



# Cykelåret 2015

En sammanställning av Uppsala kommuns  
cykelarbete under året



# FÖRORD

Sedan 2013 har Uppsala kommun årligen tagit fram en sammanställning över de cykelinsatser som har genomförts under året. Sammanställningen vänder sig till dig som är politiker, tjänsteman, kommuninvånare eller besökare. Den vänder sig även till dig som av andra anledningar är intresserad av vad kommunen prioriterar för att göra Uppsala till en ännu bättre cykelstad och cykelkommun.

Ambitionen är att detta bokslut, tillsammans med alla andra cykelinsatser som genomförs, ska bidra till att cykeln får en ökad status såväl inom den egna organisationen som bland kommunens invånare. Förhoppningen är att detta också leder till att fler ser cykeln som det självklara valet av transportmedel vid framförallt korta och medellånga resor.

Dokumentet som du håller i din hand, alternativt läser från din dator, surfplatta eller telefon, följer med några få undantag samma upplägg som tidigare år. Vi hoppas att du på ett lättöverskådligt sätt kan ta till dig informationen, samtidigt som du kan jämföra insatserna med tidigare år.

Den här sammanställningen har tagits fram under perioden november 2015 till januari 2016. Författarna vill tacka samtliga kollegor som under denna period bidragit med både tid och kunskap. Tack vare er anser vi oss ha uppnått den kvalitet som vi i inledningen av arbetet eftersträvade.

Vid sidan av alla hjälpsamma kollegor på de tre enheterna *trafik och samhälle, anläggning* samt *drift och underhåll* inom stadsbyggnadsförvaltningen vill vi särskilt tacka ekonom Towa Widh, kommunikatör Louise Åhman samt copywriter Anna Lindquist-Forsberg och formgivare Sofia Tongring som alla tillhör kommunledningskontoret. Vi vill även tacka utredare Karna Thorsson på Teknik & service i Uppsala kommun.

---

Vid tangenterna  
trafikplanerare Oscar Forss och Daniel Fritz



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning ... sidan 6

---

Cykelvägar ... sidan 12

---

Cykelparkeringar ... sidan 21

---

Trafiksäkerhet ... sidan 24

---

Information och marknadsföring ... sidan 27

---

Ekonomisk uppföljning ... sidan 35

# INLEDNING

## Cykelåret 2015

2015 blev, liksom tidigare år, ett intensivt cykelår. Fokus har varit att på olika sätt främja cykeln och därmed få fler personer att välja cykel som transportmedel.

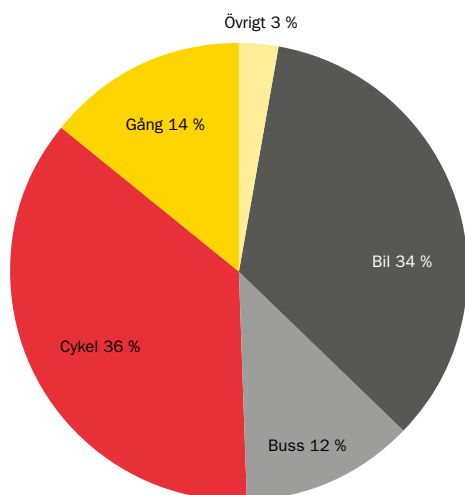
I Uppsala kommun finns det höga målsättningar och höga förväntningar för cykelarbetet. Både från politisk och från tjänstemannamässig nivå. Detta är utgångspunkten för arbetet med cykelfrågor och förhoppningen är att insatserna inom samtliga cykelrelaterade områden fortsätter öka. Tillsammans med andra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

Under 2015 ökade insatserna inom de flesta områden som rör cykel. Fokus har framförallt varit att i större utsträckning kombinera fysiska åtgärder med kommunikation och resepåverkansinsatser. Exempel på detta är:

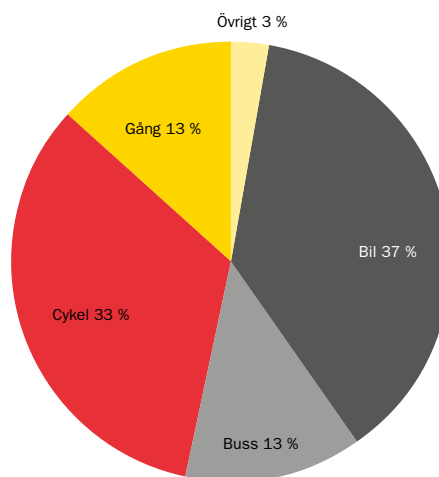
- kampanjen vintercyklist som kombinerades med förbättringar av vinterväghållningen
- invigningar av cykelrelaterade fysiska insatser
- en cykeldag, där representanter från kommunen berättade om fysiska åtgärder som ska genomföras de närmaste åren.

## Cyklning i Uppsala

Utifrån den senaste genomförda resvaneundersökningen står cykeltrafiken för 36 procent av resandet i Uppsala tätort, vilket innebär att mer än en tredjedel av alla resor som startar eller slutar i tätorten sker med cykel. Detta gör Uppsala till en av de tätorter i Sverige med högst andel cykelresor. I de övriga delarna av kommunen sker mellan 1 till 10 procent av resorna med cykel. Sett till hela kommunen sker idag 33 procent av resorna med cykel.



Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala tätort

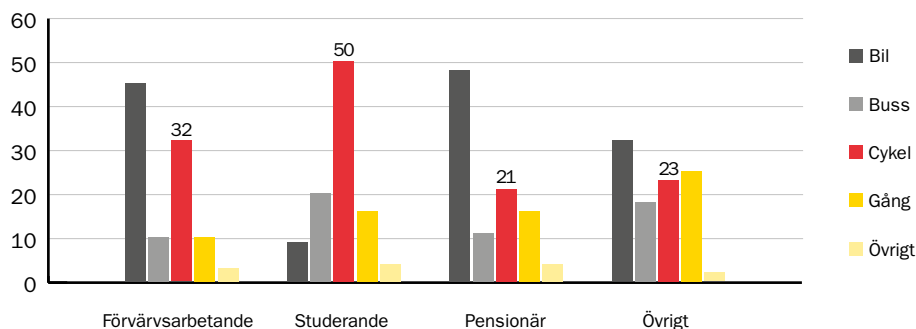


Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala kommun (samtliga områden)

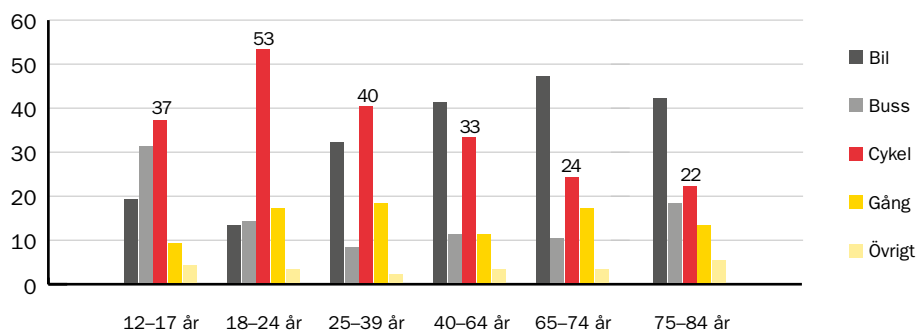
## Våra resvanor

Enligt senast genomförda resvaneundersökning framkommer också att de invånare som till största delen använder cykeln som transportmedel är studenter och personer i åldrarna 18 till 24 år. Denna grupp genomför hälften av alla resor med cykel.

Därefter minskar cyklingen med åldern vilket syns bland grupperna förvärsarbetande och pensionärer där andelen resor på cykeln ligger på 32 respektive 21 procent. Bland de sistnämnda grupperna framkom att nästan varannan resa gjordes med bil.



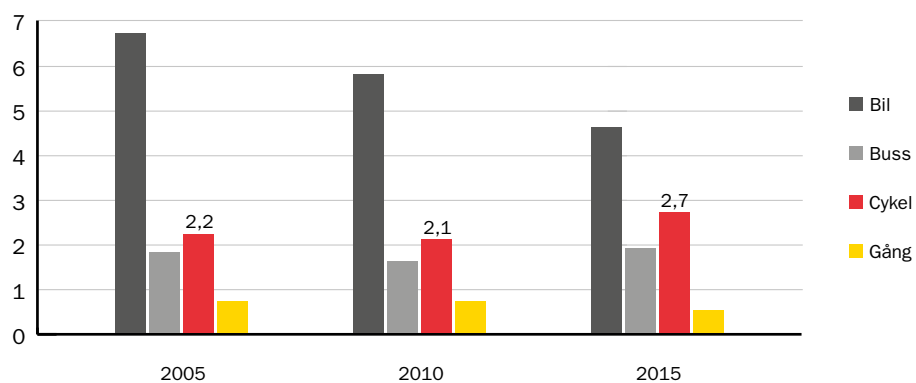
Färdmedelsfördelning efter sysselsättning i Uppsala kommun.



Färdmedelsfördelning efter ålder i Uppsala kommun.

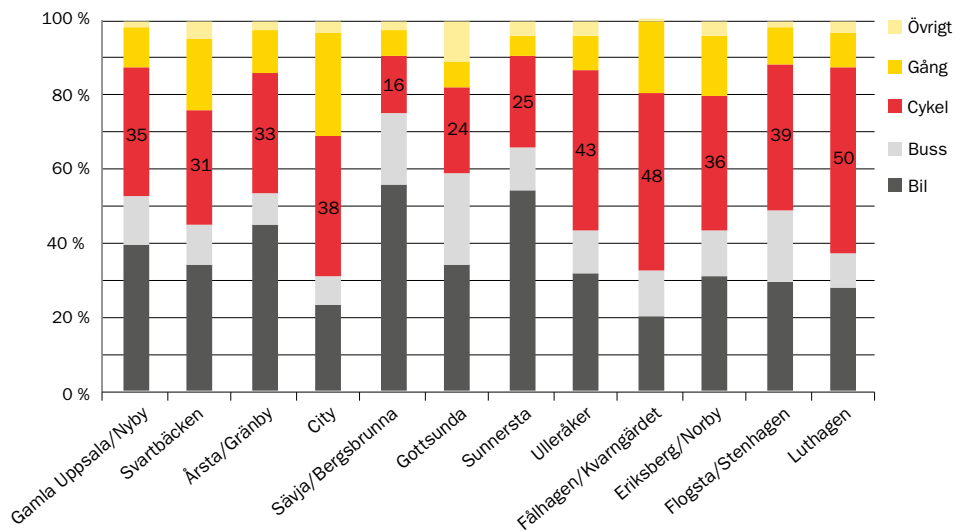
Trafikarbetet för cykel och buss har en positiv trend när man ser på utvecklingen 2005–2015 i Uppsala tätort. Dvs man reser längre per person med buss respektive cykel. Cykelresorna har ökat från 2,2 till

2,7 km/person. För bilresor är det en tydlig negativ trend. De resor som utförs med bil inom Uppsala tätort har minskat från 6,7 km/person till 4,6 km/person.

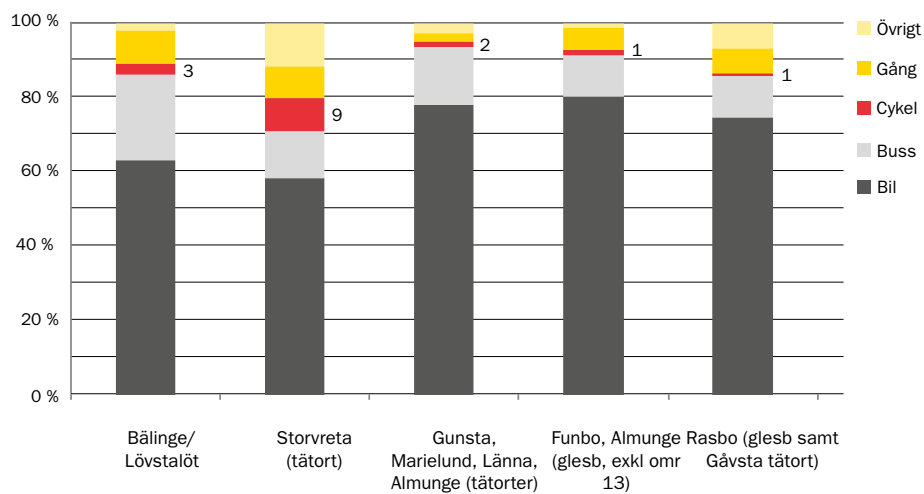


Trafikarbete (transportmedel i förhållande till reslängd) för respektive fordonslag 2005–2015

Sett till andelen cykelresor utifrån sin bostad är det framförallt invånarna i Luthagen, Fålhagen/Kvarngärdet och Ulleråker som visat sig cykla i störst utsträckning.



Färdmedelsfördelning resp. områden inom Uppsala tätort



Färdmedelsfördelning resp. områden inom Uppsala kommun



## Cyklister räknas

Varje år utför Uppsala kommun både fasta mätningar och punkträkningar utmed cykelvägarna i kommunen. Totalt finns i dag fem fasta cykelbarometrar som mäter trafiken dygnet runt och året om. Dessa återfinns utmed Vårdsättravägen och Dag Hammarskjölds väg samt vid Hamnspången, Islandsbron och resecentrum. Utöver dessa utförde kommunen under 2015 också punkträkningar vid 24 platser. Det som mäts är hur många cyklister som passerar vid olika platser och vid olika tider, vilket ger en bild av hur många som cyklar och var man cyklar.

All insamlad information, tillsammans med rese- och vaneundersökningarna, blir sedan ett viktigt underlag för kommunens arbete med cykel frågor.

Utifrån den statistik som samlats in visar resultatet att antalet cyklister ökat med 4,3 procent under 2015 i jämförelse med 2014 års resultat.

## Kommunvelometern – Uppsala upp på en femteplats

Varje år gör Cykelfrämjandet undersökningen Kommunvelometern. Den är ett verktyg för att följa upp och jämföra olika kommuners arbete med att främja cykeln som transportmedel. Undersökningen baseras på uppgifter om kommunens cykelinsatser under det senaste året. 2015 avancerade Uppsala från en sjundeplats till en femteplats.

Det var fjärde gången som Uppsala deltog i Kommunvelometern och kommunen har haft en konsekvent positiv utveckling inom cykelområdet och förbättrat sitt resultat för varje år. 2015 års resultat visade att Malmö, Eskilstuna, Karlstad och Lund för tillfället är de kommuner som placerar sig i toppen utifrån de parametrar som mäts.

Tabellen på sidan 10 visar vilken poäng Uppsala kommun har haft under de senaste fem åren. De övriga 14 kommunerna i sammanställningen anses vara jämförbara med Uppsala utifrån invånarantal och befolkningstäthet.



## Resultat kommunvelometern (med jämförbara kommuner)

Kommun	Placering	2015	2014	2013	2012	2011
Malmö	1	54	47	54	53,5	51
Eskilstuna	2	51,5	48	-	38,5	-
Karlstad	3	50	-	47,5	48,5	-
Lund	4	50	52	52	53,5	50
<b>Uppsala</b>	<b>5</b>	<b>49</b>	<b>46</b>	<b>42,5</b>	-	-
Umeå	6	48	46	45	-	-
Linköping	9	46,5	-	46	44	-
Jönköping	11	44	36	40,5	34,5	32
Gävle	14	42	45	49	45	42,5
Sundsvall	18	40,5	-	45	-	-
Borås	23	34,5	34,5	39	33	35
Helsingborg	24	34,5	44	48	52,5	42,5
Halmstad	-	-	49	48,5	-	-
Västerås	-	-	48,5	45,5	46,5	43
Örebro	-	-	-	41	-	-

- = ej deltagit i kommunvelometern

### De strategiska styrdokument

När Uppsala kommun tar fram förslag på investeringar och underhållsåtgärder som rör cykeltrafiken är det ett antal strategiska styrdokument som ligger till grund för de övergripande besluten. Dessa kan ha både en direkt och en indirekt koppling till cykling. Ett exempel är kommunens översiktsplan där det framgår att kommunen ska arbeta för att öka andelen resor som sker till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Ett annat exempel är *policy för hållbar utveckling* som beskriver hur kommunen ska arbeta för ett ökat hållbart resande, en bättre folkhälsa, ökad trygghetskänsla och en attraktiv stadsmiljö. I kommunens ekonomiska styrdokument *Mål och budget 2016–2018* går det också att läsa att folkhälsan är högt prioriterad när Uppsala expanderar men även att fotgängare och cyklister ska ha hög framkomlighet och tillgänglighet. Andra dokument som berör cykling är bland annat *innerstadsstrategin* och *stadsmiljöprogrammet*.

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

### Cykelpolicy

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

### Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik

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

## Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik

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



## Checklistor, normer och generella riktlinjer

För att intentionerna i handlingsplanen ska få så stor spridning som möjligt har olika checklistor upprättats. Dessa ska kommunen använda som stöd inom olika delar av planeringsprocessen, exempelvis under arbetet med nya detaljplaner och vid en utbyggnad av cykelinfrastrukturen. Kommunens plan- och byggnadsnämnd har även tagit beslut om att en så kallad cykelparkeringsnorm alltid ska tillämpas. Detta innebär att Uppsala kommun ställer krav på att ett visst antal cykelparkeringar ska skapas vid nybyggnation på den mark som kommunen inte har direktinflytande över.

Sammantaget underlättar dessa dokument kommunens arbete med att göra Uppsala till en ännu bättre cykelstad och cykelkommun.

## Projekt: Sveriges bästa cykelstad

Med nya politiska direktiv har Uppsala kommun fått utökade resurser till att arbeta för att få fler personer att välja cykeln som transportmedel. I samband med detta ska den befintliga cykelinfrastrukturen förbättras ytterligare. Denna satsning genomförs utifrån målet att Uppsala kommun senast år 2018 ska anses vara Sveriges bästa cykelstad.

Under 2015 har arbetet bestått av att på olika sätt kartlägga vad olika grupper av Uppsalabor lägger i begreppet "Sveriges bästa cykelstad". Inom ramen

för detta har exempelvis så kallade fokusgruppsintervjuer genomförts vid flera tillfällen. Här har bland annat politiker och representanter från intresseorganisationer, näringslivet och andra offentliga myndigheter deltagit.

För att skapa engagemang, delaktighet och kännedom om målsättningen, Sveriges bästa cykelstad, genomfördes under hösten en relativt omfattande internetbaserad enkätundersökning. Där bjöds kommunens invånare in att tycka till om vilka åtgärder kommunen, men också ett antal andra aktörer, ska samverka kring för att nå de högt ställda målsättningarna.

Under de veckor enkäten låg öppen valde cirka 1000 invånare att göra sin röst hörd. Under året har även omfattande omvärldsanalyser genomförts, på såväl nationell som internationell nivå, där även ny forskning inom området varit en av komponenterna.

Genom en sammanställning av ovanstående resultat och utifrån de tidigare politiskt antagna styrdokumenterna är ambitionen att under det första kvartalet av 2016 presentera en åtgärdslista. Denna lista ska innehålla konkreta cykelfrämjande insatser inom ett flertal områden. Åtgärderna ska uppnås under de närmaste tre åren.



## Svenska cykelstäder

Under 2014 mottog Uppsala kommun en inbjudan till det nystartade nätverket Svenska cykelstäder. Uppsala valde att gå med och för tillfället består nätverket av totalt 17 relativt stora kommuner.

Svenska cykelstäder vill öka cyklandet och medlemmarna är politiker och tjänstemän i de kommuner som arbetar mest aktivt med cykel frågor. Inom nätverket finns också personer som är knutna till olika forskningsinstitut samt cykelorganisationerna Svensk cykling och Cykelfrämjandet. Nätverket arbetar med gemensamma projekt och mål och har fokus på att vara imageskapande och i internationell framkant med kunskap och praxis inom vardagscykling. Uppsala kommun har under 2015 medverkat vid två gemensamma träffar.

# CYKELVÄGAR

Statistik					
	2015	2014	2013	2012	2011
Cykelvägar totalt i Uppsala kommun (km)	416,5	414,1	410,5	402,7	393,7
Cykelvägar totalt i Uppsala tätort (km)	326,6	324,2	320,6	313,1	308,6
Nya cykelvägar i Uppsala kommun (km)	2,4	3,6	7,8	9	3,9
Nya cykelvägar i Uppsala tätort (km)	2,4	3,6	7,5	4,5	3,8
Upprustade cykelvägar i Uppsala kommun (km)	7,8	12,3	19,7	-	-
Upprustade cykelvägar i Uppsala tätort (km)	7,8	12,3	11,8	-	-
Andel cykelväg som fått ny beläggning i Uppsala tätort (procent)	2,4%	3,8%	3,7%	-	-
Tid för omasfaltering av samtliga cykelvägar i Uppsala tätort (år)	42	26	27	-	-
Avskiljande av fotgängare och cyklister utmed cykelvägar i Uppsala (km)	8,1	11	25,1	-	-
Andel avskild cykelväg i Uppsala tätort (procent)	40%	38%	35%	25%	24%
Antal ombyggda korsningar för bekvämare och framkomligare cykling exklusive ombyggda korsningar utmed upprustade cykelvägar	17	14	-	-	-
Antal upprustade cykeltunnlar	17	-	-	-	-
Antal cykelvägvisare	2 306	2 033	1 147	1 147	121
Antal cykelvägvisningstavlor	22	22	22	0	0
Upprustad belysning utmed cykelvägar i Uppsala kommun (km)	6,5	26	-	-	-
Upprustad belysning utmed cykelvägar i Uppsala tätort (km)	6	21	-	-	-
Ny belysning utmed cykelvägar i Uppsala tätort (km)	5	9,8	-	-	-

## Cykelvägar i Uppsala kommun

I Uppsala kommun finns det i dag cirka 42 mil cykelvägar. Cirka 33 mil finns i Uppsala tätort och 2 mil finns i Storvreta tätort. Det är markägaren som ansvarar för att underhålla och sköta om driften på de befintliga cykelvägarna samt att investera i nya. I såväl Uppsala som Storvreta tätorter är det framförallt kommunen som har detta ansvar. I Uppsala tätort har privata markägare ansvar för cirka 4 kilometer cykelväg medan det i de övriga delarna av kommunen (förutom stora delar i Storvreta) är Trafikverket, samfälligheter och vägföreningar som är markägare.

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

- snabbcykelleder (cirka 6 kilometer)
- huvudcykelstråk (cirka 70 kilometer)
- cykelvägar i ett huvudcykelnät (cirka 100 kilometer)
- cykelvägar i övrigt lokalcykelnät (cirka 160 kilometer).

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 cykelvägar som ligger i Uppsala och Storvreta tätorter. När det gäller byggnation av nya cykelvägar samt drift och underhåll av befintliga inom kommunens övriga tätorter, är det framförallt Trafikverket, vägföreningar och samfälligheter som har ansvar för detta. Detta gäller också cykelvägar mellan kommunens samtliga tätorter.

Idag finns det mer än 70 kilometer cykelvägar mellan kommunens tätorter eller inom de tätorter som inte ligger i Uppsala eller Storvreta. Trafikverkets, vägföreningarnas och samfälligheternas ansvar inkluderar exempelvis åtgärder kring asfaltens skick och underhållet av cykelvägarna vintertid.

När nya cykelvägar planeras mellan kommunens tätorter är det i regel Trafikverket som har ansvar för att bygga dessa. I planeringen utgår Trafikverket från den prioriteringsordning som Regionförbundet tar fram inom ramen för arbetet med *länsstransportplanen*. Uppsala kommun medverkar och ger sin syn på vilka cykelvägar som borde prioriteras i första hand. Under 2015 har byggnationen av cykelväg mellan Uppsala och Skölsta inletts. Cykelvägen ska stå klar under 2016.

## Nya cykelvägar

Uppsala kommun har som mål att göra det tryggare, säkrare, mer framkomligt och mer bekvämt att ta sig fram på cykel. Därför byggs det kontinuerligt fler separata cykelvägar. Under 2015 färdigställdes totalt 2,4 kilometer nya cykelvägar inom Uppsala tätort (se sidan 14).



## Upprustade cykelvägar

När det handlar om omfattande upprustningar av längre sträckor arbetar Uppsala kommun efter en så kallad upprustningsplan. Med utgångspunkt i de inventeringar som genomförs av asfaltens skick ses också behovet av annan upprustning över. Det handlar exempelvis om cykelvägarnas bredd samt belysningen och målningens standard.

Under 2015 rustades totalt 7,8 kilometer av Uppsalas cykelvägar upp (se sidan 14). Detta innebar att samtliga fick ny beläggning/asfalt och att de flesta också breddades och/eller fick förbättrad belysning. I jämförelse med det totala antalet cykelvägar i tätorten innebär denna upprustningstakt att cykelvägarna kommer att få ny beläggning/asfalt var 26:e år.

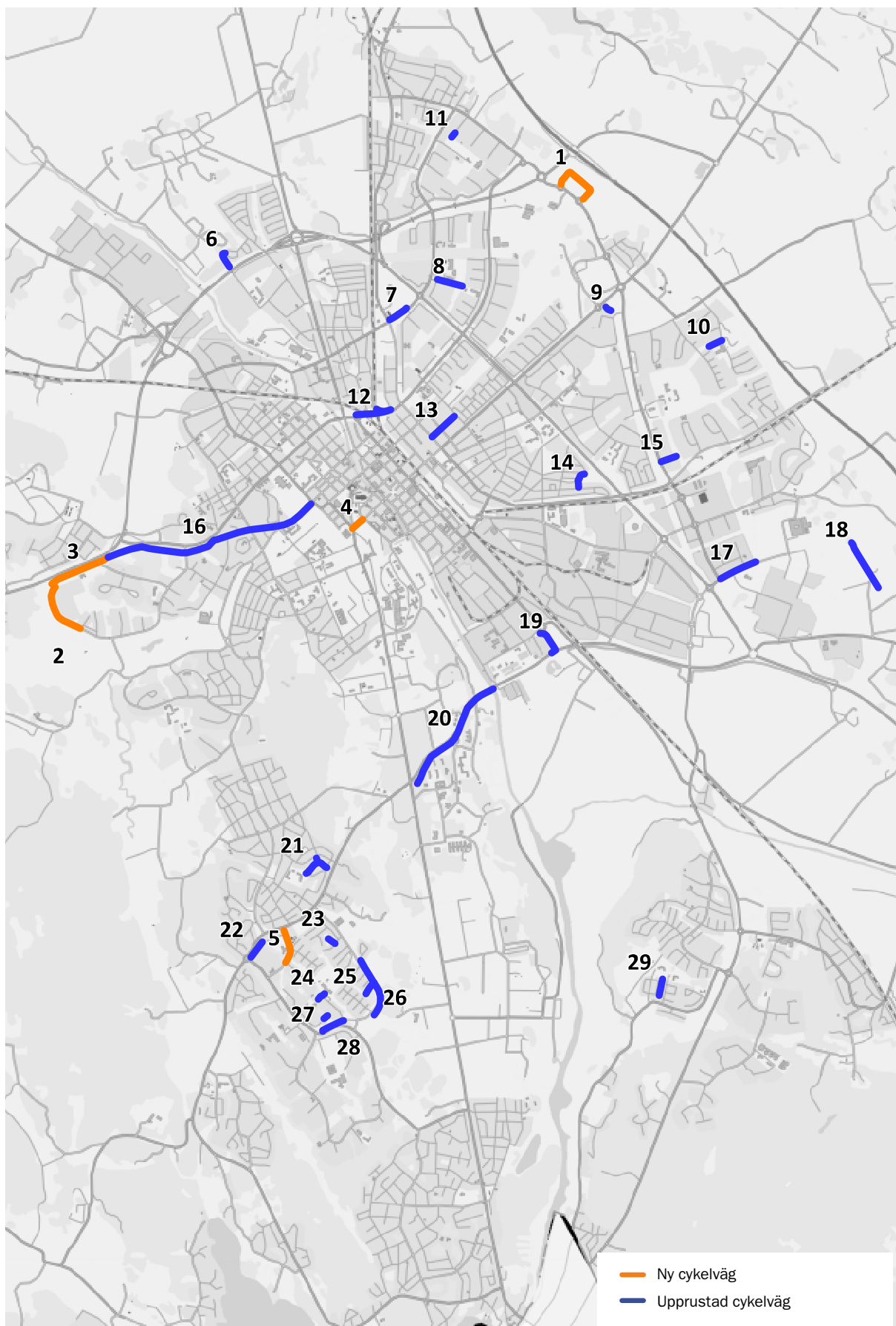
## Flogstaleden

2012 inleddes ett arbete med att utreda möjligheten att bygga så kallade snabbcykelleder i Uppsala. Tanken var att dessa cykelvägar dels skulle byggas med hög kvalitet, dels prioriteras när det handlar om drift- och underhållsinsatser. I och med att politikerna antog handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik så kunde arbetet med Uppsalas första snabbcykelled starta. Valsätraleden blev namnet på snabbcykelleden och den stod klar under hösten 2014. I och med att såväl politiker som tjänstemän fick mycket positiv respons från cyklister för detta initiativ togs det beslut om att arbetet med införandet av snabbcykelleder skulle fortsätta. Detta ledde till att Uppsalas andra snabbcykelled, Flogstaleden, kunde invigas ett drygt år senare (2015).



Flogstaleden är totalt 2,5 kilometer lång och har bland annat:

- bredare gång- och cykelbanor
- högre kvalitet på beläggning, belysning, vägmärken och målning
- tydligare separering av fotgängare och cyklister genom målning och betongplattor utmed S:t Johannesgatans gångbanor
- bättre sikt i korsningar genom ett flertal åtgärder
- gallringar av buskage för ökad trygghet vid ett antal platser utmed sträckan
- särskild cykelvägvisning
- plantering av en 500 meter lång enkelsidig trädallé för att skapa en trivsammare miljö
- en ny cykelpump
- cykelparkeringar med tak intill busshållplats
- ombyggda hållplatsområden för att minska konflikten mellan bussresenärer och cyklister
- mycket höga kvalitetskrav vid vinterväghållning.



<b>Gata</b>	<b>Stadsdel</b>
1 Takpannegatan	Gränby
2 Flogstavägen (del av Flogstaleden)	Flogsta
3 Flogstavägen	Flogsta
4 Drottninggatan (Nedre Slottsgatan–Övre Slottsgatan)	Centrum
5 Bernadottevägen (Spinnrocksvägen–Vårdsätravägen)	Valsätra
6 Vinggatan	Bärby hage
7 Gamla Uppsalagatan (Vattholmavägen–infart bensinstation/hotell)	Kvarngärdet
8 Heidenstamsgatan	Löten
9 Johannesbäcksgatan	Gränby
10 Ängelstaskolan	Årsta
11 Leopoldsgatan	Nyby
12 Råbyvägen (Torngatan–Kungsgatan)	Svartbäcken
13 S:t Persgatan (Väderkvarnsgatan–Torkelsgatan)	Centrum
14 Gunsta Backar	Fålhagen
15 Årstagården	Årsta
16 Flogstaleden (Kyrkogårdsgatan–Flogstavägen)	Flogsta, Ekeby
17 Rapsgatan (Fyrislundsgatan–Möllersvärdsgatan)	Fyrislund
18 Söderhällbygatan	Fyrislund
19 Kungsgatan (Stallängsgatan–Kungsängsleden)	Kungsängen
20 Kungängsleden (Kungsängsbron–Dag Hammarskjölds väg)	Ulleråker
21 Skivlingsparken	Norby
22 Vårdsätravägen (Bernadottestigen–Hugo Alfvén väg)	Valsätra
23 Hösträngsvägen	Valsätra
24 Valsätraparken	Valsätra
25 Cykelväg väster om Slädvägen	Valsätra
26 Slädvägen (Gottsunda allé–Kålkvägen)	Valsätra
27 Linrepevägen	Valsätra
28 Linrepevägen	Valsätra
29 Myrgångsvägen	Sävja

## Ny gång- och cykelbro i Gamla Uppsala

Under 2013–2017 utökar Trafikverket spårkapaciteten utmed järnvägsnätet mellan Uppsala och Gävle. Detta inkluderar bland annat att fyra kilometer genom stadsdelen Gamla Uppsala, utmed sträckan mellan Uppsala och Storvreta berörs. I det känsliga området vid Gamla Uppsala kyrka läggs järnvägsspåret i en 610 meter lång tunnel. För att cyklister även fortsättningsvis ska kunna ta sig mellan Vatt-holmavägen och naturområdet vid Uppsala högar och i förlängningen till och från väg 600 (gamla E4:an) har Trafikverket under 2015 färdigställt en ny gång- och cykelbro. Under 2017 och 2018 kommer anslutningsvägarna förbättras för att investeringen ska få så stor nytta som möjligt.

## Åtgärder för att skilja fotgängare och cyklister

En av de viktigaste målsättningarna är att öka framkomligheten för cyklister. En strävan är därför att skilja cyklister och fotgängare längs de ofta kombinerade gång- och cykelvägarna. Majoriteten av dessa sträckor har fortfarande ingen avskild del för cyklister och fotgängare. Detta uppmärksammades i hög grad när *handlingsplanen för cykeltrafik* togs fram under 2012 och 2013. Sedan dess har stora resurser lagts på att rusta upp och bredda många sträckor för att kunna inrymma tillräckligt breda ytor för de båda trafikantslagen. Inventeringar visade också att det redan fanns ett antal sträckor gång- och cykelvägar som var tillräckligt breda. Under 2013 och 2014 separerades dessa vägar så att respektive trafikantslag fick den bredd som krävs.



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

I de centrala delarna av Uppsala tätort separeras fotgängare och cyklister åt genom att beläggningen skiljer sig. Här används vanligtvis betongplattor på gångbanan och asfalt på cykelbanan. Utmed cykelvägnätet finns även exempel på andra typer av separeringar där framförallt helt separata gång- respektive cykelbanor är att föredra. Under 2013 och 2014 separerades totalt 36 kilometer gång- och cykelvägar medan denna siffra för 2015 uppgick till 8,1 kilometer. Detta innebär att 40 procent av cykelvägnätet i Uppsala tätort i dag på olika sätt är uppdelat mellan trafikantslagen.

## Förtydligande av enkelriktade cykelvägar

Under 2014 och 2015 har Uppsala kommun satsat på att förtydliga de totalt 29 kilometer enkelriktade cykelvägar som finns inom Uppsala tätort. Bland annat sattes nya vägmärken upp. Dessa ska tydligt visa enkelriktningen (se bild nedan). För att göra det tydligare och mer framkomligt för cyklisterna längs de enkelriktade cykelbanorna förbättrades också skyltningen och målningen. Dessutom förbättrades beläggningen utmed vissa sträckor. Inom ramen för detta projekt kompletterades och ändrades även cykelvägvisningen så att den stämmer överens med färdriktningarna.





## Mindre cykelåtgärder

För att se till att cykelvägnätet är säkert och framkomligt utförs varje år minst en totalinventering av de cykelvägar som kommunen ansvarar för i Uppsala och Storstora tätorter. Detta innebär att det ofta hinner gå ett drygt år mellan dessa mer omfattande inventeringar. Därför är det både viktigt och värdefullt för kommunen att hela tiden få in synpunkter och anmälningar från allmänheten om fel och brister som upptäcks utmed cykelvägarna. Av alla felanmälningar som kommer in prioriteras i första hand hinder och felaktigheter som kan innebära en trafikfara, exempelvis djupa eller stora gropar, sprickor eller stora vattensamlingar. När flera fel och brister upptäcks utmed en och samma sträcka så prioriteras sträckan högre inom ramen för de mer omfattande upprustningar som årligen genomförs (se sidan 13 *upprustade cykelvägar*).

Årligen utförs också ett antal mindre ombyggnationer utmed cykelvägnätet för att på olika sätt göra det säkrare och mer bekvämt för cyklister.

Dessa åtgärder görs också:

- Kontinuerlig siktröjning av buskage.
- Rengöring eller utbyte av nedklottade eller trasiga vägmärken.
- Åtgärder av lokala håligheter och sprickor i beläggningen/asfalten.
- Målning av cykelsymboler och linjer där brister upptäcks.

## Kantstensåtgärder

Felanmälningar och kommunens egna inventeringar visar att det förekommer ett antal höga kantstenar vid specifika platser vilket kan medföra sämre säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet för cyklister. Exempelvis handlar det om kantstenar där cykeltrafiken korsar en annan körbana och där cyklister upplever problem vid upp- eller nedfarter till och från cykelvägen. Dessa platser ska åtgärdas och under 2014 inleddes arbetet på allvar med att totalt 14 kantstenar åtgärdades. Under 2015 har ytterligare 17 korsningar byggts om för att öka cyklisternas säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Inom ramen för de längre sträckor som rustats upp har dessutom ytterligare ett stort antal kantstenar byggts om och förbättrats (se sidan 14).



Före kantstensåtgärder



Efter kantstensåtgärder

## Cykelvägvisning

Runt omkring i Uppsala tätort finns det cykelvägvisningsskyltar som visar riktning och ibland även avstånd till bland annat stadsdelar, centrum och skolor. Under perioden 2012–2014 sattes nästan 2 000 vägvisningsskyltar upp vid cirka 700 platser. Under 2013 kompletterades dessa med 22 cykelvägvisningstavlor vid platser som bedömdes vara särskilt svårorienterade.



Under 2015 har ytterligare 273 cykelvägvisnings-skyltar satts upp vid. Detta innebär att det i dag finns totalt 2 306 skyltar vid cirka 800 platser utmed Uppsalas cykelvägnät. Målsättningen är att öka bekvämligheten och orienterbarheten för cyklister så att de ska kunna hitta sina mål utan felkörningar eller omvägar. Dessutom är ambitionen att leda cyklister till de huvudstråk och cykelvägar där kommunen prioriterar bredare cykelvägar med bra beläggning, snöröjning, halkbekämpning och sandupptagning.



### Upprustning av cykeltunnlar

Under 2014 tog Uppsala kommun fram riktlinjer fram för utformning av nya och befintliga cykeltunnlar. Enligt riktlinjerna ska tunnelarna upplevas trygga och säkra med bland annat god standard av belysning, beläggning/asfaltering och separering mellan fotgängare och cyklister. Skymmande buskage som upplevs otrygga och som medför siktproblem vid tunnelns ramper ska också begränsas. Inom projektet klottersaneras samtliga cykeltunnlar och tunnelnars tak målas vita. Syftet är att skapa ett ljusare sken från belysningen. Utifrån dessa riktlinjer har totalt 17 cykeltunnlar i bland annat stadsdelarna Nántuna, Gottsunda, Flogsta och Ekeby rustats upp under 2015. Den mest omfattande upprustningen ägde rum utmed Fyrislundsgatan mellan stadsdelarna Sala backe och Årsta där den nya Årstatunneln stod klar under hösten.



### Belysning

Under 2015 förbättrades belysningen längs 11,5 kilometer cykelvägar i Uppsala kommun, varav 11 kilometer i Uppsala tätort. Under året har ny belysning byggts utmed totalt 5 kilometer cykelvägar och dessutom har befintlig belysning utmed totalt 6,5 kilometer rustats upp. Upprustningen innebar att gamla lampor ersattes med bättre, energieffektivare och miljövänligare lampor. I och med detta kan cyklister se färger och kontraster bättre då det tidigare röda skenet nu ersatts med ett vitt sken. Detta gör även att cykelbanan och omgivningen upplevs som ljusare. Dessutom genomfördes relativt omfattande belysningsförbättringar inom ramen för de cykeltunnlar som rustades upp (se tidigare stycke *Upprustning av cykeltunnlar*).



## Cyklister vid vägarbeten

Uppsala kommun arbetar aktivt med att försöka upprätthålla god säkerhet, framkomligheten och bekvämlighet för cyklister vid vägarbeten. Inom ramen för ett pågående arbete med ta fram en teknisk handbok uppdateras även kommunens grävföreskrifter. I dessa ska det tydligt framgå prioriteringsordning för omledning vid vägarbeten. Där ska gång- och cykeltrafik i första hand, i så stor utsträckning som möjligt, beredas utrymme förbi arbetsplatsen och inte behöva ta omvägar. Som ett led i detta arbete beslutade gatu- och samhällsmiljönämnden under 2015 att göra det möjligt för kommunen att kunna ta ut en avgift från entreprenörer som inte följer dessa anvisningar.

## Sopning av cykelvägar

Under 2015 sopades kommunens samtliga cykelvägar i Uppsala och Storvreta tätorter vid två tillfällen. Första gången var under våren i samband med sandupptagningen. Den andra gången var under hösten när cykelvägarna sopades rena från barr och löv som gjorde det halt på marken. Utöver dessa tillfällen gjordes insatser vid behov, exempelvis av glaskross utmed cykelvägarna. Detta gällde även för streckor som är särskilt utsatta för lövfällning och då ordinarie vår- och höstsopning inte räckte till.

## Vinterväghållning

Kommunens ansvar för vinterväghållningen längs cykelvägarna i Uppsala och Storvreta innebär bland annat plogning, handskottning, halkbekämpning och snöborttagning. Under våren ansvarar kommunen även för att ta upp all sand som lagts ut under vintern. Inför snöfall och vid hastiga väderomslag behöver den jourhavande personen som är på plats snabbt kunna bedöma vilka åtgärder som ska göras. Vid dessa beslut använder kommunen den prioriteringsordning av streckor utmed cykelvägnätet som tidigare beskrivits under stycket *Cykelvägar i Uppsala kommun* (se sidan 12). Generellt är det cykelvägar och kollektivtrafikstråken som prioriteras högst. Detta innebär att vinterväghållningen ska hålla högsta möjliga kvalitet utmed dessa sträckor. En annan generell utgångspunkt är att de cykelvägar som används oftast är de cykelvägar som prioriteras högst. Denna prioriteringsordning innebär bland annat att en hel del bilgator snöröjs långt senare.

## Sandupptagning

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

## Utvärdering gav många åtgärder

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

Efter föregående säsong genomfördes en omfattande utvärdering av vinterväghållningen framförallt för att de nya saltsopningsmaskinerna hade börjat användas i större utsträckning. Men även för att kommunen haft ett 50-tal så kallade cykelspanare ute under perioden december–april. Deras uppgift var att i detalj kontrollera de insatser som genomfördes med snöröjning, halkbekämpning och sandupptagning (se stycke *cykelspanarna* sid 28).

Utifrån denna utvärdering vidtogs följande åtgärder inför vintersäsongen 2015–2016:

### *Meteorologisk utbildning*

De personer som ansvarar för jourhållning under vinterhalvåret och som vid behov kallar ut personal för att snöröja eller halkbekämpa har kompletterat sina tidigare utbildningar med ytterligare en meteorologisk utbildning. Syftet var att ta reda på vid vilka förhållanden de nya saltsopningsmaskinerna ska användas för att vara så effektiva och möjligt.

### *En till sopsaltningssmaskin*

Ytterligare en sopsaltningssmaskin har köpts in där fokus under vintersäsongen 2015-2016 ligger på att sopa cykelbanorna i större utsträckning än tidigare samtidigt som mängden salt reduceras utan att effekten av saltsopningen försämras. Antalet sopsaltningssmaskiner som används uppgår av den anledningen i dagsläget till tre stycken.

### *Putsmaskiner som komplement*

Kommunens sopsaltmaskiner har kompletterats genom att så kallade putsmaskiner köpts in. Putsmaskinen är en mindre maskin som följer med sopsaltningsmaskinerna för att vid plogning bidra till högre kvalitet genom att ytterligare förfina snöröjningen vid de platser där sopsaltarna av olika anledningar inte är tillräckligt effektiva.

### *Utbildning för nya snöröjare*

Vid sidan av nya snöröjningsmaskiner har också alla nya förare som kör vinterväghållningsfordon och maskiner i Uppsala och Storvreta deltagit i kommunens snöröjningsutbildning för vinterväghållare. Utbildningen innehåller både en teoretisk och en praktisk del. Vid den praktiska delen har förarna bland annat fått prova på att ta sig fram i snömodd med rullstol, ögonbindel och rullator för att på så sätt förstå hur svårt det kan vara för olika trafikanter.

### *Mellansopning i februari*

Under föregående vintersäsong 2014-2015 togs också beslut om att det skulle genomföras en så kallad mellansopning av cykelvägarna i huvudcykelnätet. Denna utfördes under februari månad och innebar att den mängd grus och sand som så långt lagts ut togs upp drygt två månader före det att den ordinarie sandupptagningen startade. Detta medförde att cyklister framförallt kunde uppleva en ökad säkerhet eftersom rullgrus ofta är den faktor som gör att cyklister tappar kontrollen och därmed blir involverade i olyckor.

### *Förbättringarna fortsätter*

Målsättningen är att fortsätta utvärdera insatserna och allt eftersom ytterligare förbättra möjligheterna att på ett säkert, framkomligt och bekvämt sätt ta sig fram som cyklist även under vinterhalvåret.



# CYKELPARKERINGAR

Statistik					
	2015	2014	2013	2012	2011
Antal cykelparkeringar i centrala Uppsala	12 167	12 897	12 930	12 800	12 400
Antal nya cykelparkeringar i centrala Uppsala	94	120	130	400	2 350
Antal borttagna cykelparkeringar i centrala Uppsala	826	153	0	0	0
Antal upprustade cykelparkeringar i centrala Uppsala	180	20	0	1 500	3 600
Antal felparkerade cyklar i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet	415	412	429	405	228
Antal felparkerade cyklar i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet, justerat	221	250	215	226	228
Antal omhändertagna övergivna och långtidsparkerade cyklar i Uppsala tätort	1 204	965	1 191	850	1 300
Antal cykelvärdar i stadskärnan och vid resecentrum	3	10	11	8	8
Antal fasta cykelpumpar i Uppsala tätort (kommunala och privata)	59	54	47	45	42

## Nya cykelparkeringar

År 2015 har Uppsala kommun byggt cykelparkeringar med plats för totalt 94 st cyklar i Uppsala kommun. Dessa har byggts runt Stationsgallerian, vid Flogsta centrum, Luthagsplanen och även vid hållplatser i orterna Vänge, Länna och Knutby. Under 2015 har även 56 platser tagits bort i centrala Uppsala utmed S:t Persgatan. Det har även tagits bort totalt 770 cykelparkeringar vid Resecentrums södra del. Anledningen till varför så många cykelställ togs bort vid denna plats är att byggnationen av kvarteret "Juvelen" påbörjades 2015. I byggplanerna för kvarteret ingår en större cykelparkering, så borttagandet av dessa cykelparkeringar kan ses som tillfälligt. Uppsala kommun arbetar nu aktivt för att kunna få till fler kapacitetsstarka cykelparkeringar i Uppsalas centrala delar. Totalt finns det cirka 12 000 cykelparkeringar enbart på Uppsala kommuns mark i centrala Uppsala. Sedan 2010 har antalet cykelparkeringar totalt ökat med cirka 2 000 platser.

## Upprustning av cykelparkeringar

När det gäller upprustning så har Uppsala kommun som ambition att kontinuerligt reparera eller byta ut trasiga cykelställ. Även befintliga cykelställ ska underhållas så att de håller en hög standard. Under åren 2010 och 2012 gjordes mycket upprustning och cykelställ med plats för totalt 5 550 cyklar byttes ut. Under 2013 och 2014 fanns därför inget större behov av att rusta upp cykelparkeringar. Under 2015 har arbetet med upprustning av cykelparkeringar återupptagits och cykelställ med plats för totalt 180 cyklar har rustats upp.



## Cykelparkeringsgarage

Uppsala kommun har som ambition att skapa bättre och mer kapacitetsstarka cykelparkeringar på de platser i staden där det finns störst behov. Ett sådant område är Resecentrum. Där vill många cyklister kunna parkera nära spåren. Därför undersöks möjligheterna att bygga ett större cykelparkeringsgarage vid Resecentrum. Cykelparkeringsgaraget ska komplettera de cirka 5 100 cykelparkeringar som finns runt Resecentrum och erbjuda en trygg, säker och väderskyddad cykelparkering.

Under 2013 och 2014 har inledande utredningsarbete och omvärldsbevakning genomförts. Bland annat har cykelparkeringsgarage i andra städer och länder undersökts. Under 2015 har utredningsarbetet fortsatt och det framtida cykelparkeringsgaragets utformning och funktion har förtydligats.

## Cykelvärdar

Cykelvärdar har anlitats av Uppsala kommun sedan 2010 och deras funktion är att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och tillgängligheten i centrala Uppsala. Cykelvärdarna tjänstgör året runt och arbetar främst med att:

- hjälpa cyklister att hitta lediga platser i cykelställ
- hantera övergivna och långtidsparkerade cyklar
- informera om vilka konsekvenser en felparkerad cykel kan innebära.

Under 2015 har tre cykelvärdar funnits på plats på heltid. Detta är ett minskat antal cykelvärdar jämfört mot tidigare år, något som beror på ändrade förutsättningar och mindre budgetanslag. Under 2016 kommer Uppsala kommun fortsätta att arbeta för fler aktiva cykelvärdar och en effektiv cykelparkeringsövervakning.



En av cykelvärdarna, Aslan Kaya, försöker alltid hjälpa till.

## Felparkerade cyklar

Under 2009 gjordes en inventering av cykelparkeringssituationen i centrala Uppsala. Inventeringen visade att många cyklar är felparkerade i stadskärnan. Detta leder till minskad trafiksäkerhet och framkomlighet. 2010 fattade därför dåvarande gatu- och samhällsmiljönämnden beslut om ett omfattande åtgärds paket. Syftet är att minska antalet felparkerade cyklar i Uppsala och rent allmänt förbättra Uppsalas cykelparkeringssituation. Åtgärds paketet omfattade:

- bygga nya och rusta befintliga cykelparkeringar
- införa cykelvärdar i centrala Uppsala
- starta informationskampanjen ”Parkera Schyst”
- omhänderta fler övergivna fordonsvrak, övergivna cyklar, än tidigare.

Under följande år fortsatte inventeringarna av felparkerade cyklar, för att se vilken effekt åtgärderna hade. 2010 kunde förbättringar ses och 2011 hade antalet felparkerade cyklar halverats jämfört med siffrorna från 2009. 2012 ledde större byggprojekt kring Resecentrum och Dragarbrunnsgatan till att inventeringsområdet utökades. Detta innebar att själva antalet felparkerade cyklar ökade, men den sammanfattade bedömningen var att situationen var likvärdig med 2011. De inventeringar som har utförts 2013, 2014 och senast 2015 visar att antalet felparkerade cyklar håller en stabil nivå som varken ökar eller minskar.

Under 2015 har kommunen studerat hur andra städer i Sverige arbetar med felparkerade cyklar. Syftet är att undersöka om det finns fler åtgärder att genomföra inom cykelparkeringsområdet. Mot bakgrund av detta planeras flera olika åtgärder när det gäller cykelparkeringar i Uppsala. Planerad genomförandeperiod är 2016–2018.



## Övergivna och långtidsparkerade cyklar

Varje år omhändertar Uppsala kommun ett stort antal cyklar som bedöms vara övergivna fordonsvrak eller långtidsparkerade. Bedömningen sker utifrån cykelns skick, värde och den tid som den har stått parkerad. Cyklar som misstänks vara övergivna eller långtidsparkerade märks upp med lappar var femte vecka. Om lappen sitter kvar efter fem veckor blir cykeln omhändertagen. Syftet är att skapa fler lediga platser i cykelställen.



När helhetsbedömningen blir att cykeln är ett fordonsvrak eller långtidsparkerad så transporteras den till en inhägnad uppställningsplats. Därefter har ägaren möjlighet att, under de följande tre månaderna, mot identifiering och en hanteringsavgift hämta tillbaka sitt fordon.

Under 2015 togs totalt 1 204 cyklar om hand av Uppsala kommun. Dessa cyklar bedömdes antingen vara långtidsparkerade eller övergivna fordonsvrak. Detta frigjorde ett stort antal lediga platser till de cyklar som verkligen används. Under 2016 fortsätter detta arbete.

Under 2014 infördes nya regler och rutiner gällande märkning och hantering av fordonsvrak och långtidsparkerade cyklar i centrala Uppsala. Exempelvis så infördes restriktioner mot cyklar som parkeras längre än fem veckor i centrala Uppsala.



## Offentliga cykelpumpar

Under 2012, 2013 och 2014 placerade Uppsala kommun ut totalt elva fasta cykelpumpar i Uppsalas centrala delar. 2015 placerades ytterligare två pumpar ut i centrala Uppsala, vid korsningen Kyrkogårdsgatan – S:t Johannesgatan och på den västra sidan av Resecentrum. Detta innebär att Uppsala kommun totalt driver tretton cykelpumpar. Dessa har placerats med hänsyn till korsande cykelstråk, tekniska förutsättningar samt antal passerande cyklister.

De cykelpumpar som Uppsala kommun driver är tillgängliga dygnet runt. Förutom de pumpar som kommunen äger och sköter så finns det 46 andra platser där cyklister kan fylla på luft i sina däck. Dessa privatägda pumpar finns hos universitetsinstitutioner, bensinstationer, cykelhandlare och så vidare. De flesta pumparna är i drift dygnet runt.



# TRAFIKSÄKERHET

## Statistik

	2015	2014	2013	2012	2011
Antal cykelolyckor i Uppsala kommun (rapporterade i Strada)	123	74	53	56	54
Andel cyklister som använde hjälm (procent)	35 %	36 %	29 %	28 %	30 %

### Cykelolyckor och statistik

När en olycka inträffar är det viktigt att följa upp olycksstatistiken och utreda vart och varför olyckan har hänt. I Uppsala kommun används STRADA, ett nationellt olycksrapporteringsystem. STRADA står för Swedish Traffic Accident Data Acquisition och sköts av Transportstyrelsen. I STRADA har varje inrapporterad olycka en kortare beskrivning. Här ingår händelseförlopp, information om platsen där olyckan har skett samt information om själva olyckan som har uppstått.

De senaste fem åren har polisen i Uppsala och närakuten rapporterat in cykelolyckor till STRADA. Det handlar om mellan 54 och 123 cykelolyckor per år. Mellan 2014 och 2015 har antal inrapporterade olyckor i STRADA ökat från 74 till 123, vilket kan förklaras med att närakuten började rapportera in olyckor till STRADA hösten 2014. Det finns ett stort mörkertal när det gäller antalet cykelolyckor i Uppsala kommun. Dels är det långt ifrån alla olyckor som leder till att den drabbade måste söka sjukvård, dels blir inte polis tillkallad till samtliga cykelolyckor.

Uppsala kommun har som ambition att ha så tillförlitlig, omfattande och kvalitetssäkrad olycksstatistik som möjligt. Det är statistiken som är det primära underlaget för det olycksförebyggande arbete som bedrivs inom kommunen.

### Trafiksäkerhetsdokument ger samlad bild

Under sommaren 2015 avslutades arbetet med trafiksäkerhetsdokumentet "Trafiksäkerhet i Uppsala kommun – fakta, kunskap och analys".

Dokumentet är en rapport som ger en samlad bild av arbetet med trafiksäkerhet i Uppsala kommun. Rapporten innehåller historik, dagsläge och information om trafiksäkerhetsarbetets framtid i kommunen. I rapporten finns även en detaljerad olycksstatistik för Uppsala från perioden 2003 – 2012.

I trafiksäkerhetsdokumentet har sammanställningar av bland annat cykelolyckor gjorts. Detta har medfört att kommunen har fått bättre kunskap om dels vilka specifika platser som är särskilt olycksdrabbade, dels vilka platser som bör prioriteras när det gäller trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

### Hastighetsöversyn ökar säkerheten

Hösten 2015 började Uppsala kommun införa nya hastighetsgränser på de vägar där kommunen är väghållare. Den främsta anledningen till att de nya hastighetsgränserna införs är ökad trafiksäkerhet. Men här finns även andra vinster, exempelvis bättre trafikmiljöer, miljövinster och ett bättre och mer hållbart samspel mellan kommunens olika trafikslag.

Hastighetsöversynen innebär att de nya hastigheter är 30, 40, 60 och 80 km/h. Dessa hastighetsgränser ersätter primärt 50 och 70 km/h i kommunens tätorter. Grundprinciperna för de nya hastigheterna är:

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

För cyklister i Uppsalas kommun innebär detta att hastigheten sänks på gator där cykelbanor korsar andra gator och på gator där cyklister färdas i blandtrafik. Hastighetsöversynen förväntas leda till ett bättre samspel mellan cykeltrafik, gående, bilister och kollektivtrafik.



## Arbete för säkrare cykling i Uppsala

Under 2014 tog Uppsala kommun fram ett antal trafiksäkerhetsrelaterade mål och trafiksäkerhetsindikatorer. Under 2015 fortsatte arbetet, kopplat till två delområden:

- Säker trafikant
- Säkra kommunala gator

*Säker trafikant* innebär att Uppsala kommun undersöker hur många cyklister som använder cykelhjälm. Målet är att 70 procent av alla cyklister ska använda hjälm år 2020. Ett annat mål är att arbeta för att cyklister följer de regler som finns kring användandet av cykelhjälm. Detta mål är dock svårare att mäta än den generella användningen av cykelhjälm.

*Säkra kommunala gator* är en trafiksäkerhetsindikator som kan delas in i två delområden:

- drift och underhåll av gång-, cykel- och mopedvägar(GCM-vägar)
- säkra gång-, cykel och mopedpassager (GC-passager)

Drift- och underhåll av gång- cykel- och mopedvägar (GCM-vägar) är föremål för årliga undersökningar och jämförelser mellan kommuner med minst 40 000 invånare. Undersökningarna genomförs av Trafikverket med olika parametrar avseende drift och underhåll som mäts och utvärderas. År 2014 var Uppsala kommun en av de främsta kommunerna i landet inom området drift och underhåll av GCM-passager. 2015 gjordes ingen undersökning gjorts av Trafikverket, men arbetet inom kommunen med att kvalitetssäkra drift och underhåll av GCM-passager fortsätter framåt.

### Cykelpassager och cykelöverfarter

Uppsala kommun har som ambition att 50 procent av kommunens befintliga gång-, cykel- och mopedpassager ska vara hastighetssäkrade år 2020. Detta innebär att medelhastigheten för fordon som passerar GCM-passagerna inte får överstiga 30 km/h. Arbetet med att hastighetssäkra GCM-passager är kopplat till den hastighetsöversyn som Uppsala kommun nu genomför.

Arbetet med att hastighetssäkra passagerna kan

innebära att trafiksäkerhetshöjande åtgärder vidtas, exempelvis upphöjning av passagerna eller farthinder för korsande motorfordonstrafik. Arbetet kan även innebära att vissa passager tas bort.

1 september 2014 infördes nya regler för cykeltrafik och bland annat startade planering av cykelöverfarter. Cykelöverfarter är den del av väg där cyklar och förare av moped klass II har företräde framför annan trafik. Uppsala kommun har som ambition att succesivt införa och utvärdera cykelöverfarter. Men innan cykelöverfarter införs kommer Uppsala kommun granska aktuell forskning och andra kommuners erfarenhet av cykelöverfarter. Syftet är att få till så trafiksäkra cykelöverfarter som möjligt. Som ett led i denna process målades under 2015 Valsäteraledens korsningar med motorfordonstrafik röda. Denna färg togs dock bort en tid senare då friktionen inte uppfyllde det krav som ställts.

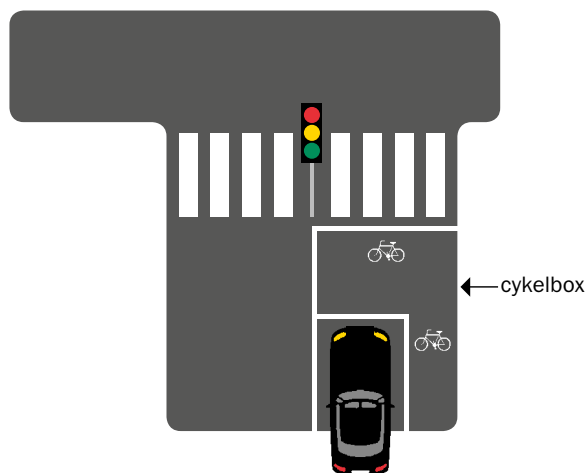
### Cykelboxar

Uppsala kommun har under de senaste åren utrett möjligheten att införa ”cykelboxar”. Syftet med cykelboxar är att ge cyklister ett särskilt utrymme i signalreglerade korsningar där cyklister färdas i blandtrafik. Cykelboxar ökar trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister genom att de blir mer synliga för övrig trafik i korsningarna, särskilt i korsningar med många svängande fordon.

Under 2013–2014 utredde kommunen vilka signalreglerade korsningar som skulle kunna vara aktuella för cykelboxar och under 2015 fick Uppsala sina första cykelboxar. Dessa placerades i:

- korsningen Vaksalagatan – Storgatan
- korsningen Kåbovägen – Norbyvägen.

Under 2016 kommer fler cykelboxar att anläggas i Uppsala.



## Säkra skolvägar

2015 pågick projektet *Säkra skolvägar*. Syftet var att dels förbättra trafiksäkerheten vid alla grundskolor som har årskurserna F-4, dels att få fler personer att cykla eller gå till skolan. Under 2015 har totalt 37 inventeringar av trafikmiljön kring skolor genomförts. Varje inventering har lett till en rapport kring skolans trafikmiljö, som sedan utgör underlag till en diskussion med representanter från skolan och representanter från föräldrarna. Rapporten diskuteras även internt inom kommunen. Diskussionerna kring trafiksäkerhet och vägarna till och från skolan kan vid behov leda till smärre trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Under 2016 fortsätter arbetet med inventeringar, möten i skolor och förändringar av trafikmiljön runt skolor.

## Cykelhjälm inventering

Sedan 1995 görs årliga inventeringar av användandet av cykelhjälm bland kommunens cyklister. Syftet är att få en klarare bild av hur många personer som använder cykelhjälm. Inventeringen utförs i maj och juni på olika platser i kommunen. 2015 visade resultaten att 35 procent av de räknade cyklisterna använde cykelhjälm. Antalet personer som använder cykelhjälm är därmed ungefär detsamma som 2014. Siffran har däremot ökat i jämförelse med åren 2010 till 2013. Detta tyder på en generell uppgång i användandet av cykelhjälm i Uppsala. På längre sträckor, exempelvis vid cykelvägarna till och från Storrreta, är cykelhjälm användningen 51 procent. I Uppsala kommun är ambitionen att antalet cyklister som använder cykelhjälm ska öka. Arbetet med att uppnå detta ska alltmer involveras i kommunens övriga trafiksäkerhetsarbete.



# INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Statistik	2015	2014	2013	2012	2011
Antal cykelrelaterade pressutskick	30	17	10	-	-
Antal mottagna frågor och synpunkter kring cykling som skickats per mejl (inkl. felanmälningar)	3 909	2 750	2 500	-	-
Antal mottagna felanmälningar (mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed cykelvägarna)	546	486	383	-	-
Antal hämtade och utdelade cykelkartor	80 000	20 000	55 000	15 000	25 000

Under 2015 har Uppsala kommun löpande informerat allmänheten om genomförda cykelinsatser i en rad olika kommunikationskanaler, exempelvis via:

- Uppsala kommuns webbplats
- sociala medier, exempelvis Facebook
- olika evenemang
- kampanjer med informationsbroschyrer, affischer med mera.

## Mediebevakning

Mediernas intresse för nyheter om kommunens arbete med cykelfrågor är stort. Under 2015 skickade kommunen 30 cykelrelaterade pressutskick till de lokala medierna. Varje utskick resulterade i minst ett nyhetsinslag, ofta flera, i de stora regionala medierna Upsala Nya Tidning, 24UNT, Uppsalatidningen, Sveriges Television Uppsala och Sveriges Radio P4 Uppland.

En av de återkommande informationskanalerna är kommunens helsidesannons Trafiknytt i Uppsalatidningen. Den publiceras varje månad och här har många av årets cykelinsatser presenterats.

## Invigning av Flogstaleden

2014 invigdes Valsättraleden, Uppsalas första snabbcykelled. Invigningen blev starten på ett nytt sätt att marknadsföra cykling i Uppsala. Ett stort engagemang har lagts på kommunikation kring snabbcykellederna. Här finns ett eget grafiskt koncept och tanken är att kommunikationen om snabbcykelleder ska vara enhetlig och lätt att känna igen i hela det fortsatta arbetet. Fokus i budskapet är att snabbcykelleder ökar bekvämligheten och framkomligheten för Uppsalas cyklistar.

Under 2015 fortsatte arbetet och det var dags att inviga Uppsalas andra snabbcykelled, Flogstaleden. Invigningen uppmärksammades i lokala medier och bland allmänheten. Kommunalråd Maria Gardfjell (mp), tjänstemän, vintercyklistar och en förskoleklass var med på invigningen. Besökarna bjöds på fika och fick reflexer, reflexvästar och sadelskydd. Invigningen visade dessutom att Uppsala kommun följer sin ambition att bygga en ny snabbcykelled per år.



## ”Tack för att du cyklar”-aktiviteter

Vid två tillfällen under hösten delade kommunen ut tackpåsar till 2 000 cyklister. Syftet var att uppmärksamma cyklister på att just deras val att cykla bidrar till att göra Uppsala till en attraktivare och miljövänligare stad att bo och vistas i.

Tackpåsarna delades ut till de 2000 cyklister som först passerade. På plats fanns en studentorkester som spelade och tillställningen fick en festlig inramning. Såväl allmänhet som media uppmärksammade händelsen. P4 Radio Uppland direktsände på plats.



## Cykelspanarna

Cykelspanarna var ett delprojekt inom ramen för Vintercyklistkampanjen där 50 erfarna vintercyklister fick i uppdrag att rapportera hur Uppsala kommuns vinterväghållning fungerar för cyklister.

Cykelspanarna genomförde sina inventeringar under perioden december 2014–april 2015 då cykelspanarna rapporterat in synpunkter i en specialutvecklad app och där sammanställdes informationen till tre interna rapporter. Dessa ligger nu till underlag för kommunens utvecklingsarbete inom vinterväghållningen.

## Vintercyklistkampanj

Kampanjen Vintercyklisten gick för första gången hösten 2014. Kampanjen fortsatte och avslutades under första kvartalet 2015. Syftet med kampanjen är att få fler uppsalabor att cykla på vintern. 50 ovana cyklister valdes ut och blev kommunens vintercyklister. Deras främsta uppgift var att cykla minst tre kilometer, tre dagar i veckan under perioden november 2014 till mars 2015. I uppdraget ingick även att rapportera in brister i kommunens vinter-

väghållning. Deltagarna fick dubbdäck och annan utrustning som gjorde cyklingen effektiv, enkel och säker. Utvärderingen av kampanjen visade att 92 procent av deltagarna ska fortsätta att vintercykla. Dessutom rekommenderar de andra att delta i liknande projekt.

Hösten 2015 startade en ny kampanj av Vintercyklisten. Den här gången fördubblades antalet deltagare till 100 erfarna vintercyklister. Dessutom erbjöd kommunen de arbetsgivare som deltar i projektet ”Cykelvänlig arbetsplats” eller är medlemmar i ”Uppsala klimatprotokoll” att delta med egna platser till sina medarbetare. NCC och Landstinget i Uppsala län tog chansen och erbjöd 20 platser var till sina medarbetare. Totalt blev antalet vintercyklister 140 stycken.

Nytt för året var även att alla som anmält intresse för att vara med i satsningen, fick en reflexväst som tack för visat intresse. På detta sätt vill kommunen uppmuntra alla att cykla säkert på vintern.



## Hojometern

Hojometern är en sportapp där användaren registrerar sina resor. Under hela april registrerade 100 medarbetare sina resor. Det var personer som jobbar hos Vasakronan, Uppsala universitet och Vattenfall värme. Resultatet av projektet blev att andelen cykelresor till och från arbetet ökade med 20 procent bland deltagarna. Från 66 procent till 86 procent. 67 procent av deltagarna var intresserade av att delta i liknande aktiviteter igen.

## Cykeldagen

I september gick Uppsala cykeldag av stapeln. I samband med detta uppmärksammades kommunens nya mål, nämligen att Uppsala senast 2018 ska vara Sveriges bästa cykelstad. Dessutom fanns information om de planerade fysiska insatser som ska främja cykling. Ett stort antal tjänstemän från olika verksamheter fanns på plats i tältet och svarade på frågor från allmänheten.



Cykeldagen fick stor uppmärksamhet med cirka 2000 besökare. För att på bästa sätt visa olika projekt som planeras rullades en stor matta ut som visade en karta över Uppsala. På kartan var det utmärkt var och när de olika åtgärderna planeras, exempelvis nya cykelvägar och fler cykelpumpstationer med mera. Under dagen fanns också flera cykelmekaniker på plats och hjälpte cyklister med enklare cykelservice och däckpumpning. Dessutom fick besökarna lämna synpunkter på hur Uppsala ska kunna bli Sveriges bästa cykelstad.

Cykeldagen fick stor uppmärksamhet i media och spred en positiv känsla kring cykelarbetet.

## Cykeldag på Blåsenhus

I slutet av november var det dags för ytterligare en cykeldag. Platsen var Blåsenhus, ett av stadens campus kopplat till Uppsala universitet. Dagen arrangerades inom ramen för universitetets projekt "Den goda staden". Ett kultursamverkansprojekt där fokus låg på frågor om utanförskap och gemenskap. Tjänstemän från kommunen fanns på plats för att svara på frågor, ordna aktiviteter och ta emot förslag om bättre trafikmiljö. Här fanns även privata aktörer med fokus på cykling. Under dagen visades filmen "Bikes vs. Cars". En film som fått mycket uppmärksamhet och där ämnet är cykelplaneringens utmaningar ur ett globalt perspektiv. I samband med cykeldagen ägde en kick-off rum för årets utvalda vintercyklister.

## Invigning av Årstatunneln

Hösten 2015 invigdes Årstatunneln. Det är en ny gång- och cykeltunnel som förbinder Årsta med Östra Sala backe, en helt ny stadsdel i Uppsala som ska stå färdig år 2022. Årstatunneln är därmed det första färdigbyggda byggprojektet i Östra Sala backe.

Årstatunneln har utsmyckats av konstnären Fideli Sundqvist och tunneln ska fungera som en ljus, trygg och framkomlig passage mellan Årsta och Östra Sala backe (se bild nedan).



## Säkra skolvägar

Under 2015 har arbetet med projektet *Säkra skolvägar* fortsatt (se kapitel om *Säkra skolvägar* sidan 26). När det gäller själva informationsarbetet så ansvarar den enskilda skolan för att se till att informationen om arbetet når ut till föräldrar, medarbetare och barn. Uppsala kommun har under året tagit fram informationsmaterial och dessutom medverkat på föräldramöten och berättat om projektet.

Under 2015 har stort fokus i kommunikationen legat på ”den vandrande skolbussen”. Där handlar det om att föräldrar i ett område turas om att följa en grupp barn till skolan.

## Pelle Svanslös cykeldag

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

Även föräldrar och äldre syskon kunde aktivera sig på Pelle Svanslös cykeldag. Bland annat genom att sköta ljusregleringen utmed banan och agera fotgängare på övergångsstället.



## Buslätt att cykla rätt

70 barn var med på aktiviteten ”Buslätt att cykla rätt”. Här fick barnen träna motorik och balans på cykel och samtidigt få kunskaper om hur de ska bete sig i trafiken. Barnen lånade olika typer av cyklar och hjälmar. Platsen var Vaksala torg och en inbjudan till samtliga förskolor i Uppsala hade skickats ut. Aktiviteten avslutades med att alla barn fick ett cykelkörkort. De fick själva färglägga de vägmärken de hade lärt sig under dagen.



## Information till nya studenter

Vid tre tillfällen under 2015 var Uppsala kommun med vid recentiorsmottagningar som Uppsala Universitet och Sveriges Lantbruksuniversitet anordnade. Tjänstemän informerade och svarade på informerat och svarat på frågor om cykeltrafik från nya studenter. Dessutom delades reflexer, sadelskydd, cykelkartor ut. Här delades även informationsbroschyrer ut. Dessa berättade om de trafikregler som cyklister enligt lag ska följa.

## Cykelkartan

Under mars månad 2015 släpptes den nya cykelkartan för åren 2015–2016. Kartan har marknadsförts brett genom bland annat sociala medier, annonser och affischer. Cirka 80 000 kartor har hämtats eller delats ut under året. Cykelkartan finns att hämta vid bland annat turistbyrån, kommuninformation, universitetsinstitutioner, hos de flesta cykelhandlare och på de kommunala biblioteken. Under mars månad fanns även cykelkartan att hämta vid utplacerade tidningsställ. Dessutom har kommunens cykelvärdar delat ut kartorna vid olika tillfällen.



## Projekt Sveriges bästa cykelstad

I det inledande arbetet med *Sveriges Bästa Cykelstad* var fokus att marknadsföra den webbaserade cykelenkäten. Det är enkäten som ligger till grund för många av de projekt som ska genomföras inom ramen för *Sveriges Bästa Cykelstad*. Så här har Uppsala kommun arbetat med kommunikationen kring projektet *Sveriges Bästa Cykelstad* under 2015:

- sponsrat inlägg på Facebook om *Sveriges Bästa Cykelstad*
- pressmeddelande *Sveriges Bästa Cykelstad* med tillhörande webbenkät
- arrangerat en tävling inom ramen för webbenkäten, med tillhörande tävlingskriterier, tävlingspris, prisutdelning samt involvering av tävlingen i marknadsföringsarbetet. Tävlingen gick ut på att tävlingsdeltagarna fick motivera varför just de skulle vinna en elcykel eller cykeltillbehör. Motiveringarna bedömdes utifrån vilken effekt de skulle få utifrån miljöperspektiv, ekonomi och andra samhällsnyttiga effekter
- delat ut cykelrelaterade gåvor, så kallade ”giveaways”. I och med detta har ett särskilt grafiskt manér tagits fram
- muntlig information om *Sveriges Bästa Cykelstad* via medarbetare på företag som deltar i Klimatprotokollet. Även personer som deltagit i fokusgrupper har blivit ambassadörer för projektet.



## Cykelvänlig arbetsplats

Under våren tog Uppsala kommun fram kriterier för vad en cykelvänlig arbetsplats är. Arbetet med kriterierna togs fram med medlemmar i Uppsala klimatprotokoll och bygger bland annat på svar från en resvaneundersökning.

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

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

Totalt elva arbetsplatser utsågs som cykelvänliga och fick diplom.



## Medborgarundersökningar

Varje år genomför Uppsala kommun en eller flera medborgarundersökningar för att fånga upp allmänhetens synpunkter när det gäller cykelfrågor. Inom ramen för projektet *Sveriges bästa cykelstad* har ett flertal insatser genomförts. Dessa ska nu tas med i det fortsatta arbetet. Utgångspunkten i årets undersökningar var att ta reda på vad allmänheten lägger i begreppet *Sveriges bästa cykelstad*. Inom ramen för detta genomfördes bland annat fokusgruppintervjuer men också en enkätundersökning där totalt 942 invånare deltog. Enkäten var öppen 17 augusti till 30 september.

Resultatet från enkäten och andra medborgarundersökningar ska nu sammanställas till en lista med åtgärder. Det handlar om åtgärder som ska förbättra för cyklister i Uppsala. Åtgärderna ska genomföras under perioden 2016–2018 och leda till att Uppsala blir Sveriges bästa cykelstad. Åtgärdslistan presenteras under första kvartalet 2016.

## Cykelinformation till föräldrar

Föräldrar är en viktig målgrupp när det gäller cykelinformation. Under året har kommunen besökt olika föräldraträffar som barnavårdscentraler har arrangerat. Ungefär en gång i veckan har kommunen varit på plats och informerat om cykelns utrustning, cykelsitsar, cykelhjälm, cykelkärror med mera. Dessutom har föräldrarna informerats om vilka risker de utsätter sina barn för om de inte följer rekommenderade säkerhetsåtgärder.

## Cykelsamarbete med studenter och cykelorganisationer

Uppsala kommun har under 2015 hjälpt studenter som jobbat med uppsats- eller projektarbeten med koppling till cykelrelaterade ämnen. För det mesta har det handlat om att en tjänsteman har intervjuats eller bidragit med informationsmaterial om kommunens cykelarbete.

Under hösten höll tjänstemän från Uppsala kommun en föreläsning om trafik vid Sveriges Lantbruksuniversitet, där cykeltrafik ingick som ett delmoment i föreläsningen. Uppsala kommun har under året även haft dialog och samarbete med olika cykelorganisationer i Uppsala, bland annat Cykelfrämjandet där tjänsteman deltog vid Cykelfrämjandets årsmöte.

## Klimatmatchen

Klimatmatchen 2015 vände sig till föreningsaktiva ungdomar, 10–16 år, med föreningsstöd från Uppsala kommun. Tävligen pågick 1–30 september. Tävligen gick ut på att samla poäng på att gå, cykla, åka kollektivt eller samåka till träningar/föreningsträffar. Poängsystemet är baserat på hur stort klimatavtryck man gjorde med respektive färdssätt. Vinnare blev ett innebandylag i Storvreta, pojkar svart 2003, vilka visade sig ha gjort en mycket bra insats då exempelvis många av pojkarna cyklade och gick till träningarna i träningshallen i Storvreta. När de tränade i Vattholma hade de tillfällen där samtliga samåkte.





## Parkera schyst

Under 2015 har arbetet med kampanjen Parkera Schyst fortlöpt. Grundtanken med kampanjen är att cyklister ska få information om vikten av att parkera sin cykel rätt, och därmed bidra till en trafiksäkrare, tillgängligare och mer framkomlig stadsmiljö. Arbetet med kampanjen har omfattat utdelning av broschyrer och cykelrelaterade produkter med Parkera Schyst-logotyp på. Det är Uppsalas cykelvårdar som har jobbat med utdelningen.

För femte året i rad ordnades evenemanget Parkera schyst på stan. Det var i maj och platsen var Gamla torget. På plats fanns representanter från kommunen som informerade om arbetet med att förbättra tillgången av lediga cykelparkeringsplatser. Cirka 1500 personer besökte kommunens tält och de kunde bland annat få hjälp med enklare cykelservice och däckpumpning av cykelmekaniker som var med under dagen.



## Synpunkter från allmänheten

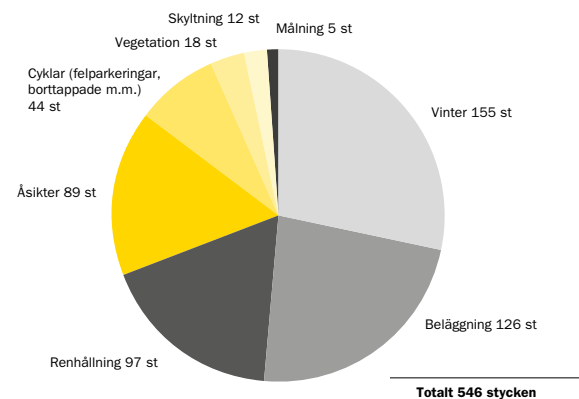
Allmänheten är engagerad i cykelfrågor och under året har kommunen tagit emot synpunkter och besvarat frågor kring cykling via brev, telefonsamtal och inlägg på kommunens sidor på Facebook och Twitter. Totalt har kommunen mottagit och besvarat hela 3 909 synpunkter enbart via brev. Hur många telefonsamtal och inlägg via Facebook och Twitter som inkommit och besvarats har inte gått att få fram. Frågorna och synpunkterna har inkluderat de flesta cykelrelaterade områden. Dock är det framförallt tre områden som dominerar:

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

## Kommunens felanmälan

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

Under året har kommunens felanmälan marknadsförts vid flera tillfällen. Bland annat genom annonser i olika tidningar. Under 2015 gjordes totalt 546 felanmälningar om kommunens cykelvägar via e-post och telefon. Det är en ökning jämfört med tidigare år och något som kommunen ser mycket positivt på. Ett stort antal felanmälningar har under året lett till omedelbara insatser och på sikt kommer de flesta anmälningar också att åtgärdas. I första hand prioriterar vi det som kan utgöra en trafikfara. Här nedan finns statistik över vilken typ av ärende som har kommit in till kommunens felanmälan. Underlaget till diagrammet bygger alltså på de 546 felanmälningar som togs emot under 2015.



Fördelning av mottagna felanmälningar 2015



# EKONOMISK UPPFÖLJNING

Uppsala kommuns kostnader för samtliga cykelinsatser som redovisas i denna sammanställning uppgick 2015 till strax över 116 miljoner kronor (116,18 miljoner kronor). Av dessa utgjorde 40 miljoner driftkostnader och 76,2 miljoner investeringskostnader. Detta kan jämföras med den totala kostnaden för cyklarbetet som 2013 uppgick till 87 miljoner kronor och 2014 103 miljoner kronor.

Planeringsinstrument					
	2015	2014	2013	2012	2011
Kostnad för arbetet med cykelräkning (mnkr)	0,2	0,6	0,4	0,1	-
Kostnad för arbetet med resvaneundersökningen (mnkr)	0,4				
Kostnad för arbetet med kommunvelometern (mnkr)	0,1	0,1	0,05	0	0
Kostnad för arbetet inom nätverket Svenska cykelstäder (mnkr)	0,1				
Kostnad för arbetet med checklistor, normer och generella riktlinjer (mnkr)	0,1				
Kostnad för arbetet med projekt Sveriges bästa cykelstad (mnkr)	0,8				
Kostnad för arbetet med Trafikverkets undersökning för drift och underhåll utmed cykelvägarna (mnkr)	0	0,01	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelbokslutet (mnkr)	0,2	0,2	0,1	0	0
<b>Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument</b>	<b>1,65</b>	<b>0,91</b>	<b>1,95</b>	-	-
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument (investering) (mnkr)	0,4	0,3	1,4	-	-
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument (drift) (mnkr)	1,25	0,61	0,55	-	-

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

<b>Cykelvägar</b>					
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala kommun (mnkr)	9,5	14,4	26,7	19,5	-
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala tätort (mnkr)	9,5*	14,4*	26,2*	19,5*	-
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala kommun (mnkr)	14,5	21,4	10,4	-	-
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala tätort (mnkr)	14,5*	21,4*	8,3*	-	-
Kostnad för arbetet med snabbcykelleder (mnkr)	13,5	11	0,7	0	0
Kostnad för arbetet med att skilja fotgängare och cyklister (mnkr)	0,2	1,2	1,4	-	-
Kostnad för arbetet med förtydligande av de enkelriktade cykelbannorna (mnkr)	0,1	0,4			
Kostnad för arbetet med mindre cykelåtgärder (mnkr)	0,3				
Kostnad för arbetet med med kantstensåtgärder utmed cykelvägarna (mnkr)	0,6	0,5	0,05	-	-
Kostnad för arbetet med cykelvägvisning (mnkr)	0,4	1,2	1,4	0,9	0,8
Kostnad för arbetet med upprustning av cykeltunnlar (mnkr)	22,9				
Kostnad för arbetet med ny belysning utmed cykelvägarna (mnkr)	9,0	4	-	-	-
Kostnad för arbetet med upprustning av belysning utmed cykelvägarna (mnkr)	1,5	5,5	2	2	-
Kostnad för arbetet med drift av belysning utmed cykelvägarna (mnkr)	6,5	7	7	7	-
Kostnad för arbetet med sopning av cykelvägarna (mnkr)	0,7	0,45	0,35	0,25	-
Kostnad för arbetet med snöröjning utmed cykelvägarna (mnkr)	10,9	12,1	10,5	7	-
Kostnad för arbetet med halkbekämpning utmed cykelvägarna (mnkr)	5,8	4,5	3,1	2	-
Kostnad för arbetet med snöborttagning utmed cykelvägarna (mnkr)	10,9	1,5	1,7	0,3	-
Kostnad för arbetet med vintersandupptagning utmed cykelvägarna (mnkr)	7,3	7,7	6,3	3,8	-
<b>Total kostnad för arbetet med cykelvägar</b>	<b>104,2</b>	<b>92,85</b>	<b>77,75</b>	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelvägar (investering) (mnkr)	72,5	59,6	48	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelvägar (drift) (mnkr)	31,7	33,25	29,75	-	-

\* kostnaden för Uppsala tätort har redan räknats in i ovanstående uppgift för Uppsala kommun och ingår därför inte i totalsumman

- arbete har utförts men ingen ekonomisk uppgift har hittats

o inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år

<b>Cykelparkeringar</b>					
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Kostnad för arbetet med nya cykelparkeringar i centrala Uppsala (mnkr)	0,1	0,2	0,3	0,8	-
Kostnad för arbetet med upprustning av cykel-parkeringar i centrala Uppsala (mnkr)	0,2	0,1	0,05	3,1	0,05
Kostnad för arbetet med cykelparkeringar vid hållplatser (mnkr)	0,5	0,1	-	-	-
Kostnad för arbetet med cykelparkeringsgarage (mnkr)	0,1	0,2	0,3	0	0
Kostnad för arbetet med felparkerade cyklar (mnkr)	0,1	0,05	0,1	0,05	0,05
Kostnad för arbetet med övergivna fordonsvrak (mnkr)	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3
Kostnad för arbetet med långtidsparkerade cyklar (mnkr)	0,1	0,2	0	0	0
Kostnad för arbetet med cykelvärdar (mnkr)	1,1	1,1	1,1	1,1	-
Kostnad för arbetet med offentliga fasta cykelpumar (mnkr)	0,1	0,8	0,2	0,3	0
<b>Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar</b>	<b>2,35</b>	<b>3,05</b>	<b>2,35</b>	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar (investering) (mnkr)	1,0	1,4	0,85	-	-
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar (drift) (mnkr)	1,35	1,65	2	-	-

<b>Trafiksäkerhet</b>					
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Kostnad för arbetet med cykelolyckor (mnkr)	0,1	0,1	0,05	-	-
Kostnad för arbetet med systematiskt trafik-säkerhetsarbete kopplat till cykel (mnkr)	0,1	0,2	0,05	-	-
Kostnad för arbetet med hastighetsöversyn kopplat till cykel (mnkr)	0,0				
Kostnad för arbetet för säkrare cykling (mnkr)	0,1				
Kostnad för arbetet med cykelpassager och cykel-överfarter (mnkr)	0,4				
Kostnad för arbetet med cykelboxar (mnkr)	0,4	0,05	0,01	0,01	0
Kostnad för arbetet med projektet Säkra skolvägar (mnkr)	1,2	0,4	0,1	0	0
Kostnad för arbetet med cykelhjälmsinventering (mnkr)	0,1	0,05	0,05	0,05	0,05
<b>Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet</b>	<b>2,25</b>	<b>0,8</b>	<b>0,26</b>	-	-
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet (investering) (mnkr)	2,0	0,75	0,11	-	-
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet (drift) (mnkr)	0,25	0,05	0,15	-	-

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

<b>Information och marknadsföring</b>					
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Kostnad för arbetet med informationsinsatser cykel internt (mnkr)	0,7	0,4	0,6	-	-
Kostnad för arbetet och med lanseringen och invigningen av Flogstaleden (mnkr)	0,2				
Kostnad för arbetet med invigningen av Årstatunneln (mnkr)	0,0				
Kostnad för arbetet med "Tack för att du cyklar-aktiviteter" (mnkr)	0,2				
Kostnad för arbetet med cykeldagen (mnkr)	0,2				
Kostnad för arbetet med Pelle Svanslös cykeldag (mnkr)	0,2				
Kostnad för arbetet med cykeldag på Blåsenhus (mnkr)	0,1				
Kostnad för arbetet med vintercyklistkampanj (mnkr)	0,1	0,75	0	0	0
Kostnad för arbetet med informationskampanj Parkera schyst (mnkr)	0,4	0,4	0,5	0,4	0,3
Kostnad för arbetet med Cykelvänlig arbetsplats (mnkr)	0,3				
Kostnad för arbetet med Cykelspanarna (mnkr)	0,1				
Kostnad för arbetet med informationsinsatser för nya studenter (mnkr)	0,1	0,05	-	-	-
Kostnad för arbetet med Hojometern (mnkr)	0,1				
Kostnad för arbetet med Klimatmatchen (mnkr)	0,1				
Kostnad för arbetet med cykelinformation till föräldrar (mnkr)	0,05	0,05	-	-	-
Kostnad för arbetet med Buslätt att cykla rätt (mnkr)	0,1				
Kostnad för arbetet med informationskampanjen Säkra skolvägar (mnkr)	0,05	0,1	-	-	-
Kostnad för arbetet med informationskampanjen Sveriges bästa cykelstad (mnkr)	0,15				
Kostnad för arbetet med cykelkarta (mnkr)	0,3	0,15	0,02	0,3	0,02
Kostnad för samarbetet med studenter och organisationer kring cykling (mnkr)	0,1	0,05	0,02	-	-
Kostnad för arbete med allmänhetens frågor och synpunkter om cykling (mnkr)	1,9	1,6	1,4	-	-
Kostnad för arbetet med kommunens felanmälan cykling (administration) (mnkr)	0,2	0,15	0,4	0,3	-
Kostnad för arbetet med marknadsföring av kommunens felanmälan (mnkr)	0,1	0,05	-	-	-
Kostnad för arbetet med medborgarundersökningar cykling (mnkr)	0,05	0,1	0,02	0,02	-
Kostnad för arbetet med information kring handlingsplanen för cykeltrafik (mnkr)	0	0,1	-	-	0
Kostnad för arbetet med cykelinformation kring Relationsdagen (mnkr)	0	0,05	-	-	-
Kostnad för arbetet med cykelinformation kring Europeiska trafikantveckan (mnkr)	0	0,25	-	-	-
Kostnad för arbetet med lanseringen av Valsättraleden (mnkr)	0	0,3	-	0	0
Kostnad för arbetet med invigning av cykelbarometern vid resecentrum (mnkr)	0	0,1	0	0	0
Kostnad för arbetet med lanseringen av cykelsidor på ny webb (mnkr)	0	0,01	0	0	0
Kostnad för arbetet med införandet av tidsbegränsad cykelparkering (mnkr)	0	0,02	0	0	0
Kostnad för arbetet med informationskampanjen Matchen mot snön (mnkr)	0	0,15	-	0	0
Kostnad för arbetet med kampanjen European cycle challenge (mnkr)	0	0,55	0	0	0
Kostnad för arbetet inom nätverket Svenska cykelstäder (mnkr)	0	0,05	0	0	0
Kostnad för arbetet med den miljonte cyklisten (mnkr)	0	0,01	0	0	0
<b>Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring</b>	<b>5,53</b>	<b>5,44</b>	<b>3,96</b>	-	-
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring (investering) (mnkr)	0,4	1,95	1,4	-	-
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring (drift) (mnkr)	5,13	3,49	2,56	-	-

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



## KONTAKT

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

