

Cykelbokslut för Uppsala län 2019



Innehållsförteckning

Förord	2.
Regionalt cykelbokslut – en uppföljning av den regionala cykelstrategin	3.
Uppfyllelse av cykelstrategins målområden	4.
Mål om cykeltrafikens omfattning	4.
Mål om kombinationsresor	5.
Mål om trafiksäkerhet	5.
Nulägesbild av valda indikatorer i länet	6.
Cykelinfrastruktur	6.
Cykelparkeringar	6.
Antal cyklar som tas med i kollektivtrafiken	7.
Cykelparkering vid bytespunkter	7.
Cykelstölder	7.
Regionala insatser under 2019	8.
Kampanjer för ökad cykling	8.
Investeringar i cykelåtgärder längs statlig väg genom länsplan	8.
Cykelforum	9.
Riktlinjer för pendlarparkeringar	9.
Rekreation och turism	9.
Genomförandeplan för regional cykelstrategi	9.
Årets cykelprestation	9.
Kommunernas insatser under 2019	10.
Enköpings kommun	11.
Heby kommun	11.
Uppsala kommun	12.
Tierps kommun	13.
Knivsta kommun	13.
Håbo kommun	14.
Älvkarleby kommun	14.
Östhammars kommun	15.
Referenser	15.

Dokumenttitel: Cykelbokslut för Uppsala län 2019

Organisation: Region Uppsala

Region Uppsala

Telefon: 018-611 00 00

Hemsida: www.region uppsala.se/cykel

E-post: region. uppsala@region uppsala.se

Besöksadress: Storgatan 27, 753 31 Uppsala

Förord

Detta är det andra regionala cykelbokslutet för Uppsala län. Cykelbokslutet syftar till att följa upp det pågående arbetet med att nå målen i den regionala cykelstrategin. I rapporten sammanställs de cykelfrämjande åtgärder som har genomförts i länet under 2019, för att ge en överblick av utvecklingen av cyklingen och dess förutsättningar.

Under året har det i länet byggts nya cykelvägar och gjorts underhåll på befintliga, för att ge cyklister en säkrare och bekvämare resa. Det har anlagts nya cykelparkeringar för att underlätta för invånarna att tryggt ställa ifrån sig sin cykel vid målpunkter. Det har genomförts informationsinsatser för att ge cyklister ökat fokus. Det har genomförts cykelmätningar för att följa cyklingens utveckling lokalt. Nya tåg har köpts in av Region Uppsala med plats för fler cyklar för att främja möjligheten att ta med cykeln på tåget.

Cykels potential och höga positiva värden för både vuxna och barn är tydliga. Inte minst för barn är det extra viktigt att få in tillräckligt mycket aktiv rörelse i sin vardag, men också vuxnas hälsa främjas av mer cykling. När fler väljer cykeln istället för bilen bidrar det dessutom till en säkrare miljö för barn, mindre buller och föroreningar. Det är därför det är så viktigt att fortsätta arbeta för att öka möjligheten för bekväm, framkomlig och säker cykling.

Det regionala cykelbokslutet visar att vi fortsatt går i rätt riktning inom alla målområden. Men också att fortsatta insatser krävs för att cykeln ska bli ett attraktivt alternativ för fler, både i tätort och på landsbygd. Det gläder mig därför att se alla insatser som gjorts av länets kommuner och Trafikverket. Nu fortsätter vi den positiva trenden, tillsammans! Jag ser fram emot ett kommande år med nya framsteg.



Johan Örjes (C)

Ordförande

Trafik- och samhälls-
utvecklingsnämnden

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. I strategin beskrivs tre mål för cyklingens utveckling som tar sin utgångspunkt i såväl nationella som regionala mål rörande hållbara transporter, miljö och folkhälsa år 2030. Vidare beskriver strategin vilka insatsområden länets aktörer behöver arbeta med för att främja cyklingen i länet och för att nå de uppsatta målen. För att nå målen om ökad och säker cykling krävs en mängd åtgärder inom olika områden, där många aktörer behöver ta ansvar. 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 ses att arbetet med att främja cykling går framåt. Ett större fokus läggs på att förbättra för cyklister och stärka färdmedlet cykelns roll i samhällsplaneringen. Vi ser fortsatt att förutsättningarna är olika i länets kommuner med Uppsala som den tätort med flest invånare men också störst andel cyklister, mycket på grund av deras målmedvetna arbete de senaste åren. Under året har Region Uppsala lagt större fokus på cykling och konkretiserat sitt arbete. Nedan följer en genomgång av målområdena samt Region Uppsalas och kommunernas insatser.

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 målområden i Uppsala län

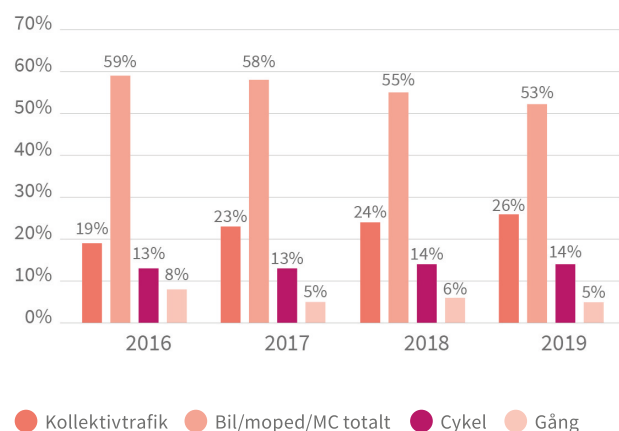
Mål om cykeltrafikens omfattning

Cykelns färdmedelsandel påverkas av en rad olika faktorer. Cyklingens 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. Cyklingens utveckling påverkas också i hög grad av hur enkelt det är att ta bilen eller kollektivtrafiken jämfört med att ta cykeln.

Färdmedelsandelen beräknas genom resvaneundersökningar. Undersökningarna genomförs löpande under året av Svensk Kollektivtrafik, i något som kallas Kollektivtrafikbarometern. Där ställs frågor om vilket trafikslag resenären använt. Vid kombinationer av trafikslag benämns ett av dem som huvudsakligt trafikslag.

Cykeltrafikens färdmedelsandel ligger kvar på samma nivå som förra året och utgör 14 procent av alla färdmedel. Kollektivtrafiken fortsätter öka och andelen som tog bilen fortsätter minska (Figur 1).

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



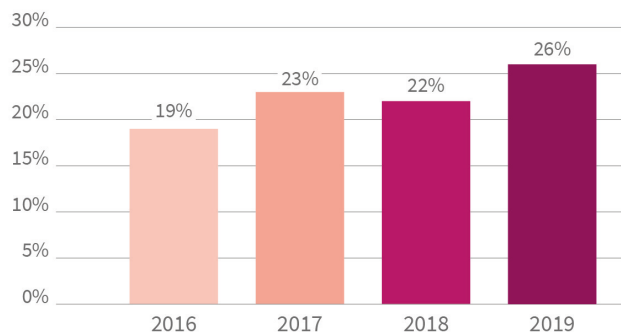
Figur 1. Färdmedelsandel i Uppsala län för de vanligaste trafikslagen. Källa: Kollektiv-trafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik.

Mål om kombinationsresor

Antalet kombinationsresor bedöms påverkas av den upplevda enkelheten i att byta färdslag 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 vid bytespunkten, i vilken utsträckning cykelvägarna ansluter till hållplats eller station samt lokaliseringen av och standarden på cykelparkeringar. Andra faktorer så som restid, kostnad, närhet till hållplatser med mera påverkar också resenärens val av färdstätt.

I Figur 2 redovisas hur många av svarande i resevaneundersökningarna som kombinerat cykel och gång med kollektivtrafik. 2019 ökade andelen resenärer som kombinerade cykel och gång med kollektivtrafik med fyra procentenheter till 26 procent. Trenden är därmed uppåtgående. År 2017 förändrades frågeformuläret för resevaneundersökningen något, vilket kan påverka svaren och därmed försvårar jämförelser över tid.

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

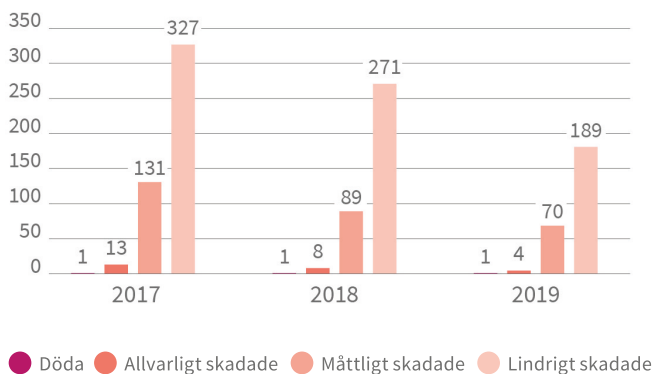
Trafiksäkerheten för cyklister påverkas främst av cykelvägarnas standard och separeringsgrad från andra trafikslag, hur korsningspunkter utformas samt hur väl drift och underhåll av infrastrukturen fungerar. Därtill kan exempelvis användning av cykelhjälm förhindra allvarligare skador.

Antalet skadade cyklister i trafiken som rapporterats av polis eller sjukvård finns i Strada informationssystem. När det gäller trafikolyckor är stora variationer naturliga och svåra att förklara. Nationellt var 2019 ett rekordår med mindre antal skadade än någonsin. Även bland cykelolyckorna i Uppsala län syns detta och utfallet ligger nu i linje med målsättningen.

I Figur 3 ses utvecklingen av de inrapporterade cykelolyckorna per år fördelade på hur allvarlig skadan är. Antalet omkomna och allvarligt skadade var 5 personer 2019. De allvarligt skadade var antingen barn eller personer 60+. Även antalet måttligt och lindrigt skadade minskade under 2019. Cirka en tredjedel är olyckor mellan cykel och bil.

Två tredjedelar är singelolyckor på kommunal väg. 27% av alla olyckor skedde i korsningar och 42% skedde på gång- och cykelbana.

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



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 89,7 kilometer regionala gång- och cykelbanor i länet, alltså cykelvägar längs statliga vägar där Trafikverket är väghållare. Sammanhängande regionala stråk saknas dock. Dessutom finns totalt 794 kilometer kommunala gång- och cykelbanor, främst koncentrerade till tätorterna.

Cykelparkeringar

Möjligheten att på ett tryggt och funktionellt sätt parkera sin cykel vid målpunkter påverkar i stor grad cyklingens utveckling. Det saknas i många kommuner uppgifter om hur många cykelställ som finns, men totalt finns minst 16 400 cykelställ i länet, mestadels koncentrerat till kommunernas större orter, skolor, stationsområden och större bytespunkter för kollektivtrafiken. På cirka 46 procent av dessa cykelställ finns möjlighet att låsa fast ramen.

Tabell 1 visar en nulägesbild av kommunernas cykelinfrastruktur.

	Kommunal gång- och cykelväg (km)	Kommunal gång- och cykelväg per person (m)	Antal cykelställ	Varav antal cykelställ med ramlås	Antal hastighets-säkrade cykelpassager och cykelöverfarter
Enköping	112,5	2,48	820	287	28
Heby	28	1,99	120	44	1
Håbo	71,7	3,27	1 000	435	15
Knivsta	33	1,75	550	150	8
Tierp	49	2,32	700	140	0
Uppsala	471,7	2,04	13 000	6500	33
Älvkarleby	9	0,95	160	–	0
Östhammar	19,2	0,86	–	–	13

– Ingen uppgift

Tabell 1. Nulägesbild av kommunernas cykelinfrastruktur. Källa: Region Uppsala, Cykelbokslut 2019 - Enkät till kommuner, TS2020-0145. Region Uppsala, Inventering av cykelparkeringar i anslutning till tågstationer i Uppsala län, mars 2020.

Antal cyklar som tas med i kollektivtrafiken

För längre avstånd är kombinationsresor med cykel och buss eller tåg ett bra alternativ. Det är möjligt att ta med cykel på Region Uppsalas regionbussar 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 Region Uppsalas 221 busslinjer. År 2019 var antalet sålda cykelbiljetter 706 stycken vilket är en minskning från förra året. På Upptåget mellan Uppsala och Gävle 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. Under 2019 togs nya Upptåg i drift, de har plats för 6 cyklar.

Cykelparkering vid bytespunkter

För att främja ett ökat resande med cykel i kombination med kollektivtrafik är det viktigt med cykelparkeringar vid hållplatser och tågstationer. I Region Uppsalas Utformningsprinciper för pendlarparkeringar anges vilka krav som ställs på pendlarparkeringar för cykel och bil vid statlig medfinansiering. I Region Uppsalas Hållplatshandbok som beskriver utformningen av hållplatser saknas riktlinjer för cykelparkering och varje hållplats bedöms från fall till fall. Det är därför svårt att bedöma huruvida det finns tillfredsställande parkeringsmöjligheter vid kollektivtrafikens bytespunkter. Enligt Region Uppsalas Hållplatsdatabas har 4 procent av länets alla hållplatser och stationer en eller flera anslutande cykelparkeringar. I Uppsala finns ett cykelgarage.

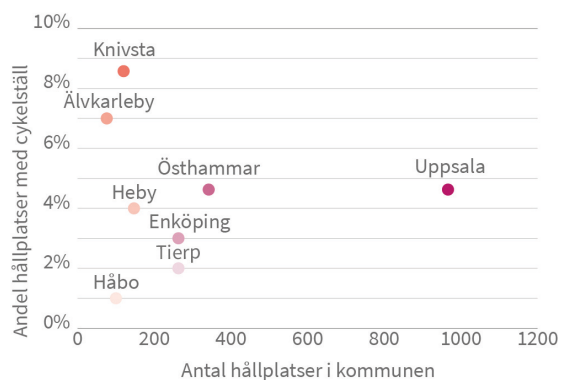
I Figur 4 visas hur stor andel av busshållplatser och järnvägsstationer som har anslutande cykelparkering, i relation till det totala antalet hållplatser per kommun. I Knivsta finns störst andel cykelställ, medan Håbo har minst andel. Uppsala har klart flest hållplatser.

Cykelstölder

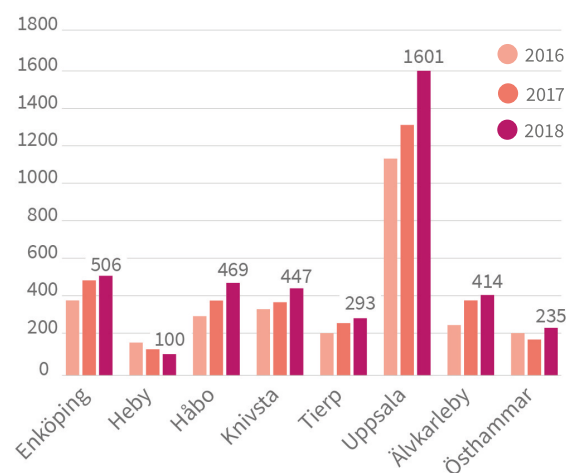
En grundförutsättning för att kunna cykla är tillgång till en fungerande cykel. Att få sin cykel stulen kan därför vara ett hinder till att cykla samtidigt som det kan ge en upplevelse av otrygghet. Den upplevda tryggheten att ställa ifrån sig sin cykel kan påverkas av risken att få den stulen.

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.

Antal anmälda cykelstölder ökade under 2019 i alla länets kommuner utom i Heby. Totalt 4 230 cyklar anmäldes stulna. Det är en ökning med 23% sen förra året. Figur 5 visar andel anmälda cykelstölder per kommun, beräknat som antal per 100 000 invånare.



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



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

Regionala insatser under 2019

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 2019.

Kampanjer för ökad cykling

Region Uppsala genomförde tillsammans med Tierps kommun en kampanj där den nyligen upprustade cykelparkering vid Tierps station uppmärksammades. Syftet var att uppmuntra till ökat kombinations-resande. Cyklister och kollektivtrafikresenärer uppmärksammades med utdelning av frukostpåsar och sadelskydd och en film spelades in som en del av kampanjen.

Investeringar i cykelåtgärder längs statlig väg 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. Trafikverket fördelade

96,8 miljoner kronor för 2019. Utfallet för 2019 blev 60 miljoner kronor, alltså 62 procent av den tilldelade årsramen. Av dessa har cirka 5,9 miljoner kronor, alltså 10 procent av de upparbetade medlen, investerats i vägplaner och projektering av gång- och cykelvägar (Tabell 2).

Under året har 905 000 kronor i statlig medfinansiering betalats ut från länsplanen för gång- och cykelbana och cykelparkering för skolbarn vid Gransäterskolan i Bålsta samt belysning på gång- och cykelbanan längs Gredelbyleden i Knivsta. Detta motsvarar 50 procent av den totala kostnaden för projekten. Resterande del bekostas av kommunerna.

Under 2019 har ingen ny statlig cykelväg färdigställt. Flera cykelfrämjande åtgärder har beviljats med statlig medfinansiering och planeras att genomföras kommande år.

Typ av åtgärd	Sträcka	Summa (tkr)
Vägplan för gång- och cykelväg	Älvkarleby-Skutskär	4 303
Bygghandling för gång- och cykelväg	Uppsala-Lövstalöt-Björklinge längs väg 600	1 357
Förbättringsåtgärd längs befintligt vägområde för ökad framkomlighet	Hållplats Skolsta-Björkebovägen	117
Vägplan för gång- och cykelväg	Tierp-Tierp kyrkby längs väg 742 och 600	45
Vägplan för gång- och cykelväg	Morgongåva-Vittinge längs väg 72	25
Avslutning av projektet	Vassunda-Knivsta längs väg 1046	9

Tabell 2. Investerade statliga medel under 2018. Källa: Trafikverket, Årsuppföljning 2018 av regional plan för transportinfrastruktur i Uppsala län. TRV 2019/18688.

Cykelforum

Regionalt cykelforum anordnas årligen för att visa det samlade arbete som sker för att utveckla Uppsala län som cykelregion. Det syftar även till att sprida ny kunskap om infrastruktur, beteendepåverkan och innovation kopplat till cykelfrågor. Den 13 september 2019 anordnade Region Uppsala cykelforum i Gimo tillsammans med Östhammars kommun. Årets tema var barriäreffekter. Cirka 70 personer medverkade från länets kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen, politiken och ideell sektor. På programmet fanns talare från bland annat Ramboll och WSP samt Östhammars kommun. Det anordnades bland annat en gångaktivitet på orten där deltagarna fick komma ut och på plats se vilka barriärer som fanns i Gimo.

Riktlinjer för pendlarparkeringar

Enligt den regionala cykelstrategin för Uppsala län är utbyggnad av cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter den åtgärd som bedöms vara till gagn för flest resenärer. Goda möjligheter till cykelparkering i nära anslutning till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter innebär ett gott komplement till kollektivtrafiken och ger en god service till resenären. Under 2019 antogs Riktlinjer för pendlarparkeringar i Uppsala län som beskriver vilka krav som ska ställas på pendlarparkeringar som ska finansieras via länsplanen och/eller via Region Uppsala i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet.

Årets cykelprestation

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

Det här är första gången som årets cykelprestation delas ut i Uppsala län. Region Uppsala mottog under april månad en rad nomineringar och har utifrån kriterierna tagit fram fyra aspiranter till utmärkelsen. Vinnaren har sedan utsetts av en jury bestående av Trafik- och samhällsutvecklingsnämndens presidium.

Vinnaren presenteras under Cykelforum i september och kommer då tilldelas ett diplom.

Rekreation och turism

På uppdrag av Region Uppsala har en rapport tagits fram som analyserat nuläget och tagit fram en visionsbild för ett förbättrat cykelnät för rekreation och turism i Uppsala län. Rapporten ger en aktuell nulägesbild av utbud och kvalitet i den befintliga infrastrukturen för cykelturism inom Uppsala län och ger förslag på ett framtida nät av attraktiva cykelleder inom länet. Den ska fungera som grund för ett långsiktigt arbete kring utvecklingen av cykelturism och fritidscyklning inom Uppsala län och bidra till en stark och hållbar besöksnäring och en attraktiv region.

Genomförandeplan för regional cykelstrategi

Under 2019 har Genomförandeplan för regional cykelstrategi i Uppsala län antagits som beskriver de aktiviteter som Region Uppsala tillsammans med länets aktörer ska arbeta med under perioden 2020–2022. En aktivitetslista har tagits med planerade aktiviteter. Vissa av aktiviteterna kommer utföras årligen. Region Uppsala ansvarar för att vara samordnande för samtliga aktiviteter. För varje aktivitet finns en eller flera organisationer utpekade som kommer genomföra själva aktiviteten. Satsningar som främjar en ökad och säker cykling för att nå arbete, skola eller allmän service prioriteras i tätorter, i anslutning till tätorter eller mellan närliggande tätorter i stråken.



Kommunernas insatser under 2019

Sammanställningen av kommunernas insatser under året baseras på kommunernas enkätsvar och styrdokument samt Cykelfrämjandets undersökning Kommunvelometern.

Sammanfattning av kommunernas insatser

Den stora andelen cykelresor sker över korta avstånd inom tätorter, där de flesta av målpunkterna finns. 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 cykelåtgärder ska vara effektivt behövs konkreta mål, en strategi för att uppnå dessa mål och medel avsatta att genomföra insatser. Enkätundersökningen till länets kommuner visar att majoriteten av länets kommuner saknar politiskt antagna mål för att öka cykelns färdmedelsandel som är tidsatta och

mätbara. Hälften av kommunerna har en separat cykelstrategi.

För att arbeta effektivt med utveckling krävs kunskap om nuläge samt kontinuerlig uppföljning. I de flesta kommuner saknas dock kontinuerliga resvaneundersökningar och cykelmätningar.

Totalt har 16,3 kilometer ny cykelväg byggts under året. I snitt har länets invånare nu tillgång till 1,96 meter kommunal cykelväg per person. Totalt har det byggts 1 900 nya cykelparkeringsplatser.

Tre av åtta kommuner i länet deltog i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2020; Enköping, Håbo och Uppsala.



Enköpings kommun

Cykelns färdmedelsandel

I en resvaneundersökning genomförd 2017 var cykelns färdmedelsandel 8 procent av samtliga resor i kommunen. Inom tätorten var cykelns färdmedelsandel 10 procent.

Politiskt antagna mål

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

Service till cyklister

Ca 820 cykelparkeringsplatser finns i kommunen, ca 290 av dem ger möjlighet att låsa fast ramen. Kommunens cykelvägar finns utmärkta på en karta online. Två publika cykelpumpar finns. Enhetlig cykelvägvisning saknas.

Drift, beläggning och underhåll

I Enköpings kommun finns en asfalteringsplan för underhåll av kommunala gång- och cykelbanor. Gång- och cykelvägar prioriteras vid snöröjning och sandupptagning. Fel och brister kan rapporteras via kommunens hemsida.

Cykelåtgärder i Enköpings kommun 2019

Under året har kommunen byggt 3,5 kilometer nya cykelvägar. Totalt har 10 miljoner kronor satsats på gång- och cykelvägar och 2,8 miljoner på drift och underhåll. Kommunen arbetade med övervakning av förbud mot att stanna eller parkerarunt Munksundsskolan för att skapa en säkrare trafikmiljö.

Enköping deltog i Kommunvelometern. Deras starkaste resultat är inom organisatoriska åtgärder då de tillhandahåller lånecyklar och lastcyklar och arbetar aktivt med att få kommunanställda att cykla mer. Kommunens svagaste resultat är inom information och marknadsföring där inga investeringar gjorts. Kommunen ligger relativt bra till i området cykelpolitik. Uppföljning i form av cykelbokslut eller cykelmätning saknas.

Heby kommun

Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

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 2019

Två gång- och cykelvägar, totalt mer än 1 km, har asfalterats. Nya cykelställ har installerats på både Heby och Morgongåva stationer. Cirka 20 stycken vid varje station (hälften med skärmtak). Under året har totalt 308 315 kronor investerats på gång- och cykelvägar.

Heby deltog inte i Kommunvelometern. Uppföljning i form av cykelbokslut eller cykelmätning saknas.

Uppsala kommun

Cykelns färdmedelsandel

I en resvaneundersökning genomförd 2015 var cykelns färdmedelsandel 33 procent av samtliga resor i kommunen. Detta gör Uppsala till en av de städer i Sverige med högst andel cykelresor. Nästa undersökning planeras att genomföras hösten år 2020.

Politiskt antagna mål

I kommunens översiktsplan från 2016 är målet att andelen resor som sker med cykel ska utgöra minst 40 procent i Uppsala tätort och 35 procent i hela kommunen till år 2030. I januari 2017 antogs en reviderad version av Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik. 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 kollektivtrafiken ska prioriteras framför biltrafiken. Dessutom finns ett cykelparkeringstal beslutat som bestämmer hur många cykelparkeringar som ska finnas vid nybyggda bostäder och kontor.

Service till cyklister

Totalt finns ca 13 800 cykelparkeringsplatser i centrala Uppsala. En tryckt cykelkarta finns, senast uppdaterad 2017. Cykelvägvisning finns på 95 procent av Uppsala kommuns cykelvägnät. Totalt finns 82 publika cykelpumpar i kommunen. En cykelvårdsstation finns i Uppsala samt fyra mindre cykelserviceplatser. 10 cykelvårdar stödjer cyklister på Uppsalas cykelparkeringar. Kommunen har arbetat med snabbcykelleder för arbetspendling och det finns totalt 14 kilometer sådan i kommunen.

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 2019

Kommunen har byggt 7 kilometer ny cykelväg under året. Ytterligare 10,2 kilometer cykelväg rustades upp. Dessutom har kommunen byggt en ny hastighetssäkrad cykelpassage och en ny

cykelöverfart, genomfört separering av gående och cyklister längs 4,4 kilometercykelväg, nya förbättring av belysning har gjorts utmed 11,1 kilometer cykelvägar. Kommunen har också rustat upp 26 korsningar, installerat cykeldetektering vid ytterligare två signalreglerade korsningar, vidtagit åtgärder för att förbättra kantstenar i cykelnätet och målat cykelboxar vid ytterligare två korsningar.

Cykelparkeringar har byggts med plats för 1 744 cyklar, inklusive 1 300 platser på Uppsalas nya cykelparkeringshus vid Resecentrum. Det finns också 32 platser avsedda för lastcyklar och andra specialcyklar.

59,5 miljoner kronor har investerats i gång- och cykelvägar, 26 miljoner i cykelparkeringar och cykelgarage samt 1,8 miljoner på andra cykelfrämjande åtgärder.

Uppsala deltog i Kommunvelometern där de för tredje året i rad kom på första plats för sitt systematiska arbete inom områdena cykelinfrastruktur, kommunikation och marknadsföring samt organisation. Kommunen presterade bättre än genomsnittet inom alla delområden.

Under året genomfördes ett antal aktiviteter för att uppmuntra cykling och aktivt resande bland barn och ungdomar, inklusive tävlingarna Klimatmatchen och Trafikkalendern, kampanjen ’Låt barnen styra!’, och Pelle Svanslös cykeldag. Dessutom, åtta åtgärder för att skapa en säkrare trafikmiljö runt skolor.

Flera andra aktiviteter har genomförts, bland annat Cykelkurs för ovana, Cykling utan ålder, som syftar till att ge äldre personer med funktionsnedsättning ökad rörlighet, och två projekt som syftar till att få fler Uppsalabor att cykla under vintern, Vintercyklisten och Winter Bike to Work. Dessutom deltog 84 arbetsplatser i Cykelvänlig arbetsplats, för att uppmuntra de anställda att cykla mer.

Det finns totalt fem fasta cykelmätare i kommunen som kontinuerligt mäter cykeltrafiken, året runt. Under en vecka genomfördes även punktmätningar på totalt fem platser. Uppsala kommun har gjort ett årligt cykelboksutslut sedan 2013 där de i detalj redovisar arbetet med cykel.



Tierps kommun

Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

Politiskt antagna mål

Tierp 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 700 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.

Knivsta kommun

Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

Politiskt antagna mål

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

Service till cyklister

En publik cykelpump finns.

Drift, beläggning och underhåll

Cykelvägnätet är inte heltäckande varken i tätorterna eller mellan tätorterna men stora förbättringsmöjligheter finns. 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 2019

Under 2019 byggdes 1,1 kilometer ny cykelväg. 6,9 miljoner kronor har investerats i gång- och cykelvägar. Tierp kommun genomförde åtgärder för att bidra till en säker trafikmiljö för barn och ungdomar, inklusive förbud mot motortrafik vid en skola, kommunikationsinsatser och platsbesök. Kommunen arbetade också aktivt med Trafikantveckan. Tierp deltog inte i Kommunvelometern. Uppföljning i form av cykelbokslut eller cykelmätningar saknas.

Drift, beläggning och underhåll

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

Cykelåtgärder i Knivsta kommun 2019

Under året har kommunen byggt 1 kilometer ny cykelväg. Kommunen har sett över trafiksituationen utanför förskola/skola som ett led av ett påbörjat samarbete mellan Gatuenheten och Utbildningskontoret. Knivsta deltog inte i Kommunvelometern. Cykelräkning har genomförts på sex platser, bland annat med en cykelbarometer på den nya gång- och cykelbanan längs Gredelbyleden.

Håbo kommun

Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

Politiskt antagna mål

Håbo kommun har tecknat ett hållbarhetslöfte med åtgärder för att minska klimatpåverkan. Detta inkluderar ökande gång och cykling. Kommunen håller på att arbeta fram en cykelplan.

Service till cyklister

Cykelvägarna finns markerade på en interaktiv karta 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 och några är grusade. Fel och brister kan rapporteras via kommunens hemsida och kontaktcenters synpunktshantering.

Cykelåtgärder i Håbo kommun 2019

Över 4 miljoner kronor har investerats i cykelåtgärder under 2019, inklusive 3,5 miljoner på gång och cykelvägar och 650 000 på cykelparkeringar. 1,7 km ny cykelväg och 116 nya cykelställ byggdes.

Kommunen genomförde aktiviteter för att uppmärksamma trafikantveckan. Detta inkluderade stängning av biltrafiken några timmar på Badhusvägen för att ge plats åt gående, cyklister och för aktiviteter kopplade till veckan.

Håbo deltog i år för första gången i Kommunvelometern och Håbo fick en delad 3:e plats bland de små kommunerna. Kommunen har särskilt starka resultat i jämförelse med andra kommuner i delområdena infrastrukturinvesteringar och infrastrukturåtgärder. Inom området organisatoriska åtgärder presterade också kommunen bra. Håbos svagaste resultat är inom cykelpolitik på grund av att kommunen inte har en aktuell cykelplan.

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

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 2019

Älvkarleby kommun har inte byggt någon ny cykelväg under 2019. 220 000 kronor har satsats på gång- och cykelvägar. 100 000 kronor har lagts på breddning av asfalterade gång- och cykelvägar och på två nya cykelleder för mountainbike (MTB) vid motionsspåren i Näsroda. Lederna är 9 och 14 km långa.

Uppföljning i form av cykelbokslut eller cykelmätningar saknas.

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.

Cykelåtgärder i Östhammars kommun 2019

Under 2019 har 2 kilometer gång- och cykelväg byggts. Ett litet antal extra cykelparkeringsplatser har lagts till och det planeras för cirka 100 nya våren 2021. 4 miljoner kronor har investerats i ny gång- och cykelväg och 1 miljon i beläggningsarbete, cirka 30 000 kronor har investerats i cykelparkeringar och 250 000 kronor i andra cykelfrämjande åtgärder.

Uppföljning i form av cykelbokslut eller cykelmätning saknas.

Referenser

Brottsförebyggande rådet – Brå (2019). *Cykelstölder*.

Cykelfrämjandet (2020). *Kommunvelometern*.

Enköping kommun (2020). Gång- och cykelplan (Remissversion).

Heby kommun (2018). *Riktlinjer för gång- och cykelvägar Heby kommun*.

Knivsta kommun (2014). *Trafikstrategi för Knivsta kommun 2014-2025*.

Koucky & Partners AB (2019). *Cykelrutter för rekreation och turism i Uppsala län: Nuläge och visionsbild*.

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 för gång- och cykelvägar och cykelparkeringar i Uppsala län*.

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

Svensk kollektivtrafik (2019). *Kollektivtrafikbarometern 2016-2019*.

Tierps kommun (2015). *Cykelplan för Tierps kommun*.

Trafikverket. NVDB på webb [Online].

<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Transportstyrelsen (2019). *Strada olycks- och skadestatistik 2016-2019*.

Uppsala kommun (2020). *Cykelbokslut 2019*.

Östhammars kommun (2016). *Gång- och cykelvägsplan*.

