioner kring begreppet cykelöverfart. Det innebar att fordon som passerar över en cykelöverfart har väjningsplikt mot cyklar och förare av moped klass II som färdas utmed dessa. Detta kan jämföras med definitionen av begreppet cykelpassage där denna väjningsplikt ej finns inskrivet. Utifrån detta har Uppsala kommun som ambition att successiv införa fler cykelöverfarter och med jämna mellanrum också utvärdera denna process. Syftet är att öka framkomligheten för cyklister genom att minska antalet stopp men att det utifrån lagstiftningen också ställs krav på utformningen för att trafiksäkerheten tydligt ska beaktas.

Det här gäller vid en cykelöverfart:

- Fordon som korsar cykelbanan har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är på, eller på väg ut på cykelöverfarten.
- Hastigheten för fordon som korsar cykelbanan sänks med hjälp av farthinder eller att utformningen och trafikmiljön i sig inte inbjuder till högre hastigheter än 30 km/h.
- Fordon på körbanan får inte köra om strax före eller på en cykelöverfart.
- Alla fordonsförare, både de på körbanan och på cykelbanan, ska anpassa sin hastighet efter trafiksituationen och visa hänsyn mot varandra.

I dagsläget finns det 60 cykelöverfarter utmed kommunens cykelvägnät. Dessa återfinns framför allt utmed snabbcykellederna och huvudcykelstråken men införs dessutom utmed en del sträckor i huvudcykelnätet.

Cykelöverfarterna kan bland annat kännas igen genom det relativt nya vägmärket, den rödmålade asfalten och den förstärkta belysningen. Dessutom är dessa platser på olika sätt hastighetssäkrade till

30 km/h. Under 2022 har ytterligare 9 stycken cykelöverfarter iordningställt. Dessa har tillkommit i stadsdelen Rosendal. Under 2023 och 2024 planeras det för ett införande av fler cykelöverfarter utmed bland annat Hjalmar Brantingsgatan och Norbyvägen.

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

Uppsala kommun har också utvärderat cykelöverfarternas synlighet, kommunens informations- och kommunikationsinsatser, skillnader i olycksfallsstatistiken samt uppmätta hastigheter bland motorfordonsförare vid platserna såväl före som efter införandet.

Utvärderingen visade bland annat att införandet av cykelöverfarter har genererat en trafiksituation där regelverket efterföljs till cirka 90 procent, att hastigheterna sänkts i relativt stor utsträckning och att antalet rapporterade olyckor inte ökat.

Resultatet visar också att framkomligheten för cyklister ökat men att det kvarstår en hel del arbete för att exempelvis uppnå en högre regel efterlevnad där medvetenheten om de relativt nya trafikreglerna hos såväl motorfordonsförare som cyklister är högre och där den fysiska utformningen på ett tydligare sätt blir självförklarande.

Vid sidan av Uppsala kommuns utvärdering presenterades under 2017 en rapport som genomfördes på uppdrag av Trafikverket. Denna byggde på observationer och analyser av totalt 81 cykelöverfarter i åtta svenska kommuner. Slutsatsen i den sammanställda rapporten var att cykelöverfarter inte leder till fler olyckor vare sig vid själva överfarten eller på andra ställen i staden och att framkomligheten för cyklister förbättras avsevärt.

Cykling vid vägarbeten

Uppsala befinner sig fortsatt i en intensiv period med kraftig nybyggnation av bostäder och infrastruktur. Ett resultat av detta är att det pågår många olika vägarbeten, både i kommunen som stort, men framför allt i de centrala delarna av Uppsala tätort. Ett vägarbete innebär oftast att framkomligheten för både gående och cyklister blir begränsad. Vid avstängningar i anslutning till vägarbeten ställer kommunen höga krav på genomtänkta trafikordningsplaner.

Under 2022 har så kallade trafikföringsprinciper börjat efterfrågas i större utsträckning. Det ska tydligt finnas redovisat hur man vid ett vägarbete avser hantera samtliga trafikgrupper, med speciellt högt fokus på gående och cyklister.

År 2015 antog gatu- och samhällsmiljönämnden vitesbelopp avseende bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet vid vägarbeten. Detta har gett Uppsala kommun möjlighet att utfärda viten då entreprenörer brister avseende tillgänglighet och trafiksäkerhet vid vägarbeten och om inte aktuell trafikordningsplan efterföljs.

Under 2018–2019 arbetade Uppsala kommun med att ta fram nya rutiner för besiktning av pågående vägarbeten och fastställande av vitesbelopp. Arbetet med att förbättra rutinerna kring kontroll och uppföljning av godkända trafikordningsplaner fortsätter. Detsamma gäller implementeringen av besiktningsarbetet och vitesfunktionen.

Uppsala kommuns mål är att säkerställa så god framkomlighet och trafiksäkerhet som möjligt för gående och cyklister vid vägarbeten. Inskickade trafikordningsplaner i samband med olika typer av vägarbeten granskas innan de godkänns och särskild vikt läggs vid att framkomligheten för gående och cyklister ska bli så god som möjligt.

Uppsala kommun har tagit fram en publik online-karta över pågående och planerade vägarbeten.

På kartan går det att få information om när arbetet är planerat att påbörjas, hur länge arbetet beräknas att pågå och i vilken utsträckning framkomligheten kring arbetsområdet påverkas. Ytan som är inritad på kartan visar på hela den yta som är avstängd och innehåller ofta information om framkomligheten förbi arbetsområdet samt hänvisningar till alternativa vägar.

Sommargatorna

Sommaren 2020 skapades Uppsalas första sommargata längs Östra Ågatan. Bilfria sommargator i centrum skapar plats för människor och möten med sittplatser, grönska och uteserveringar. Under perioden maj-september 2022 gjordes Östra Ågatan om till en sommargata för tredje året i rad. Nytt för i år var att även Svartbäcksgatan blev en sommargata.

Projektet är en del i genomförandet av Uppsala kommuns innerstadsstrategi, där fotgängare och stadsliv ska prioriteras och främjas. Sommargatorna utformades med smalare körfält för motorfordon och för att minska trafiken infördes ett tillfälligt genomfartsförbud. Minskad biltrafik tillsammans med sänkt hastighetsgräns till 20 kilometer i timmen gav mer utrymme åt fotgängare och cyklister. På östra Ågatan begränsades biltrafiken med smalare körfält, farthinder och sänkt hastighetsbegränsning. Cykelparkeringen längs åräcket togs tillfälligt bort till förmån för promenadstråket utmed Fyrisån. Svartbäcksgatan reglerades tillfälligt till gågata.



Bilfria sommargata efter Östra Ågatan.

Cykelparkeringar

| Statistik | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Antal nya cykelparkeringsplatser under året i Uppsala | 84 | 272 | 1046 | 1744 | 1806 |
| Antal borttagna cykelparkeringar under året i Uppsala | - | 55 | 0 | 0 | 1831 |
| Antal upprustade cykelparkeringar under året i Uppsala | - | - | 40 | 100 | 636 |
| Antal nya lastcykelparkeringar i Uppsala | 6 | 28 | 4 | 38 | 0 |
| Antal cykelvärdar under året i stadskärnan och vid Resecentrum | 10 | 10 | 10 | 10 | 12 |
| Antal felparkerade cyklar under året i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet | 278 | 0 | 714 | 462 | 864 |
| Antal omhändertagna övergivna och långtidsparkerade cyklar under året i Uppsala tätort | 1200 | 495 | 400 | 1100 | 972 |

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

Cykelparkeringshuset

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

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

Cykelparkeringshuset har sedan 2019 utrustats med en automatisk cykeltvätt och en manuell cykeltvätt vilket är en del i satsningen på hållbart resande och kommunens mål om ett fossilfritt Uppsala 2030. I augusti 2022 infördes nya regler för parkering i huset. Parkering i upp till 24 timmar är fortsatt helt gratis, men därefter tas en parkeringsavgift ut.

Samtliga tvåvåningscykelställ utanför cykelparkeringshuset har under 2022 genomgått förbättringsåtgärder för ökad säkerhet. Under hösten 2022 har Uppsala kommun genomfört förstärkningsåtgärder på cykelställen vid cykelparkeringshuset. Som kompensation för besväret har kommunen bjudit på morgonkaffe till förbipasserande personer utanför cykelparkeringshuset.



Interiör från Cykelparkeringshuset vid resecentrum

Nya och upprustade cykelparkeringar

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

Idag finns det cirka 12 000 cykelparkeringar i centrala Uppsala. Kommunen arbetar ständigt med att öka antal cykelparkeringsplatser på andra platser i centrum och utanför de centrala delarna. 2020 arbetade Uppsala kommun med att utöka andelen cykelparkeringar i friluftsområden. Arbetet fortsatte under 2021 där det har tillkommit cykelställ på 10 friluftsområden och även vid 13 lekplatser.

Utöver utökningen av antal cykelparkeringsplatser har Uppsala kommun också som ambition att kontinuerligt rusta upp befintliga cykelparkeringar och förbättra standarden på dem. Upprustningen sker genom markåtgärder, återställning av trasiga och gamla cykelställ och omflyttning av cykelställ för att generera större parkeringskapacitet och bättre tillgänglighet. 2021 blev även skyltningen för cykelparkeringar vid resecentrum färdigt, detta i syftet att cyklister lättare ska kunna orientera sig.

Arbetet med att se över potentiella ytor för parkering av elsparkcyklar har också påbörjats och väntas fortsätta 2023.

Upprustning av pendlerparkering

Det är inte bara Uppsala stad som växer utan även andra delar av kommunen. Under 2020 påbörjade Uppsala kommun arbete med att rusta upp

pendlerparkeringen i Vattholma för att få plats med fler parkeringsplatser och detta slutfördes i år. Under 2021 fick också östra delen av Skyttorp en pendlerparkering. Arbetet med en ny pendlerparkering till västra delen av Skyttorp startade våren 2022.

Lastcykelparkeringar

Fler och fler använder cykelkärror, lastcyklar och andra specialcyklar för att på ett hållbart sätt ta sig fram, skjutsa barn och transportera saker. Det har lett till ett ökat behov av cykelparkeringar anpassade för nya typer av cyklar. 2017 tog Uppsala kommun fram en specialbyggd cykelbåge där cyklister kan parkera och låsa fast cykeln. Vid upprustning och nybyggnad av cykelparkering anläggs lådcykelbågen i den mån det är tekniskt möjligt. Att planera för lastcykelparkering är något som Uppsala kommun särskilt haft i åtanke vid planeringen av upprustning och nyanläggning av cykelparkeringar i anslutning till lekplatser. Under 2020 byggde Uppsala kommun lastcykelparkering med plats för fyra specialcyklar i närheten till Fullerö hage och under 2021 pågick arbetet med att placera ut lådcykelbågar vid både nya och befintliga parkeringar. Arbetet har fortsatt under 2022.



Upprustad cykelparkering intill gamla stationshuset i Skyttorp västra. Cykeltak med plats för 24 cyklar, och 3 lådcykelbågar.



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



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



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

Stadsvårdar

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

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

Felparkerade cyklar

Uppsala kommun inventerar kontinuerligt cykelparkeringarna i centrala Uppsala i syfte att lokalisera problem och platser som kan förbättras.

2022 noterades 278 felparkerade cyklar i genomsnitt vid respektive tillfälle. Stadsvårdarna har under året hanterat felparkerade cyklar genom att flytta dem, ofta till Fyristorg. Felparkerade cyklar leder till minskad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkert. För att minska antalet felparkerade cyklar och förbättra trafiksäkerheten antogs 2009 ett åtgärdsprogram som kommunen fortsatt att arbeta med sedan dess. Det omfattar följande åtgärder:

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

Övergivna och långtidsparkerade cyklar

Syftet med omhändertagandet av cyklar är att skapa mer plats i cykelställen och för de cyklar som i praktiken används samt bidra till en ökad trafiksäkerhet. Cyklar som antas vara övergivna eller långtidsparkerade märks upp med informationslappar. Om ägaren till cykeln inte flyttat på den inom den maxtillåtna parkeringstiden så omhändertas den. Efter omhändertagandet har ägaren möjlighet att mot en hanteringsavgift få tillbaka sin cykel.

Under 2022 omhändertogs över 1200 cyklar. Sedan 2018 är det tillåtet att parkera max fem veckor i centrala Uppsala och max två veckor inom resecentrumområdet. I det nya cykelparkeringshuset är det tillåtet att parkera i max nio dygn. Under 2023 planerar Uppsala kommun för att intensifiera arbetet med långtidsparkerade cyklar, detta för att ytterligare öka tillgängligheten på cykelparkeringsplatser.



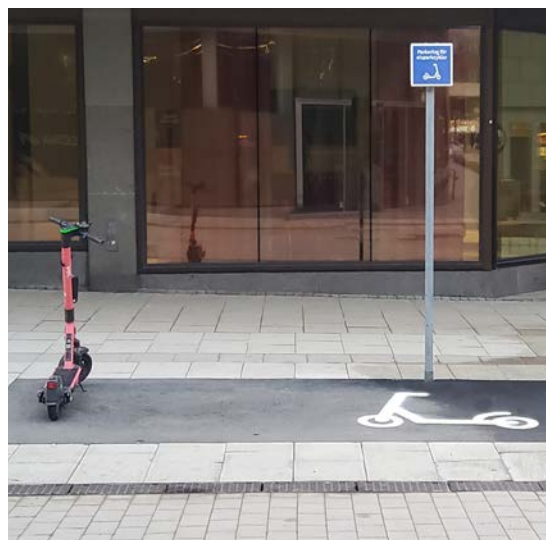
Cykelparkeringar utmed Svartbäcksgatan mellan Skolgatan och Linnégatan.

Hyrssystem av elsparkcyklar

Uppsala kommun har inget kommunalt hyrsystem för cyklar eller elsparkcyklar. I stället finns i nuläget tre privata företag etablerade som tillsammans tillhandahåller cirka 3000 elsparkcyklar i Uppsala under högsäsong. Dessa har så kallade lösa hyrsystem för elsparkcyklar utan fasta stationer. Uppsala kommuns arbete fokuserar på dialog med företagen och eventuella åtgärder för att undvika felparkeringar och för att upprätthålla en god trafiksäkerhet i Uppsala.

Från och med 1 september 2022 är det inte längre tillåtet att parkera en elsparkcykel på gång- och cykelbanor eller att köra elsparkcykel på gångbanor. Uppsala kommun har därför under 2022 projekterat för ett antal elsparkcykelparkeringar runt om i staden, med fokus på målpunkter och bytespunkter. Platserna har valts ut i dialog med elsparkcykelföretagen.

Elsparkcykelparkeringarna kommer att etableras med start hösten 2022. Under december 2022 antog Gatu- och samhällsmiljönämnden beslut om villkor vid markupplåtelse som syftar till att skapa effektiva och bättre rutiner vid hanteringen av elsparkcyklar för korttidsuthyrning.



Ny elsparkcykelparkering vid Dragarbrunnsgatan.

Kommunikation och beteendepåverkan

| Statistik | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|------|------|------|------|------|
| Antal cykelrelaterade pressutskick (med direkt koppling till Uppsala kommuns cykelarbete) under året | 9 | 10 | 6 | 12 | 8 |
| Antal cykelrelaterade artiklar (med direkt koppling till Uppsala kommuns cykelarbete) i media under året | 46 | 42 | 152 | 60 | 30 |
| Antal personer som under året lärt sig cykla genom kursverksamhet för ovana | 28 | 20 | 0 | 50 | 44 |
| Antal personer som deltagit i vintercyklistkampanjen under året | 0 | 0 | 40 | 110 | 110 |
| Antal företag som under året diplomerat sig inom cykelvänlig arbetsplats | 32 | 33 | 40 | 36 | 45 |
| Antal mottagna felanmälningar och synpunkter (via epost och kommunens digitala felanmälningssystem) gällande större eller mindre felaktigheter och brister knutna till cykelinfrastrukturen och/eller cyklisters beteende i trafiken | 3013 | 2546 | 1841 | 2340 | 1638 |
| Antal mottagna felanmälningar (via kommunens digitala felanmälningssystem) gällande mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed cykelnätet (smärre underhållsåtgärder) | 2352 | 1885 | 1294 | 1876 | 1282 |

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

Kommunikationsarbete

Satsningar som görs på framkomligheten för cyklister och allmänna tips och råd har getts ett stort utrymme i kommunens kanaler under 2022. Nio pressmeddelanden kring cykel har skickats ut och 15 nyheter kopplat till cykel har publicerats av Uppsala kommun under året. Dessa har bland annat handlat om färdigställandet av projektet Aktiv skolväg, Cyklistvelometern och ny handlingsplan för mobilitet och trafik.

Kampanjerna Trafikleik i Kastellparken, Cykelvänligast (tidigare Cykelvänlig arbetsplats), Vandrande skolbuss, Gå och cykla till skolan, Mobilitetsveckan, event på campus om hållbart resande och trafiksäkerhet och Spartips! Gå, cykla eller åk kollektivt har genomförts under året.

Kampanjerna har fått stort utrymme bland annat av egna kampanjsidor på uppsala.se och inlägg och annonsering i sociala medier. Mediernas och allmänhetens intresse för cykel frågor är fortsatt stort. De lokala medierna följer det som publiceras

i kommunens kanaler och är även aktiva med att själva söka underlag för att skriva om cykel frågor. Antalet relevanta artiklar i press och inslag i radio och tv var 46 stycken under 2022. Över 2 500 prenumeranter nås via det nyhetsbrev som skickas ut fyra-sex gånger per år med den senaste informationen kring hållbart resande och cykel frågor.

Uppsala kommuns primära kanaler för kommunikation är:

- Nyheter på startsidan av uppsala.se
- uppsala.se/cykel
- Uppsala kommuns Facebooksida och Instagramkonto
- Uppsala kommuns LinkedInkonto
- Evenemang (till exempel Trafikleik i Kastellparken, Mobilitetsveckan och Event på campus)
- Nyhetsbrev om hållbart resande och cykel frågor
- Filmer

Rörelsesatsning i skolan

För att förbättra folkhälsan, välbefinnandet och skolresultaten har Riksidrottsförbundet och RF-SISU Uppland fått i uppdrag av regeringen att göra en satsning på mer rörelse i skolan. Arbetet sker i första hand med kommuner och skolor i utvalda områden där behovet antas vara störst. Skolorna arbetar tillsammans med RF-SISU med att uppfylla uppsatta mål. RF-SISU Uppland har som mål att uppmuntra rörelseaktiviteter som en del av lärandet. Förhoppningen är att insatserna som görs ska vara hållbara och långsiktiga och med tiden bli en del av den ordinarie verksamheten.

Barn i trafiken

Uppsala kommun arbetar aktivt för att det ska vara tryggt och säkert att cykla till och från skola och fritidsaktiviteter genom fysiska trafiksäkrande åtgärder, informationskampanjer och aktiviteter. En viktig åtgärd som genomförts är sänkta hastigheter i kommunens tätorter. Vid skolor och idrottsanläggningar kan extra insatser behövas då många barn befinner sig där. Forskning visar att barn som tar sig till skolan på egen hand mår bättre och blir dessutom mer självständiga. Ju mer barn rör på sig - desto bättre blir också motoriken, inläringen och koncentrationen. Uppsala kommun samarbetar med föreningen Svenska cykelstäder och andra kommuner. Detta i arbetet med aktiva resor för barn och vuxna. Bland annat i kampanjen låt barnen styra. Kampanjen riktar sig till föräldrar för att inspirera till att fler barn ska få cykla, gå eller ta bussen till skolan. Ett exempel på en annan kampanj är "Trafikkalendern - Gå och cykla till skolan" som går att läsa om under "Arbetet för att öka det hållbara resandet till och från skolan" på sidan 45.

Flyttvana/resvana

Forskning visar att resvanor är lättare att ändra i samband med större livsomställningar, som till exempel vid en flytt. Uppsala kommun slutförde 2019, tillsammans med andra kommuner och företaget Nudgd, en genomförbarhetsstudie med fokus på hållbara resor och beteendeförändring. Målet var att undersöka möjligheten till energi-

effektivisering av transporter i vardagen och på så vis minska transportsektorns koldioxidutsläpp. Utifrån studien togs den digitala tjänsten Resvana/flyttvana fram. Under 2020-2022 jobbade Uppsala kommun tillsammans med andra kommuner och företaget Nudgd för att vidareutveckla tjänsten och dessutom för att nå nya målgrupper. Under 2022 har Uppsala kommun arbetat för att anställda medarbetare inom kommunen ska kunna ta del av och använda tjänsten. Syftet med tjänsten är att underlätta för fler att skapa nya hållbara resvanor. Med hjälp av beteendevetenskap, smarta nudgar och målgruppsanpassade budskap vid precis rätt tidpunkt hjälper Resvana användaren att skapa nya mer hållbara beteenden och vanor. Under våren 2022 fick Stadsbyggnadsförvaltningens cirka 326 medarbetare ta del av tjänsten. I början av 2023 kommer cirka 1800 medarbetare som arbetar i Stadshuset att få ta del av tjänsten Resvana.

Vandrande skolbuss

En vandrande skolbuss innebär att föräldrar turas om att gå eller cykla tillsammans med sina och andras barn. Enligt föräldrarnas erfarenhet har detta varit både tidsbesparande och något som även barnen mått bra av. Detta bidrar även till minskad biltrafik runt skolan och barnen får en bättre trafikvana. Under året satsades särskilt på detta i samband med skolstart höstterminen 2022. En film togs fram som annonserades i sociala medier och som finns på Uppsala kommuns hemsida.

Pep-Kommun

Uppsala kommun är en del av Generation Peps pilotprojekt Pep-kommun. Vi arbetar tillsammans med fem andra kommuner, med Generation Pep och en rådgivargrupp för att stärka vårt systematiska folkhälsoarbete. Vi har ett extra fokus på fysisk aktivitet och hälsosamma matvanor för barn och unga. Aktiv transport är ett av åtta teman som projektet särskilt lyfter som en viktig framgångsfaktor, där barns vardagsresor spelar en viktig roll. Rörelsesatsning är ett initiativ från Generation Pep. [Läs mer om pilotprojektet Pep-kommun.](#)

Vintercyklingsdag

Den 11 februari var det Vintercyklingsdag – ett bra tillfälle att testa att cykla i Uppsala under vintern. I Uppsala finns alla förutsättningar för att cykla under vintern, vi sopsaltar cykelstråken för att få bort snön och göra vägunderlaget mindre halt att cykla på. Uppsala kommun sammanfattande dagen via ett sociala-medier inlägg där en erfaren vintercyklist gav Uppsalas medborgare sina bästa tips till lyckad vintercykling.



Cykelvänligast

Cykelvänlig arbetsplats har under 2022 bytt namn till Cykelvänligast – en ny nationell plattform för stöd och inspiration till arbetsplatser som vill göra det lätt att välja cykeln. Bakom satsningen står Cykelfrämjandet och Svenska Cykelstäder i samarbete med Uppsala kommun. Kriterierna är indelade i fem nivåer, från en till fem stjärnor. Varje deltagande arbetsplats ska uppfylla sex

kriterier i varje nivå för att kunna gå vidare till nästa. Ju fler stjärnor desto cykelvänligare är arbetsplatsen.

29 arbetsplatser i Uppsala har sedan maj 2022 anslutit sig till Cykelvänligast. Uppsala kommun kommer att hålla en lokal diplomering i januari 2023. Mycket av årets arbete har bestått i att informera om och få arbetsplatserna att anmäla sig till den nationella plattformen. Cykelvänligast håller också i tävlingen Cykelutmaningen och genomför en resvaneundersökning.

En cykelkurs för arbetslivet

I ett samarbete med Studieförbundet anordnar Uppsala kommuns utbildnings- och jobbcenter cykelkurser. Att kunna cykla kan ge en känsla av frihet och det kan vara ett användbart redskap på arbetsplatser. Inom hemtjänsten kan det vara fördelaktigt att kunna cykla och kan öka chanserna till att få jobb. Därför anordnar utbildnings- och jobbcenter i Boländerna cykelkurser för bland annat elever som läser vård och omsorg på vuxenutbildningen. Cykelkursen pågår i fyra veckor. Undervisningen är både teoretisk och praktisk där deltagarna på kursen bland annat får lära sig trafikreglerna och att hitta balans på cykeln. I oktober i år deltog 20 personer och våren 2023 är det dags för fler kursomgångar.

Cykelkurs för ovana

Uppsala kommun samarbetar med Cykelfrämjandet som anordnar cykelkurser varje vår och höst. Kurserna har varit mycket populära och fullbokade genom åren. Cykelkurserna riktar sig till den som aldrig suttit på en cykel förut eller till den som kan cykla lite grann. Kursen är för vuxna och ungdomar från 13 år. Under 2020 tog kurserna ett uppehåll på grund av pandemin, men under hösten 2021 och 2022 arrangerades återigen cykelkurser. Målsättningen med kurserna är att få fler att lära sig att cykla. Kurserna består av både praktiska moment på cykel samt en teoretisk del om trafiksäkerhet och trafikregler. Under 2022 lärde sig totalt 28 personer att cykla genom kursverksamheten.

Cykelns dag

Under 2020 och 2021 arrangerade organisationen Svensk Cykling World Bicycle Day (Cykelns dag). Denna dag äger rum den 3 juni varje år och fungerar som en samordnad aktivitetsdag för olika cykelfrämjande insatser i Sverige. Cykelns dag tog en paus 2022. Förhoppningen var istället att organisationer, kommuner, företag och privatpersoner på eget initiativ skulle genomföra aktiviteter som uppmärksammar cykelns möjligheter.

Uppsala kommun som arbetsgivare ur ett cykelperspektiv

Uppsala kommun arbetar för att främja möjligheterna för medarbetarna att i så stor utsträckning som möjligt välja cykeln som färdmedel i såväl tjänst som till och från arbetet. Under 2018 fastställde kommunfullmäktige nya riktlinjer för tjänsteresor som började gälla 30 juni 2018. Riktlinjerna syftar till att stimulera ett mer hållbart resande genom att exempelvis underlätta transporter med cykel i tjänsten.

De flesta av Uppsala kommuns arbetsplatser har tjänstecyklar och hjälmar som anställda kan låna och det finns också elcyklar och lastcyklar tillgängliga på några av arbetsplatserna. Som en del i arbetet med att minska smittspridningen av coronaviruset och undvika onödiga resor med kollektivtrafiken har det sedan 2020 varit möjligt för de anställda som pendlar till Uppsala, och inte kan arbeta hemifrån, att boka tjänstecykel för vidare resa till arbetsplatsen. För att ytterligare påvisa ambitionen finns det sedan 2015 möjlighet för den som varit anställd i kommunen i 25 år att bland annat välja en cykel som förtjänstgåva.

2017 infördes löneförmånen att medarbetare som är tillsvidareanställda kan hyra en kvalitetscykel genom bruttolöneavdrag. Sedan införandet har intresset för förmånen ökat för varje år. 2022 slöt kommunen ett nytt avtal med ny leverantör och under hösten erbjöds förmånen. Intresset var stort och cirka 900 cyklar bokades vid detta tillfälle.



Cykelparkering vid Uppsala resecentrum.

Klimatkampen

Klimatkampen, tidigare kallad Klimatmatchen, har sedan 2013 varit ett årligt återkommande inslag för barn- och ungdomar mellan 10 och 16 år som är engagerade i en förening. Klimatkampen går ut på att föreningar tävlar om att samla ihop så många poäng som möjligt genom att gå, cykla, ta bussen eller samåka till fritidsaktiviteterna under en fem veckors period. Poängen baseras på hur mycket växthusgaser som släpps ut vid varje resa, ju mindre utsläpp desto högre poäng. Projektet var i utvecklingsfas under 2022 och genomförande planeras för 2023.

Arbetet för att öka det hållbara resandet till och från skolan

Uppsala kommun arbetar aktivt för att det ska vara tryggt och säkert att cykla till och från skolan genom både fysiska trafiksäkrande åtgärder, informationskampanjer och aktiviteter. Exempel på en sådan kampanj är ”Gå och cykla till skolan” som är en tävling som varje år arrangeras av Trafikkalendern – Sveriges största läromedel om barn och trafik. Syftet med utmaningen är att främja hälsan hos barn och unga, bidra till en bättre miljö samt att förbättra trafiksäkerheten i elevernas närmiljö.

Forskning visar att barn som tar sig till skolan på egen hand blir mer självständiga och att barn som skjutsas till skolan mår sämre. Cirka 50 000 elever och pedagoger från förskoleklass upp till årskurs 6 mottog under året informationsmaterial från Trafikkalendern. Av dem deltog 16 skolor, vilket är fem skolor fler än förra året. Deltagande skolor samlade under två valfria veckor i september och oktober ihop så många resepoäng som möjligt genom att gå, cykla och resa kollektivt till skolan. Trafikkalendern delar varje år ut priser på över 50 000 kronor och i år bidrog dessutom Uppsala kommun med prispengar och gratisbesök på allaktivitetshuset Allis.

2022 års vinnare av Gå och cykla till skolan i Uppsala blev Ångelstaskolan klass 2A. Andra plats gick till Liljeforsskolan 1A, 1B och trea blev Valsätraskolan 2C.

Enligt undersökningar har cyklingen minskat bland barn och unga då föräldrar i allt större utsträckning väljer att skjutsa sina barn till skola och fritidsaktiviteter med bil. Detta trots att barnen själva hellre cyklar om de får bestämma. Studier visar att motion har positiva effekter på både fysisk och psykisk hälsa och dessutom förbättrar studieresultaten.

Kampanjen ”Låt barnen styra!” riktar sig till föräldrar och är en uppmaning att låta barnen cykla själva eller cykla tillsammans med dem. Ett annat exempel på kampanj är ”Vandrande skolbussar” där föräldrar turas om att gå, eller cykla till skolan tillsammans med sina och andras barn. På [webbsidan Barn i trafiken](#) har kommunen samlat tips och råd, vad kommunen gör, vad skolorna kan göra samt vad vårdnadshavarna kan göra för att öka det hållbara resandet och trafiksäkerheten runt våra skolor.



Aktiv skolväg

Aktiv skolväg är ett projekt där Uppsala kommun har utvecklat fyra platser i Luthagen i syfte att ge barn större utrymme i stadsmiljön och öka trafik-säkerheten. Projektet har skett i dialog med barn på Sverkerskolan.

Bakgrunden till Aktiv skolväg är att det behövs fler platser för barn och säkrare skolvägar, på barnens villkor. Barnkonventionen blev dessutom svensk lag 2020 och barnrättsperspektivet i samhällsbyggnadsprojekt behöver stärkas. Platserna ger möjlighet till ökad rörelse eller möten och lek efter skoltid samtidigt som det blir mer attraktivt och tryggare att röra sig till fots eller med cykel i området.

Ombyggnationen av platserna blev färdiga i juni 2022 och då hölls en invigning tillsammans med cirka 50 elever på Sverkerskolan som deltagit i dialogarbetet. Projektet har skapat liv, rörelse och möten på nya platser. Till exempel upplever en fjärdedel av eleverna på Sverkerskolan att det känns tryggare att gå över Ringgatan/allén



Banvaktsparken - en del av projektet Aktiv skolväg.



Spårvägsparken - en del av projektet Aktiv skolväg.

jämfört med tidigare. Andelen elever som tycker att vägen till och från skolan är rolig/spännande (att det till exempel finns något roligt att göra längs vägen), har fördubblats.

Buslätt att cykla rätt

Buslätt att cykla rätt är en aktivitet som varit ett återkommande inslag sedan några år tillbaka. Den riktar sig till yngre barn och går ut på att de får en genomgång av viktiga vägmärken för att sedan ta sig runt en cykelbana. Som bevis för deras prestation erhåller alla barn som klarar banan ett cykelkörkort! I år hölls Buslätt att cykla rätt vid två tillfällen, 4 maj i Löten och 21 september i Storvreta.

Lådcyklar på förskolor

Förskolan Lindbacken har under 2022 köpt in lådcyklar som numera används på deras utflykter. Under året har intresset för lådcyklar även ökat på fler förskolor, då det både gör att barnen kan ta sig längre utan att bli trötta och utan att behöva åka buss. Att rulla fram på lådcyklar gör också att resan i sig blir ett lika stort äventyr som själva slutmålet!



Geometriparken - en del av projektet Aktiv skolväg.



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

Kastellparkens Trafiklekplats

I Kastellparken i stadsdelen Nyby finns aktiviteter för alla åldrar! Här ligger Uppsalas nya trafiklekpark som är en gatumiljö i miniatyr där barn kan träna på trafikregler och leka med trafikljus, trafikskyltar och övergångsställen. Barnen kan träna med sina egna cyklar och sparkcyklar eller låna något av lekfordonen som finns på plats. Utlåning görs dock endast till skol- och fritidspersonal. Aktiviteterna vänder sig till skolklasser från förskoleklass till årskurs 3. Läs mer om detta på [upsala.se/trafiklek](https://www.uppsala.se/trafiklek)

Förutom trafikparken och lekpark finns det i Kastellparken även en boulebana, hinderbana, basketplan, klätternät, två fotbollsplaner och gott om picknickplatser.

Trafikundervisning i Trafiklekplatsen

I trafiklekparken kan eleverna på ett lekfullt sätt lära sig om vägmärken, trafikregler och vikten av att visa hänsyn i trafiken. Uppsala kommun har köpt in 15 barncyklar, 5 sparkcyklar och hjälmar som skolpersonal kan boka för att hålla trafik-

undervisning i Trafiklekplatsen och kombinera undervisningen i teori och praktik.

Syftet med trafikleken är att alla elever i Uppsala kommun ska få samma möjlighet att lära sig cykla och utveckla ett trafiksäkert beteende. Genom att öka barnens cykelfärdighet uppmuntrar vi till fler hållbara resor genom hela livet. Under 2022 har Uppsala kommun också tagit fram en inspirerande och lekfull informationstavla. Halva klassen kan då öva praktiskt medan den andra halvan, med hjälp av informationstavlan, kan öva teori.

Guidade turer i trafiklekplatsen

Uppsala kommun anordnade i juni och juli sommarlovsaktiviteter för de yngre barnen i Kastellparkens trafiklekplats. Barnen fick lära sig trafikregler, vägmärken och varför det är viktigt att visa hänsyn i trafiken. Aktiviteten hölls två gånger per dag vid åtta datum under sommaren. Aktiviteten hölls också vid fyra tillfällen under Mobilitetsveckan i september.



Kastellparkens trafiklekplats där barn kan lära sig om vägmärken, trafikregler och vikten av att visa hänsyn i trafiken.



Informationstavla i Kastellparkens trafiklekplats som hjälper barn att öva vägmärken och trafikkunskaper.

Bibliotekscyklar

Bibliotek Uppsala har sedan våren 2018 erbjudit Uppsalas invånare att låna böcker och skaffa lånekort från sina bibliotekscyklar Bibbi och Pocket. Från start var det cykeln Bibbi, anpassad för yngre barn, och cykeln Pocket, inriktad mot ungdomar och vuxna, som gjorde det möjligt att nå personer som annars inte besöker biblioteket regelbundet.

Under sommaren 2022 anställdes två personer som besökte flera platser i stan där det finns barn, bland annat Fyrishov, 4H-gårdar, SummerZone och lekparker. Bibliotekscyklarna används vid både inbokade besök och för spontana pop-up-besök på olika platser i stan. Under 2022 utökades den så kallade pop-up-verksamheten ytterligare. Det innebar att det totalt genomfördes 188 cykelturer till olika platser, vilket kan jämföras med 150 besök under 2021 och 55 under 2020. Utöver detta används bibliotekscyklarna vid förskolebesök. På Bibliotek Uppsalas hemsida går det att läsa mer om bibliotekscyklarna samt se tid och plats för de planerade besöken.

Cykling utan ålder

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

Volontärföreningen Cykling utan ålder – Sverige bildades 2017 med syfte att sprida verksamheten till landets kommuner. Föreningen har utvecklat projektet tillsammans med Uppsala kommun, Röda Korset och det lokala näringslivet. Cyklarna i

Uppsala har lånats ut till äldreboenden och andra kommuner som varit intresserade av att starta upp liknande projekt.

Cykling utan ålder, som startades i Uppsala, finns idag i 38 svenska kommuner. I Uppsala drivs verksamheten i ett samarbete mellan Cykling utan ålder – Uppsala, Uppsala kommun och Röda Korset. Inledningsvis köptes cyklarna in av äldreboenden i kommunen men ganska snart skänktes flera cyklar av företag och genom privata insamlingar. Röda Korset, som varit en mycket drivande samarbetspartner, fick en egen cykel finansierad av Uppsala kommun, Länsstyrelsen, Landstinget och Uppsala universitets volontärförening.

Under 2020–2021 gjorde Uppsala kommun en stor satsning på Cykling utan ålder och köpte in cyklar till flera LSS-boenden och samtliga äldreboenden. Genom bidrag från Socialstyrelsen kunde även Röda Korset under 2021 köpa in ytterligare två cyklar, varav den ena är anpassad för rullstolar. Idag finns det totalt drygt 50 cyklar i kommunen, varav 10 är byggda för att kunna transportera en rullstolsburen person.

I maj 2022 slog Uppsala världsrekord i flest antal rickshaw-cyklar i en karavan. Arrangemanget var ett samarbete mellan föreningen Cykling utan ålder, Röda korset och Uppsala kommun. Totalt deltog 28 cyklar i karavanen som cyklade genom stan.



Inom projektet Cykling utan ålder får äldre möjlighet att komma ut på cykeltur i någon av de specialbyggda rickshaw-cyklarna.

Turista i Uppsala på cykel

Destination Uppsala AB är ett helägt kommunalt bolag som bland annat ansvarar för Uppsalas turistinformation. På destinationuppsala.se marknadsförs Uppsala som ett perfekt turistresmål för den som gillar att cykla. Det finns tips om fina cykelbanor, mountainbikeleder och var man kan hyra en cykel och med den utforska Uppsalas sevärdheter.

Mobilitetsveckan

Mobilitetsveckan äger rum 16–22 september varje år och är ett europeiskt initiativ för att underlätta och uppmuntra hållbara resor och transporter. Det är en upplysningskampanj som engagerar 53 länder och över 3000 städer runt om i Europa, som vänder sig till förskolebarn, skolelever, arbetsplatser och cykelintresserade i allmänhet. Uppsala kommun har under många år arrangerat en rad olika aktiviteter i samband med Mobilitetsveckan som i år hade temat ”Bättre resande”. Detta tema valdes för att representera människors önskan i Europa att få resa till varandra efter månader av isolering, restriktioner, och begränsningar på grund av pandemin.

I Uppsala engagerades invånare i flera aktiviteter under veckan, bland annat ”guidad tur i trafiklekplatsen i Kastellparken” som välkomnade barn mellan 3-6 år att få lära sig vad som är viktigt att tänka på i trafiken. Den 16 och 20 september besökte Uppsala kommun två gymnasieskolor för att prata om hållbar mobilitet och trafiksäkerhet med gymnasieelever. Buslätt att cykla rätt är också en cykelaktivitet som genomfördes under mobilitetsveckan där förskolebarn på ett lekfullt sätt får lära sig mer om hur de ska bete sig i trafiken. Mer information om aktiviteten går att läsa på sida 46.

Event på Campus om hållbart resande och trafiksäkerhet

Under december 2022 besökte Uppsala Kommun campus på Uppsala universitet och SLU för att prata om hållbart resande och trafiksäkerhet

med studenter tillsammans med UL. Det delades ut cykellysen och reflexer och eleverna kunde även testa sina kunskaper i trafiksäkerhet genom att delta i en tävling där de kunde vinna dubbäck till sin cykel.

Bland studenter är hjälmanvändningen generellt sett låg och många är ovana cyklister i Uppsala. Därför är det extra viktigt att främja ett hållbart och trafiksäkert resebeteende bland högskole- och universitetsstudenter. Målen med eventen på campus är att:

- Sprida kunskap om vikten av ett säkert och hållbart beteende i trafiken.
- Öka användningen av reflexer och cykellysen.
- Ta del av deras input/expertis kring hur vi kan nå och påverka målgruppen unga vuxna/studenter.



Uppsala Kommun besökte Ekonomikum, Uppsala universitet för att prata med studenter om hållbart resande och trafiksäkerhet.

Cykelkartan

Intresset för cykelkartan är stort och eftersom Uppsala kommun ständigt arbetar med att förbättra framkomligheten för cyklister fanns behov av en uppdaterad version, vilket kommunen arbetade med under 2020.

Den senaste versionen av den digitala cykelkartan blev färdig 2021 och finns tillgänglig på Uppsala kommuns hemsida och finns tillgänglig på Uppsala kommuns hemsida där den uppdateras regelbundet. Cykelkartan ger en god överblick över cykelnätet i både Uppsala och Storvreta tätorter. På kartan går det att hitta snabbcykelleder, rekreationsleder och vart cykelpumpar finns. Den finns också tillgänglig i A3- och A4-format för nedladdning eller utskrift. I stället för att trycka upp ett stort antal kartor är planen att den nya kartan framför allt ska fungera som ett digitalt verktyg som enkelt kan nås på kommuns hemsida eller via QR-koder. Fokus på digitala lösningar speglar kommunens hållbara miljöarbete.

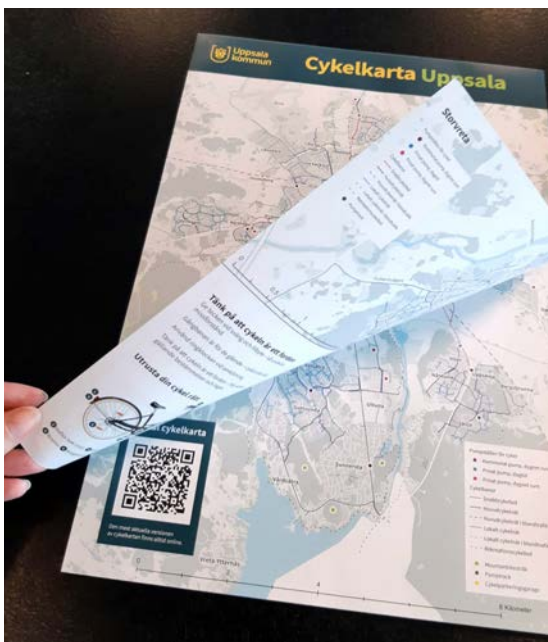
För att möjliggöra att alla kan ta del av kartan finns det också fysiska cykelkartor att hämta vid

Uppsala kommuns Kontaktcenter i Stadshuset..

Cykelinformation till studenter, föreningar, organisationer och allmänheten

Under 2022 har tjänstepersoner från Uppsala kommun informerat om arbetet med cykeltrafik vid ett flertal tillfällen. Utöver de insatser som gjorts inom bland annat Cykelrådet (se sid 51), vid särskilda cykeldagar på campus (se sid 49) och under Europeiska mobilitetsveckan (se sidan 49) har tjänstepersoner vid flertalet tillfällen enskilt träffat bland annat studenter och forskare från framför allt Uppsala universitet och Sveriges lantbruksuniversitet.

Diskussionerna har ofta kopplats till specifika projekt eller problemställningar utifrån den fysiska infrastrukturen men ibland också till förvaltningens struktur för arbetet med cykel- främjandet insatser. Tjänstepersoner från förvaltningen har under året också deltagit som såväl åhörare som föredragshållare vid flertalet fysiska och digitala konferenser och webinarium där cykelplaneringens utmaningar och tänkbara framgångsfaktorer lyfts.



Cykelråd

Uppsala kommun startade 2017 ett cykelråd vilket fungerar som en referensgrupp för aktuella cykelfrågor. Cykelrådet arbetar med att förbättra dialogen mellan Uppsala kommun, Uppsalaborna, intresseorganisationer och cykelbranschen. Cykelrådet träffas fyra gånger per år och består av politiker från gatu- och samhällsmiljönämnden, tjänstemän inom stadsbyggnadsförvaltningen och representanter från lokala föreningar och organisationer med koppling till cykelfrågor något sätt.

Syftet är att skapa en gemensam målbild för utvecklingen av cyklandet i Uppsala och agera för ett hållbart resande. Cykelrådet arbetar för att skapa en samsyn i planering, byggnation, drift och underhåll av cykelinfrastruktur i Uppsala kommun som leder till ett beteendepåverkansarbete med ett större genomslag hos kommunens invånare.

Under året träffades cykelrådet i februari, maj, september och november. Den första sammankomsten ägde rum digitalt medan den andra genomfördes ute på cykel i de norra delarna av Uppsala tätort. De båda träffarna under hösten ägde rum i det nya Stadshuset.

Under året har bland annat elsparkcyklarnas möjligheter och utmaningar diskuterats. Andra

ämnen har varit stadsbyggnadsförvaltningens arbete med en handlingsplan för mobilitet och trafik, snabbcykelleder och resultat i Cykelfrämjandets båda utvärderingar – Kommunvelometern och Cyklistvelometern. Dessutom har Uppsala kommuns arbete med cykelräkningar, trafiksäkerhet, cykelservice och planering för cykelfrämjande åtgärder utmed cykelnätet diskuterats.

Puts – Plattform för Uppsalas trafiksäkerhetsarbete

För att stärka arbetet med att uppnå Uppsalas trafiksäkerhetsmål och bidra till ett trafiksäkrare samhälle etablerades under 2019 Plattform för Uppsalas trafiksäkerhetsarbete, PUTS.

PUTS är en del av Uppsala kommuns arbete med trafiksäkerheten och människors hälsa och välbefinnande samt hållbara städer och samhällen. Det är många aktörer som ansvarar för att bidra till nollvisionen. Plattformen riktar sig därför till organisationer som vill och kan arbeta för att förbättra trafiksäkerheten i Uppsala kommun. Tillsammans når vi längre!

Under hösten 2022 återupptogs forumet där flertalet organisationer deltog. Vid detta möte fördes en dialog kring forumets syfte och vad som ska ingå i arbetet. En första workshop kommer att hållas under januari 2023.



Trygghetsvandringar

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

Under 2022 genomfördes trygghetsvandringar i Stenhagen (mars) och Sala backe (oktober). Syftet med de gemensamma promenaderna är att synliggöra det som kan förbättras när det kommer till trafiksäkerhet och upplevd trygghet.

De synpunkter som lyfts under dessa tillfällen är ofta kopplade till gång- och cykelvägar där aspekter som exempelvis belysning, tillgänglighet, siktröjning, skyltar och skadegörelse uppmärksammas. Förutom att leda till snabbare åtgärder så ger vandringarna utrymme till dialog mellan kommun, polis och civilsamhället.

Synpunkter från allmänheten

Uppsala kommuns invånare är mycket engagerade i cykelfrågor och under året har kommunen tagit emot och på olika sätt hanterat en stor mängd felanmälningar, frågor och synpunkter kring cykling via till exempel epost, brev, media, telefonsamtal och inlägg på kommunens sidor på facebook och twitter.

Utöver detta har det även inkommit en stor mängd cykelrelaterade ärenden genom kommunens felanmälningsfunktion som invånarna når via webbplatsen eller nedladdad applikation. Totalt har kommunen mottagit och besvarat 3013 ärenden enbart via kommunens felanmälnings-tjänst och epost till förvaltningen. Hur många telefonsamtal och inlägg via Facebook och Twitter som inkommit och besvarats (utöver de ovan nämnda) när det handlar om cykelfrågor har inte gått att få fram.

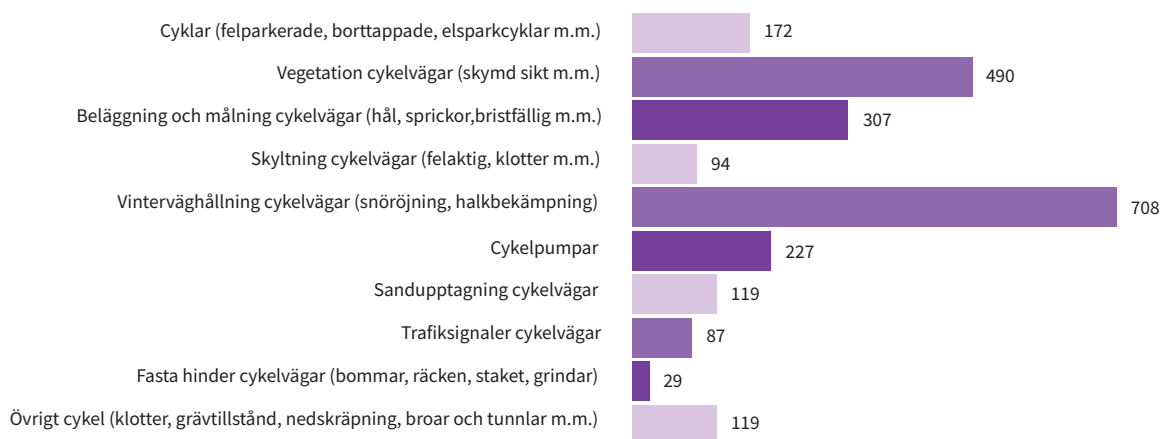
Utöver detta brukar det vanligtvis anordnas flertalet tillfällen då allmänheten får möjlighet att antingen muntligen framföra sina synpunkter

till berörda tjänstemän eller skriftligen på plats (via kommunens felanmälningsfunktion). Då kan medborgarna uppmärksamma de ansvariga på goda eller mindre goda förhållanden för cyklister.

De frågor och synpunkter som inkommit har gällt de flesta cykelrelaterade områdena. Dock är det framför allt tre områden som dominerar: vinter-väghållning, cyklisters beteende i trafiken samt upplevda brister och trafiksäkerhetsfrågor kopplade till den fysiska utformningen.

Sett till mer specifika projekt och händelser har en större mängd ärenden handlat om bilkörning på gång- och cykelvägar, cykelöverfarter, elsparkcyklar och cykelparkering i de centrala delarna av Uppsala. De synpunkter som på olika sätt inkommer tas om hand av berörda tjänstemän och implementeras i verksamheten på såväl kort som lång sikt inom ramen för antingen de pågående projekten eller inom ramen för planeringen av framtida insatser kopplat till cykelfrämjande åtgärder.





Diagrammet ovan visar statistik över vilken typ av ärenden som kommit in till kommunens felanmälan och som åtgärdats inom ett antal dagar. Underlaget bygger på de 2352 anmälningar om mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar som inkommit via felanmälan under 2022.

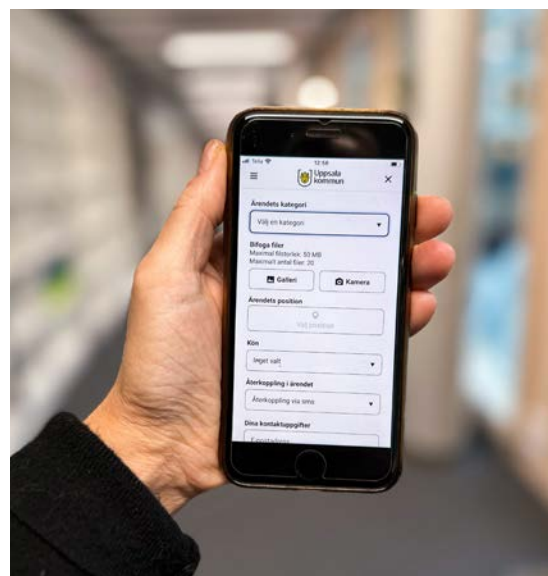
Kommunens felanmälan

Uppsala kommuns mål är att året runt kunna erbjuda cyklister en hög standard utmed cykelnätet. Även om inventeringar i cykelinfrastrukturen görs regelbundet finns det tyvärr inte resurser till att dagligen vara ute på plats för att upptäcka fel och brister. Därför är kommunen mycket angelägen om att få hjälp från allmänheten med att felanmäla till exempel förstörda vägmärken, håligheter och sprickor i beläggningen/asfalten eller buskage som växer in på cykelvägen.

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

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

Under 2022 gjordes totalt 2352 anmälningar om mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar via felanmälningsystemet. Det är en minskning jämfört med tidigare år vilket är orsakat av den milda vintern som ledde till färre felanmälningar kopplade till vintervädrets påverkan på gång- och cykelvägar. Bland de felanmälningar som kommer in prioriteras i första hand de som kan utgöra en trafikfara.



Med Uppsala kommuns app Felanmälan är det enkelt att rapportera fel och brister utmed cykelnätet.

Cyklistvelometern

Under hösten 2022 presenterades resultatet från undersökningen Cyklistvelometern som är Cykel-främjandets stora nöjdhetsundersökning där alla som cyklar i Sverige bjuds in att svara på frågor om hur det är att cykla i sin kommun. Cyklistvelometern ger svar på vilka faktorer som ansågs bra eller mindre bra utifrån ett cykelperspektiv. Denna undersökning handlar om cyklisternas syn på hur det är att cykla i kommunen medan undersökningen Kommunvelometern (sidan 8) granskar vilka insatser och i hur stor omfattning kommunerna genomfört dem för att få fler att välja cykel som transportmedel.

Totalt deltog 25 275 cyklister i undersökningen cyklistvelometern 2022. Av dessa lämnades hela 1577 svar från personer som vanligtvis tar sig fram på cykel i Uppsala kommun, vilket var flest deltagare av samtliga kommuner i Sverige. De kommuner som (oavsett storlek) visade sig få högst betyg av cyklisterna baserat på snittpoäng var kommunerna Linköping, Karlstad och Vänersborg. I denna totala sammanställning placerade sig Uppsala på en delad niondeplats. I undersökningen delas kommunerna in i tre kategorier utifrån invånarantal för att på så vis ge ett mer jämförbart resultat eftersom kommunerna i de tre kategorierna har någorlunda lika förutsättningar. I kategorin större kommuner (över 100 000 invånare) fick Linköping kommun högst snittpoäng (3,36 poäng) medan Uppsala kommun placerade sig på fjärde plats med snittpoängen 3,23.

I utvärderingen av resultatet framgår det att Uppsala får högre betyg inom samtliga undersökta områden i jämförelse med det nationella snittet. De tre kategorier som utmärkte sig mest var generell nöjdhet, trygghet och cykelns prioritet i kommunen. I resultatet framgick det också mer detaljerade sammanställningar kopplat till respektive fråga som cyklisterna kunde svara på. Här presenteras de frågor där Uppsala kommun framför allt fick höga betyg. Procentangivelsen visar hur många av de tillfrågade som instämmer med vad frågeställningen avser.

- Invånarna skulle rekommendera andra att cykla i kommunen, 80% (i jämförelse med rikssnittet på 54%).
- Kommunen arbetar aktivt med förbättringar för cyklister, 71% (i jämförelse med rikssnittet på 38%).
- Uppsala är generellt sett en bra cykelkommun, 70% (i jämförelse med rikssnittet på 44%).
- Det finns god tillgång till cykelvägar, 69% (i jämförelse med rikssnittet på 44%).
- Det finns bra information om cykling och cykelvägar i kommunen, 68% (i jämförelse med rikssnittet på 40%).
- Tillgången till upplysta cykelvägar är god, 62% (i jämförelse med rikssnittet på 45%).

Utifrån resultatet av undersökningen framkom det också att Uppsala, liksom de andra svenska kommunerna, har ett antal områden där förbättringspotentialen är relativt stor. För Uppsalas del handlar det om nedanstående påståenden.

- Förekomst av cykelstöder
- Kunna ta med sig cykel i kollektivtrafiken
- Konflikter mellan cyklister och fotgängare
- Konflikter mellan cyklister och bilister

Trots att invånarnas uppfattning förbättrats angående tillgången till cykelparkeringar sedan Cyklistvelometerns resultat 2018 och 2020 anser fortfarande många (46%) att detta är ett område som borde prioriteras i större utsträckning.

Utifrån undersökningens resultat kommer prioriteringen och omfattningen av framtida insatser att påverkas på olika sätt. Uppsala kommun har till exempel försökt att arbeta in resultatet från de tidigare genomförda undersökningarna i både Genomförandeplan cykel och den interna verksamhetsplaneringen. Med fokus på de områden som har störst förbättringspotential ligger förhoppningen i att resultatet inom samtliga områden succesivt kommer att förbättras.

Medborgarundersökningar

Varje år genomför Uppsala kommun en eller flera medborgarundersökningar för att bland annat fånga upp allmänhetens synpunkter när det gäller cykelrelaterade verksamhetsområden.

Under 2022 har fokus framför allt legat på de cykelsynpunkter som inkommit inom ramen för dialogen gällande Handlingsplan för Mobilitet och trafik (se sidan 10) och arbetet med Genomförandeplan cykel (se sid 11).

Cyklistvelometern har under året gett kommunen ytterligare information om vilka insatser som Uppsalas cyklister anser vara prioriterade (se sidan 54).

Vart tredje år deltar också Uppsala kommun i en enkätundersökning vid namn Kritik på Teknik där kommunens invånare tillfrågas om sina

resmönster och sin upplevelse av kommunala vägar och parker. Här svarade totalt 487 personer. I jämförelse med resultatet från den tidigare undersökningen 2019 kan man sammanfattningsvis säga att invånarna är mer nöjda med nivån på vinterunderhåll, gatuhållning och parkskötsel men mer missnöjda med standarden på gång- och cykelvägar.

Utöver ovanstående genomförs vartannat år också en så kallad nöjd-kund-indexundersökning. På uppdrag av Uppsala kommun planeras och genomförs denna av Statistiska centralbyrån. Resultatet ger kommunen ett underlag för vilka insatser, som enligt invånarna, bör prioriteras i det fortsatta arbetet när det bland annat handlar om cykelrelaterade åtgärder. År 2022 genomfördes ingen nöjd-kund-indexundersökning men resultatet från den senaste går att läsa i cykelboks slutet från 2021.



Ekonomisk uppföljning

Uppsala kommuns kostnader för samtliga cykelinsatser som redovisas i denna sammanställning uppgick 2022 till 110,9 miljoner kronor. Av dessa utgjorde 68,4 miljoner investeringskostnader och 42,5 miljoner drift- och underhållskostnader.

Utöver dessa drift- och underhållskostnader tillkommer även kapitalkostnader för de cykelvägar som gatu- samhällsmiljönämnden förvaltar över. Denna kostnad uppgick 2022 till totalt 34,4 miljoner kronor men har alltså inte inkluderats i totalsumman för drift- och underhållskostnader. Anledningen till det är att denna kostnad inte inkluderats i tidigare cykelbokslut och att jämförelser över tid därav blir missvisande.

För att sätta den totala kostnaden för 2022 i ett sammanhang kan en jämförelse göras med de vägtrafikkostnader som gatu- och samhälls-

miljönämnden haft totalt under året som gått. 2022 uppgick de totala investeringskostnaderna för vägtrafik till 304,5 miljoner kronor medan de totala drift- och underhållskostnaderna för vägtrafik uppgick till 157,1 miljoner kronor. Utifrån detta går det att utläsa att cykelkostnaderna under 2022 uppgick till 22 procent av de totala investeringskostnaderna kopplat till vägtrafik.

När det gäller gatu- och samhällsmiljönämndens kostnader för drift- och underhållsåtgärder kopplat till cykel uppgick summan till 27 procent av vägtrafikkostnaderna under året.

I jämförelse med de totala kostnaderna för både investeringar samt drift och underhåll (som tillsammans uppgick till 461,6 miljoner kronor) utgjorde cykelkostnaderna 24 procent av de totala vägtrafikkostnaderna under 2022.

| Planeringsinstrument | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Kostnad för arbetet med cykelräkning | 10 000 | 10 000 | - | 50 000 | 100 000 |
| Kostnad för arbetet med kommunvelometern | 100 000 | 100 000 | 100 000 | 100 000 | 100 000 |
| Kostnad för arbetet med de strategiska styrdokumenterna kopplat till cykel | 20 000 | 125 000 | 50 000 | 50 000 | 50 000 |
| Kostnad för arbetet med Genomförandeplan cykel | 300 000 | 200 000 | 0 | 0 | 0 |
| Kostnad för arbetet med referensgrupper för GCM-handboken och VGU-guiden | 15 000 | 30 000 | 10 000 | 0 | 0 |
| Kostnad för arbetet med Teknisk handbok kopplat till cykel | 40 000 | - | - | - | - |
| Kostnad för arbetet inom nätverket Svenska cykelstäder | 50 000 | 50 000 | 100 000 | 50 000 | 100 000 |
| Kostnad för arbetet med cykelbokslutet | 150 000 | 150 000 | 150 000 | 200 000 | 150 000 |
| Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument, investering | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument, drif | 685 000 | 695 000 | 915 000 | 590 000 | 670 000 |

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

| Cykelvägar | | | | | |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Kostnad för arbetet med regionala cykelvägar | 450 000 | 429 000 | 100 000 | 30 000 | 100 000 |
| Kostnad för arbetet med nya cykelvägar | 12 400 000 | 14 700 000 | 21 900 000 | 27 800 000 | 46 100 000 |
| Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar | 23 900 000 | 16 300 000 | 18 700 000 | 17 250 000 | 13 100 000 |
| Kostnad för arbetet med snabbcykelleder | 6 600 000 | 14 300 000 | 1 900 000 | 5 400 000 | 13 600 000 |
| Kostnad för arbetet med nya eller upprustning av cykelbroar | 2 400 000 | 400 000 | 120 000 | 1 100 000 | 23 600 000 |
| Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelbroar | 500 000 | 750 000 | 500 000 | 500 000 | 750 000 |
| Kostnad för arbetet med mountainbikecykelleder | 200 000 | 230 000 | 390 000 | 300 000 | - |
| Kostnad för arbetet med cykeldetektering | - | 30 000 | - | 100 000 | 50 000 |
| Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelvårdstationen | 100 000 | 100 000 | 50 000 | 50 000 | 200 000 |
| Kostnad för arbetet med nya offentliga fasta cykelpumpar och cykelserviceplatser | 250 000 | 600 000 | 100 000 | 200 000 | 600 000 |
| Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelpumpar och cykelserviceplatser | 550 000 | 300 000 | 150 000 | 150 000 | 400 000 |
| Kostnad för arbetet med att skilja fotgängare och cyklister genom bland annat målning och vägmärken | 450 000 | 170 000 | 400 000 | 550 000 | 300 000 |
| Kostnad för arbetet med punktinsatser för ökad säkerhet och framkomlighet för cyklister | 3 600 000 | 2 800 000 | 3 450 000 | 0 | 0 |
| Kostnad för arbetet med mindre underhållsåtgärder utmed cykelvägarna | 650 000 | 608 000 | 600 000 | 600 000 | 1 100 000 |
| Kostnad för arbetet med kantstensåtgärder utmed cykelvägar i gatukorsningar | 1 300 000 | 4 300 000 | 4 700 000 | 2 100 000 | 400 000 |
| Kostnad för arbetet med nya och upprustning av cykeltunnlar | 3 120 000 | 150 000 | 500 000 | 1 100 000 | 4 600 000 |
| Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykeltunnlar | 400 000 | 400 000 | 500 000 | 500 000 | 100 000 |
| Kostnad för arbetet med ny belysning utmed cykelvägar | 2 000 000 | 1 100 000 | 3 000 000 | 2 300 000 | 4 000 000 |
| Kostnad för arbetet med upprustning av befintlig belysning utmed cykelvägar | 1 000 000 | 2 000 000 | 1 500 000 | 1 300 000 | 1 700 000 |
| Kostnad för arbetet med drift av belysning utmed cykelvägar | 7 000 000 | 7 000 000 | 7 000 000 | 7 000 000 | 7 000 000 |
| Kostnad för arbetet med sopning av cykelvägar | 1 094 000 | 950 000 | 1 060 000 | 300 000 | 300 000 |
| Kostnad för arbetet med sopsaltning | 6 743 000 | 4 250 000 | 1 130 000 | 4 350 000 | - |
| Kostnad för arbetet med snöröjning utmed cykelvägar | 5 580 000 | 2 650 000 | 320 000 | 2 900 000 | 6 100 000 |
| Kostnad för arbetet med halkbekämpning utmed cykelvägar | 8 235 000 | 4 800 000 | 820 000 | 4 425 000 | 10 300 000 |
| Kostnad för arbetet med snöborttagning utmed cykelvägar | 63 000 | 56 000 | 0 | - | 100 000 |
| Kostnad för arbetet med vintersandupptagning utmed cykelvägar | 4 601 000 | 4 300 000 | 4 800 000 | 6 200 000 | 4 900 000 |
| Total kostnad för arbetet med cykelvägar, investering | 57 220 000 | 56 830 000 | 53 860 000 | 59 599 999 | 144 250 000 |
| Total kostnad för arbetet med cykelvägar, drift | 35 966 000 | 27 543 000 | 17 030 000 | 28 705 | 31 500 000 |

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

| Trafiksäkerhet | | | | | |
|--|------------------|------------------|-------------------|------------------|----------------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Kostnad för arbetet med systematiskt trafiksäkerhetsarbete, olyckor och statistik kopplat till cykel | 75 000 | 50 000 | 50 000 | 50 000 | 50 000 |
| Kostnad för arbetet med Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped | 18 000 | - | - | - | - |
| Kostnad för arbetet med hinder utmed cykelvägar | 100 000 | 150 000 | 250 000 | - | - |
| Kostnad för arbetet med siktröjning | 650 000 | 700 000 | 650 000 | 1 700 000 | 250 000 |
| Kostnad för arbetet med säkra skolvägar kopplat till cykel | 1 500 000 | 5000 | 1 320 000 | 300 000 | 50 000 |
| Kostnad för arbetet med cykelboxar | 200 000 | 50 000 | - | 500 000 | 100 000 |
| Kostnad för arbetet med cykelpassager och cykelöverfarer | 1 150 000 | 6 550 000 | 8 000 000 | 1 300 000 | 150 000 |
| Kostnad för arbetet med sommargatan kopplat till cykel | 50 000 | 50 000 | 120 000 | 0 | 0 |
| Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet, investering | 2 650 000 | 6 600 000 | 13 020 000 | 1 800 000 | 250 000 |
| Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet, drift | 1 930 000 | 225 000 | 170 000 | 350 000 | 100 000 |

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

| Cykelparkeringar | | | | | |
|--|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Kostnad för underhåll av cykelparkeringshuset | 1 500 000 | 1 950 000 | 1 950 000 | 23 600 000 | 30 400 000 |
| Kostnad för arbetet med nya cykelparkeringar | 3 000 000 | 2 350 000 | 110 000 | 540 000 | 2 400 000 |
| Kostnad för arbetet med upprustning av cykelparkeringar | 2 000 000 | 350 000 | 6 600 000 | 50 000 | 1 800 000 |
| Kostnad för arbetet med pendelparkering kopplat till cykel | 3 000 000 | 500 000 | 104 000 | 300 000 | 0 |
| Kostnad för arbetet med stadsvårdar | 1 500 000 | 1 400 000 | 1 300 000 | 1 100 000 | 1 200 000 |
| Kostnad för arbetet med felparkerade cyklar | 30 000 | - | 30 000 | 50 000 | 400 000 |
| Kostnad för arbetet med övergivna och långtidsparkerade cyklar | 250 000 | 300 000 | 200 000 | 350 000 | 300 000 |
| Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar, investering | 8 000 000 | 2 500 000 | 6 814 000 | 24 490 000 | 34 600 000 |
| Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar, drift | 3 280 000 | 4 350 000 | 3 480 000 | 1 500 000 | 1 900 000 |

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

| Kommunikation och beteendepåverkan | | | | | |
|---|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Kostnad för arbetet med kommunikationsinsatser internt inom cykel | 250 000 | 200 000 | 200 000 | 250 000 | 200 000 |
| Kostnad för arbetet med rörelsesatsning i skolan | - | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kostnad för arbetet med Flyttvana/resvana | 85 000 | 158 500 | 64 000 | 0 | 0 |
| Kostnad för arbetet med vandrande skolbuss | 30 000 | - | - | - | - |
| Kostnad för arbetet med Pep-kommun | - | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kostnad för arbetet med Vintercyklingens dag | 10 000 | 11 800 | 20 000 | 5000 | 20 000 |
| Kostnad för arbetet med Cykelvänligast | 30 000 | 90 000 | 130 000 | 150 000 | 750 000 |
| Kostnad för arbetet med cykelkurs för arbetslivet | - | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kostnad för arbetet med cykelkurs för ovana | 20 000 | 10 000 | 0 | 50 000 | 50 000 |
| Kostnad för arbetet med cykelns dag | 0 | 0 | 30 000 | 0 | 0 |
| Kostnad för arbetet med Uppsala kommun som arbetsgivare kopplat till cykel | 10 000 | 10 000 | 450 000 | 450 000 | 450 000 |
| Kostnad för arbetet med Klimatkampen (tidigare klimatmatchen) kopplat till cykel | - | 48 000 | 0 | 100 000 | 450 000 |
| Kostnad för arbetet med Trafikkalendern - Gå och cykla till skolan kopplat till cykel | 125 000 | 126 000 | 130 000 | 50 000 | 10 000 |
| Kostnad för arbetet med Aktiv skolväg kopplat till cykel | 550 000 | 84 500 | 0 | 0 | 0 |
| Kostnad för arbetet med Buslätt att cykla rätt | 35 000 | 132 100 | 9000 | 150 000 | 100 000 |
| Kostnad för arbetet med lådcyklar på förskolor | - | - | - | - | - |
| Kostnad för arbetet med trafikundervisning och guidade turer i trafiklekplatsen | 150 000 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kostnad för arbetet med bibliotekscyklar | - | - | - | - | - |
| Kostnad för arbetet med Cykling utan ålder | - | 525 000 | 2 250 000 | 50 000 | 50 000 |
| Kostnad för arbetet med cykling kopplat till Mobiliteitsveckan (Tidigare trafikantveckan) | 35 000 | 159 200 | - | - | 50 000 |
| Kostnad för arbetet med Event på Campus kopplat till cykel | 50 000 | 0 | 0 | 80 000 | 150 000 |
| Kostnad för arbetet med cykelkartan | 50 000 | 165 000 | 100 000 | 50 000 | 50 000 |
| Kostnad för arbetet med cykelinformation till bland annat studenter och organisationer kopplat till cykel | 50 000 | 50 000 | 50 000 | 50 000 | 100 000 |
| Kostnad för arbetet med cykelrådet | 150 000 | 150 000 | 150 000 | 150 000 | 150 000 |
| Kostnad för arbetet med Puts kopplat till cykel | 20 000 | - | - | - | - |
| Kostnad för arbetet med trygghetsvandringar kopplat till cykel | 40 000 | 0 | - | - | - |
| Kostnad för arbetet med synpunkter från allmänheten kopplat till cykel | 175 000 | 175 000 | 200 000 | 150 000 | 200 000 |
| Kostnad för arbetet med kommunens felanmälan kopplat till cykel | 560 000 | 450 000 | 350 000 | 400 000 | 300 000 |
| Kostnad för arbetet med cyklistvelometern | 50 000 | 0 | 50 000 | 0 | 50 000 |
| Kostnad för arbetet med medborgarundersökningar kopplat till cykel | 5000 | 50 000 | 50 000 | 50 000 | 50 000 |
| Total kostnad för arbetet med kommunikation och beteendepåverkan, investering | 550 000 | 912 400 | 0 | 0 | 0 |
| Total kostnad för arbetet med kommunikation och beteendepåverkan, drift | 606 325 | 1 692 700 | 4 795 000 | 3 125 000 | 5 510 000 |

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

Sammantaget cykelinsatser

| | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
|-------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Totala kostnader investering | 68 420 000 | 66 842 000 | 73 694 000 | 85 790 000 | 179 100 000 |
| Totala kostnader drift | 42 467 325 | 34 505 000 | 26 390 000 | 34 270 000 | 39 680 000 |

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

