

Cykelbokslut för Uppsala län 2020

Innehåll

Innehållsförteckning.....	2
Regionalt cykelbokslut.....	3
Uppfyllelse av cykelstrategins mål	4
Mål om cykeltrafikens omfattning	4
Mål om kombinationsresor	5
Mål om trafiksäkerhet	6
Nulägesbild av valda indikatorer i länet	7
Cykelinfrastruktur.....	7
Cykelparkeringar.....	7
Cyklar i kollektivtrafiken	7
Cykelparkering vid bytespunkter	8
Cykelstölder	9
Regionens insatser under 2020	10
Kampanjer för ökad cykling	10
Investeringar i cykelåtgärder genom länsplan	10
Cykelforum	10
Genomförandeplan för regional cykelstrategi	10
Årets cykelprestation 2019	11
Kommunernas insatser under 2020	12
Sammanfattning av kommunernas insatser	12
Enköpings kommun	13
Heby kommun	13
Håbo kommun	14
Knivsta kommun	14
Tierps kommun	15
Uppsala kommun	15
Älvkarleby kommun	16
Östhammars kommun	16
Referenser	17

Regionalt cykelbokslut – en uppföljning av den regionala cykelstrategin

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län antogs 2017. Den fokuserar på vardagsresor, men behandlar även rekreations- och turismcykling som är av betydelse för besöksnäringen.

Strategin innehåller tre mål för cyklingens utveckling med utgångspunkt i såväl nationella som regionala mål rörande hållbara transporter, miljö och folkhälsa år 2030. Dessutom beskrivs vilka insatsområden länets aktörer behöver arbeta med för att främja cyklingen i länet och för att nå de uppsatta målen.

Många aktörer behöver ta ansvar för att nå målen om ökad och säker cykling eftersom det kommer krävas en mängd åtgärder inom olika områden. Det kan handla om allt från att förbättra cykelvägarna eller underhåll av dessa, förbättra möjligheten att parkera sin cykel på ett säkert sätt, till att sätta upp vägvisning eller genomföra kampanjer för att stärka cyklingens roll.

Det årliga cykelbokslutet syftar till att kontinuerligt följa upp utvecklingen inom insatsområdena och ge en överblick av cyklingen i länet. Genom cykelbokslutet

läggs ett större fokus på att förbättra för cyklister och stärka färdmedlet cykelns roll i samhällsplaneringen.

Vi ser fortsatt att förutsättningarna är olika i länets åtta kommuner med Uppsala som den tätort med flest invånare men också störst andel cyklister, mycket på grund av deras målmedvetna arbete de senaste åren.

År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2016, från 13% till 23%

År 2030 ska andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik ha fördubblats jämfört med 2016, från 19% till 38%

År 2030 ska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ha halverats jämfört med 2017, från 14 till 7

Uppfyllelse av cykelstrategins mål

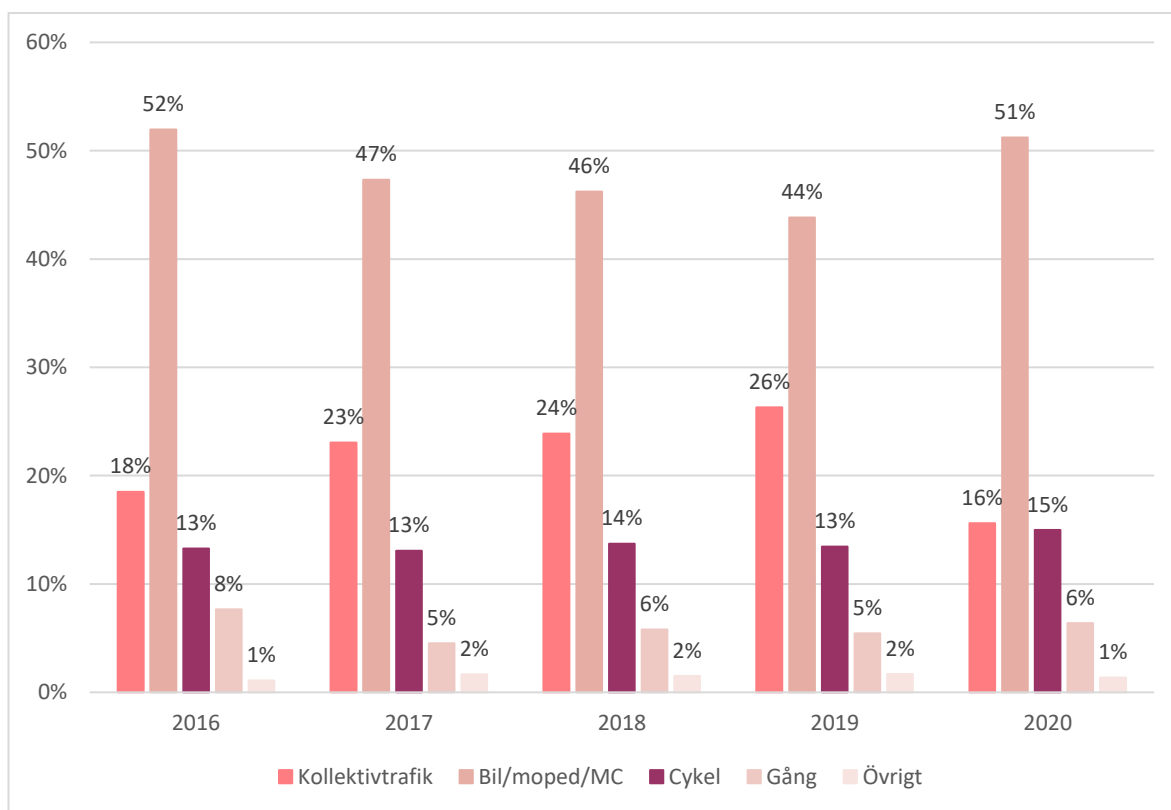
Mål om cykeltrafikens omfattning

Cykelns färdmedelsandel påverkas av en rad olika faktorer. Cyklings utveckling beror bland annat på hur enkelt det är att ta cykeln, jämfört med andra alternativ. Detta påverkas i sin tur bland annat av vilken cykelinfrastruktur som finns, hur underhåll och drift bedrivs, framkomlighet i trafikrummet och parkeringsmöjligheter vid målpunkten. Cyklings utveckling påverkas också i hög grad av hur enkelt det är att ta bilen eller kollektivtrafiken jämfört med att ta cykeln.

År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2016, från 13% till 23%.

Färdmedelsandelen beräknas genom resvaneundersökningar. Undersökningarna genomförs löpande under året av Svensk kollektivtrafik, i Kollektivtrafikbarometern.

Cykeltrafikens färdmedelsandel har ökat med 2 procentenheter jämfört med tidigare år och är 15 procent av alla färdmedel 2020. Kollektivtrafikens andel var 26 procent 2019 och minskade till 16 procent 2020 och andelen som tog bilen ökade under 2020 (Figur 1). Här ser vi en tydlig påverkan av coronapandemin under 2020.



Figur 1. Färdmedelsandel i Uppsala län år 2016–2020 för olika trafikslag.

Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik

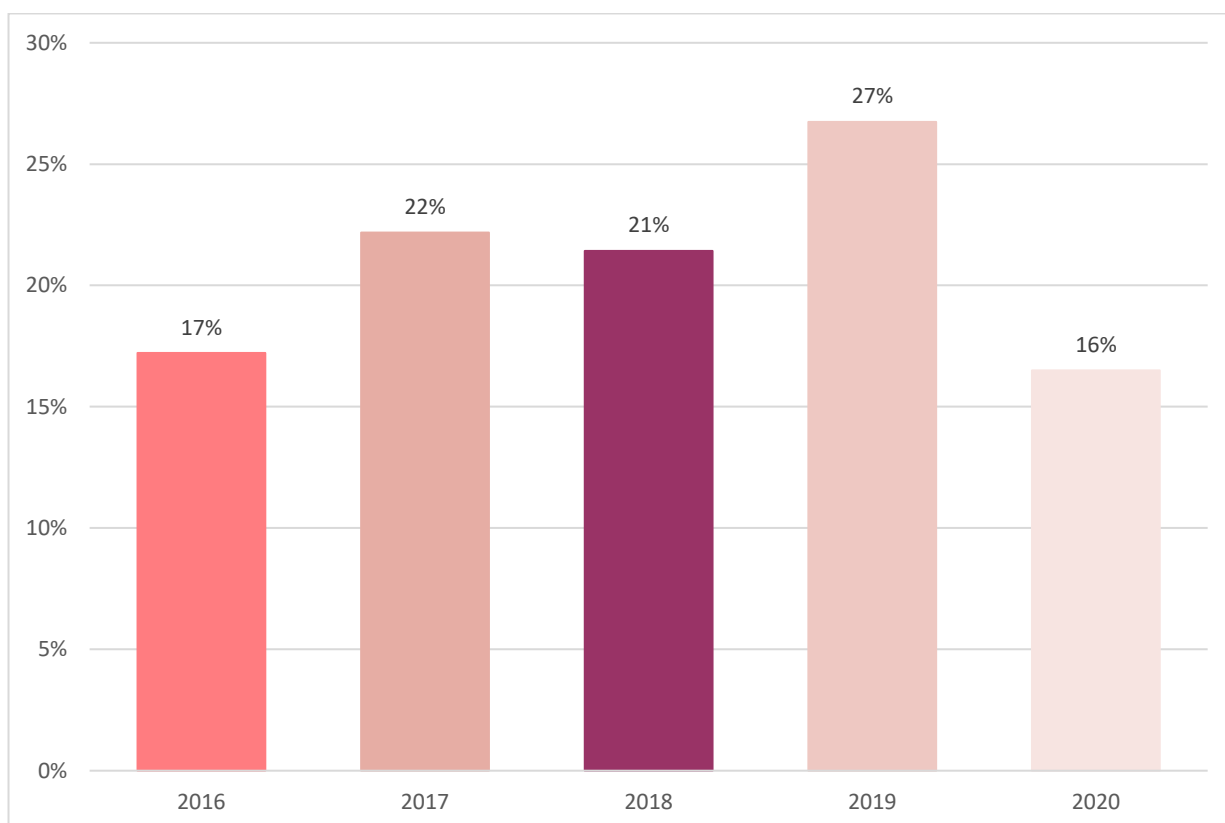
Mål om kombinationsresor

Antalet kombinationsresor påverkas av den upplevda enkelheten i att byta trafikslag för resenären. För resenären behöver bytet kännas snabbt och effektivt för att det ska vara ett bra resealternativ.

Upplevelsen påverkas bland annat av hur länge resenären behöver vänta på kollektivtrafiken, i vilken utsträckning cykelvägarna ansluter till hållplats eller station samt lokaliseringen av och standarden på cykelparkeringar. Dessutom påverkar restid, kostnad och närhet till hållplatser också resenärens val av färd sätt.

I Figur 2 redovisas hur många av svarande i resvaneundersökningarna som kombinerat cykel (och gång) med kollektivtrafik. 2020 minskade andelen resenärer som kombinerade cykel och gång med kollektivtrafik från 27 procent till 16 procent. 2020 var ett speciellt år med tydlig påverkan av coronapandemin, bland annat genom att många arbetade hemifrån och inte reste i samma utsträckning som tidigare.

År 2030 ska andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik ha fördubblats jämfört med 2016, från 19% till 38%.



Figur 2. Andel kombinationsresor cykel - kollektivtrafik i Uppsala län.

Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik.

Mål om trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten för cyklister bedöms främst påverkas av cykelvägarnas standard och separeringsgrad från andra trafikslag, hur korsningspunkter utformas samt hur väl drift och underhåll av infrastrukturen fungerar. Därtill kan exempelvis användning av cykelhjälm i vissa fall förhindra allvarigare skador.

Antalet skadade cyklister i trafiken som rapporterats av polis eller sjukvård finns i Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), Transportstyrelsens olycksdatabas. När det gäller trafikolyckor är stora variationer naturliga och svåra att förklara.

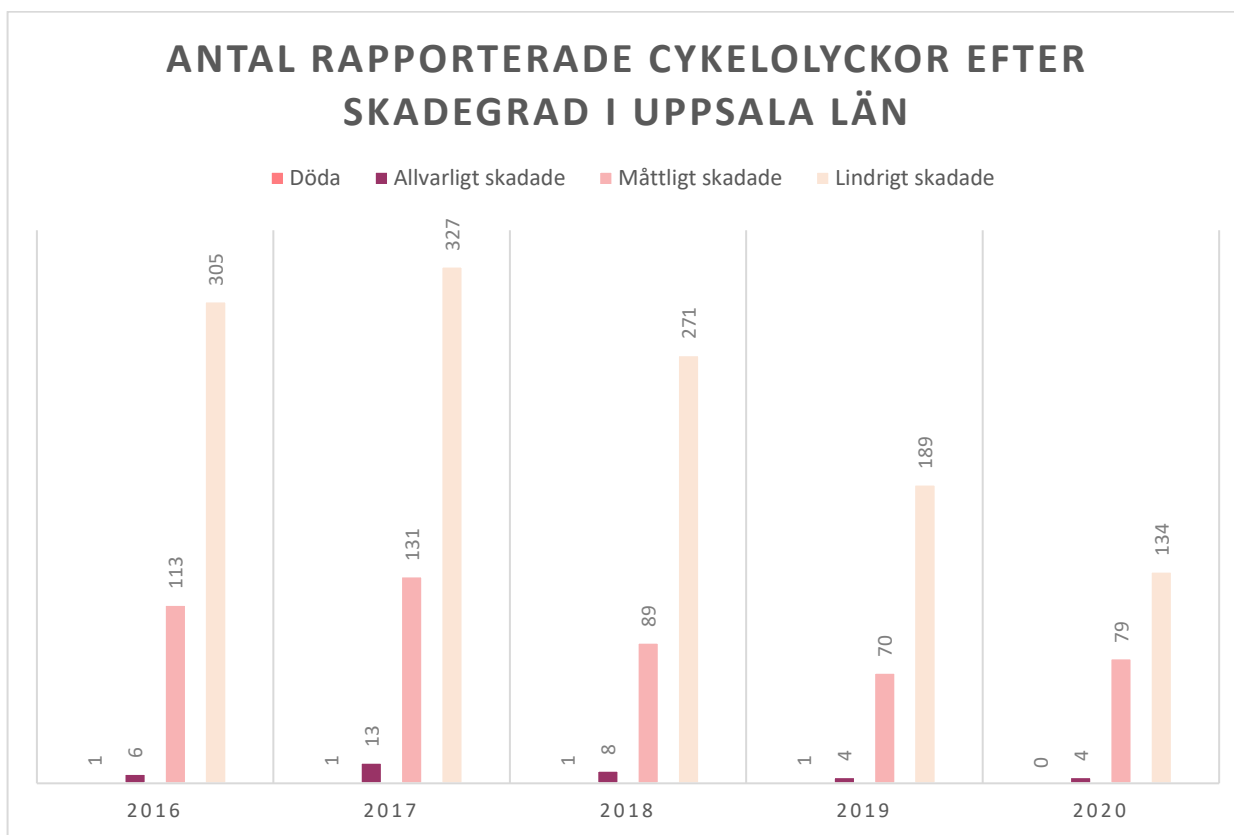
Större bortfall av sjukvårdsrapporter (Covid-19)

Trafikskadejournalerna har samlats in fast inte i samma utsträckning som normalt, dock har det inte funnits tid till att registrera dom i Strada.

Eftersläpningen av inrapporteringen för 2020 och 2021 kommer därför bli markant längre och kan innebära ett större bortfall.

År 2030 ska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ha halverats jämfört med 2017, från 8 till 4.

I Figur 3 ses utvecklingen av de inrapporterade cykelolyckorna per år fördelade på hur allvarlig skadan är.



Figur 3. Antal rapporterade cykelolyckor efter skadegrad i Uppsala län. Källa: Olycksstatistik Strada.

Nulägesbild av valda indikatorer i länet

Nedan presenteras en nulägesbild för fem indikatorer som har betydelse för cyklingens utveckling.

Cykelinfrastruktur

Sammanhängande cykelinfrastruktur av hög kvalitet är en av de viktigaste aspekterna för att främja cyklingens utveckling i länet. Säkra och trygga cykelvägar gör det mer attraktivt att välja cykeln, både för längre och kortare resor. Elcyklar ger större potential för längre resor och lastcyklar gör det enklare att frakta gods eller skjutsa barn.

Totalt finns 90,3* kilometer regionala gång- och cykelvägar i Uppsala län, alltså cykelvägar längs statliga vägar där Trafikverket är väghållare. Dessutom finns totalt ca 798 kilometer kommunala gång- och cykelvägar, främst koncentrerade till tätorterna (se Tabell 1). Det är viktigt att regionala och kommunala cykelstråk kopplas ihop, en viktig aspekt för att det inte ska uppstå felande länkar oavsett väghållarskap.

* Uppgift från Trafikverket

Cykelparkeringar

Möjligheten att på ett tryggt och funktionellt sätt parkera sin cykel vid målpunkter påverkar i hög grad cyklingens utveckling. Det saknas i många kommuner uppgifter om hur många cykelställ som finns, men totalt finns minst 18 300 cykelställ i länet, mestadels koncentrerat till kommunernas större orter, skolor, stationsområden och större bytespunkter för kollektivtrafiken. På cirka 48 procent av dessa cykelställ finns möjlighet att låsa fast ramen.

Tabell 1 visar en nulägesbild av kommunernas cykelinfrastruktur.

Kommun	Kommunal gång- och cykelväg (km)	Kommunal gång- och cykelväg per person (m)	Antal cykelställ	Varav antal cykelställ med ramlås	Antal hastighetssäkrade cykelpassager och cykelöverfarter
Enköping	113,2	2,45	850	357	17
Heby	28,1	1,99	-	-	1
Håbo	74,5	3,38	900	580	18
Knivsta	33	1,73	550	150	7
Tierp	49	2,30	730	140	0
Uppsala	475,8	2,03	15 000	7500	36*
Älvkarleby	9	0,95	-	-	0
Östhammar	16	0,72	-	-	13
	- Ingen uppgift för 2020	* Enbart cykelöverfarter			

Tabell 1. Nulägesbild av kommunernas cykelinfrastruktur.

Källa: Region Uppsala, Cykelbokslut 2020 - Enkät till kommuner, TS2021-00167.

Cyklar i kollektivtrafiken

För längre avstånd är kombinationsresor med cykel och buss eller tåg ett bra alternativ. Det är möjligt att ta med cykel på UL:s regionala busslinjer under perioden april till oktober, undantaget linjerna 801, 677, 774, 110, 111, 115 och expressbussarna. Cykel får därmed tas med på sammanlagt 87 procent av UL:s 221 linjer.

År 2020 såldes 99 cykelbiljetter på UL:s bussar.

På Upptåget mellan Uppsala-Gävle samt Uppsala-Sala får cykel tas med utan extra kostnad året runt i mån av plats utanför rusningstrafik och det saknas därför statistik för hur många resenärer som tar med cykeln på tåget.

Cykelparkering vid bytespunkter

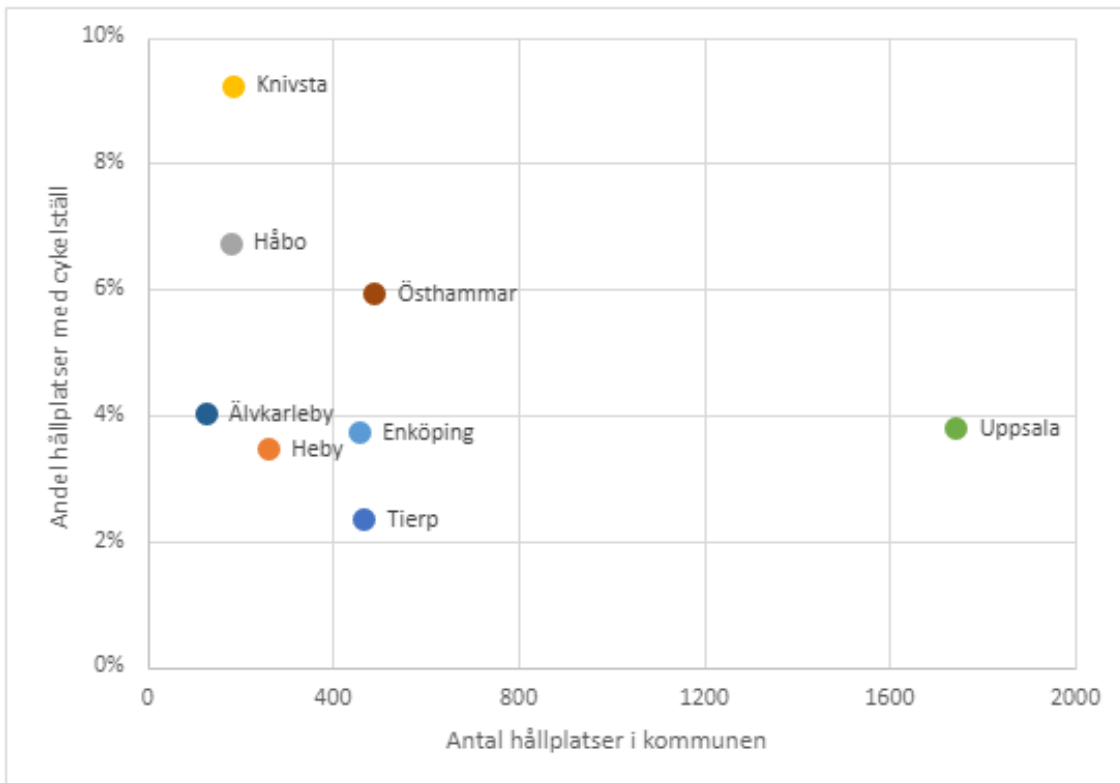
För att främja ett ökat resande med cykel i kombination med kollektivtrafik är det viktigt med cykelparkeringar vid strategiska hållplatser och tågstationer.

I Region Uppsalas *Riktlinjer för pendlarparkering i Uppsala län* anges vilka krav som ställs på pendlarparkeringar för cykel och bil vid statlig medfinansiering. I Region Uppsalas *Hållplatshandboken Riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län* beskrivs utformningen av hållplatser. Behovet av parkering ska bedömas för

varje hållplats och är normalt störst vid skolskjutshållplatser och där pendeltrafik förekommer.

Enligt Region Uppsalas *Hållplatsdatabas* har ca 4 procent av länets alla hållplatser och stationer en eller flera anslutande cykelparkeringar. I Uppsala finns ett cykelparkeringshus vid resecentrum.

I Figur 4 visas hur stor andel av busshållplatser och järnvägsstationer som har anslutande cykelparkering, i relation till det totala antalet hållplatser per kommun.



Figur 4. Andel hållplatser med minst en tillhörande cykelparkering i relation till antal hållplatser i kommunen. Källa: Hållplatsdatabasen Region Uppsala.

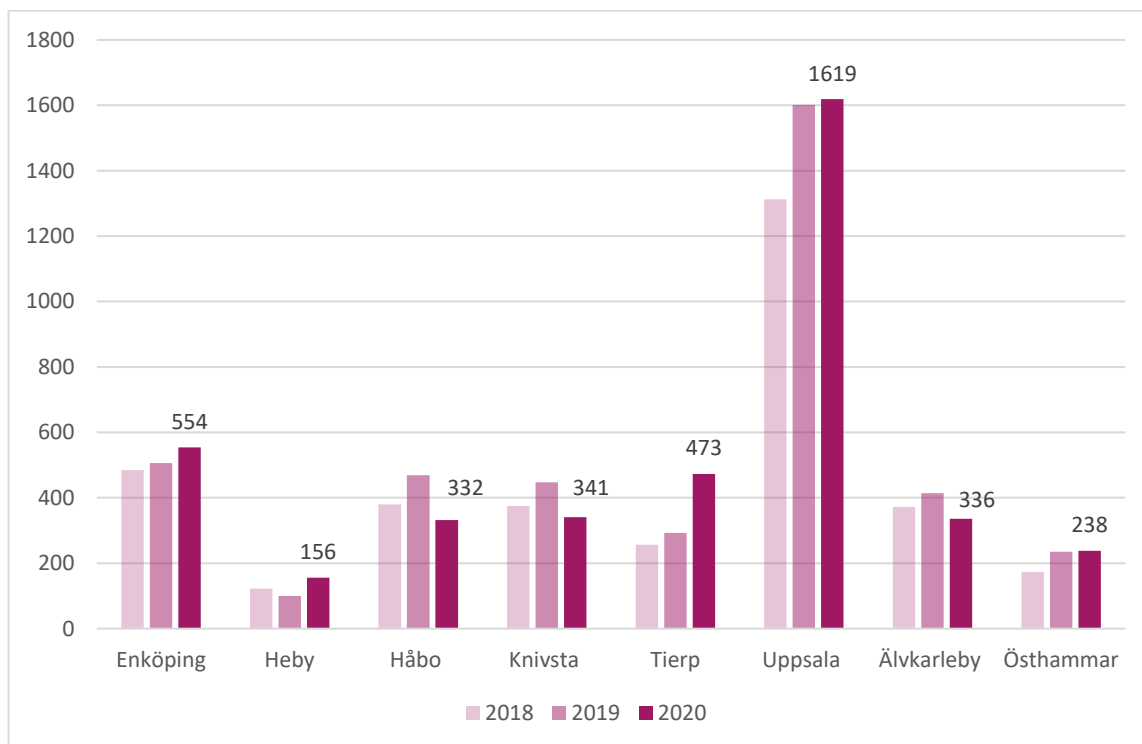
Cykelstölder

En grundförutsättning för att kunna cykla är tillgång till en fungerande cykel. Att få sin cykel stulen kan därför vara ett hinder till att cykla samtidigt som det kan ge en upplevelse av otrygghet. Den upplevda tryggheten att ställa ifrån sig sin cykel kan påverkas av risken att få den stulen. Fler cyklar samt större andel dyrare cyklar kan vara en orsak till ökat antal stölder

medan bättre lås och bättre möjlighet att låsa fast cykeln är dämpande faktorer.

Under 2020 anmäldes totalt 4 386 cyklar stulna. Det är en ökning med ca 4% sen förra året. Cirka 86% av anmälda cykelstölder sker i Uppsala.

Figur 5 visar andel anmälda cykelstölder per kommun, beräknat som antal per 100 000 invånare.



Figur 5. Antal anmälda cykelstölder i Uppsala län beräknat per 100 000 invånare.
Källa: Brottsförebyggande rådet.

Regionens insatser under 2020

Region Uppsala ansvarar för den regionala utvecklingen i länet och har till största del en samordnande roll. Nedan presenteras Region Uppsalas insatser för att främja cyklingen i länet under 2020.

Kampanjer för ökad cykling

Vintercyklingsdagen är den svenska delen av den globala aktivitetsdagen Winter Bike To Work Day. Det är ett globalt initiativ för att uppmuntra personer att ta cykeln till jobbet eller skolan även under de kalla vintermånaderna. Vintercyklingsdagen infaller andra fredagen i februari varje år. Den 14 februari 2020 på Alla hjärtans dag engagerade sig Region Uppsala, Svensk Cykling och många svenska kommuner i tävlingen. Det gjorde att antalet anmälda cyklister ökade till knappt 14 500 och att omkring 170 städer bara i Sverige hade registrerade vintercyklister. Bästa stad i världen blev Uppsala med 879 registreringar.

Inför denna dag lanserade Region Uppsala en film på Youtube "Cykla för hjärtat!" som ett led i att uppmuntra länets invånare till att välja cykeln som färdmedel även vintertid.

Investeringar i cykelåtgärder genom länsplan

Investeringar i cykelinfrastruktur längs statlig väg beslutas genom länsplanen, som för Uppsala län tas fram av Region Uppsala. I länsplanen för 2018–2029 har Uppsala län tilldelats en ram på totalt 1,53 miljarder kronor. Utfallet för 2020 blev ca 107,7 miljoner kronor varav 11,6 miljoner kronor investerats i vägplaner och projektering av gång- och cykelvägar (Tabell 2). Under 2020 har ingen produktion av gång- och cykelvägar skett vilket leder till att lite medel har använts.

Det ingår även cykelsatsningar i vägplanerna för väg 288 och väg 55 men eftersom de satsningarna är paketerade tillsammans med olika satsningar så är det svårt bryta ut cykelsatsningar i vägplaneskedet.

Under året har ca 870 000 kronor i statlig medfinansiering betalats ut från länsplanen för cykelåtgärder, främst cykelparkeringar. Detta motsvarar 50 procent av den totala kostnaden för projekten. Resterande del bekostas av kommunerna.

Typ av åtgärd	Sträcka	Summa (tkr)
Gång- och cykelväg, vägplan och bygghandling	Älvkarleby-Skutschär	5 313
Gång- och cykelväg, projektering	Uppsala-Lövstalöt-Björklinge längs väg 600	5 298
Gång- och cykelväg, vägplan	Tierp-Tierp kyrkby längs väg 742 och 600	691
Gång- och cykelväg, vägplan	Morgongåva-Vittinge längs väg 72	291
Gång- och cykelväg, ÅVS	Litslena – Örsundsbro längs väg 55	146

Tabell 2. Investerade statliga medel under 2020. Källa: Trafikverket, Årsuppföljning 2020 av regional plan för transportinfrastruktur i Uppsala län.

Cykelforum

Regionalt cykelforum anordnas årligen för att visa det samlade arbete som sker för att utveckla Uppsala län som cykelregion. Detta forum syftar även till att sprida ny kunskap om infrastruktur, beteendepåverkan och innovation kopplat till cykel frågor.

Den 4 september 2020 anordnade Region Uppsala cykelforum som blev ett webinarium på grund av coronapandemin.

Programmet innehöll bland annat cykelturism, pågående arbete med potentialstudie för cykling och inspiration till hur Uppsala län kan bli en bättre cykelregion.

Årets cykelprestation presenterades för första gången.

Genomförandeplan för regional cykelstrategi

Det har under 2020 påbörjats arbete med flertalet aktiviteter från *Genomförandeplan för regional cykelstrategi i Uppsala län*. Bland annat har arbetet med potentialstudien för ökad cykling startat igång vilket är en studie av cykelbarheten för dagliga resor i Uppsala län. Studien ska baseras på var sysselsatta och elever i Uppsala län bor och arbetar eller går i skolan eller på universitet. Den kommer analysera vilken färdväg som är den snabbaste för respektive person och hur lång tid det tar för dem att cykla sträckan.

Vidare har aktiviteter som exempelvis handlingsplanen för cykelturism kommit igång vilket är ett arbete som kommer att ske i samarbete med Upplandsstiftelsen, Håbo kommun och Enköpings kommun.

Aktiviteter från genomförandeplanen som blivit färdiga under 2020 är rapporten *Inventering av cykelparkeringar i anslutning till tågstationer i Uppsala län*. Det fanns ingen samlad bild över cykelparkeringarna i anslutning till tågstationerna i Uppsala län och det var svårt att kunna avgöra på vilka platser som cykelparkeringarna behöver åtgärdas. Syftet med inventeringen var därför att ge underlag för att vidare kunna utveckla, utöka och höja standarden på cykelparkeringarna i prioriterade stråk i länsplan med fokus på områden kring tågstationer. För att tydliggöra hur detta skulle kunna uppnås pekar rapporten ut ett antal rekommendationer för respektive station.

Vidare har rapporten *Påverkanskampanjer och aktiviteter för ökad cykling eller hjälmanvändning* tagits fram. Region Uppsala vill verka för att informationskampanjer genomförs med syfte att få fler att cykla både på sommaren och på vintern samt att få fler att bära hjälm. Kampanjerna ska tydligt informera om åtgärder som ökar trafiksäkerheten för cyklister, men lika viktigt är att uppmuntra till ökad cykling och att tydliggöra cyklingens betydelse för hållbar utveckling. Genom att kartlägga genomförda och pågående informationskampanjer fås ett underlag till planering av framtida kampanjer. Fokus i rapporten har legat på att kartlägga kampanjer och aktiviteter som genomförts i Sverige, men även andra europeiska exempel har lyfts upp i syfte att bidra till en bredare och mer varierad lägesbild. En genomlysning av regioners och kommuners hemsidor har gjorts för att undersöka vilket arbete som görs gällande cykel frågor. Medlemmar i nätverket Sveriges Cykelstäder, som Region Uppsala är en del av, har kontaktats för att bidra med erfarenheter från genomförda kampanjer eller aktiviteter för att öka cyklande eller öka användningen av cykelhjälm.

Region Uppsala är remissinstans när kommuner och Trafikverket genomför sin planering. Därför har det under år 2020 tagits fram en checklista så att Region Uppsala på ett konsekvent sätt kan bevaka och yttra sig på exempelvis detaljplaner för att säkerställa att cykelplanering finns med. Vid yttrande är det viktigt att granskning sker utifrån cykelns perspektiv, i de fall det är lämpligt. En checklista gör det tydligt vilka aspekter som är viktiga att ta hänsyn till för att stärka cyklingen.

Årets cykelprestation 2019

Varje år kommer Årets cykelprestation utses i samband med Cykelforum. Utmärkelsen kan ges till personer, organisationer eller projekt som under föregående år har gjort cykelfrämjande insatser som bidrar till att cykelstrategins mål och insatsområden nås. Projektet eller åtgärden ska ha genomförts i Uppsala län.

Region Uppsala mottog en rad nomineringar och vinnaren har sedan utsetts av en jury bestående av

Trafik- och samhällsutvecklingsnämndens presidium. Vinnaren tilldelas ett diplom.

Priset för årets cykelprestation 2019 gick till Uppsala cykelförening med motiveringen: *”Uppsala cykelförening bidrar genom sitt arbete konkret till att bredda användningen av cykel som transportmedel genom att driva en pool av lastcyklar och cykelkärror. En praktisk insats som genom att kombinera cykel med delningsekonomi bidrar till ett mer hållbart Uppsala län.”*

Kommunernas insatser under 2020

Sammanställningen av kommunernas insatser under året baseras på en enkät som skickades ut till länets kommuner under maj månad, kommunernas styrdokument samt undersökningar av den ideella organisationen Cykelfrämjandet (Kommunvelometern). Kommunvelometern är Cykelfrämjandets stora nationella granskning som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Kommunvelometern 2021 avser verksamhetsåret 2020.

Sammanfattning av kommunernas insatser

Den stora andelen cykelresor sker över korta avstånd inom tätorter. Det är i tätorterna de flesta av målpunkterna finns såsom skolor, butiker, sportanläggningar och stora kollektivtrafikknutpunkter. Det är också här den största andelen cykelinfrastruktur finns men också här den största andelen cykelolyckor sker. Därför behöver mycket av det cykelfrämjande arbetet ske på kommunal nivå.

För att arbetet med cykelfrämjande åtgärder ska vara effektivt är det viktigt att det finns konkreta mål, en strategi för att uppnå dessa mål och medel avsatta för att genomföra insatser.

För att arbeta effektivt med utveckling krävs kunskap om nuläge samt kontinuerlig uppföljning och mätning för att kunna bedöma olika insatsers effekt.

I Tabell 3 redovisas kommunernas investerade medel i cykelinfrastruktur samt antal kilometer nybyggd kommunal gång- och cykelväg och antal nybyggda cykelparkeringar. Totalt har 10,7 kilometer ny cykelväg byggts under året. I snitt har länets invånare nu tillgång till ca 2,1 meter kommunal cykelväg per person. Totalt har det byggts 1 494 nya cykelparkeringsplatser under året.

I Kommunvelometern 2021 undersöks hur kommunerna arbetat med cykelrelaterade åtgärder under verksamhetsåret 2020. Kommunvelometern är ett effektivt sätt för kommunerna att följa upp sitt arbete och visar tydligt inom vilka områden det finns utvecklingspotential. Det är också ett bra verktyg för jämförelse med andra kommuner. Uppsala och Enköping deltog i Kommunvelometern 2021.

	Investerade medel i gång- och cykelvägar (tkr)	Investerade medel i cykelparkeringar (tkr)	Nybyggda kommunala gång- och cykelvägar (km)	Nybyggda cykelparkeringar (antal)
Enköping	14 050	350	2,7	90
Heby	110	55	0,1	16
Håbo	15 532	440	2,8	160
Knivsta	-	0	0	0
Tierp	0	1 500	0	130
Uppsala	66 880	6 814	4,1	1046
Älvkarleby	-	-	-	32
Östhammar	6 000	0	1	20

Tabell 3. Kommunernas cykelfrämjande insatser 2020. Källa: Region Uppsala, Cykelbokslut 2020 - Enkät till kommuner, TS2021-00167.

Enköpings kommun

Cykelns färdmedelsandel

I en resvaneundersökning genomförd 2017 var cykelns färdmedelsandel 8 procent av samtliga resor i kommunen. Andelen resor som sker helt inom tätorten med cykel som det huvudsakliga färd sättet var 10 procent.

Politiskt antagna mål

En ny gång- och cykelplan för Enköpings kommun antogs under 2020. Planen beskrivs som ett viktigt steg för att nå trafikstrategins mål om att de hållbara resorna ska vara norm när staden växer. Målet är specifikt att hälften av transporterna i Enköpings stad ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik år 2030. År 2040 ska andelen vara två tredjedelar. Gång- och cykelplanen fastställer att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras vid ny- eller ombyggnation och att gång och cykel ska ges mer plats i gaturummet.

Service till cyklister

Ca 850 cykelparkeringsplatser finns i kommunen, varav 42% ger möjlighet att låsa fast ramen. Två publika cykelpumpar finns. Kommunen saknar vägvisning för cyklister och gångtrafikanter.

Det finns en digital cykelkarta som visar cykelvägar, cykelparkeringar och cykelpumpar.

Drift, beläggning och underhåll

I Enköpings kommun finns det en asfalteringsplan för underhåll av kommunala gång- och cykelbanor. Gång- och cykelvägar prioriteras vid snöröjning och sandupptagning. På kommunens hemsida finns en felanmälningsfunktion där invånare kan lämna in synpunkter och klagomål.

Cykelåtgärder i Enköpings kommun 2020

Under året har kommunen byggt 2,7 kilometer nya cykelvägar. Totalt har drygt 14 miljoner kronor satsats på gång- och cykelvägar och 350 000 kronor på cykelparkering. Under 2020 har Enköpings kommun genomfört ett stort inventeringsarbete och granskat vad som räknas som en gång- och cykelväg samt genomfört enstaka mätningar av cykelströmmen.

Enköping deltog i Kommunvelometern 2021 för nionde gången. I år klättrar kommunen i rankningen och tar en 20:e plats bland 57 deltagare med 54 av 90 möjliga poäng. I gruppen små kommuner placerar Enköping sig på en tredje plats av 31 deltagare. Kommunen får full pott i två delområden och ligger över snittet i samtliga delområden i jämförelse med andra små kommuners resultat. Störst utvecklingspotential ligger inom båda delområdena kopplade till resurser som satsas på cykling: infrastrukturinvesteringar och informations- och marknadsföringsinvesteringar.

Heby kommun

Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

Kontinuerlig mätning av cykeltrafiken genomförs längs gång- och cykelvägen mellan Heby och Morgongåva med hjälp av en cykelräknare som erhållits från regionen.

Politiskt antagna mål

Riktlinjer för gång- och cykelvägar i Heby kommun antogs under 2018. Målsättningen är att öka andelen kombinationsresor, öka andelen resor med cykel och öka säkerheten för fotgängare och cyklister och därigenom minska antalet olyckor.

Service till cyklister

Kommunens cykelvägar finns inte på kommunens hemsida, men kan hittas bland annat via Trafikverkets karttjänst NVDB på webb. Stigcykling är möjlig på en

14 kilometer lång slinga vid motionsområdet Stenvillan. Det finns en publik cykelpump tillgänglig.

Drift, beläggning och underhåll

Det finns en underhållsplan som rör kommunala gång- och cykelbanor. Fel och brister kan rapporteras via kommunens hemsida.

Cykelåtgärder i Heby kommun 2020

Kommunen har påbörjat arbete med en ny gång- och cykelväg längs Molnebovägen mellan hållplats Molnebovägen och Apotea. Huvuddelen av projektet slutfördes 2020 och avslutas under våren 2021. Totalt beräknas investeringen till cirka 110 000 kronor. Två gång- och cykelvägar, totalt mer än 1 km, har asfalterats. 16 nya cykelparkeringsplatser (med skärmtak och möjlighet till ramlåsning) har byggts vid Östervåla busstation. Totalt har 55 000 kronor satsats på cykelparkering.

Håbo kommun

Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

För att följa upp cyklandet har kommunen genomfört ett cykelräkningsprojekt på sex platser.

Politiskt antagna mål

Håbo kommun har sedan 2019 arbetat med en cykelstrategi (Cykelstyret), antagande planeras under 2021. Cykelstyret innehåller en redogörelse av nuläget, målbild för 2030 och en beskrivning hur kommunen ska arbeta för att gå i den riktningen.

Service till cyklister

Cykelvägarna finns markerade på en karta som finns tillgänglig på kommunens hemsida. Utöver det kommunala cykelvägnätet finns kartor för cykelslingor

på Skohalvön. Det finns även en kortare mountainbikeslinga i kommunen.

Tre publika cykelpumpar finns i kommunen.

Drift, beläggning och underhåll

Den största delen av gång- och cykelvägarna i kommunen är asfalterade. Fel och brister kan rapporteras via kommunens hemsida och kontaktcenters synpunktshantering.

Cykelåtgärder i Håbo kommun 2020

Under året har kommunen byggt 2,8 kilometer nya cykelvägar. Totalt har drygt 15,5 miljoner kronor satsats på gång- och cykelvägar och 440 000 kronor på cykelparkering.

Kommunen har hastighetsäkrat tre övergångsställen för att förbättra trafiksäkerheten.

Knivsta kommun

Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

En cykelräkning har genomförts under året.

Politiskt antagna mål

Kommunen har en trafikstrategi som gäller åren 2014–2025, där gång- och cykeltrafik prioriteras. Det finns inriktningsmål om att öka cykeltrafikens färdmedelsandel, öka attraktiviteten för cykel och öka andelen barn som cyklar till skolan samt en tillhörande handlingsplan.

Knivsta kommun arbetar med att ta fram ett förslag på transportplan för hållbar mobilitet. Den tas fram i samarbete med Trafikverket och Region Uppsala.

Service till cyklister

En publik cykelpump finns.

Drift, beläggning och underhåll

Gång- och cykelbanor prioriteras vid snöröjning. Fel och brister kan rapporteras via kommunens kontaktcenter.

Cykelåtgärder i Knivsta kommun 2020

Knivsta kommun har inte byggt någon ny cykelväg under 2020. De flesta aktuella projekt som kommunen genomför går över till 2021 och kommer att rapporteras då.

Tierps kommun

Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

Tierps kommun genomförde en enkätundersökning under 2020 för att se hur behovet ser ut hos kommuninvånarna gällande gång- och cykeltrafik. Cirka 200 invånare svarade på enkäten, främst boende i Örbyhus och Tierp. Resultatet visar att invånarna önskar fler gång- och cykelvägar, säkrare låsanordningar på cykelparkeringarna, mer gatubelysning och bättre trafiksäkerhet.

Politiskt antagna mål

Tierps kommun saknar för närvarande politiskt antagna mål för cykelns färdmedelsandel men en cykelplan finns sen 2015. Målet är att skapa ett mer gent, heltäckande, sammanhängande och säkert cykelvägnät.

Service till cyklister

Ca 730 cykelparkeringsplatser finns i kommunen, 140 av dem ger möjlighet att låsa fast ramen. Vägvisning

finns på vissa platser. Ingen cykelkarta finns men cykelvägnätet finns online i NVDB. Ingen publik cykelpump finns men kommer att installeras i både Örbyhus och i Tierp.

Drift, beläggning och underhåll

Framkomlighet på gång- och cykelvägar prioriteras vid snöröjning. Fel och brister kan rapporteras via kommunens hemsida, telefon eller brevlåda på bibliotek.

Cykelåtgärder i Tierps kommun 2020

Tierps kommun har inte byggt någon ny cykelväg under 2020.

130 nya cykelparkeringsplatser med tak byggdes i Örbyhus. Totalt har 1,5 miljoner kronor satsats på cykelparkering.

Uppsala kommun

Cykelns färdmedelsandel

Uppsala kommun har mellan åren 2000–2015 genomfört en omfattande resvaneundersökning var femte år. Den senaste resvaneundersökningen genomfördes år 2015 och enligt den står cykeltrafiken för 36 procent av resandet i Uppsala tätort. Detta gör Uppsala till en av de städer i Sverige med högst andel cykelresor. I övriga delar av kommunen sker mellan 1 och 9 procent av resorna med cykel, och sett till hela kommunen gjordes då 33 procent av resorna med cykel.

Utifrån målsättningen att införa ett nytt arbetssätt kopplat till trafikmätningarna har Uppsala kommun under 2020 tecknat ett samarbetsavtal med Region Uppsala om att ta del av den resvanedata som regionen varje månad samlar in genom Kollektivtrafikbarometern (Svensk kollektivtrafik).

Kommunen använder sig av både fasta mätningar och punktmätningar av cykeltrafiken. Det finns totalt fem fasta cykelmätare som mäter trafiken dygnet runt, året om. De är placerade utmed Vårdsätravägen och Dag Hammarskjölds väg samt vid Hamnspången, Islandsbron och Resecentrum. För 2020 hade kommunen planerat att genomföra en större mängd punktmätningar i centrala Uppsala. På grund coronapandemin fick projektet pausas då mätningar inte skulle generera relevant data för statistiken.

Politiskt antagna mål

I kommunens översiktsplan från 2016 är målet att andelen resor med cykel ska utgöra minst 40 procent i Uppsala tätort och 35 procent i hela kommunen till år 2030. Det finns en handlingsplan för arbetet med cykeltrafik (antagen 2017). Den präglas av ett "hela resan-perspektiv" där det tydligare framhålls att det ska vara möjligt att cykla hela vägen från en plats till en annan och att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras framför biltrafik. Dessutom finns ett cykelparkeringstal beslutat som bestämmer hur många cykelparkeringsplatser som ska finnas vid nybyggda bostäder och kontor. Under 2020 har arbetet fokuserat på "Handlingsplan för mobilitet och trafik". Planen är att kommunstyrelsen ska anta denna under 2021.

Service till cyklister

Det finns ca 14 700 cykelparkeringsplatser i centrala Uppsala. Det finns en digital cykelkarta som visar cykelvägar, cykelparkeringsplatser och cykelpumpar i Uppsala tätort. Dessutom finns det en nedladdningsbar cykelkarta.

Cykelvägvisning finns på 95 procent av Uppsala kommuns cykelvägnät. Totalt finns 36 publika cykelpumpar som kommunen ansvarar för. En cykelvårdsstation finns i Uppsala samt fyra mindre cykelserviceplatser.

Drift, beläggning och underhåll

Gång- och cykelvägar prioriteras vid vinterväghållning och sopsaltning tillämpas, framförallt på snabbcykelleder. Fel och brister kan rapporteras via kommunens hemsida, telefon eller app.

Cykelåtgärder i Uppsala kommun 2020

Med anledning av coronapandemin har en del av de planerade insatserna behövt pausas. Inom cykelområdet har ändå förhållandevis många projekt och aktiviteter kunnat genomföras även om det ägt rum under andra former. Förhoppningen är att erfarenheterna från pandemiperioden i efterhand ska ses som ett steg i rätt riktning och att en ökad medvetenhet om fördelarna med ett ökat hållbart resande uppstår.

Kommunen har byggt 4,1 kilometer ny cykelväg under året. Cykelparkeringar har byggts med plats för 1 046

cyklar. 66,9 miljoner kronor har investerats i gång- och cykelvägar och 6,8 miljoner i cykelparkeringar.

Under året genomfördes åtgärder som bidragit till säker trafikmiljö för barn och unga runt skolor. 20 kampanjer genomfördes under 2020.

2020 var det 10 års-jubileum för Uppsala i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och för fjärde året i rad intar de förstaplatsen med 80 poäng av 90 möjliga, vilket är 4 poäng mer än tvåan Lund. Jämfört med förra året tappar de 2 poäng inom infrastrukturinvesteringar, men för resterande områden erhåller de full pott. Störst skillnad jämfört med de andra kommunerna ses inom informations- och marknadsföringsinvesteringar där Uppsala fortsätter satsa pengar på att synliggöra och uppmuntra till cykling och därmed får 20 poäng av 20 möjliga, vilket de är ensamma om i årets Kommunvelometer.

Älvkarleby kommun

Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

Politiskt antagna mål

Kommunen saknar politiskt satta mål om att öka andelen cykeltrafik som är tidsatta och mätbara. En ny översiktsplan är antagen där satsningar som främjar en ökad och säker cykling prioriteras.

Service till cyklister

Cykelvägvisning finns på vissa platser i kommunen. Ingen cykelkarta finns men cykelvägnätet finns online i NVDB. Ingen publik cykelpump finns.

Drift, beläggning och underhåll

Vid drift och underhåll ska gång- och cykelvägar prioriteras. Fel och brister kan rapporteras via kommunens hemsida.

Cykelåtgärder i Älvkarleby kommun 2020

Älvkarleby kommun har inte byggt någon ny cykelväg under 2020. Under året har kommunen ordnat 32 nya cykelparkeringsplatser.

Östhammars kommun

Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

Politiskt antagna mål

Östhammar saknas politiskt satta mål om att öka andelen cykel. Däremot finns en gång- och cykelvägsplan sen 2016. Målet är att främja cyklandet i kommunen. I planen listas drygt 30 olika prioriterade sträckor i de större tätorterna.

Service till cyklister

Cykelkarta och cykelvägvisning saknas i kommunen. Ingen publik cykelpump finns.

Drift, beläggning och underhåll

Halkbekämpning utförs med osaltad flis och sker i första hand på gång- och cykelvägar samt för busstrafiken. Fel och brister kan rapporteras via *Östhammar direkt*, kommunens kundtjänst.

Cykelåtgärder i Östhammars kommun 2020

Under 2020 har 1 kilometer gång- och cykelväg byggts och 20 nya cykelparkeringsplatser. 6 miljoner kronor har investerats i ny gång- och cykelväg.

Referenser

Brottsförebyggande rådet – Brå (2020). *Cykelstölder*.

Cykelfrämjandet (2021). *Kommunvelometern*.

Cykelfrämjandet (2021). *Kommunvelometern*.
Fördjupning för Uppsala kommun

Cykelfrämjandet (2021). *Kommunvelometern*.
Fördjupning för Enköpings kommun

Enkät till kommuner (2021), TS2021-00167.

Region Uppsala (2013). *Hållplatshandbok*.

Region Uppsala (2020). *Inventering av
cykelparkeringar i anslutning till tågstationer i
Uppsala län*.

Region Uppsala (2017). *Regional cykelstrategi för
Uppsala län*.

Region Uppsala (2018). *Utformningsprinciper av
gång- och cykelvägar och cykelparkeringar i Uppsala
län*.

Region Uppsala (2019). *Riktlinjer för
pendlarparkeringar i Uppsala län*.

Svensk kollektivtrafik (2020).
Kollektivtrafikbarometern 2016-2020.

Trafikverket. *NVDB på webb* [Online].
<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Transportstyrelsen (2020). *Strada olycks- och
skadestatistik 2016-2020*.

Uppsala kommun (2021). *Cykelbokslut 2020*.