

Cykelåret 2017

En sammanställning av Uppsala kommuns
cykelarbete under året



Förord

Sedan 2013 har Uppsala kommun varje år publicerat ett cykelboks slut, en sammanställning över de cykelfrämjande insatser som har genomförts under respektive år. Cykelboks slutet vänder sig till Uppsalas kommuninvånare, politiker, tjänstemän, besökare och andra som är intresserade av hur Uppsala arbetar med cykelfrämjande samhällsplanering.

Syftet med cykelboks slutet är att sammanställa och presentera de insatser som har genomförts under året avseende cykelplanering. Genom arbetet med cykelboks slutet hoppas Uppsala kommun även kunna öka cykelns status som fordon, genom att synliggöra och kommunicera ut de positiva effekter som cykelplaneringen har på samhället i stort.

2017 års cykelboks slut följer i stort samma struktur och upplägg som föregående år och har författats under perioden november 2017–januari 2018. Författarnas ambition är att läsaren lätt och överskådligt ska kunna ta sig till informationen och även kunna jämföra årets insatser mot föregående år.

Författarna önskar rikta ett stort tack till samtliga kollegor på Avdelning Gata park natur på Stadsbyggnadsförvaltningen. Tack vare er tid och kunskap har vi återigen fått fram ett kvalitativt cykelboks slut.

Författarna skulle även vilja tacka ekonomerna Towa Widh och Carita Wennerholm samt kommunikatörerna Magdalena Casteryd och Linda Vannfält för all hjälp med årets cykelboks slut. Vi vill även tacka utredare Karna Thorsson och landskapsarkitekt Johanna Nordlund som varit till stor hjälp med 2017 års cykelarbete.

Vid tangenterna,
trafikplanerare Oscar Forss och Daniel Fritz

KONTAKT

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

Innehållsförteckning

Inledning ... sidan 4

Cykelvägar ... sidan 11

Cykelparkeringar ... sidan 23

Trafiksäkerhet ... sidan 27

Kommunikation och beteendepåverkan ... sidan 30

Ekonomisk uppföljning ... sidan 39

Inledning

Cykelåret 2017

2017 blev ett intensivt cykelår. Fokus har som tidigare legat på att främja cykeln som transportmedel och på olika sätt göra det tryggare, säkrare, framkomligare och bekvämare för fler att välja cykel som sitt naturliga färdmedel för resan.

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

Under 2017 ökade insatserna inom de flesta områden som rör cykel. Fokus har framförallt varit att i större utsträckning kombinera fysiska åtgärder med kommunikation och resepåverkansinsatser.

Cykling i Uppsala

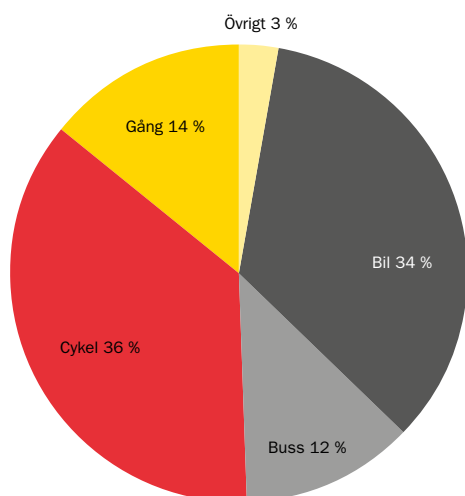
Uppsala kommun genomför var femte år en omfattande resvaneundersökning för att bland annat få en bättre inblick i vilket transportmedel invånarna väljer att använda sig av vid olika typer av resor. Utifrån den senaste genomförda resvaneundersökningen (höst 2015) stod cykeltrafiken för 36 procent

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

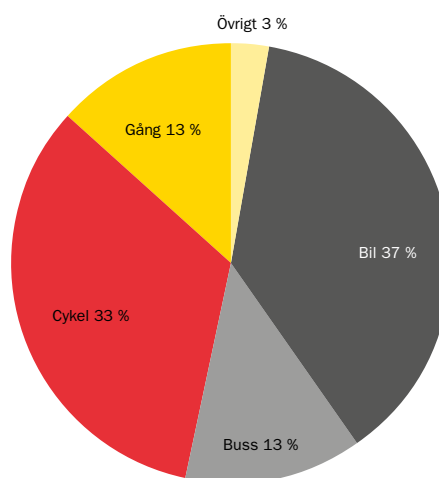
Våra resvanor

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

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



Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala tätort

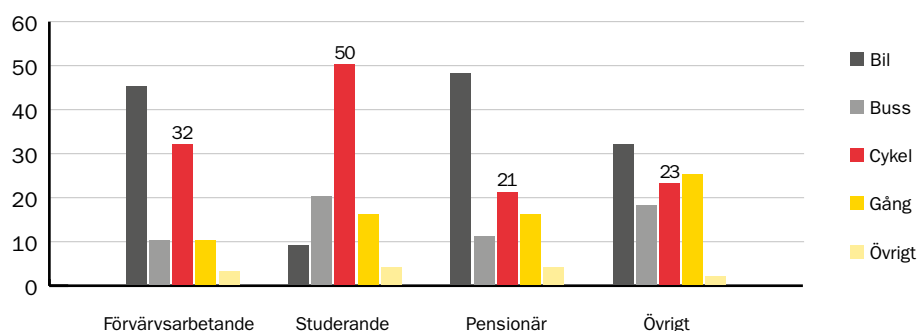


Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala kommun (samtliga områden)

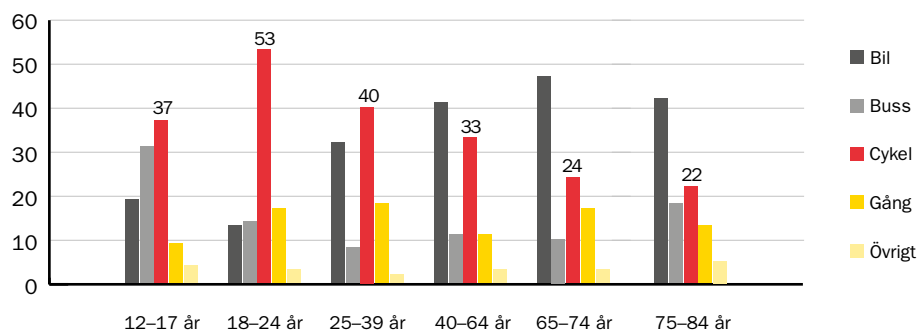
tive cykel i jämfört med tidigare undersökningar. Cykelresorna har ökat från 2,2 till 2,7 km/person. För bilresor är det istället en tydlig negativ trend. De resor som utförs med bil inom Uppsala tätort har minskat från 6,7 km/person till 4,6 km/person.

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

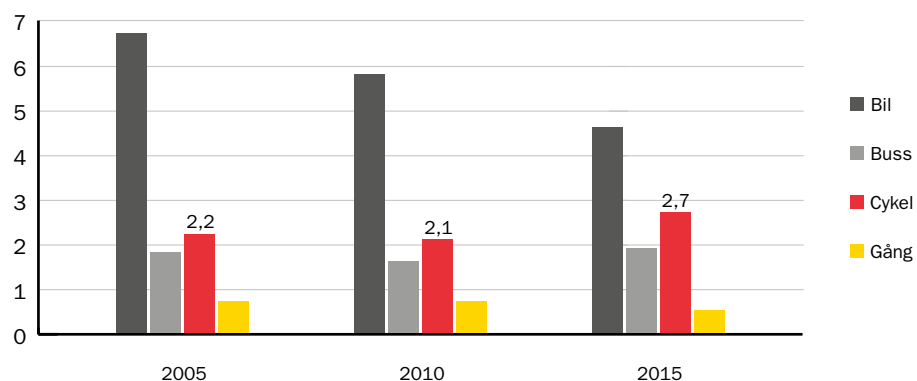
let i framförallt Luthagen, Fålhagen och Kvarngärdet. Det går också att tydligt se en korrelation när det handlar om utnyttjandet av cykeln och avstånd till de mer centrala delarna av Uppsala tätort. I och med detta framstår framförallt Sunnersta och Sävja som de stadsdelar där bilen används mest flitigt.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



Färdmedelsfördelning efter sysselsättning i Uppsala kommun.



Färdmedelsfördelning efter ålder i Uppsala kommun.



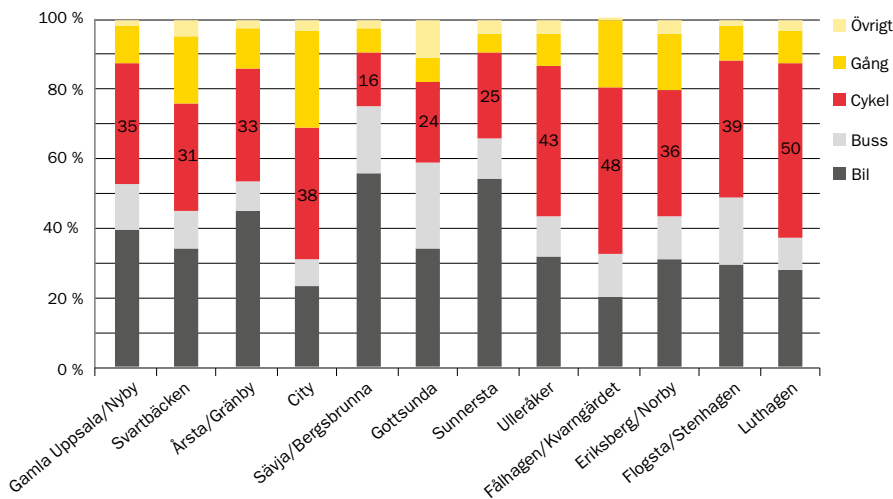
Trafikarbete (transportmedel i förhållande till reslängd) för respektive fordonslag 2005–2015

Cyklister räknas

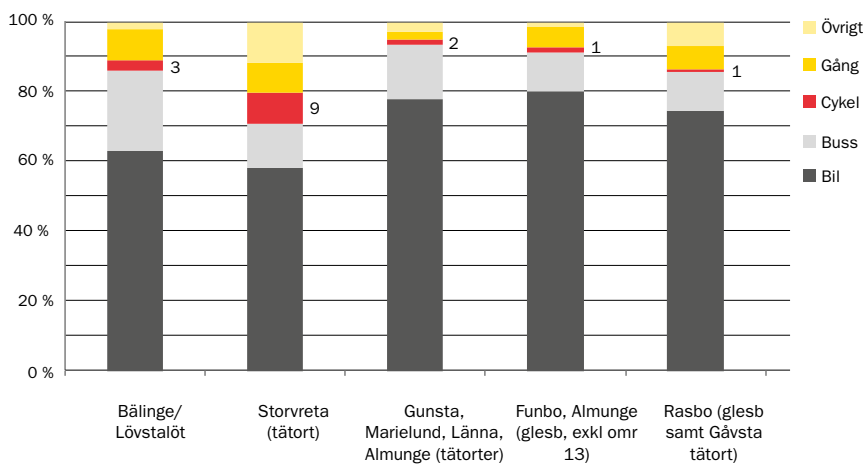
Varje år utför Uppsala kommun insatser genom både så kallade fasta mätningar och punkträkningar utmed cykelvägarna i kommunen. Idag finns det totalt fem fasta cykelmätare som mäter trafiken dygnet runt och året om. Dessa återfinns utmed Vårdsätravägen och Dag Hammarskjölds väg samt vid Hamnspången, Islandsbron och resecentrum. Utöver dessa mätningar utförde Uppsala kommun även punkträkningar under en veckas tid vid totalt 34 platser samt kameramätning under 24 timmar vid totalt 4 platser under 2017. Det som mäts är hur många cyklister som passerar och vid vilka tidpunkter detta sker. Tillsammans med tidigare genomförda mätningar vid drygt 80 platser ger detta kommunen en relativt god bild av hur många som cyklar, när man cyklar och fördelning över dygnet. All insamlad information, tillsammans med resvaneundersökningarna, blir sedan ett viktigt underlag för kommunens arbete med cykel frågor.

Utifrån den statistik som finns tillgänglig från våra fasta räknepunkter kan man utläsa en utveckling med ett ökat antal passerande cyklister vid specifikt dessa platser. Om detta sedan utgör en bild av den totala generella utvecklingen återstår att se när kommunen om några år återigen genomför den mer omfattande resvaneundersökningen.





Färdmedelsfördelning resp. områden inom Uppsala tätort



Färdmedelsfördelning resp. områden inom Uppsala kommun

Kommunvelometern – Uppsala kvar i toppen

Varje år genomför Cykelfrämjandet undersökningen *Kommunvelometern*. Granskningen är ett verktyg för att följa upp och jämföra olika kommuners arbete med att främja cykeln som transportmedel. Undersökningen baseras på uppgifter om kommunens cykelinsatser under det senaste året. 2017 års resultat visar att Uppsala befäster platsen som en av de kommuner i Sverige som satsar mest på insatser inom cykelområdet. Detta var sjätte gången som Uppsala deltog i *Kommunvelometern* och kommunen har haft en konsekvent positiv utveckling inom cykelområdet och förbättrat sitt resultat för varje år. 2017 års resultat visade att Lund, Malmö, Uppsala, Nacka, Luleå och Karlstad för tillfället är de kommuner som placerar sig i toppen utifrån de parametrar som mäts.

Tabellen på sidan 8 visar vilken poäng Uppsala kommun har haft under de senaste fem åren. De övriga 18 kommunerna i sammanställningen anses vara jämförbara med Uppsala utifrån invånarantal och befolkningstäthet.

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*.

Resultat kommunvelometern (med jämförbara kommuner)						
Kommun	Placering	2017 (poäng)	2016	2015	2014	2013
Lund	1	54,5	52,5	50	52	52
Malmö	2	52,5	51	54	48,5	54
Uppsala	3	52	51	49	47	42,5
Nacka	4	49,5	-	-	-	-
Luleå	5	49	42,5	41	40	35,5
Karlstad	5	49	-	50	-	47,5
Eskilstuna	7	48,5	49,5	51,5	50,5	-
Halmstad	8	47	48	-	51	48,5
Helsingborg	9	46,5	41,5	34,5	47	48
Sollentuna	10	46,5	45	31,5	-	18
Linköping	12	46	44,5	46,5	-	46
Jönköping	13	46	39,5	44	39,5	40,5
Växjö	14	45	40,5	41	44	46
Borås	22	40,5	35	34,5	38,5	39
Gävle	30	33,5	42	42	47	49
Norrköping	45	25	-	-	-	-
Sundsvall	-	-	27,5	40,5	-	45
Västerås	-	-	-	-	48,5	45,5
Örebro	-	-	-	-	-	41

- ej deltagit i kommunvelometern

Under 2017 tog även Region Uppsala fram ett förslag till en regional cykelstrategi för Uppsala län. Uppsala kommun svarade på remissversionen av den regionala cykelstrategin och den antogs av Region Uppsala i december 2017.

Under året svarade dessutom Uppsala kommun på remissversionen av den nationella strategin för ökad och säker cykeltrafik, framtagen av regeringen. Även om stor hänsyn tas till dessa strategiska styrdokument är det framförallt nedanstående dokument som används i planeringen:

Cykelpolicy

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

Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik

Under 2013 antog kommunstyrelsen ett antal riktlinjer som kompletterar *Cykelpolicyn* och gör den mer konkret. Riktlinjerna berättar dels hur arbetet med cykeltrafiken ska gå till, dels att det är kom-

munstyrelsen som ska se till att Uppsala kommun hela tiden arbetar för cyklisterens 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.

Under 2016 och 2017 arbetades en reviderad version av handlingsplanen fram. Anledningen var att det inom förvaltningen fanns en vilja att höja ambitionsnivån i nuvarande handlingsplan och för att få in fler åtgärdsområden. En annan anledning var att antagandet av en ny handlingsplan är utpekad som mål inom ramen för arbetet med Sveriges bästa cykelstad.

Den reviderade handlingsplanen för cykeltrafik blev antagen i Gatu- och samhällsmiljönämnden

22 november 2017. Inom ramen för det mycket omfattande arbetet har en översyn gjorts av allt det material som funnits tillgänglig från arbetet med projekt Sveriges bästa cykelstad. Förutom detta har även en så kallad cykelrevision utförts samt att såväl en intern som extern remissrunda ägt rum. Den nya handlingsplanen präglas av ett ”hela resan-perspektiv” – det ska vara möjligt att cykla hela vägen från en plats till en annan. Planen kommer att vara ett internt viktigt dokument för att förstärka och förtydliga cykelns roll i samhällsbyggnadsprocessen.

Mobilitets- och trafikstrategi

Under 2017 inleddes arbetet med Uppsala kommuns övergripande Mobilitets- och trafikstrategi, förkortad MoTS. Bakgrunden till arbetet med MoTS är Uppsala kommuns Översiktsplan 2016. I översiktsplanen skapas ett ramverk och beredskap för Uppsala kommuns 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.

För att transportsystemet ska kunna utvecklas i takt med befolkningsutvecklingen behövs en övergripande strategi för detta. Det handlar om att styra och konkretisera visionen av Uppsala kommuns trafik- och transportsystem på längre sikt, vilket mynnade ut i arbetet med Mobilitets- och trafikstrategin. Under 2017 har en serie workshops genomförts, med syfte att fånga upp olika kompetensområdens utgångs- och framtidslägen avseende Uppsala kommuns trafik- och transportsystem. Arbetet fortsätter under 2018 och målet är att en färdig Mobilitets- och trafikstrategi ska överlämnas till kommunfullmäktige under våren 2019.

I relation till cykelplaneringen i Uppsala kommun är ambitionen att mycket av det arbete som har genomförts inom området, samt framtidsscenario kring cykeltrafiken i Uppsala kommun, ska föras in i arbetet med Mobilitets- och trafikstrategin.

Checklistor, normer och generella riktlinjer

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

inflytande över. Utöver redan framtagna checklistor inleddes Uppsala kommun under 2016 ett arbete med att ta fram en så kallad teknisk handbok med detaljerade anvisningar vid exempelvis byggnation av nya cykelvägar. Denna ska i så stor utsträckning som möjligt ska tillämpas vid såväl planering och projektering som vid byggnation av cykelinfrastrukturen. Under 2017 har arbetet med denna fortsatt. Sammantaget underlättar dessa dokument kommunens arbete med att göra Uppsala till en ännu bättre cykelstad och cykelkommun.

Projekt: Sveriges bästa cykelstad

Med nya politiska direktiv har Uppsala kommun under de senaste åren fått utökade resurser till att arbeta för att få fler personer att välja cykeln som transportmedel. Denna satsning genomförs utifrån målet att Uppsala kommun senast år 2018 ska anses vara Sveriges bästa cykelstad. Under 2015 bestod arbetet av att på olika sätt kartlägga vad olika grupper av Uppsalabor lägger i begreppet ”Sveriges bästa cykelstad”. Inom ramen för detta genomfördes exempelvis så kallade fokusgruppsintervjuer vid flera tillfällen med bland annat politiker, studenter och representanter från intresseorganisationer, näringslivet och andra offentliga myndigheter. Dessutom utfördes omfattande omvärldsanalyser på såväl nationell som internationell nivå samtidigt som ny forskning inom cykelområdet studerades. För att skapa engagemang, delaktighet och kännedom om målsättningen, Sveriges bästa cykelstad, genomfördes under hösten 2015 också en relativt omfattande internetbaserad enkätundersökning. Där bjöds kommunens invånare in för att tycka till om vilka åtgärder som Uppsala kommun, men också ett antal andra aktörer, ska samverka kring för att nå de högt ställda målsättningarna. Under de veckor enkäten låg öppen valde cirka 1000 invånare att göra sin röst hörd.

Genom en sammanställning av ovanstående resultat och utifrån de tidigare politiskt antagna styrdokument presenterades under våren 2016 en lista på 57 stycken åtgärder som ska ha genomförts senast 2018. Denna lista, som antogs i gat- och samhällsmiljönämnden under våren 2017, innehåller konkreta cykelfrämjande insatser inom ett flertal områden. Den så kallade 57-listan återfinns på www.uppsala.se/cykel

Stadsmiljöavtal

2017 sökte och beviljades Uppsala kommun statligt stöd för att främja en hållbar stadsmiljö. Ansökan skedde hos Trafikverket och benämns som stadsmiljöavtal. Stadsmiljöavtalet innebär att Uppsala

kommun blir beviljade 24,55 miljoner kronor för att primärt genomföra åtgärder under som är cykel-främjande.

Stödet ska användas till följande:

- Cykelbana utmed Döbelnsgatan mellan Kåbovägen och Dag Hammarskjölds väg.
- Cykelbana utmed Murargatan mellan Byggmästargatan och Snickargatan.
- Cykelbana utmed Söderforsgatan mellan väg 272 och Hållnäsgränd.
- Cykelbana utmed Källparksgatan mellan Källparken och Johannesbäcksgatan.
- Cykelgarage vid Resecentrum.
- Vindbron, cykelbro över Fyrisån, och förstärkning av cykelstråk.

För att stödet ska bli beviljad av Trafikverket måste Uppsala kommun genomföra motprestationer i form av bostadsbyggande i Ulleråker, byggnation av cykelparkeringar i innerstaden samt en hastighetsöversyn i tätbebyggda områden i Uppsala kommun.

Stadsmiljöavtalen har två miljarder reserverade under regeringens mandatperiod och det statliga stödet får utgöra som mest 50 procent av kommunens kostnader för åtgärderna. Stadsmiljöavtalen omfattar inte planering och projektering.

Svenska cykelstäder

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

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



Cykelvägar

Statistik					
	2017	2016	2015	2014	2013
Cykelvägar totalt i Uppsala kommun (oavsett väghållare) (km)	528,2	523,5	513,4	511,0	507,4
Cykelvägar totalt i Uppsala tätort (oavsett väghållare) (km)	441,1	436,6	431,9	429,5	425,9
Cykelvägar totalt i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	453,2	448,2	438,4	436,0	428,2
Cykelvägar totalt i Uppsala tätort (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	424,0	419,5	414,8	412,4	408,8
Nya cykelvägar under året i Uppsala kommun (km)	5,0	9,8	2,4	3,6	7,8
Nya cykelvägar under året i Uppsala tätort (km)	4,5	4,7	2,4	3,6	7,5
Upprustade cykelvägar under året i Uppsala kommun (km)	11,0	8,1	7,8	12,3	19,7
Upprustade cykelvägar under året i Uppsala tätort (km)	11,0	8,0	7,8	12,3	11,8
Andel cykelväg (med Uppsala kommun som väghållare) som fått ny beläggning under året i Uppsala tätort (procent)	2,4	1,8	1,8	2,8	4,6
Genomsnittlig tid innan ny upprustning av cykelvägarna (med Uppsala kommun som väghållare) i Uppsala tätort (år)	42	56	56	36	22
Åtgärder under året för att avskilja fotgängare och cyklister utmed cykelvägar i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) (km)	7,5	6,4	8,1	11	25,1
Andel avskild cykelväg i Uppsala tätort (procent)	41	40	39	36	33
Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/blandtrafik) i Uppsala tätort	65	65	64	64	63
Antal broar totalt med cykelframkomlighet (cykelbana/cykelfält/blandtrafik) i Uppsala kommun	110	110	109	109	108
Antal ombyggda korsningar under året för bekvämare och framkomligare cykling i Uppsala kommun exklusive ombyggda korsningar utmed upprustade cykelvägar	39	52	17	14	-
Antalet enkelriktade gator som reglerats om för att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna (Uppsala tätort)	75	60	58	56	-
Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala tätort	45	45	-	-	-
Antal gång- och cykeltunnlar totalt i Uppsala kommun	51	51	-	-	-
Antal upprustade cykeltunnlar under året i Uppsala kommun	13	12	17	-	-
Antal cykelvägvisare totalt i Uppsala tätort	2 306	2 306	2 306	2 033	1 147
Antal cykelvägvisningstavlor totalt i Uppsala tätort	22	22	22	22	22
Upprustad belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala kommun (km)	20	2,8	6,6	26	-
Upprustad belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala tätort (km)	10	1,2	6	21	-
Ny belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala kommun (km)	6	5,5	5	9,8	-
Ny belysning under året utmed cykelvägar i Uppsala tätort (km)	3	5	5	9,8	-
Antal platser totalt med cykeldetektering vid signalreglerade korsningar i Uppsala tätort	18	18	18	18	18
Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (kommunala och privata)	67	62	59	54	47
Antal fasta cykelpumpar totalt i Uppsala tätort (endast kommunala)	19	14	13	11	5

o inget arbete utfördes inom detta projekt under detta år

- arbete har utförts men inga uppgifter har hittats kring omfattningen

Cykelvägar i Uppsala kommun

I Uppsala kommun finns det i dag 52,8 mil cykelvägar. Cirka 44,1 mil återfinns i Uppsala tätort och 2 mil finns i Storrreta tätort. Det är markägaren som ansvarar för att underhålla och sköta om dessa cykelvägar samt att investera i nya. I såväl Uppsala som Storrreta tätorter är det framförallt Uppsala kommun som har detta ansvar. I Uppsala tätort har privata markägare ansvar för 17,1 kilometer cykelväg medan det i de övriga delarna av kommunen (förutom stora delar av Storrreta och Lindbacken) är Trafikverket, samfälligheter och vägföreningar som ansvarar för såväl drift och underhåll som byggnation av nya cykelvägar.

De cykelvägar i Uppsala kommun som kommunen ansvarar för (453,2 km) är uppdelade i fem kategorier:

- Snabbcykelleder (cirka 10 km)
- Huvudcykelstråk (cirka 65 km)
- Cykelvägar i ett huvudcykelnät (cirka 120 km)
- Cykelvägar i övrigt lokalcykelnät (cirka 180 km)
- Rekreationscykelvägar (cirka 77 km)

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

Regionala cykelvägar

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

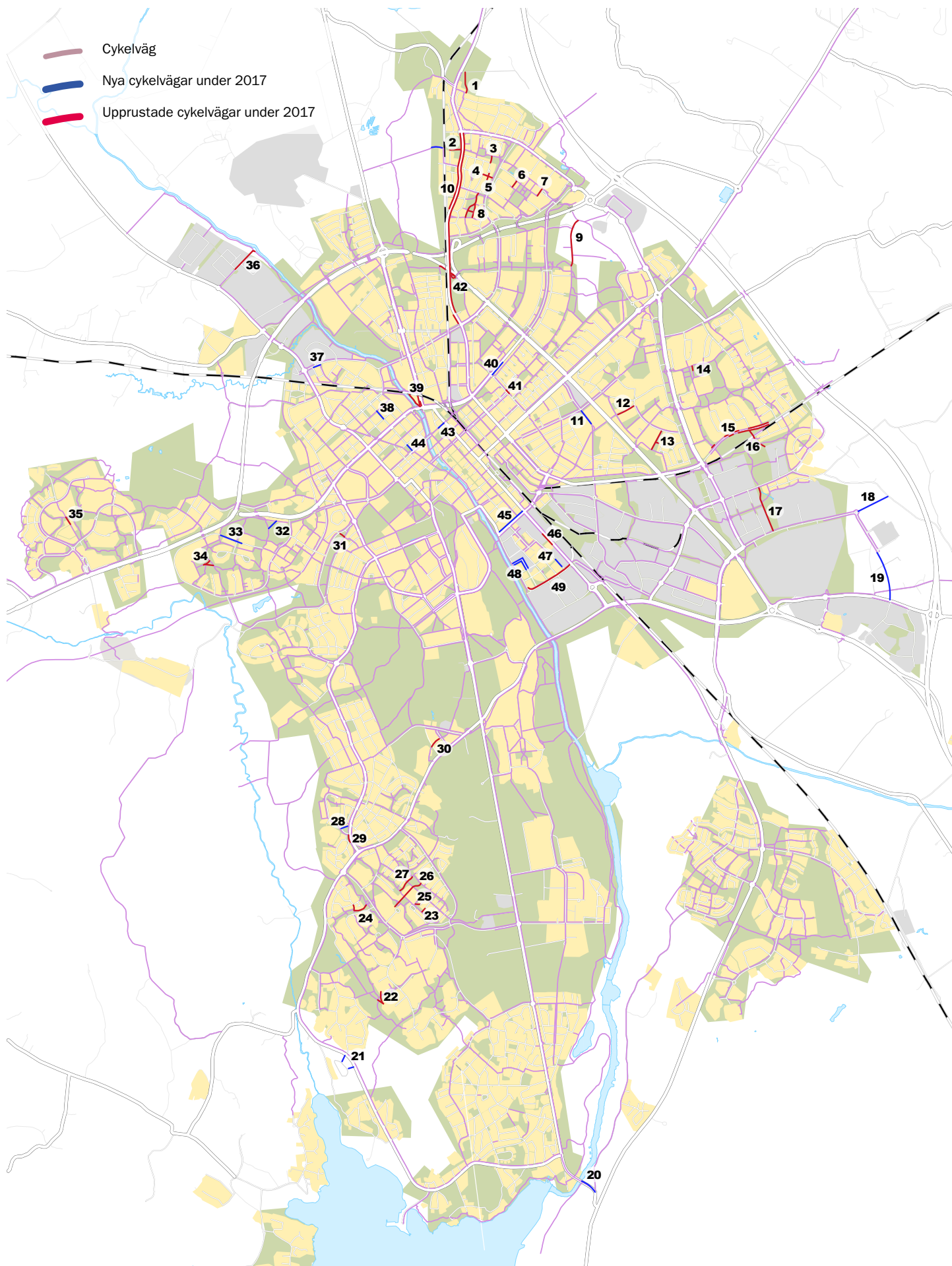
I dagsläget finns det 80,2 kilometer cykelvägar mellan Uppsala kommuns tätorter, eller inom de tätorter som inte ligger i Uppsala och Storrreta. Av dessa ansvarar Uppsala kommun för 22,9 km medan andra väghållare sammantaget ansvarar för 57,3 km. Det ansvar som Trafikverket, samfälligheter eller vägföreningar har över cykelvägarna innebär att dessa väghållare exempelvis är ansvariga för asfaltens skick och även underhåll under såväl sommartid som vintertid.

Gällande planering av nya cykelvägar mellan kommunens tätorter är det i regel *Trafikverket* som ansvarar för detta. I denna planering utgår *Trafikverket* från det prioriteringsarbete som *Region Uppsala* genomför inom ramen för den så kallade *Länstransportplanen*. I detta dokument viktas och prioriteras olika cykelvägsprojekt i relation till vilka samhällsnyttiga effekter de får, vilket baseras på befolkningens mängd, graden av cykelinfrastruktur och även graden av genomförbarhet utifrån geografiska förutsättningar.

I processerna avseende prioritering i länstransportplanen ingår Uppsala kommun som aktör och diskuterar prioriteringarna med *Trafikverket* och *Region Uppsala*. Under 2017 har Uppsala kommun varit fortsatt involverade tillsammans med *Region Uppsala* och *Trafikverket* i olika processer som berör regionala cykelvägar. Bland annat har Uppsala kommun varit fortsatt delaktiga i åtgärdsvalsstudier för riksväg 282 och området Uppsala Näs som inkluderar cykelstråk.

Under året har även viktiga steg tagits för att möjliggöra cykling mellan Uppsala och Ulva kvarn. Bland annat har sträckningen för en framtida cykelväg mellan väg 600 och Ulva kvarn fastställts. I och med att Trafikverket ska bygga en gång- och cykelväg längs med väg 600, mellan Uppsala och Björklinge, kommer därför möjligheterna att cykla mellan Uppsala och Ulva kvarn förbättras när respektive projekt är genomförda.





1. Cykelväg söder om Gamla Uppsala skola
2. Yrsaplan mellan Vattholmavägen och gång- och cykelbro över järnvägstunnel
3. Cykelvägar i parken mellan Vattholmavägen och Gamla Uppsalagatan
4. Cykelväg mellan Bågspännarvägen och Gamla Uppsalagatan
5. Cykelväg mellan Ledungsvägen och Arngrims gränd
6. Cykelväg mellan Topeliusgatan och Dan Anderssons gata
7. Cykelväg öster om Fredrika Bremerskolan
8. Cykelvägar i parken mellan Orvars väg och Runebergsgatan
9. Cykelväg över om tennisbanorna och Albert Engströmsgata
10. Vattholmavägen mellan Gamla Uppsalagatan och Iduns väg
11. Björkgatan mellan Hjalmar Brantingsgatan och Furugatan
12. Apelgatan mellan Tycho Hedéns väg och Verkmästargatan
13. Cykelväg mellan Verkmästargatan och Tycho Hedens väg
14. Cykelväg vid Kamomillgatan
15. Fålhagsleden mellan Fyrislundsgatan och Jordgubbsgatan
16. Cykelväg mellan Fålhagsleden och Grafiskt utbildningscentrum
17. Cykelväg mellan Stålgatan och Rapskatan
18. Rapskatan mellan Söderhällbygatan och Södra Slavstavägen
19. Söderhällbygatan mellan Norra Depågatan och Almungevägen
20. Dag Hammarskölds väg mellan Flottsundsbron och Hemslöjdsvägen
21. Cykelvägar mellan Vårdsåtravägen och Vikvägen
22. Cykelvägar mellan Musikvägen och Rabeniusvägen
23. Cykelväg vid Skrindvägen
24. Cykelväg mellan Källbovägen och Hugo Alféns väg
25. Cykelväg mellan Linrepevägen och Tjudervägen
26. Cykelväg i Valsätraparken mellan Stavkärnsvägen och Bandstolsvägen
27. Cykelväg mellan Slagrutevägen och Slipstensvägen
28. Cykelväg mellan Norbyvägen och Tryffelvägen
29. Norbyvägen mellan Fingerlavsvägen och Tryffelvägen
30. Cykelväg mellan Torgny Sergerstedts allé och Alvar Gullstrands gata
31. Cykelväg mellan Ekebyvägen och Karlsrogatan
32. Cykelväg genom Ekebyparken vid Flogstavägen
33. Flogstavägen mellan Sernanders väg och Ica väst
34. Cykelvägar i Flogstaparken mellan Flogstavägen och Sernanders väg
35. Cykelväg mellan Opalvägen och Pimpstensvägen
36. Cykelväg mellan Söderforsgatan och Fyrisån
37. Fyrisvallsgatan öster om Gimogatan
38. Sysslomansgatan mellan Tegnérsgatan och Geijersgatan
39. Cykelvägar mellan Fyrisån och Svartbäcksgatan
40. Råbyvägen mellan Torkelsgatan och Strindbergsgatan
41. Torkelsgatan intill Kvarntorget
42. Cykelväg intill Tycho Hedéns under Vattholmavägen
43. Skolgatan mellan Svartbäcksgatan och Kungsgatan
44. Sysslomansgatan mellan Skolgatan och Torsgatan
45. Strandbodgatan mellan Dragarbrunnsgatan och Östra Ågatan
46. Kungsgatan mellan Siktargatan och Sällargatan
47. Kungsängsgatan mellan Kungsängsesplanaden och Tullgarnsgatan
48. Industrigatan mellan Östra Ågatan och Eldkvarnsgatan
49. Kungsängsesplanaden mellan Östra Ågatan och Kungsgatan

Cykelbroar

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

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

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

Under 2017 stod den ombyggda Flottsundsbron i Sunnersta klar. Den öppningsbara bron är 70 meter lång, 13 meter bred och väger cirka 100 ton. Den totala kostnaden för projektet uppgick till 165 miljoner kronor. Förutom att denna är helt ny innehåller bron nu också separata gång- och cykelbanor utmed båda sidor av körbanan för motorfordon. Det har även tillkommit separata gång- och cykelbanor som ansluter till Flottsundsbron från det intilliggande cykelnätet.



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 2017 färdigställdes totalt 4,5 kilometer nya cykelvägar inom Uppsala tätort (se karta sidan 13). Inom Uppsala kommun tillkom totalt 5,0 km cykelvägar under året.

Upprustade cykelvägar

När det handlar om omfattande upprustningar av längre sträckor arbetar Uppsala kommun efter en så kallad upprustningsplan. Med utgångspunkt i de inventeringar som genomförs av asfaltens skick ses också behovet av annan upprustning över. Det handlar exempelvis om cykelvägarnas bredd samt belysningen och målningens standard. Under 2017 upprustades totalt 11 kilometer av cykelvägarna i Uppsala tätort (se karta sidan 13). I Uppsala kommun rustades 11 km upp. Detta innebär att samtliga fick ny beläggning/asfalt och att de flesta också breddades och/eller fick förbättrad belysning. I jämförelse med det totala antalet cykelvägar i Uppsala tätort innebär denna upprustningstakt att cykelvägarna i genomsnitt kommer att få ny beläggning/asfalt var 42:a år.

Snabbcykelleder

2012 inleddes ett arbete med att utreda möjligheten att bygga så kallade snabbcykelleder i Uppsala tätort. Tanken var att dessa cykelvägar dels skulle byggas med hög kvalitet, dels prioriteras extra högt när det handlar om drift- och underhållsinsatser. I och med att politikerna i januari 2014 antog handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik så kunde arbetet med Uppsalas första snabbcykelled starta. Sedan dess har Valsättraleden och Flogstaleden byggts. Under hösten 2017 färdigställdes också den tredje snabbcykelleden, Gamla Uppsalaleden. Denna sträcker sig mestadels utmed Vattholmavägen mellan Österplan och Iduns väg. Med anledning av andra planerade byggnationer utmed järnvägen inom Kappellgården kommer den sista sträckan av Gamla Uppsalaleden preliminärt att färdigställas först under 2019.



Symbol som illustrerar snabbcykelled.

Åtgärder för att skilja fotgängare och cyklister

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

I de flesta fall har separeringen utförts genom att en vit linje och cykelsymboler med tillhörande färdriktningsskyltar målats. I samband med detta har också skyltningen utmed sträckorna förbättrats för att så tydligt som möjligt informera om vilken sida som gäller för respektive trafikant. I de centrala delarna av Uppsala tätort separeras fotgängare och cyklister vanligtvis åt genom att beläggningen skiljer sig. Här används vanligtvis betongplattor på gångbanan och asfalt på cykelbanan. Utmed cykelvägnätet finns även exempel på andra typer av separeringar där framförallt helt separata gång- respektive cykelbanor är att föredra. Under åren 2013–2016 separerades totalt 52,4 kilometer gång- och cykelvägar. Under 2017 uppgick denna siffra till 7,5 kilometer. Detta innebär att 41 procent av cykelnätet i Uppsala kommun (med Uppsala kommun som väghållare) i dagsläget är uppdelat på något sätt mellan trafikantslagen.



Förtydligande av enkelriktade cykelbanor

Under 2014 och 2015 satsade Uppsala kommun på att förtydliga enkelriktningen utmed de totalt 29 kilometer cykelbanor i Uppsala tätort där cykeltrafik endast tillåts i en riktning. Bland annat sattes nya vägmärken upp för att förtydliga regleringen (se bild nedan). Utmed sträckorna förbättrades också skyltningen och vägmarkeringen. Inom ramen för detta projekt kompletterades och ändrades även cykelvägvisningen så att den stämde överens med färdriktningarna. Under 2017 har ett flertal av dessa sträckor fått förbättrad vägmarkering i form av åtskiljande linje mellan fotgängare och cyklister samt cykelsymboler och färdriktningsskyltar.



Mindre cykelåtgärder

För att se till att cykelvägnätet är säkert och framkomligt utförs varje år minst en totalinventering av de cykelvägar som kommunen ansvarar för i Uppsala och Storvreta tätorter. Detta innebär att det ofta hinner gå ett drygt år mellan dessa mer omfattande inventeringar. Därför är det både viktigt och värdefullt för kommunen att hela tiden få in synpunkter och anmälningar från allmänheten om fel och brister som upptäcks utmed cykelvägarna. Av alla felanmälningar som kommer in prioriteras i första hand hinder och felaktigheter som kan innebära en trafikfara, exempelvis djupa eller stora gropar, sprickor eller stora vattensamlingar. När flera fel och brister upptäcks utmed en och samma sträcka prioriteras denna högre inom ramen för de mer omfattande upprustningar som årligen genomförs (se *Upprustade cykelvägar* sidan 15).

Utifrån de felaktigheter och brister som inkommer, via såväl allmänhetens anmälningar som kommunens egna inventeringar, utförs kontinuerligt en stor mängd mindre insatser utmed cykelvägnätet för att på olika sätt göra det säkrare och mer bekvämt att cykla. Några exempel på detta är kontinuerlig siktröjning av skymmande buskage, rengöring eller utbyte av nedklottrade eller trasiga vägmärken,

åtgärder av lokala håligheter och sprickor i beläggningen/asfalten, justering av asfalten runt uppstickande eller nedsänkta brunnlock, åtgärder av trasig belysning samt bristfällig målning av cykelsymboler, linjer och cykelpassagemarkeringar m.m. I takt med att fler cyklar och att det blivit enklare att anmäla fel och brister har också mängden insatser ökat relativt mycket under de senaste åren. Uppsala kommun ser detta som mycket positivt och försöker hela tiden anpassa resurserna efter behovet för att kunna upprätthålla en så god cykelinfrastruktur som möjligt oavsett årstid och plats.

Cykling mot enkelriktad motorfordonstrafik

I framförallt de centrala delarna av Uppsala tätort har allt fler gator reglerats om från att ha varit enkelriktade för alla fordonsslag (inklusive cykeltrafiken) till att istället enkelriktas för enbart motorfordonstrafiken. Detta innebär med andra ord att i de fall denna ändring genomförts tillåts numera cykeltrafik i båda färdriktningarna istället för som tidigare enbart i den ena riktningen. I de fall denna ändring genomförts har vägmärket för förbud mot trafik med fordon ersatts med vägmärket för förbud mot trafik med motordrivet fordon (se bild). Genom att ändra regleringen utmed de gator där detta anses lämpligt kan ett mer finmaskigt cykelnät uppnås. Under 2017 reglerades 15 stycken gator om vilket innebär att denna reglering nu återfinns vid totalt 75 stycken sträckor eller platser. Några exempel är Trädgårdsgatan, Slottsgränd, Linnégatan, Sturegatan, Odengatan och Fredsgatan.



Kantstensåtgärder

Felanmätningar och kommunens egna inventeringar visar att det förekommer ett antal kantstenar som av olika anledningar anses kunna medföra försämrad säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet för cyklister. Exempelvis handlar det om kantstenar

där cykeltrafiken korsar en annan körbana och där cyklister upplever problem vid upp- eller nedfarter till och från cykelvägen. Dessa platser åtgärdas kontinuerligt. Under de senaste åren (2014–2016) har åtgärder vidtagits i totalt 83 stycken korsningar utmed Uppsala kommuns cykelnät. Under 2017 har ytterligare 39 stycken korsningar byggts om för att uppnå god standard för såväl cyklister som fotgängare. Utöver dessa punktinsatser genomförs kontinuerligt också förbättringsåtgärder i form av kantstensjusteringar och tillgänglighetsanpassningar utmed de sträckor som årligen rustas upp med exempelvis ny asfalt.



Före kantstensåtgärder



Efter kantstensåtgärder

Upprustning av cykeltunnlar

Idag finns det 51 stycken kombinerade gång- och cykeltunnlar i Uppsala kommun varav 45 av dessa återfinns i Uppsala tätort. Under de senaste åren har ett antal tunnlar tagits bort samtidigt som några nya tillkommit. Några exempel är de gång- och cykeltunnlar som tagits bort vid Gottsunda centrum, Gränby centrum samt under Råbyvägen. Under samma tid har exempelvis två nya tunnlar byggts utmed Almungevägen.

Under 2014 tog Uppsala kommun fram riktlinjer för utformningen av såväl nya som befintliga tunnlar. Enligt riktlinjerna ska tunnelarna upplevas trygga

och säkra med bland annat god standard av belysning, beläggning/asfaltering och separering mellan fotgängare och cyklister. Skymmande buskage som upplevs otrygga och som medför siktproblem vid tunnelns ramper ska också begränsas. Utöver detta sker också klottersanering och samtliga tunneltak målas vita. Syftet är att skapa ett ljusare sken från belysningen.

Utifrån ovanstående riktlinjer rustades totalt 29 gång- och cykeltunnlar upp under 2015 och 2016. Under föregående år uppgick antalet upprustade tunnlar till 13 stycken. Denna gång riktades insatserna framförallt till stadsdelarna Luthagen, Gränby, Sala backe och Årsta även om den mest omfattande upprustningen ägde rum i samband med byggnationen av snabbcykelled 3 (Gamla Uppsalaleden). Inom ramen för detta projekt rustades de båda gång- och cykeltunnlarna under järnvägen mellan Mikaelplan och Österplan i Skolgatans förlängning upp. Upprustningen innefattade även trafiksäkerhetsåtgärder i tunnlarans närområde.



Cykelvägvisning

Runt omkring i Uppsala tätort finns det cykelvägvisningsskyltar som visar riktning och ibland (där det visas till en specifik plats) även avstånd till målpunkten. Det handlar bland annat om vägvisning mot stadsdelar, skolor, centrum (Stora torget) och resecentrum. Under perioden 2012–2015 sattes nästan 2 300 vägvisningsskyltar upp vid cirka 800 platser utmed Uppsalas cykelvägnät. Utöver detta ingår uppsättande av specifik cykelvägvisning som en del i arbetet med de snabbcykelleder som succesivt byggs. Under 2017 sattes detta upp

utmed Gamla Uppsalaleden. I och med detta arbete innehar idag 95 procent av Uppsala kommuns cykelvägnät cykelvägvisning. Under 2013 kompletterades skyltningen med 22 cykelvägvisningstavlor vid platser som bedömdes vara särskilt svårorienterade. Målsättningen med cykelvägvisningen är att öka bekvämligheten och orienterbarheten för framförallt cyklister så att de ska kunna hitta sina mål utan onödiga felkörningar eller omvägar. Dessutom är ambitionen att leda cyklister till de cykelvägar som av olika anledningar prioriteras när det bland annat handlar om bredare cykelvägar med bra beläggning, snöröjning, halkbekämpning och sandupptagning.



Cykeldetektering vid signalreglerade korsningar

Utmed cykelnätet har ett antal platser försetts med så kallad cykeldetektering. Detta är en åtgärd som innebär att cyklister som kommer fram till en signalreglerad korsning inte ska behöva stanna och trycka på den knapp som finns monterad på intilliggande stolpe utan istället detekteras i förväg. Vanligtvis sker denna anmälan genom att slingor grävs ner i marken vilka känner av stålet i de cyklar som

passerar. Genom att antalet stopp generellt minskar och att väntetiden förkortas för cyklister anses detta vara en viktig åtgärd för att öka såväl framkomligheten som bekvämligheten. Uppsala kommun arbetar för att cykeldetektering med tiden ska användas i allt större utsträckning och att en anpassning hela tiden behöver göras av tidigare genomförda insatser för att åtgärden ska få så stor effekt som möjligt. En utveckling med detektering i form av radar och/eller värmekameror undersöks för tillfället. Anledningen till att cykeldetektering inte alltid används är att en relativt stor mängd cyklar som passerar en tänkt plats med detektering, utifrån genomförda mätningar, väljer att svänga av före den signalreglerade cykelpassagen. Vid anläggandet av detektering i dessa fall skulle övriga trafikanter i korsningen i många fall stoppas upp utan att cyklister själva drog fördel av detekteringen. I dagsläget finns det, i Uppsala tätort, cykeldetektering vid 18 platser i totalt 9 stycken signalreglerade korsningar. Under 2017 har inventeringar och förstudier genomförts för att fler platser ska kunna utrustas med cykeldetektering under 2018.

Offentliga cykelpumpar

Under åren 2012–2016 placerade Uppsala kommun ut totalt 14 stycken fasta cykelpumpar i de mer centrala delarna av Uppsala tätort. Platserna valdes ut med hänsyn till cykelflöden, korsande cykelstråk, tekniska förutsättningar samt tillgång till mark och ström. Under 2017 har ytterligare 5 stycken pumpar placerats ut. Dessa återfinns utmed Syslomansgatan, Kungsgatan och Stålgatan samt vid Mimmi Ekholms plats och Gottsunda centrum.



De cykelpumpar som Uppsala kommun ansvarar för är tillgängliga dygnet runt och pumparna klarar de flesta ventiler för exempelvis cyklar, barnvagnar och rullstolar. Förutom de pumpar som kommunen tar hand om finns det i nuläget cykelpumpar på 48 andra platser inom Uppsala tätort vilket alltså inne-

bär att denna service idag finns tillgänglig vid totalt 67 platser i Uppsala tätort. De privatägda pumparna återfinns ofta vid universitetsinstitutioner, bensinstationer och cykelhandlare. På cykelkartan finns information om var du hittar samtliga pumpar och när under dygnet de finns tillgängliga.

Cykelvårdsanläggning

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

I början 2017 stod Uppsala kommuns första cykelvårdsstation klar. Cykelvårdsstationen blev placerad i Stadsträdgården, nära Parksnäcken och öppnades för användning i februari 2017.

Cykelvårdsstationen erbjuder Uppsalas cyklister möjlighet till att tvätta och torka av cykeln samt pumpa däcken. Cykelvårdsstationen är öppen och tillgänglig dygnet runt under hela året. I samband med lanseringen av cykelvårdsstationen spelades även en instruktionsfilm in som spreds genom Uppsala kommuns kommunikationskanaler. Vid ett tillfälle fanns även personal från Uppsala kommun på plats vid stationen för att visa hur den fungerade och svara på frågor.

Under 2018 planerar Uppsala kommun att komplettera denna cykelvårdsstation med ett antal mindre cykelserviceplatser där det ska finnas möjlighet att pumpa och utföra enklare åtgärder på sin cykel.



Belysning

Generellt sett ska samtliga cykelvägar inom Uppsala kommuns väghållningsansvarsområde inneha god belysning. Undantaget utgörs av rekreationscykelvägar. Utifrån en tidigare genomförd belysningsinventering åtgärdas kontinuerligt de brister som finns utmed cykelvägnätet. Under 2017 förbättrades belysningen utmed totalt 26 kilometer cykelvägar i Uppsala kommun, varav 13 kilometer i Uppsala tätort. Under året har ny belysning byggts utmed totalt 6 kilometer cykelvägar och dessutom har befintlig belysning utmed totalt 20 kilometer rustats upp. Upprustningen innebär att gamla lampor ersattes med bättre, energieffektivare och miljövänligare lampor. I och med detta kan cyklister se färger och kontraster bättre då det tidigare röda skenet nu ersatts med ett vitt sken. Detta gör även att cykelbanan och omgivningen upplevs som ljusare. Dessutom genomfördes relativt omfattande belysningsförbättringar inom ramen för den upprustning av cykeltunnlar som ägde rum under året (se *Upprustning av cykeltunnlar* sidan 17).



Cykling vid vägarbeten

Uppsala är just nu inne i en expansiv period med kraftig nybyggnation av bostäder och infrastruktur. Detta medför att det för tillfället pågår många olika vägarbeten, både i kommunen som stort, men framförallt i de centrala delarna av Uppsala tätort. Vägarbeten kan innebära att framkomligheten för gående och cyklister tillfälligt begränsas. Därför har Uppsala kommun under 2017 utvecklat arbetet med att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister vid vägarbeten.

Under året har det exempelvis tagits fram rutiner för att kunna besikta pågående vägarbeten för att säkerställa framkomligheten för gående och cyklister. I september 2015 antog gatu- och samhällsmiljönämnden vitesbelopp avseende bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet vid vägarbeten. Om inte ansvarig entreprenör har en trafiksäker omledning av gång- och cykeltrafik i enlighet med den trafikordningsplan, som ska finnas och vara godkänd av Uppsala kommun, har kommunen möjlighet att begära vite från entreprenören. Under 2017 har arbetet fortsatt med b.l.a. fastställande av vitesbelopp, rutiner vid besiktningar av arbetsplatserna samt samordning internt inom Uppsala kommun.



Sopning av cykelvägar

Under 2017 sopades Uppsala kommuns samtliga cykelvägar vid minst tre tillfällen. Första gången var under februari och mars i samband med den så kallade mellansopningen (läs mer om detta under stycket vinterväghållning sidan 21) och det andra tillfället ägde rum i samband med den ordinarie sandupptagningen under april och maj månad. När hösten inföll och exempelvis löv och barr föll från träd och buskar sopades cykelvägarna återigen rena för att bland annat minska risken för halka. Utöver dessa tillfällen gjordes även insatser vid behov, exempelvis när glaskross upptäcktes utmed cykelvägarna. Under 2017 har en kartläggning genomförts för att se vilka sträckor som är särskilt utsatta för just löv- och barrfällning.

Vinterväghållning

Uppsala kommun ansvarar för vinterväghållningen utmed cykelvägarna i framförallt Uppsala och Stora vreta tätorter. De moment som utförs är plogning, halkbekämpning, snöbortforsling och vid behov isrivning. Under våren ansvarar kommunen även för att ta upp den sand som lagts ut under vintern. Inför framförallt snöfall och vid hastiga väderomslag ställs stora krav på den beredskapspersonal som bland annat ansvarar för väderbevakning och viktiga beslut kring vilka insatser som ska vidtas. Arbetet kan många gånger vara behäftat med en stor komplexitet, vilket ställer stora krav på dessa personer. Efter beslut om lämpliga åtgärder på gång- och cykelvägarna utför sedan anlitate entreprenörer insatser utifrån prioriteringsordningen av sträckor utmed cykelnätet (se *Cykelvägar i Uppsala kommun* sidan 12). Generellt sett har cykelvägarna och kollektivtrafikstråken högre prioritet än det övriga vägnätet. Prioriteringsordningen innebär att en del bilgator snöröjs senare samt att insatser utmed dessa inte sätts in i lika stor utsträckning.

Förbättringar under 2017

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

Utökad sandsopning

I februari och mars månad 2017 genomfördes en så kallad mellansopning utmed de cykelvägar som innehar en högre prioritet. Denna insats innebar att sanden sopades upp utmed cirka 15 mil cykelvägar. Ur trafiksäkerhetssynpunkt betecknas denna åtgärd som mycket viktig eftersom rullgrus är en vanligt förekommande orsak till olyckor.

Den mer omfattande sopningen och sandupptagningen utmed samtliga cykelvägar startade sedan i april månad. Anledningen till att denna insats inte startar tidigare är att våren oftast är mycket oförutsägbar med risk för väderomslag. Snö och is behöver smälta och sanden får inte vara fastfusen. Under våren samlades cirka 9000 ton sand upp från de cykelvägar som Uppsala kommun ansvarar för.

Förbättrad sopsaltning

Under 2017 har Uppsala kommun haft tillgång till tre stycken sopsaltningsfordon. Med hjälp av dessa

har cirka 60 kilometer av cykelvägnätet regelbundet sopsaltats (snabbcykelleder och huvudstråk).

Under vintersäsongen 2017–2018 har en del nya arbetsmetoder införts utifrån målsättningen att:

- Få bort slask och vatten i större utsträckning
- Få en snabbare upptorkning
- Minska saltanvändningen

Ett led i detta arbetet har varit att bland annat införa något vi själva pratar om som ”Uppsalamethoden”. Innebörden av detta är att vi jobbar med fler maskiner som fokuserar på att få bort vätan från våra gång- och cykelvägar. Under 2017 har vi också börjat testa en ny saltblandning som Karlstads kommun tagit fram. Syftet med denna saltblandning är att minska saltanvändningen, få en upptorkande effekt och att kunna sopsalta vid lägre temperaturer än tidigare. Saltblandningen och maskinmetoden planeras att under 2018 utvärderas tillsammans med VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).



Utbildningsinsatserna ökar

All personal som arbetar med vinterväghållning har deltagit i kommunens snöröjningsutbildning. Utbildningen innehåller både en teoretisk och praktisk del. Vi 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. Dessutom infördes det under 2017 en möjlighet till skriftligt prov samt att deltagarna kan genomföra en webbaserad repetition av teoridelen.



Förbättringarna fortsätter

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

I och med att vintersäsongen 2017–2018 är sista året för nuvarande vinterupphandlingskontrakt kommer Uppsala kommun till hösten 2018 att ha en ny vinterupphandling på plats. Ett mål vid framtagandet av denna är att ytterligare höja trafiksäkerheten och framkomligheten samt att minska ojämnheter utmed den del av cykelnätet som går utmed ”vanlig” körbana tillsammans med övrig trafik under vinterhalvåret.

I samband med den nya upphandlingen kommer utbildningen av förare utvecklas med bland annat körteknik och strategiska upplägg av utförandet. Vi kommer även att vidareutbilda vår väderbevakande- och beredskapspersonal genom att genomföra stresstester i olika former under den varma årstiden.

Cykelparkeringar

Statistik					
	2017	2016	2015	2014	2013
Antal cykelparkeringar totalt i centrala Uppsala	11 946	12 392	12 167	12 897	12 930
Antal nya cykelparkeringar under året i centrala Uppsala	302	313	94	120	130
Antal nya lastcykelparkeringar under året i centrala Uppsala	8	0	0	0	0
Antal borttagna cykelparkeringar under året i centrala Uppsala	748	88	826	153	0
Antal upprustade cykelparkeringar under året i centrala Uppsala	90	200	180	20	0
Antal felparkerade cyklar under året i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet	563	554	415	412	429
Antal felparkerade cyklar under året i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet, justerat	327	327	221	250	215
Antal omhändertagna övergivna och långtidsparkerade cyklar under året i Uppsala tätort	932	1 242	1 204	965	1 191
Antal cykelvärdar under året i stadskärnan och vid resecentrum	10	8	3	10	11

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

Nya cykelparkeringar

Under 2017 har Uppsala kommun byggt cykelparkeringar med plats för totalt 302 stycken cyklar. Dessa har tillkommit vid bland annat Smedsgränd, Vaksala torg, Hamnplan och nära Studenternas IP. Under 2017 har även 748 stycken cykelparkeringar tagits bort, främst vid Resecentrum på grund av byggnation av Uppsalas nya Stadshus.

Under året har förvaltningen arbetat med att planera för en större ombyggnation av stadens mest centralt belägna cykelparkeringar vid Resecentrum och i andra delar av innerstaden. Arbetet har primärt bestått av kartläggning av cykelparkering och framtagande av projekteringshandlingar, med sikte på att under 2018 genomföra flertalet om- och nybyggnationer av cykelparkeringar. En utmaning i arbetet har, liksom tidigare år, varit att hitta tillräckligt med yta för cykelställ. I och med att de centrala delarna av Uppsala hela tiden förtäts behöver behovet av fler cykelparkeringar alltid samkoordineras med framkomligheten och trafiksäkerheten för gående, framkomlighet för räddningstjänst och färdtjänst samt behovet av en levande stad med ytor för uteservering och handel. En del projekt planerade för genomförande under 2017 har fått skjutas upp till 2018. Detta har berott på resursbrist och större byggprojekt som har krockat med genomförandetiden.

Undersökningar har visat på att cykelparkeringarna, framförallt i innerstaden, inte räcker till kapacitetsmässigt. Detta har sin förklaring i ett ökat antal ombyggnationsprojekt i innerstaden, ökad andel cykling i Uppsala och även att Uppsala kommun

under de senaste åren har byggt fler cykelparkeringar vid attraktiva lägen, något som också tyvärr ökar antalet felparkerade cyklar vid de cykelparkeringar som ingår i inventeringen.

Tvåvånings cykelställ

2016 byggdes Uppsala kommuns första tvåvånings cykelparkering vid Uppsala Resecentrum, bakom hotell Radisson Blu. Detta var en testyta för att få en uppfattning av hur tvåvåningsställen fungerade utomhus i en intensiv stadsmiljö. Testytan föll väl ut och tvåvåningsställen blev väl mottagna av allmänheten. Mot denna bakgrund initierade Uppsala kommun under 2017 en upphandlingsprocess för att skapa ett ramavtal med leverantörer som tillhandahåller tvåvånings- och konventionella cykelställ.

Ramavtalet för de nya cykelställen blev klart under våren 2017 och i september byggdes Uppsala kommuns andra cykelparkering i två våningar. Denna byggdes vid Smedsgränd mitt i centrala Uppsala, i nära anslutning till Dragarbrunnsgatan som är ett tungt cykelstråk. Detta innebar att antalet cykelställ blev mer än dubbelt så många på samma yta vid en av stadens mest populära cykelparkeringar. För tillfället planerar Uppsala kommun att bygga tvåvånings cykelställ vid flertalet andra platser i centrala Uppsala där markförhållandena tillåter.



Lastcykelparkeringar

Under 2017 färdigställdes Uppsala kommuns första lastcykelparkering vid Stationsgatan, i nära anslutning till Resecentrum. Lastcykelparkeringen är specialbyggd så att större lastcyklar, specialcyklar och cyklar med cykelkärror ska kunna parkera tryggt och säkert. Bakgrunden till detta är att antalet lastcyklar i Uppsala har ökat de senaste åren och att särskilda parkeringar för lastcyklar länge har varit efterfrågat från allmänheten.

Lastcykelparkeringen har särskilda cykelställ som är lägre än vanliga cykelställ och har även mer utrymme, så att större cyklar kan parkera. Totalt finns det plats för 8 stycken lastcyklar och parkeringen är även målad med särskilda lastcykelsymboler. Uppsala kommun har som ambition att bygga fler lastcykelparkeringar under 2018.



Upprustning av cykelparkeringar

Uppsala kommun har som ambition att kontinuerligt rusta upp befintliga cykelparkeringar och förbättra standarden på dem. Upprustningen kan exempelvis bestå av att cykelställen flyttas om för bättre kapacitet och tillgänglighet, markåtgärder såsom asfaltering och platsättning av tidigare grusade ytor, trasiga cykelställ byts ut eller byts till cykelställ av annan sort med mera. Mellan åren 2010–2012 rustades cykelparkeringar med plats för totalt 5550 cyklar upp, varför det under perioden 2013–2014 inte fanns något större behov av att rusta upp fler. 2015 återupptogs arbetet genom att 180 cykelparkeringar rustades upp. Under 2017 har arbetet med upprustning fortsatt och cykelställ med plats för totalt 90 cyklar har rustats upp.

Cykelparkeringsgarage

Uppsala Resecentrum har i dagsläget ett stort behov av fler cykelparkeringar och Uppsala kommun har under de senaste åren haft som ambition att bygga ett större cykelparkeringsgarage nära spårlägena vid stationen. Ett cykelparkeringsgarage skulle komplettera de cirka 5 100 cykelparkeringar som redan finns vid Resecentrum och kunna erbjuda en trygg, väderskyddad och säker cykelparkering för de tusentals cyklister som varje dag tar cykeln till och från stationen.

Under 2017 har arbetet med ett cykelparkeringsgarage gått in i en ny fas.

Våren 2017 sökte Uppsala kommun statlig medfinansiering för b.l.a. byggnation av ett cykelparkeringsgarage vid Uppsala Resecentrum. I och med detta togs ett nytt tag kring projektet och en projektgrupp sattes samman.

Arbetet har fortlöpt under året och bland annat har skisser och ritningar tagits fram för själva cykelparkeringshuset. Utifrån behov, platsförutsättningar och övriga parametrar landade därefter Uppsala kommun i ett förslag till cykelparkeringshus som nu bearbetas ytterligare.

Cykelparkeringshandbok

Under 2017 har Uppsala kommun tagit fram en cykelparkeringshandbok. Cykelparkeringshandboken syftar till att visa hur Uppsala kommun arbetar med cykelparkeringar, vilka principer som används och även ge tips kring hur cykelparkeringar kan utformas. Cykelparkeringshandboken är primärt riktad mot verksamheter inom stadsplanering och anläggning inom Uppsala kommun, men kommer under 2018 även lanseras på Uppsala kommuns hemsida.

Cykelvärdar

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

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

Under 2017 har antalet cykelvärdar ökat till 10 stycken. Cykelvärdarnas arbetsrutiner har förbättrats under året och arbetet fortsätter under 2018.



Felparkerade cyklar

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

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

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



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

Inventeringen av felparkerade cyklar för 2017 visar att siffran har ökat något, men att antalet felparkerade cyklar verkar ha stabiliserat sig.



Övergivna och långtidsparkerade cyklar

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



2014 infördes nya regler för långtidsparkerade cyklar, som innebär att cyklar får stå parkerade max fem veckor i cykelställ i centrala Uppsala. Under 2017 togs totalt 932 stycken cyklar omhand av Uppsala kommun. Cyklarna som omhändertogs bedömdes antingen vara långtidsparkerade eller övergivna fordonsvrak. Omhändertagandet av cyklar har frigjort ett stort antal lediga platser i cykelställen till de cyklar som verkligen används. Hösten 2017 inleddes ett arbete med att se över nuvarande regler för långtidsparkerade cyklar. Ambitionen är minska den tillåtna tiden att stå parkerad i cykelställ, men att ändå reservera cykelställ som möjliggör längre parkering.

Den nya tidsregleringen kommer arbetas fram under 2018.



Trafiksäkerhet

Statistik					
	2017	2016	2015	2014	2013
Antal cykelolyckor under året i Uppsala kommun (rapporterade i Strada)	335	295	123	74	53
Andel cyklister som använde hjälm under året (procent)	0	32	30	31	29
Antal cykelboxar totalt i Uppsala tätort	5	5	5	0	0
Antal cykelpassager som hastighetssäkrats under året	27	10	-	-	-
Antal cykelöverfarer i Uppsala tätort	25	0	0	0	0

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

Cykelolyckor och statistik

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

Under de senaste sex åren har *Polismyndigheten i Uppsala län* och *Uppsala Närakut* rapporterat in cykelolyckor till *STRADA*. Under 2016 började även Uppsala Akademiska sjukhus rapportera in cykelolyckor till *STRADA* vilket ledde till att antalet cykelolyckor 2016 ökade kraftigt i statistiken. Det har rapporterats in mellan 56 och 335 cykelolyckor per år. Generellt när det gäller cykelolyckor finns det tyvärr ett stort mörkertal när det gäller själva antalet olyckor. Detta beror främst på att många cykelolyckor inte leder till att de inblandade behöver söka sjukvård. Mörkertalet beror även på att polismyndigheten inte blir tillkallade till samtliga cykelolyckor.

Uppsala kommuns ambition är att ha så omfattande, tillförlitlig och kvalitetssäkrad statistik som är möjligt. All form av olycksförebyggande arbete som bedrivs inom Uppsala kommun har sin grund i statistiken. Under 2017 har Uppsala kommun även deltagit i det nationella arbetet med att ta fram en strategi för ökad och säker cykling. Trafikverket ansvarar för arbetsprocessen, som ska mynna ut i en rapport under 2018.

Cykelolyckor 2017

Utifrån olycksstatistiken från *STRADA* kan det utläsas att antalet cykelolyckor fortsätter att öka. En starkt bidragande anledning till detta tros vara att Uppsala Akademiska Sjukhus sedan 2016 rapporterar in cykelolyckor till *STRADA*. En annan orsak kan vara den ökade mängden cykeltrafik i Uppsala.

Under 2017 har totalt 335 cykelolyckor rapporterats in till *STRADA*. Av dessa bedöms 9 vara allvarliga olyckor, 81 måttliga och 237 lindriga olyckor. 3 olyckor bedöms ha osäker eller okänd svårhetsgrad och 5 olyckor bedöms inte vara personskadeolyckor.

Av cykelolyckorna bedöms 192 vara singelolyckor, 89 kollision mellan cykel och motorfordon, 22 kollision cykel-cykel, 6 fotgängare-cyklister och totalt 18 övriga olyckor där cyklister exempelvis har kolliderat med djur.

Noterbart är den stora mängden singelolyckor samt det faktum att enbart 6 olyckor mellan fotgängare och cyklister registrerades. Det innebär dock inte att det inte händer fler olyckor av denna typ, som inte blir inrapporterade till *STRADA*.

Av samtliga registrerade cykelolyckor har ca 189 skett på det kommunala vägnätet. Ungefär dubbelt så många olyckor har registrerats där cykeln färdats i vägbanan, jämfört med på gång- och cykelbana/cykelväg.

Hastighetsöversyn

Under 2015 påbörjades arbetet med att införa nya hastighetsgränser i Uppsala kommun. Anledningen till varför en hastighetsöversyn genomförs är främst ökad trafiksäkerhet. Det finns även stora vinster i form av att hastighetsöversynen leder till förbättrade trafikmiljöer, miljövinsterna samt bättre samspel mellan olika trafikslag i kommunen. Arbetet med hastighetsöversynen har fortsatt under 2017 och kommer fortsätta fram tills 2018. Grunden för de nya hastigheterna är:

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

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

Säkra skolvägar

Under 2015 drev Uppsala kommun projektet *Säkra skolvägar*. Syftet med projektet var att förbättra trafiksäkerheten vid grundskolor med årskurser F-6 och att få fler att cykla eller gå till skolan. 2015 genomfördes totalt 37 inventeringar av trafikmiljön runt skolor. Inventeringarna ledde till rapporter kring skolornas trafikmiljö och utgjorde sedan underlag för diskussioner med representanter för skolor och föräldrar. Rapporterna och dess slutsatser diskuterades även internt inom kommunen. Rapporterna rörande trafikmiljön kan dels resultera i ombyggnationer av trafikmiljöerna runt skolorna, men ska primärt leda till beteendeförändring. Under 2017 har ett samarbete, gällande säkra skolvägar, inletts med Uppsala kommuns utbildningsförvaltning. Samarbetet ger förbättrade möjligheter att informera skolor och föräldrar om trafiksäkerhet och vilka insatser som genomförs. Även smärre åtgärder i trafikmiljön hos olika skolor har genomförts. För 2018 har det även avsatts investeringsmedel ämnat för förbättring av hämta- och lämnplatser vid fem skolor.

Cykelhjälminventering

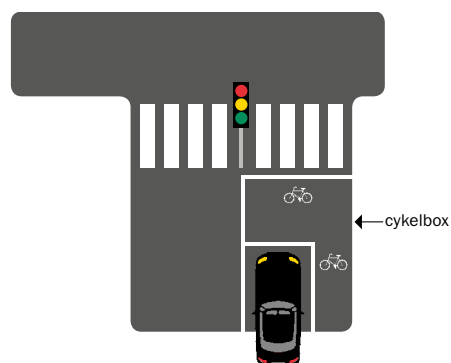
Sedan 1995 genomförs årliga inventeringar av Uppsala kommuns cyklisters cykelhjälm användning. Syftet med inventeringen är att få en bättre bild av hur många cyklister som använder cykelhjälm och om det går att se några trender i användandet. Inventeringen genomförs varje år i maj och juni månad på en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

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

Under 2017 genomfördes ingen mätning av cykelhjälm användning i Uppsala kommun. Anledningen till detta är att det inom kommunen har identifierats ett behov av att utveckla mer renodlade mätverktyg för cykelhjälm inventeringen, samt koppla denna inventering bättre till den övergripande mätplanen för Uppsala kommuns trafiknät. En annan anledning är att Uppsala kommun vill koppla an cykelhjälm inventeringen bättre till de nationella mätningar som Trafikverket varje år genomför.

Cykelboxar

Uppsala kommun har under de senaste åren utrett möjligheten att införa så kallade cykelboxar. Syftet med cykelboxarna är att ge cyklister ett särskilt utrymme i signalreglerade korsningar i de fall cyklister färdas i blandtrafik. Cykelboxar ökar trafiksäkerheten för cyklister genom att denna fordonsgroup blir mer synliga för övrig trafik, särskilt i korsningar med många svängande fordon. Under 2015 infördes dessa separata utrymnen för cyklister i korsningarna Vaksalagatan–Storgatan och Kåbovägen–Norbyvägen och under 2016 och 2017 har ett antal ytterligare korsningar utretts inför ett planerat införande under 2018.



Cykelpassager

Uppsala kommun har som ambition att 50 procent av de gemensamma gång-, cykel- och mopedpassagera (GCM-passager) inom kommunens väghållningsområde ska vara hastighetssäkrade år 2020. Detta innebär att medelhastigheten för fordon som passerar dessa platser inte får överstiga 30 km/h. Arbetet med att hastighetssäkra GCM-passager är kopplat till den hastighetsöversyn som Uppsala kommun nu genomför. Arbetet med att hastighets-säkra passagera kan innebära att trafiksäkerhets-höjande åtgärder vidtas, exempelvis genom upphöjning av passagera eller farthinder för korsande motorfordonstrafik. Arbetet kan även innebära att vissa passager tas bort. Under 2017 har 27 stycken gemensamma GCM-passager hastighetssäkrats medan 6 stycken tagits bort.

Cykelöverfarter

Den 1 september 2014 infördes nya regler för cykeltrafik och bland annat infördes nya definitioner kring begreppet cykelöverfart. Cykelöverfarter är den del av väg där cyklar och förare av moped klass II har företräde framför annan trafik. Uppsala kommun har som ambition att successivt införa och utvärdera cykelöverfarter. Under åren 2015 och 2016 fördes en kontinuerlig dialog med bland annat SKL (Sveriges kommuner och landsting) och inom nätverket Svenska cykelstäder kring hur dessa nya cykelöverfarter borde utformas. Inom ramen för dessa diskussioner har också aktuell forskning granskats. Syftet med ett införande av cykelöverfarter är öka framkomligheten för cyklister genom att minska antalet stopp för de fordon som istället för bensin drivs med hjälp av muskelstyrka. Precis som när det handlar om höjdskillnader eller omvägar utgör vanligtvis ett stopp ett mycket större bekymmer för en cyklist i jämförelse med en bilist i form av bland annat försämrad framkomlighet och bekvämlighet. Genom att det enligt lagstiftningen också krävs farthinder vid dessa platser ökar också trafiksäkerheten i och med att hastigheterna för de fordon som korsar cykelbanan hålls nere.

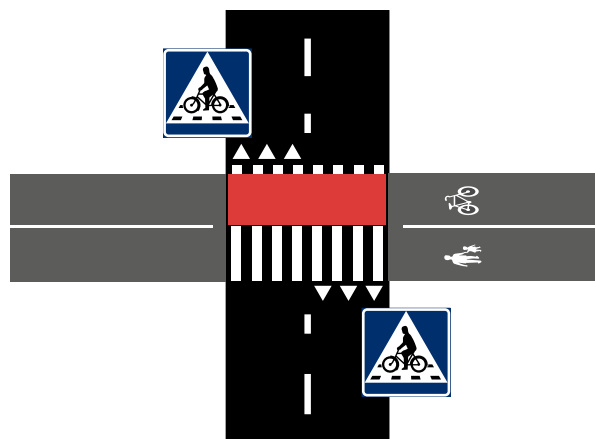
Det här gäller vid en cykelöverfart:

- 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 eftertrafiksituationen och visa hänsyn mot varandra.

Under 2017 införde Uppsala kommun cykelöverfarter vid totalt 25 platser. Dessa tillkom utmed två av snabbcykellederna, Valsättraleden och Gamla Uppsalaleden, och kan bland annat kännas igen genom det nya vägmärket, den färgade asfalten och den förstärkta belysningen. Utöver detta är dessa platser hastighetssäkrade till 30 km/h.

Vid sidan av de utvärderingsinsatser som Uppsala kommun genomför när det handlar om de nya cykelöverfarter har också en studie, som genomförts på uppdrag av Trafikverket, presenterats under året. Denna bygger på observationer och analyser av totalt 81 cykelöverfarter i 8 kommuner. Slutsatsen i den sammanställda rapporten är 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.



Samverkansprojekt i innerstaden

Under 2017 har Uppsala kommun och Citysamverkan, ett samarbetsorgan bestående av olika aktörer verksamma i Uppsala innerstad, drivit ett samarbetsprojekt för att främja trafiksäkerheten i Uppsala innerstad. Konkret har det handlat om insatser för att minska otillåten cykling på gångytor och samt andra åtgärder för att öka trafiksäkerheten och tryggheten i Uppsala innerstad. I samband med insatsen klustrades två större klistermärken upp vid särskilt utsatta platser för att informera om att det inte är tillåtet att cykla just där. Fler kommunikationsinsatser planeras under 2018. Under 2017 har även kommunala ordningsvakter patrullerat i centrala Uppsala och utöver deras övriga arbetsuppgifter har ordningsvakterna även informerat cyklister om vilka regler som gäller.

Kommunikation och beteendepåverkan

Statistik	2017	2016	2015	2014	2013
Antal cykelrelaterade pressutskick under året	10	9	30	17	10
Antal cykelrelaterade artiklar i media under året	65	35	-	-	-
Antal mottagna felanmälningar (inkomna via mejl) inklusive både mindre och större upplevda brister och felaktigheter knutna till cykelinfrastrukturen och/eller cyklisters beteende	2 479	1 150	3 909	2 750	2 500
Antal mottagna felanmälningar (inkomna via mejl) gällande mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed cykelnätet (smärre driftåtgärder)	1 208	828	546	486	383
Antal personer som kunnat delta i vintercyklistkampanj under året	130	150	140	50	0
Antal hämtade och utdelade cykelkartor under året	17 5000	15 000	65 000	20 000	55 000
Antal personer som under året lärt sig cykla genom kursverksamhet för ovana	39	48	32	15	0
Antal företag som under året diplomerat sig som cykelvänlig arbetsplats	37	37	11	0	0
Antal besök vid BVC med cykelinformation till föräldrar	59	59	-	-	-

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

Kommunikationsarbete

Under 2017 har Uppsala kommun haft ett fortsatt intensivt kommunikationsarbete kring cykel frågor. Stort fokus har legat på att starta upp ett arbete med att kommunicera kring beteende i trafiken. Inte bara utifrån cyklisters perspektiv, utan även ur andra trafikanters perspektiv. I kampanjen *TrafiQ* arbetade kommunen med att ta fram filmupplevelser i 360/VR-format, vilket fick mycket uppmärksamhet och gott resultat.

Uppsala kommuns kanaler för att informera om och kommunicera kring cykel frågor är främst:

- www.uppsala.se/cykel
- Uppsala kommuns Facebooksida
- Uppsala kommuns Instagramkonto
- Evenemang
- Nyhetsbrev om cykel frågor
- Filmer på kommunens Youtube-kanal
- Annonsuppslag i Uppsalatidningen
- Pressmeddelanden

Mediernas och allmänhetens intresse för cykel frågor är stort, vilket inneburit att de lokala nyhetsredaktionerna ofta på eget initiativ bevakar cykel frågor. Under 2017 skickade kommunen ut 10 pressutskick på temat cykel. Antalet artiklar under

samma period var långt fler, 65 stycken. I topp låg bevakningen av cykelveckan, införandet av cykelöverfarter och lanseringen av *TrafiQ*.

Klimatmatchen

Under 2017 anordnade Uppsala kommun för tredje gången tävlingen *Klimatmatchen* som vänder sig till alla föreningsaktiva ungdomar, 10–16 år, i Uppsala kommun. Tävlingen pågick 1 april–7 maj och gick ut på att samla poäng genom att gå, cykla, åka kollektivt eller samåka till sina fritidsaktiviteter. Poängssystemet är baserat på hur stort klimatavtryck man gjorde med respektive färdmedel.

Söndag 14 maj utsågs fotbollslaget Vaksala SK pojkar -05 vit som vinnare av årets Klimatmatch. Laget hade inte gjort en enda bilresa under tävlingsperioden! På andra plats kom Bälinge IF pojkar -02 och på tredje plats kom Uppsala Domkyrkas gosskör.

Cykelkurser för ovana

Utifrån ambitionen att få fler att använda sig av cykeln som transportmedel har Uppsala kommun inlett ett samarbete med Cykelfrämjandets uppsalaskrets. Målsättningen med samarbetet är den kursverksamhet som cykelfrämjandet sedan tidigare bedriver för människor som vill lära sig cykla ska underlättas och förbättras. Under 2017 anordnades totalt 4 kurser med 7 kurstillfällen per grupp. Detta innebär att det under året genomfördes totalt 28

kurstillfällen där sammanlagt 42 personer lärde sig cykla. Deltagarna har utöver de praktiska momenten även fått information om trafiksäkerhet och trafikregler. Kurserna har varit fullbokade och mycket uppskattade.

Läs mer på www.cykelframjandet.se/upsala



Parkera schyst

Under 2017 har kampanjen *Parkera Schyst* fortlöpt. *Parkera Schyst* är en kampanj som syftar till att få fler cyklister att parkera cykeln i ett cykelställ, något som bidrar till en trafiksäkrare, tillgängligare och mer framkomlig stadsmiljö.

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

Under 2017 arrangerades *Parkera Schyst På Stan* för sjunde året i rad och platsen var likt tidigare år Gamla torget i centrala Uppsala. Under dagen fanns personal från Uppsala kommun på plats för att informera om arbetet med *Parkera Schyst*, dela ut *Parkera Schyst*-produkter och även svara på frågor om cykelplanering med fokus på cykelparkeeringar. Under dagen kunde även cyklister få enklare cykelservice och däckpumpning av cykelmekaniker som fanns på plats. Cyklister fick även möjlighet att provparkera in ett tvåvånings cykelställ som tillfälligt monterats på Gamla Torget. Cirka 1500 personer besökte *Parkera Schyst På Stan* 2017.



Vintercyklisten

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

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

Hösten 2017 var det dags för årets upplaga av *Vintercyklisten*. Årets upplaga innebar 100 platser för medarbetare från olika arbetsgivare och 30 platser för studenter. Studenterna fungerar även som ambassadörer för säker cykling på olika campus i Uppsala. De ska även arrangera evenemang där lysen och reflexer delas ut. Arbetsplatser som deltar i 2017/2018 års upplaga är *Uppsala kommun*, *Uppsala Universitet*, *NCC*, *Region Uppsala*, *Vattenfall* och *Energikontoret i Mälardalen*.

Cykelvänlig arbetsplats

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

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

- fysisk miljö (exempelvis bra cykelparkeeringar nära jobbet)
- utrustning (exempelvis cykelpumpar i receptionen)
- styrning och ledning (exempelvis en cykelansvarig på jobbet)

- kommunikation och beteendepåverkande åtgärder (exempelvis cykelrelaterad information på intranätet)

Arbetet med *Cykelvänlig arbetsplats* har fortsatt under 2017 och ett fokus har legat på att kampanjen riktat sig till samtliga av Uppsala kommuns arbetsplatser. Under 2017 diplomerades totalt 37 arbetsplatser som cykelvänliga. Diplomeringen ägde rum den 21 september vid Uppsala Konsert & Kongress.



Nudging

Under 2017 har Uppsala kommun inlett ett arbete med att jobba mer med sk. ”nudging” inom hållbart resande. Nudging är ett verktyg som kan användas för att uppmuntra eller främja olika beteenden, eller val, som kan vara till nytta både för enskilda individer och för samhället i stort. Det kan handla om att ”putta” människor att göra mer hållbara val i resandet, utan att vara tvingande.

Hösten 2017 genomförde Uppsala kommun testprojekt inom nudgingprojektet. Testerna genomfördes under två olika innebandymatcher i IFU Arena. Den nudging-metod som valdes gick i stora drag ut på att spelarna skulle utgöra förebilder som cyklade. Följande ”nudger” användes under matcherna:

- Två spelare (en kvinna och en man) fotograferades med cykel framför arenan. Bilden användes i de matchblad som delades ut på matcherna.
- Cykelställena utanför arenan smyckades med kulörta lampor och ventillampor delades ut till de som cyklade till matchen. Sirius ungdomslag anlätades till att dela ut lamporna. Lamporna skulle även användas till att vifta med under matchen på speakerns uppmaning.
- Alla matchbesökare fick svara på en enkät om hur de reste till matchen och varifrån de hade rest. Även till detta moment anlätades Sirius ungdomslag. Enkäten gjordes i Webropol.
- Speakern pratade om cykling och på storbildsskärmarna visades text och bilder om cykling.

- Lagets line up (de första spelarna) cyklade in på plan på första matchen med cyklar som lånades av InterSport. På andra matchen stod det en cykel på plan istället.

Vid den andra matchen gjordes kontrollmätningar för att undersöka hur många matchbesökare, som även besökte den förra matchen, som cyklade, gick eller åkte kollektivt till matchen istället för att ta bilen. Testerna är under utvärdering och Uppsala kommun har som ambition att jobba mer med nudging under 2018.

Testresenärsaktivitet för elcyklar

Under 2017 drev Uppsala kommun en testresenärsaktivitet för elcyklar. Upplägget var att tio personer valdes ut utifrån en webenkät där intressenterna fick anmäla intresse. Kriterierna för att bli utvald var att man skulle vara vanebilist, ha minst fem kilometer från bostad till arbete, kunna arbetspendla med elcykel minst tre gånger per vecka samt uppge en personlig motivering till varför man skulle bli utvald. Kampanjen väckte stort intresse och platserna fick i vissa fall lottas fram.

Testresenärerna fick sedan föra en resedagbok varje vecka. Resultatet blev att nästan hela urvalsgruppen var nöjda med projektet och totalt ersattes 3690km bilresor med elcykelresor. Testresenärerna uppgav även att de kommer att fortsätta att cykla efter avslutat projekt. Testresenärsaktiviteten bedöms sammantaget som en lyckad kampanj och ett exempel på hur ovana cyklister kan introduceras till cykling.

Trafikkalendern – Gå och cykla till skolan

Gå och cykla till skolan är en tävling som varje år arrangeras av Trafikkalendern – Sveriges största läromedel om barn och trafik. Trafikkalendern delar varje år ut informationsmaterial om trafiksäkerhet till hundratusentals elever med ambitionen att inspirera skolor i arbetet med trafiksäkerhet och hållbar utveckling. Under två valfria veckor i september–oktober samlar deltagande skolor så många resepoäng som möjligt genom att gå, cykla eller resa kollektivt till och från skolan. Syftet med utmaningen är att främja hälsan hos barn och unga, bidra till en bättre miljö och förbättra trafiksäkerheten i elevernas närmiljöer. Aktiviteten engagerar varje år cirka 50 000 elever och pedagoger i årskurs F-6.

Totalt delar Trafikkalendern ut priser för mer än 50 000 kronor och 2017 bidrog även Uppsala kommun med lokala priser utöver de nationella prissummorna.

Vinnare 2017 blev klass 3A i Ångelstaskolan till vinsten i utmaningen Gå och cykla till skolan. De gick, cyklade och åkte kollektivt aktivt till skolan under två veckor och fick femtusen kronor och två timmar med en instruktör på allaktivitetshuset Allis Uppsala. Alla elever fick också ett kort från UL laddat med två hundra kronor.

Andra pris gick till klass 3B i Gamla Uppsala skola och trea blev Vargarna i årskurs 2 på Ekuddensskolan.

Cykling utan ålder

Under 2016 inleddes projektet Cykling utan ålder på initiativ av Uppsala kommun och Länsstyrelsen i Uppsala län. Cykling utan ålder är en ideell verksamhet som går ut på att personer med funktionsnedsättning ska få komma ut på en cykeltur. Cykelturerna genomförs med specialbyggda cyklar och av volontärer som anmält sig som frivilliga till projektet. Konceptet kommer från Danmark där det visats sig vara varit mycket framgångsrikt. Studier visar på att cykelturerna medför många positiva hälsoeffekter för målgruppen. Cykling utan ålder bedöms av de inblandande aktörerna vara ett lyckat projekt, där de anslutna boendena och organisationerna meddelat mycket positiva effekter för de brukare som har fått åka på cykelturerna.

2017 så bildades en förening som tog över ansvaret för Cykling utan ålder. Under året fördubblades även antal specialcyklar i verksamheten från fyra till åtta. Nytt för 2017 är också att Uppsala kommun erbjuder färfällor och vinterdäck till specialcyklarna inom verksamheten. Under 2017 uppmärksammades också projektet i den internationella boken "Stories from Cycling Without Age – Spreading Joy Around the World".



TrafiQ

I september 2017 lanserades TrafiQ, en kampanj vars mål är att uppmärksamma Uppsalas trafikanter på beteende och regler i trafiken. Ambitionen med kampanjen är att få Uppsalaborna att diskutera, reflektera och lära sig mer om hur de påverkar trafiksäkerheten. TrafiQ sker även i samarbete med Uppsala universitet och Ultuna studentkår.

Kampanjen består dels av ett internetbaserat test, dels av Virtual Reality-filmer (VR). Virtual Reality-filmer innebär att tittaren, genom särskilda VR-glasögon, kan befinna sig i en virtuell verklighet. VR-filmerna spelades in under våren 2017 och iscensätter olika trafiksituationer, där man får uppleva olika trafikanters perspektiv på en specifik händelse i trafiken. Genom att presentera olika trafiksituationer genom VR kan personer få en förståelse för andra perspektiv i trafiken. VR-filmerna har sedan lanserats via olika evenemang där intresserade har fått möjlighet att låna VR-glasögon och titta på filmerna. VR-filmerna finns även publicerade på Youtube.



Under vintern 2017 fick 30 studenter i uppdrag att fortsätta föra ut budskapet om TrafiQ. Denna gång med fokus på synbarhet, för att fler studenter ska använda cykellysen och reflexer. Studenterna har själva bidragit med idéer om hur de ska nå ut till andra studenter och det sker ett 20-tal aktiviteter i februari 2018, då bland annat VR-film om synbarhet visas samt runt 900 lysen och 900 reflexer delas ut.

Under tidig vår 2018 planeras TrafiQ-kampanjen lägga fokus på att uppmuntra Uppsalaborna till att inkomma med information om var trafikanter behöver påminnas om vilka regler som gäller i trafiken. Dessa specifika platser kommer sedan att uppmärksammas på olika sätt.

Sveriges bästa cykelstad

Under våren 2015 påbörjade Uppsala kommun arbetet med att bli Sveriges bästa cykelstad. Efter ungefär ett års förarbete kunde tjänstemännen gå upp med både en handlingsplan och åtgärdslista till politikerna. Efter beslut i gatu- och samhällsmiljönämnden i mars 2016 handlade mycket av arbetet under 2016 om att marknadsföra huvudprojektet Sveriges bästa cykelstad i sig. Detta föranledde också en hel del uppmärksamhet från lokalmedia. Några exempel på insatser som vidtog var

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

Under 2017 har det kommunikativa arbetet övergått mer till att fokusera på de enskilda åtgärderna och att dessa utgör en del i det övergripande paraplyprojektet Sveriges bästa cykelstad. Det handlar alltså om att framhålla de insatser som politikerna avsatt resurser till men att samtidigt påvisa att de utgör en viktig pusselbit utifrån den övergripande höjda ambitionsnivån.

Med målsättning om att vara transparenta och att på så sätt ge intresserade en relativt god inblick i åtgärdslistans status har regelbundna uppdateringar gjorts av den förteckning över alla de 57 planerade åtgärder som är planerade att utföras mellan 2016-2018. På så vis har det funnits möjlighet att kontinuerligt få en liten uppfattning av vad som händer inom respektive projekt men också se de enskilda åtgärderna utifrån ett större sammanhang.

Buslätt att cykla rätt

Sedan några år tillbaka genomför Uppsala kommun aktiviteteten *Buslätt att cykla rätt*, vilket är en cykelaktivitet riktad mot yngre barn. 2017 genomfördes *Buslätt att cykla rätt* vid två tillfällen, i maj respektive september. Här fick barnen träna motorik och

balans på cykel och samtidigt få kunskaper om hur de ska bete sig i trafiken. Barnen lånade olika typer av cyklar och hjälmar. Platsen var Vaksala torg och en inbjudan till samtliga förskolor i Uppsala hade skickats ut. Aktiviteten avslutades med att alla barn fick ett cykelkörkort. De fick själva färglägga de vägmärkande hade lärt sig under dagen. Buslättbanan fanns även tillgänglig i Relitahallen under tre veckor under försommaren, för evenemanget *Cykelkul* som anordnades av Uppsala Cykelklubb. Banan lånades även ut till ett evenemang anordnat av Heby kommun.

Pelle Svanslös cykeldag

Söndagen den 14 maj var det dags för *Pelle Svanslös cykeldag*. Evenemanget sammanföll med UNT bike weekend men här var barnen den främsta målgruppen. På en mobil cykelbana i Botaniska trädgården fanns vägmärken, trafikljus och övergångsställen utplacerade. Barnen kunde välja mellan att cykla på egna cyklar eller låna en på plats och de fick lära sig några av de viktigaste trafikreglerna. Flera hundra barn tog sig runt cykelbanan och vid mål väntade en utmärkelse till de unga cyklisterna.



Cykelveckan

Under 2017 anordnade Uppsala kommun för andra året en cykelvecka. Målsättningen var att i ett mer samlat grepp berätta om ett flertal av de cykelprojekt och insatser som för tillfället pågår. Mellan den 8-14 maj arrangerades därför ett flertal händelser som exempelvis *Cykeldagen* vid resecentrum (läs mer nedan), *Buslätt att cykla rätt* vid både Vaksala torg och i Botaniska trädgården (läs mer på denna sida) samt *Parkera Schyst På Stan* (läs mer på sidan 31) Utöver detta anordnades ett antal aktiviteter i samband med cykeltävlingarna Skandistrampet och Skandisloppet som gick av stapeln 12-14 maj.

Bland annat genomfördes en prisutdelning av vinnarna i årets klimatmatch samt att ett informations-tält rests där Uppsala kommun fick möjlighet att berätta om sitt arbete inom projekteten Klimatmatchen och Cykelvänlig arbetsplats. Vid samma tillfälle höll också dubbla OS-silvermedaljören Emma Johansson ett föredrag.

Cykeldagen

Under cykelveckan arrangerades för tredje gången i ordningen en cykeldag vid resecentrum. I samband med detta tillfälle gick det som besökare att bland annat få information om pågående och planerade insatser när det handlar om såväl cykelinfrastrukturåtgärder (exempelvis nya cykelvägar, cykelpumpar och cykelboxar) som beteendepåverkansprojekt (exempelvis *Vintercyklisten*, *TrafiQ* och *Cykelvänlig arbetsplats*). Inom ramen för arrangemanget uppmärksammades också de regler som gäller för både cykelns utrustning och cyklisternas beteende i trafiken. Under dagen fanns en stor personalstyrka från olika verksamhetsområden på plats för att berätta om deras arbete och samtidigt svara på frågor från allmänheten. Utöver detta fanns också flera cykelmekaniker på plats vilka hjälpte cyklister med enklare cykelservice och däckpumpning. Dessutom fick besökarna lämna synpunkter på vad de anser vara viktigt för att Uppsala ska kunna uppnå de högt ställda förväntningar som finns bland såväl tjänstemän och politiker som invånare och besökare. Cykeldagen fick stor uppmärksamhet med cirka 2000 besökare varav cirka 70 personer uppsökte tältet med cykelservice.



Invigning av Flottsundsbron

Lördagen den 22 april 2017 invigdes den nya Flottsundsbron i Sunnersta. Arbetet med bron pågick i ungefär två års tid och under i princip hela byggprocessen har det varit möjligt att passera över Fyrisån via en intilliggande tillfällig bro. Till skillnad

från tidigare är det nu möjligt att cykla över bron på separata cykelbanor. Förutom invigningstal, ballonger, food trucks, körsång och diverse andra uppträdanden fanns också ett flertal politiker och tjänstemän från Uppsala kommun på plats för att svara på frågor kring byggnationen.



Cykelkartan

I början av mars 2017 fanns den nya cykelkartan att hämta och det märktes direkt att det fanns ett stort intresse bland invånare och turister. Till skillnad från de två tidigare cykelkartorna som gavs ut i mars 2013 respektive februari 2015 (och som hämtades ut i 75 000 respektive 80 000 exemplar vardera) har antalet nya kartor som delats eller hämtats ut under 2017 ökat markant. Sedan utgivningen har hittills 175 000 kartor distribuerats.

Cykelkartan finns att hämta vid bland annat turistbyrån, kommuninformation, universitetsinstitutioner, hos de flesta cykelhandlare och på de kommunala biblioteken.

Cykelinformation till föräldrar

Uppsala kommun arbetar aktivt för barns trafiksäkerhet. En viktig målgrupp utgörs av nyblivna föräldrar och Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med att bland annat informera på föräldraträffar som barnavårdscentraler arrangerar. I det arbetet ingår information om cykelutrustning, cykelsitsar och cykelbarnstolar, cykelhjälm, cykelkärror med mera. Föräldrarna har även informerats om riskerna som deras barn utsätts för om rekommenderade trafiksäkerhetsåtgärder inte följs. Totalt har personal från Uppsala besökt olika barnavårdscentraler 59 gånger under 2016 och trafiksäkerhetsinformationen har nått 430 föräldrar.

Trafikantveckan

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

ECOMM

31 maj–2 juni 2017 deltog representanter från Uppsala kommun på *ECOMM, European Conference on Mobility Management*, i Maastricht, Holland. *ECOMM* är en konferens med fokus på hållbart resande och mobility management (samlingsbegrepp för att påverka samhället till hållbarare och effektivare transportsätt) som har arrangerats varje år sedan 1997 i olika europeiska städer. Konferensen, som årligen lockar ca 350–500 deltagare, samlar många verksamma inom det europeiska trafikområdet och omfattar föreläsningar, exkursioner, workshops och utställningar.

Representanterna från Uppsala kommun var även föredragande under *ECOMM 2017*. Projektet med att göra Uppsala till Sveriges bästa cykelstad samt Spjutspetsar Mobility Management presenterades. Spjutspetsar Mobility Management är ett avslutat projekt där 15 organisationer har samverkat för att underlätta för sina medarbetare att cykla, gå och åka kollektivt i tjänsten samt till och från jobbet.

ECOMM 2017 avslutades med att offentliggöra att *ECOMM 2018* kommer att hållas i Uppsala. *ECOMM 2018* kommer att hållas 30 maj–1 juni på Uppsala Konsert och Kongress med Uppsala kommun som officiell värd, i samarbete med Region Uppsala och Uppsala Universitet.

Cykelworkshop

I april 2017 höll föreningen Håll Ut, i samarbete med Uppsala kommun, i en cykelworkshop inriktad mot innovationer inom cykelparkering och cykelfrämjande insatser. Workshopen inkluderade även inspirationsföreläsningar och riktade sig mot studenter, men även andra cykelintresserade. Upplägget var att olika grupper fick komma med förslag till förbättringsåtgärder för cykeltrafiken vid särskilda platser, exempelvis åtgärder för att förbättra Dragarbrunnsgatans cykelparkering. Workshopen resulterade i ett stort antal förslag och innovationer som Uppsala kommun kommer att beakta i det fortsatta arbetet med cykelfrämjande insatser.

Cykelinformation till studenter, föreningar och organisationer

Under 2017 har tjänstemän från Uppsala kommun informerat om arbetet med cykeltrafik vid ett flertal tillfällen. Några exempel är deltagande vid studentmässan och föredragshållande vid bland annat trafiksäkerhetsrådets och cykelfrämjandets årsmöte, rotarys frukostmöte, NTF:s trafiksäkerhetsråd och vinterforums nätverksträff för kommuner. Utöver detta har flertalet företag och kommuner besökt Uppsala för att bland annat få information om de cykelinsatser som genomförs. Vid dessa tillfällen har det funnits tillfälle att ställa frågor och diskutera exempelvis trafikregler och cykelarbetet med ansvariga tjänstemän. Uppsala kommun har vid flertalet av dessa sammankomster också delat ut sadelskydd, reflexer, cykelkartor samt informationsbroschyrer om trafikregler. Arbetet med att informera studenter och intresserade organisationer om kommunens ambitioner och vidtagna åtgärder inom cykelområdet är en viktig del av det kontinuerliga kommunikationsarbetet.

Säkra skolvägar

2017 har inneburit fortsatt arbete med *Säkra skolvägar*, ett trafiksäkerhetsprojekt inriktat mot att förbättra trafiksäkerheten runt skolor (för mer information se sida 29). Årets upplägg rent informationsmässigt följer i stort de föregående åren vilket innebär att de enskilda skolorna ansvarar för att information om arbetet når ut till föräldrar, medarbetare på skolan och skolans elever. Uppsala kommun har under 2017 fortsatt att distribuera informationsmaterial till berörda skolor och även medverkat på föräldramöten för att diskutera trafiksäkerhet och informera om arbetet med *Säkra skolvägar*.

Uppsala kommun som arbetsgivare ur ett cykelperspektiv

Uppsala kommun har som ambition att vara en framstående arbetsgivare när det handlar om att på olika sätt främja möjligheterna för sina medarbetare att i så stor utsträckning som möjligt välja cykeln som ett naturligt färdmedel såväl i tjänsten som till och från jobbet.

I anslutning till de flesta arbetsplatser finns sedan tidigare tjänstecyklar och hjälmar att låna. Inom denna fordonsflotta finns även ett flertal elcyklar att tillgå och cyklarna har dubbdäck på vinterhalvåret. På många arbetsplatser finns även cykelkartor tillgängliga för att vid behov underlätta orienterbarheten och minska risken för omvägar.

Under 2017 har också arbetet med att ta fram nya riktlinjer för resor i tjänsten (resepolicy) fortsatt.

För andra året i rad valde Uppsala kommun som arbetsgivare att delta i vintercyklistkampanjen och därmed finansiera 30 platser till medarbetare, som deltog i utmaningen tillsammans med fem andra arbetsgivare. (se Vintercyklisten sidan 31). Uppsala kommun har även uppmuntrat till cykling som transportmedel i olika interna aktivitetstävlingar under 2017.



Dessutom infördes löneförmånen att alla medarbetare som är tillsvidareanställda kan hyra en kvalitetscykel genom bruttolöneavdrag. Totalt beställdes det drygt 900 cyklar varav 30 procent var elcyklar. Avtalet gäller i tre år, varpå cykeln sedan kan lämna tillbaka eller lösas ut.

För att ytterligare påvisa ambitionen finns det sedan 2015 möjlighet för den som varit anställd i kommunen i 25 år att numera välja mellan att få en guldklocka, en hedersmedalj, ett konstföremål eller en cykel.

Cykelråd

Under våren 2017 kunde gatu- och samhällsmiljönämndens ordförande bjuda in till Uppsalas nystartade cykelråd. Det första mötet hölls i september månad. Syftet med rådet är att ytterligare förbättra kommunikationen och förståelsen mellan cyklister, intresseorganisationer, cykelbranschen, och ansvariga tjänstemän. En viktig målsättning utgörs också av att upprätthålla en hög kvalitet vid såväl planering och byggnation som drift och underhåll av cykelinfrastrukturen samtidigt som ett bredare samarbete förhoppningsvis kan bidra till att betendepåverkansarbetet får ett större genomslag hos allmänheten. Cykelrådet träffas vid fyra tillfällen

per år och består i dagsläget av politiker, tjänstemän, cykelhandlare samt representanter från lokala cykelföreningar och studentorganisationer.

Synpunkter från allmänheten

Uppsala kommuns invånare är mycket engagerad i cykelfrågor och under året har kommunen tagit emot och på olika sätt hanterat en stor mängd frågor och synpunkter kring cykling via exempelvis mejl, brev, telefonsamtal och inlägg på kommunens sidor på Facebook och Twitter. Utöver detta har det även inkommit ett stor mängd ärenden genom kommunens felanmälningsfunktion. Totalt har kommunen mottagit och besvarat 2 479 ärenden enbart via felanmälan och mejl till förvaltningen. Hur många telefonsamtal och inlägg via Facebook och Twitter som inkommit och besvarats har inte gått att få fram.

Utöver detta har det även anordnats särskilda tillfällen då allmänheten fått möjlighet att antingen personligen framföra sina synpunkter till berörda tjänstemän eller skriftligen uppmärksamma de ansvariga på goda eller mindre goda förhållanden för cyklister. Dessa tillfällen anordnades i samband med arrangemangen *Cykeldagen* och *Parkera schyst på stan*.

Frågorna och synpunkterna har förhållit sig inom de flesta cykelrelaterade områden. Dock är det framförallt tre områden som dominerar, nämligen vinterväghållning, cyklisters beteende i trafiken samt upplevda brister och trafiksäkerhetsfrågor kopplade till den fysiska utformningen.

För att få en bättre överblick och mer samlad bild över de synpunkter och förslag på åtgärder som inkommit under de senaste åren har en så kallad åtgärdsbank upprättats under 2017. Denna har tagits i beaktan vid planeringen inom olika åtgärdsområden och har även fungerat som underlag i arbetet med den reviderade handlingsplanen.

Medborgarundersökningar

Varje år genomför Uppsala kommun en eller flera medborgarundersökningar för att fånga upp allmänhetens synpunkter när det gäller cykelfrågor. Inom ramen för projektet Sveriges bästa cykelstad genomfördes ett flertal insatser under 2015 och 2016 vilka beaktades inom ramen för framtagandet av den åtgärdslista som numera finns att läsa på www.uppsala.se/cykel. Inom ramen för arbetet med den reviderade handlingsplanen har också en dialog förts med invånare i Uppsala kommun kring medborgarnas syn på framtida insatser och insatsområden. Utöver detta genomförs också kontinuerligt

nöjdhetsundersökningar relaterade till bland annat kommuninvånarnas upplevelse inom diverse cykelrelaterade områden. Under 2018 kommer en mer omfattande studie att genomföras, inom ramen för projektet Sveriges bästa cykelstad, vilken förhoppningsvis kan presenteras i nästa cykelbokslut.

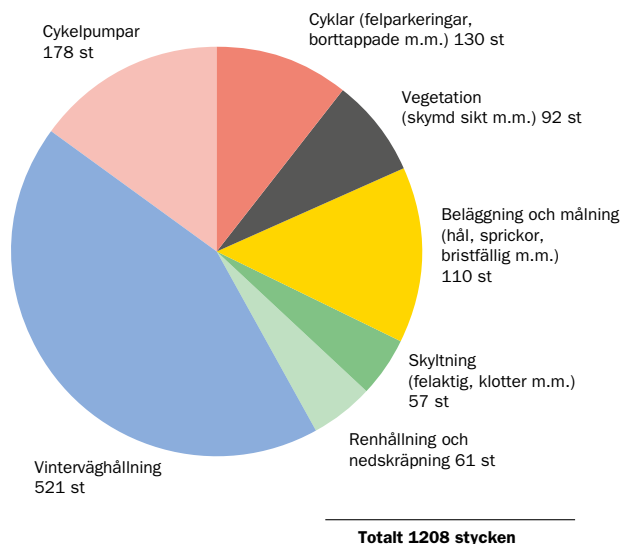
Kommunens felanmälan

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

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

Under 2017 gjordes totalt 1208 anmälningar om mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar via e-post. Det är en ökning jämfört med tidigare år och något som kommunen ser mycket positivt på eftersom vi tack vare detta relativt omgående kunnat upprätthålla en god kvalitet i cykelnätet. Vid sidan av dessa anmälningar har det också inkommit 1271 anmälningar via epost som handlar om synpunkter och/eller upplevda större brister och felaktigheter knutna till cykelinfrastrukturen och/eller cyklisters beteende. Åtgärdstiden kring dessa varierar i stor utsträckning. I första hand prioriteras det som kan utgöra en trafikfara. Här nedan finns statistik över vilken typ av ärende som har kommit in till kommunens felanmälan och som också åtgärdats inom ett antal dagar. Underlaget till diagrammet bygger alltså på de 1208 stycken anmälningar om mindre fel och brister för snabb

åtgärd utmed kommunens cykelvägar som inkommit via e-post under 2017.



Fördelning av mottagna felanmälningar (mindre fel och brister för snabb åtgärd utmed kommunens cykelvägar) 2017

Ekonomisk uppföljning

Uppsala kommuns kostnader för samtliga cykelinsatser som redovisas i denna sammanställning uppgick 2017 till 173 miljoner kronor (173,48 miljoner kronor). Av dessa utgjorde 110,75 miljoner investeringskostnader och 62,73 miljoner drift- och underhållskostnader. Detta kan jämföras med den totala kostnaden för cykelarbetet som 2013 uppgick till 87 miljoner kronor, 2014 till 103 miljoner kronor och 2015 liksom 2016 till 116 miljoner kronor. För att sätta den totala kostnaden för 2017 i ett sammanhang kan en jämförelse göras med de kostnader som gatu- och samhällsmiljönämnden haft för gata, park och natur under året som gått. 2017 uppgick de totala investeringskostnaderna till 244 miljoner kronor medan de totala drift- och underhållskostnaderna uppgick till 355 miljoner kronor. Utifrån detta uppgick cykelkostnaderna till 45 procent av de totala investeringskostnaderna och 18 procent av de totala drift- och underhållskostnaderna för gatu- och samhällsmiljönämnden under året. I jämförelse med de totala kostnaderna för investeringar samt drift och underhåll (som tillsammans uppgick till 599 miljoner) utgjorde cykelkostnaderna 29 procent.

Planeringsinstrument					
	2017	2016	2015	2014	2013
Kostnad för arbetet med cykelräkning (mnkr)	0,20	0,50	0,20	0,60	0,40
Kostnad för arbetet med kommunvelometern (mnkr)	0,10	0,10	0,10	0,10	0,05
Kostnad för arbetet med handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik (mnkr)	0,30	0,00	0,00	0,00	1,20
Kostnad för arbetet med mobilitets- och trafikstrategin (MoTS) kopplat till cykel (mnkr)	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med checklistor, normer och generella riktlinjer kopplat till cykel (mnkr)	0,05	0,10	0,10	-	-
Kostnad för arbetet med projektet Sveriges bästa cykelstad (mnkr)	0,15	0,10	0,10	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med stadsmiljöavtalet kopplat till cykel (mnkr)	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet inom nätverket Svenska cykelstäder (mnkr)	0,10	0,20	0,80	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med cykelbokslutet (mnkr)	0,15	0,20	0,20	0,20	0,10
Total kostnad för arbetet med planeringsinstrument	1,12	1,20	1,65	0,91	1,95
Totalt kostnad för arbetet med planeringsinstrument (investering) (mnkr)	0,00	0,00	0,40	0,30	1,40
Totalt kostnad för arbetet med planeringsinstrument (drift) (mnkr)	1,12	1,20	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

Cykelvägar					
	2017	2016	2015	2014	2013
Kostnad för arbetet med regionala cykelvägar	0,10	0,05	-	-	-
Kostnad för arbetet med nya och upprustade cykelbroar (mnkr)	55,00	0,00	0,00	0,00	6,70
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelbroar (mnkr)	0,75	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala kommun (mnkr)	16,6	31,40	9,50	14,40	26,70
Kostnad för arbetet med nya cykelvägar i Uppsala tätort (mnkr)	14,6*	19,4*	9,5*	14,4*	26,2*
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala kommun (mnkr)	15,1	16,20	14,50	21,40	10,40
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelvägar i Uppsala tätort (mnkr)	15,1*	15,9*	14,5*	21,4*	8,3*
Kostnad för arbetet med smärre underhåll av beläggning (gropar och sprickor) utmed cykelvägar (mnkr)	0,90	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med snabbcykelleder (mnkr)	10,50	1,20	13,50	11,00	0,70
Kostnad för arbetet med att skilja fotgängare och cyklister (mnkr)	0,55	0,30	0,20	1,20	1,40
Kostnad för arbetet med mindre cykelåtgärder (mnkr)	0,30	0,45	0,30	-	-
Kostnad för arbetet med kantstensåtgärder utmed cykelvägar (mnkr)	1,10	1,10	0,60	0,50	0,05
Kostnad för arbetet med cykelvårdstationen (mnkr)	1,00	-	-	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med nya och upprustade cykeltunnlar (mnkr)	2,50	11,15	22,90	-	-
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykeltunnlar (mnkr)	0,10	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med drift och underhåll av cykelvägvisning (mnkr)	0,05	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med offentliga fasta cykelpumar (mnkr)	0,90	0,30	0,10	0,80	0,20
Kostnad för arbetet med ny belysning utmed cykelvägar (mnkr)	3,00	2,00	9,00	4,00	-
Kostnad för arbetet med upprustning av belysning utmed cykelvägar (mnkr)	1,50	2,00	1,50	5,50	2,00
Kostnad för arbetet med drift av belysning utmed cykelvägar (mnkr)	6,50	6,50	6,50	7,00	7,00
Kostnad för arbetet med sopning av cykelvägar (mnkr)	0,90	0,85	0,70	0,45	0,35
Kostnad för arbetet med snöröjning utmed cykelvägar (mnkr)	8,90	9,50	10,90	12,10	10,50
Kostnad för arbetet med halkbekämpning utmed cykelvägar (mnkr)	14,20	10,50	5,80	4,50	3,10
Kostnad för arbetet med snöborttagning utmed cykelvägar (mnkr)	4,30	5,20	10,90	1,50	1,70
Kostnad för arbetet med vintersandupptagning utmed cykelvägar (mnkr)	15,70	9,60	7,30	7,70	6,30
Total kostnad för arbetet med cykelvägar	160,45	108,30	104,20	92,85	77,75
Totalt kostnad för arbetet med cykelvägar (investering) (mnkr)	107,5	65,65	72,50	59,60	48,00
Totalt kostnad för arbetet med cykelvägar (drift) (mnkr)	53,05	42,65	31,70	33,25	29,75

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

Cykelparkeringar					
	2017	2016	2015	2014	2013
Kostnad för arbetet med nya cykelparkeringar (mnkr)	0,70	0,50	0,10	0,20	0,30
Kostnad för arbetet med upprustning av cykelparkeringar (mnkr)	0,10	0,20	0,20	0,10	0,05
Kostnad för arbetet med cykelparkeringsgarage (mnkr)	1,50	0,00	0,10	0,20	0,30
Kostnad för arbetet med cykelparkeringshandboken (mnkr)	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med cykelvårdar (mnkr)	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10
Kostnad för arbetet med felparkerade cyklar (mnkr)	0,05	0,05	0,10	0,05	0,10
Kostnad för arbetet med övergivna och långtidsparkerade cyklar (mnkr)	0,20	0,20	0,50	0,10	-
Total kostnad för arbetet med cykelparkeringar	3,68	2,05	2,35	3,05	2,35
Totalt kostnad för arbetet med cykelparkeringar (investering) (mnkr)	0,80	0,70	1,00	1,40	0,85
Totalt kostnad för arbetet med cykelparkeringar (drift) (mnkr)	2,88	1,50	1,35	1,65	2,00

Trafiksäkerhet					
	2017	2016	2015	2014	2013
Kostnad för arbetet med cykelolyckor (mnkr)	0,05	0,10	0,10	0,10	0,05
Kostnad för arbetet med systematiskt trafiksäkerhetsarbete kopplat till cykel (mnkr)	0,05	0,05	0,10	0,20	0,05
Kostnad för arbetet med säkra skolvägar (mnkr)	0,40	0,15	1,20	0,40	0,10
Kostnad för arbetet med cykelboxar (mnkr)	0,35	0,10	0,40	0,05	0,01
Kostnad för arbetet med cykelpassager och cykelöverfarter (mnkr)	1,55	0,20	0,40	-	-
Kostnad för arbetet med samverkansprojekt i innerstaden (mnkr)	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00
Total kostnad för arbetet med trafiksäkerhet	2,48	0,65	2,25	0,80	0,26
Totalt kostnad för arbetet med trafiksäkerhet (investering) (mnkr)	2,30	0,35	2,00	0,75	0,11
Totalt kostnad för arbetet med trafiksäkerhet (drift) (mnkr)	0,18	0,30	0,25	0,05	0,15

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

Kommunikation och beteendepåverkan

	2017	2016	2015	2014	2013
Kostnad för arbetet med kommunikationsinsatser cykel internt (mnkr)	0,45	0,40	0,70	0,40	0,60
Kostnad för arbetet med cykelkurser för ovana (mnkr)	0,05	0,05	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med informationskampanjen Parkera schyst	0,25	0,25	0,40	0,40	0,50
Kostnad för arbetet med vintercyklistkampanj (mnkr)	0,45	0,20	0,10	0,75	0,00
Kostnad för arbetet med Cykelvänlig arbetsplats (mnkr)	0,35	0,20	0,30	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med nudging kopplat till cykel (mnkr)	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med Klimatmatchen (mnkr)	0,20	0,15	0,10	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med cykelworkshop (mnkr)	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med Trafiq kopplat till cykel (mnkr)	0,50	-	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med testresenärsaktivitet för elcyklar (mnkr)	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med trafikkalendern kopplat till cykel (mnkr)	0,02	-	-	-	-
Kostnad för arbetet med Cykling utan ålder (mnkr)	0,05	0,20	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med kommunikationsarbet Sveriges bästa cykelstad (mnkr)	0,15	0,60	0,15	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med Buslätt att cykla rätt (mnkr)	0,10	0,05	0,10	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med Pelle Svanslös cykeldag (mnkr)	0,05	0,05	0,20	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med cykelveckan (mnkr)	0,15	0,05	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med cykeldagen (mnkr)	0,20	0,20	0,20	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med invigning av Flottsundsbron (mnkr)	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med cykelkartan (mnkr)	0,40	0,05	0,30	0,15	0,02
Kostnad för arbetet med cykelinformation till föräldrar (mnkr)	0,10	0,10	0,05	0,05	-
Kostnad för arbetet med cykelfrågor under Trafikantveckan (mnkr)	0,05	0,05	-	0,25	-
Kostnad för arbetet med ECCOM kopplat till cykel (mnkr)	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbetet med informationsinsatser för nya studenter kopplat till cykel (mnkr)	0,10	0,05	0,10	0,05	-
Kostnad för samarbetet med studenter och organisationer kopplat till cykel (mnkr)	0,10	0,05	0,10	0,05	0,02
Kostnad för arbetet med informationskampanjen Säkra skolvägar kopplat till cykel (mnkr)	0,02	0,30	0,05	0,10	-
Kostnad för arbetet med Uppsala kommun som arbetsivare kopplat till cykel (mnkr)	0,45	0,02	-	-	-
Kostnad för arbetet med cykelrådet (mnkr)	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00
Kostnad för arbete med synpunkter från allmänheten kopplat till cykel (mnkr)	0,80	0,60	1,90	1,60	1,40
Kostnad för arbetet med medborgarundersökningar kopplat till cykel (mnkr)	0,05	0,05	0,05	0,10	0,02
Kostnad för arbetet med kommunens felanmälan kopplat till cykel (administration) (mnkr)	0,30	0,20	0,20	0,15	0,40
Kostnad för arbetet med marknadsföring av kommunens felanmälan kopplat till cykel	0,01	0,04	0,10	0,05	-
Total kostnad för arbetet med information och marknadsföring	5,65	4,17	5,53	5,44	3,96
Totalt kostnad för arbetet med information och marknadsföring (investering) (mnkr)	0,15	0,30	0,40	1,95	1,40
Totalt kostnad för arbetet med information och marknadsföring (drift) (mnkr)	5,50	3,87	5,13	3,49	2,56

Sammantaget cykelinsatser

	2017	2016	2015	2014	2013
Totalkostader (mnkr)	173,48	116,52	116,18	103,05	86,67
Totalkostnad investering (mnkr)	110,75	67,00	76,20	64,00	51,76
Totalkostnad drift (mnkr)	62,73	49,52	40,00	39,10	34,91

- * 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