

# Cykelbokslut för Uppsala län 2018







# Innehållsförteckning

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Förord .....                                                                       | 3  |
| Regionalt cykelboks slut – en uppföljning<br>av den regionala cykelstrategin ..... | 4  |
| Metod för cykelboks slutet .....                                                   | 5  |
| Uppfyllelse av cykelstrategins målområden<br>i Uppsala län .....                   | 6  |
| Mål om cykeltrafikens omfattning .....                                             | 6  |
| Mål om kombinationsresor .....                                                     | 7  |
| Mål om trafiksäkerhet .....                                                        | 7  |
| Del 1: Nulägesbild av valda indikatorer i länet ...                                | 8  |
| Cykelinfrastruktur .....                                                           | 8  |
| Cykelparkeringar .....                                                             | 8  |
| Parkeringsmöjligheter för cykel<br>vid bytespunkter .....                          | 9  |
| Antal cyklar som tas med i<br>kollektivtrafiken .....                              | 9  |
| Cykelstöder .....                                                                  | 9  |
| Del 2: Regionala insatser under 2018 .....                                         | 10 |
| Cykelforum .....                                                                   | 10 |
| Enkätundersökning vid länets<br>stora bytespunkter .....                           | 10 |
| Investeringar i cykelåtgärder på<br>statlig väg genom länsplan .....               | 11 |
| Del 3: Kommunernas insatser under 2018 .....                                       | 12 |
| Enköpings kommun .....                                                             | 14 |
| Heby kommun .....                                                                  | 15 |
| Håbo kommun .....                                                                  | 16 |
| Knivsta kommun .....                                                               | 16 |
| Tierps kommun .....                                                                | 17 |
| Uppsala kommun .....                                                               | 17 |
| Älvkarleby kommun .....                                                            | 19 |
| Östhammars kommun .....                                                            | 20 |
| Referenser .....                                                                   | 21 |

Dokumenttitel: Cykelboks slut för Uppsala län 2018

Organisation: Region Uppsala

Region Uppsala

Telefon: 018-611 00 00

Hemsida: [www.region uppsala.se/cykel](http://www.region uppsala.se/cykel)

E-post: [region. uppsala@region uppsala.se](mailto:region. uppsala@region uppsala.se)

Besöksadress: Storgatan 27, 753 31 Uppsala

# Förord

I din hand håller du det första regionala cykelbokslutet för Uppsala län. Cykelbokslutet är en viktig del i att följa upp det pågående arbetet med att uppnå den regionala cykelstrategins mål. I rapporten beskrivs de cykelfrämjande åtgärder som har genomförts i länet under 2018, både regionala och kommunala, för att ge en överblick hur cyklingen utvecklas.

Cykeln har som färdmedel en fantastisk potential och får vi fler att cykla kan det i sin tur hjälpa oss med en positiv samhällsutveckling. Genom att ta cykeln till jobb, skola eller fritidsaktiviteter kan vi resa utan att belasta klimatet, vi får bättre hälsa och bidrar även till en bättre stadsmiljö. Aktiv rörelse minskar utbredningen av folksjukdomar såsom psykisk ohälsa, hjärt- och kärlsjukdomar, typ 2-diabetes och cancer. Om cykelns färdmedelsandel ökar kan vi dessutom minska sjukdomar orsakade av buller och luftföroreningar.

För att cykeln ska bli ett attraktivt alternativ för fler krävs insatser som gör det snabbare, bekvämare och tryggare att cykla, både i tätort och på landsbygden. Det krävs både bättre trafikslagsseparerad infrastruktur med gott underhåll, bättre parkeringsmöjligheter och insatser såsom cykelvänliga arbetsplatser eller liknande.

Vårt län har en stor befolkning på en relativt liten koncentrerad yta och de större tätorterna är i hög grad lokaliserade i länets södra del. Det ger goda möjligheter till att binda ihop orter och målpunkter. Dock är avstånden mellan orterna oftast så långa att potentialen för vardagsresor på cykel är begränsad. Där avstånden är långa finns istället möjlighet att kombinera cykeln med kollektivtrafiken. Spridningen av befolkning till ett större antal orter gör att större delen av befolkningen har endera nära till en tågstation, busshållplats eller till sin slutmålpunkt.

Då det är första året vi systematiskt följer upp cyklingens utveckling är det ännu för tidigt att dra några slutsatser kring långsiktiga trender. Dock visar bokslutet på att vi går i rätt riktning inom samtliga målområden. Det är också glädjande att se hur länets kommuner bidrar till att stärka cykelns roll och göra det enklare för resenärer som vill ta cykeln.

Till sist vill jag rikta ett stort tack just till våra samverkansaktörer – genom god samverkan kan vi utveckla Uppsala län till ett riktigt cykellän!

Johan Örjes (C)  
Ordförande  
Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden





# Regionalt cykelbokslut

## – en uppföljning av den regionala cykelstrategin

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län antogs 2017. I strategin beskrivs tre mål för cyklingens utveckling. Vidare beskriver strategin vilka insatsområden länets aktörer behöver arbeta med för att främja cyklingen i länet och för att nå de uppsatta målen. Det årliga cykelbokslutet syftar till att kontinuerligt följa upp utvecklingen inom insatsområdena och ge en överblick av cyklingen i länet.

**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 cyklistar ha halverats jämfört med 2017, från 14 till 7.

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 möjligheten att parkera sin cykel på ett säkert sätt, förbättra cykelvägarna eller underhåll av dessa, till att arrangera cykelkurser för personer som inte kan cykla eller sätta upp vägvisning.

I årets cykelbokslut görs uppföljning av:

1. Måluppfyllelsen av de regionala målen
2. Nulägesbild för utvalda indikatorer som påverkar cyklingens utveckling i länet
3. Vilka cykelfrämjande åtgärder som har genomförts i länets kommuner







# Metod för cykelbokslutet

Vid framtagandet av cykelbokslutet samlades data in från flertalet källor. En enkät skickades också ut till länets kommuner med frågor om vilka åtgärder som utförts, då de flesta cykelrelaterade satsningarna görs på kommunal nivå. Utgångspunkten var de insatsområden och indikatorer som anges i cykelstrategin. En prioritering har gjorts, dels efter vilka nyckeltal som är möjliga att få fram data om och dels efter vilka

indikatorer som är viktiga för cyklisters bekvämlighet, trygghet och framkomlighet utifrån en genomförd djupanalys av vilka effekter olika typer av åtgärder har. Djupanalysen bygger på en metod som kallas för effektlogik, som är till hjälp för att förstå vilka handlingar som får vilken effekt och hur det påverkar måluppfyllelsen.



# Uppfyllelse av cykelstrategins målområden i Uppsala län

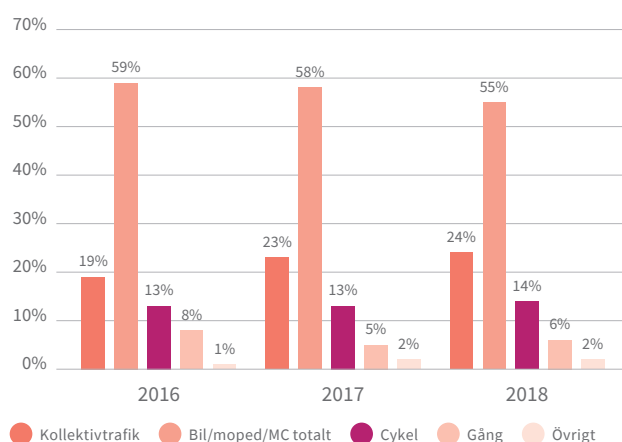
## Mål om cykeltrafikens omfattning

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.

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, det kan vara kombinationer av trafikslag där ett av dem benämns huvudsakligt trafikslag.

Sett till alla färdmedel var cykelns marknadsandel relativt konstant mellan åren 2017 och 2018 (Figur 1). Detsamma gäller för kollektivtrafik och gång medan andelen som tog bilen minskade något (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 år 2016-2019 för olika trafikslag. Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik.

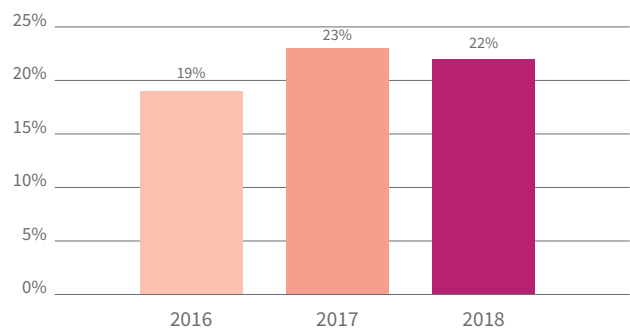


# Mål om kombinationsresor

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 på kollektivtrafiken, kollektivtrafikens turtäthet, 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 färd sätt.

I Figur 2 redovisas hur många av svarande i resevaneundersökningarna som kombinerat cykel (och gång) med kollektivtrafik. Sett till de senaste fem åren är trenden svagt uppåtående. 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%.



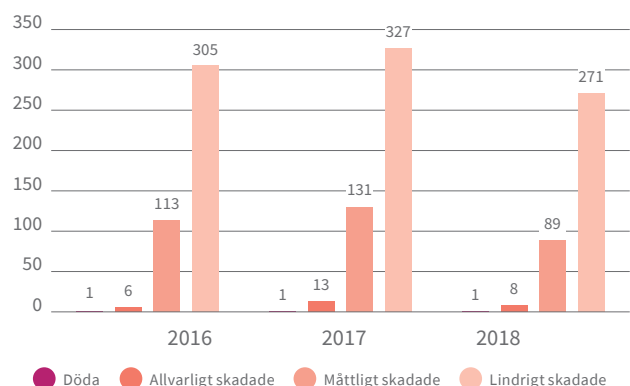
Figur 2. Andel kombinationsresor cykel - kollektivtrafik i Uppsala län. Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik.

# Mål om trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten för cyklister bedöms främst påverkas av cykelvägarnas standard och separeringsgrad från andra trafikslag, prioritering i trafikrummet, hur korsningspunkter utformas samt hur väl drift och underhåll av infrastrukturen fungerar. Därtill kan exempelvis användning av cykelhjälm i vissa fall förhindra allvarligare skador. Den upplevda tryggheten kan bero på delvis andra faktorer, såsom att det är lätt att parkera cykeln säkert från stöld och att cykelvägarna har belysning.

För att mäta antalet skadade cyklister i trafiken används Strada som bygger på uppgifter från polis och sjukvård. Stora variationer är naturliga och svåra att förklara. Antal skadade i trafiken sjönk i länet under 2018 jämfört med de två tidigare åren. Den största andelen olyckor är singelolyckor på kommunal väg, ungefär hälften skedde på gång- och cykelbana. I Figur 3 ses utvecklingen av de inrapporterade cykelolyckorna per år fördelade på hur allvarlig skadan är.

**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. Det finns en rad fler indikatorer i cykelstrategin samt indikatorer som har framkommit av vår djupanalys som inte presenteras för 2018 på grund av brist på data. Målsättningen är att fler indikatorer ska kunna följas upp i kommande cykelbokslut.**

### 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. Den fortsatt positiva utvecklingen av försäljning av elcyklar ger dessutom större potential för längre resor. Totalt finns idag 89,7 kilometer regionala gång- och cykelvägar i länet, alltså cykelvägar längs statliga vägar där Trafikverket är väghållare. Data för regionala sammanhängande stråk saknas. Dessutom finns totalt 773,5 kilometer kommunala gång- och cykelvägar, främst koncentrerade till tätorterna.

### Cykelparkeringar

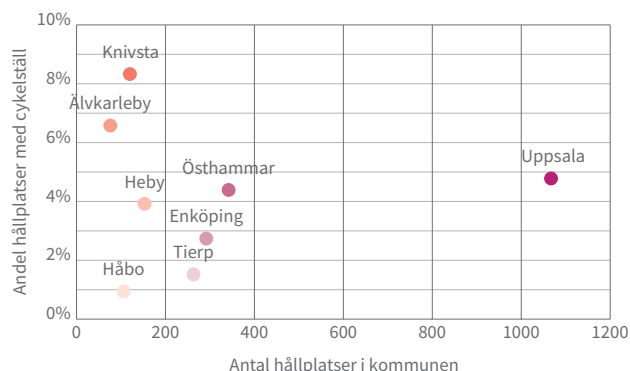
Möjligheten att på ett tryggt och funktionellt sätt parkera sin cykel vid målpunkter påverkar i stor grad cyklingens utveckling. Det saknas i många kommuner uppgifter om hur många cykelställ som finns, men totalt finns minst 13 520 cykelställ i länet, mestadels koncentrerat till kommunernas större orter, skolor, stationsområden och större bytespunkter för kollektivtrafiken. På cirka 40 procent av dessa cykelställ finns möjlighet att låsa fast ramen.



### Parkeringsmöjligheter för cykel 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 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 viktigaste bytespunkter. 4 procent av länets alla hållplatser och stationer har en eller flera anslutande cykelparkeringar.

I Figur 4 visas andelen cykelparkeringar i anslutning till busshållplats, i relation till det totala antalet hållplatser per kommun.



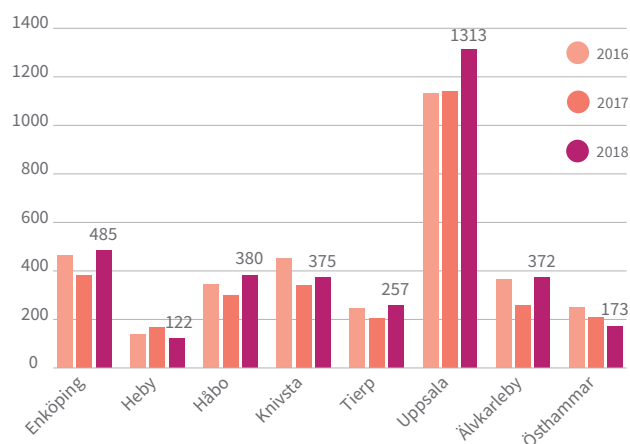
Figur 4. Andel hållplatser med minst en tillhörande cykelparkering, angiven i procent. Källa: Hållplatsdatabasen UL.

### Antal cyklar som tas med i kollektivtrafiken

År 2018 var antalet sålda cykelbiljetter av UL 888 stycken. Det är möjligt att ta med cykel på UL:s regionala linjer 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 222 linjer. 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.

### 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 sin cykel stulen. Antal anmälda cykelstölder har legat ungefär still i länet de senaste åren, men 2018 ses en viss ökning. Det är endast i Heby och Östhammar som antalet cykelstölder har minskat under året. Totalt 3 429 cyklar anmäldes stulna varav cirka 85 procent av dem var i Uppsala kommun. Figur 5 visar andel anmälda cykelstölder per kommun, beräknat som antal per 100 000 invånare. Ett ökat antal 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.



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



# Regionala insatser under 2018

**Region Uppsalas insatser för att främja cyklingen i länet under 2018 har främst bestått i anordnandet av ett regionalt cykelforum som samlat viktiga aktörer i länet, en enkätundersökning kring resenärernas preferenser vid länets större bytespunkter samt investering i ny statlig infrastruktur genom länsplanen.**

### Cykelforum

Regionalt cykelforum anordnas årligen för att visa det samlade arbetet 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. Cykelforum är också ett bra tillfälle för att öka kunskapen om cykelfrågor på politisk nivå. Den 27 september 2018 anordnade Region Uppsala cykelforum tillsammans med Knivsta kommun med tema folkhälsa. 45 personer medverkade från länets kommuner, Trafikverket och ideell sektor. På programmet fanns talare från bland annat En svensk klassikers klassikerforum, Trafikverket, Knivsta kommun, Cykelfrämjandet, Svenska cykelstäder och Frihet på cykel. Det hölls även en workshop där det diskuterades hur den regionala cykelstrategin skulle implementeras i länet.

### Enkätundersökning vid länets stora bytespunkter

Region Uppsala genomförde 2018 en enkätundersökning vid bytespunkter i länets huvudorter. Syftet var att undersöka resenärernas preferenser och upplevelser. Antal svarande varierade, med över 200 personer i Uppsala och runt 30–50 personer i övriga kommuner. Hela 95 procent av resenärerna i samtliga av länets kommuner upplever att det är viktigt att gång- och cykelvägar finns nära hållplats eller station. Enligt undersökningen upplever 87 procent att det är nära till gång- och cykelvägar vid bytespunkten. I snitt 80 procent av de tillfrågade tycker det är viktigt att det finns cykelparkeringar och att man ska kunna låsa fast cykeln på ett bra sätt vid stationsområdet, medan i snitt 65 procent upplever att det finns parkeringar som de kan använda och endast 45 procent håller med om att det går att låsa fast cykeln på ett bra sätt.



### Investeringar i cykelåtgärder på 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. Trafikverkets fördelade 97,2 miljoner kronor för 2018. Utfallet för 2018 blev 85,3 miljoner kronor, alltså 88 procent av den tilldelade årsramen. Av dessa har cirka 15,3 miljoner kronor, alltså 26 procent av de upparbetade medlen, investerats i vägplaner,

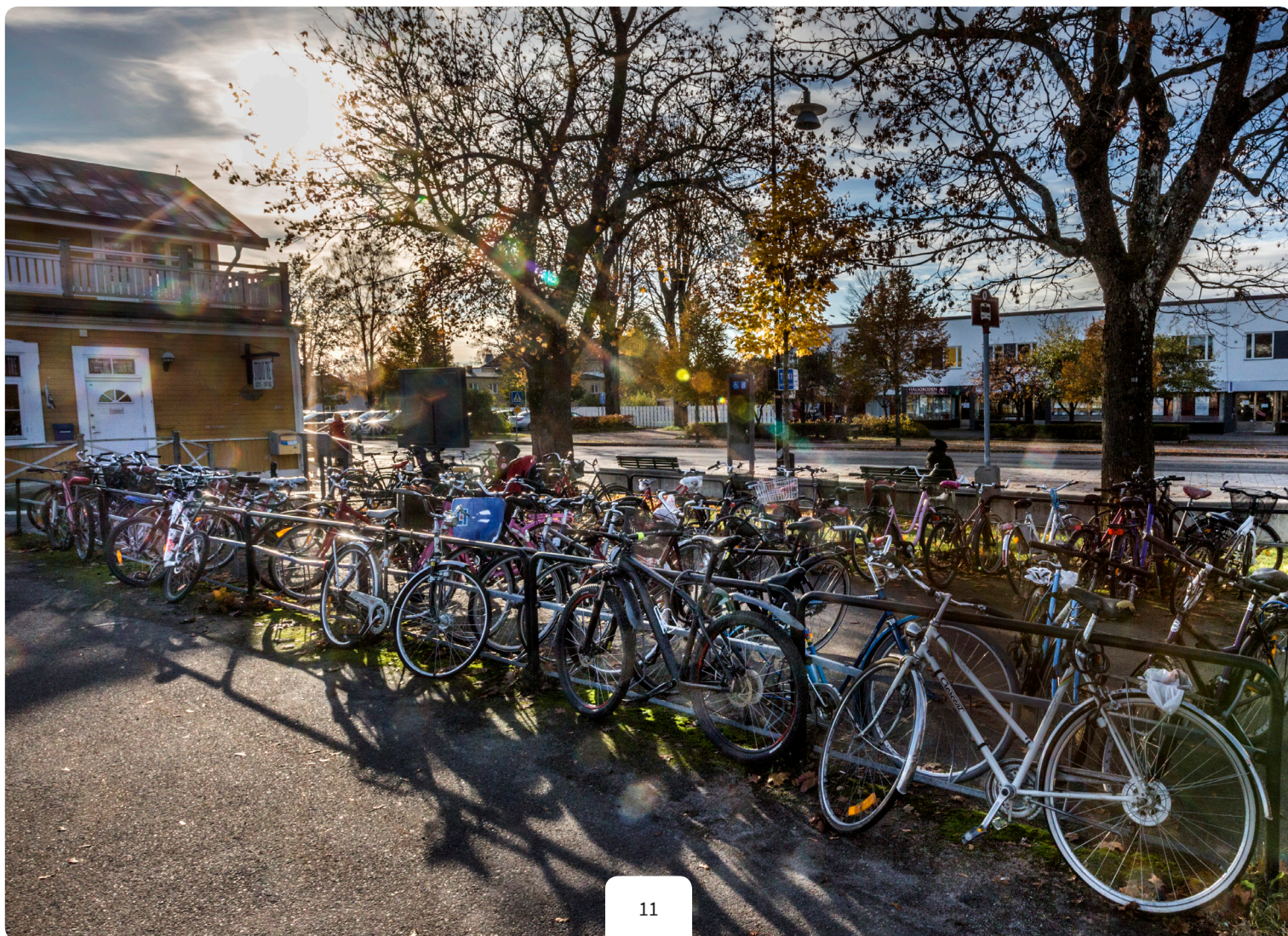
projektering och produktion av gång- och cykelvägar (Tabell 1).

Under året har 265 000 kronor i statlig medfinansiering betalats ut från länsplanen för nya cykelparkeringar på det kommunala vägnätet vid Enköpings resecentrum samt på Heby torg. Detta motsvarar 50 procent av den totala kostnaden för projekten.

2018 färdigställde Trafikverket en 3 kilometer lång cykelväg mellan Knivsta och Vassunda som invigdes i mitten av augusti.

| Typ av åtgärd                         | Sträcka                              | Summa (tkr) |
|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------|
| Färdigställande av gång- och cykelväg | Vassunda-Knivsta 3 km längs väg 1046 | 10 511      |
| Färdigställande av gång- och cykelväg | Heby-Morgongåva längs riksväg 72     | 3 359       |
| Vägplan för gång- och cykelväg        | Älvkarleby-Skutskär                  | 1 137       |
| Vägplan för gång- och cykelväg        | Bälinge-Ulva Kvarn                   | 240         |

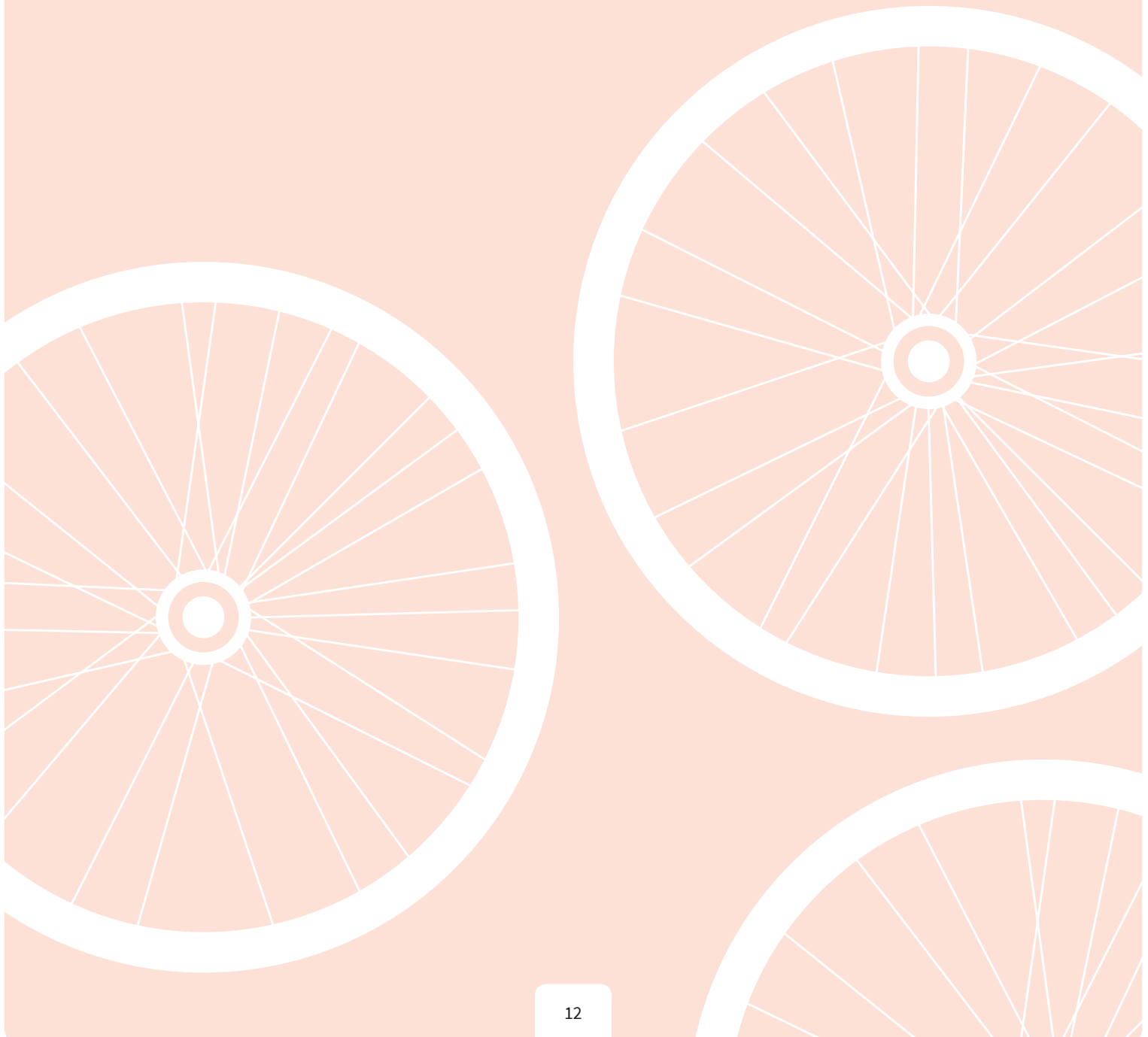
Tabell 1. Investerade statliga medel under 2018. Källa: Trafikverket, Årsuppföljning 2018 av regional plan för transportinfrastruktur i Uppsala län. TRV 2019/18688.





# Kommunernas insatser under 2018

**Sammanställningen av kommunernas insatser under året baseras på en enkät som skickades ut till länets kommuner under juni månad, kommunernas årsredovisningar samt två undersökningar som den ideella organisationen Cykelfrämjandet årligen genomför.**



Cykelfrämjandets ena undersökning kallas Kommunvelometern och undersöker hur kommunerna arbetar med cykelrelaterade åtgärder samt vilka politiska inriktningar kommunen har. Kommunvelometern är ett effektivt sätt för kommunerna att följa upp sitt arbete och visar tydligt inom vilka områden ytterligare insatser kan behövas. Det är också ett bra verktyg för jämförelse med andra kommuner. Endast tre av åtta av kommunerna i länet deltog i Kommunvelometern. Den andra undersökningen heter Cyklistvelometern och riktar sig direkt till cyklister. Den undersöker cyklisternas uppfattning om förutsättningarna att cykla i sin kommun. Cyklistvelometern lämpar sig inte för jämförelse mellan kommuner, då svarsfrekvensen varierar och urvalet inte är statistiskt säkerställt.

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

avsätta att genomföra insatser. Enkätundersökningen till länets kommuner visar att majoriteten av länets kommuner saknar politiskt antagna mål som är tidsatta och mätbara för att öka cykelns färdmedelsandel, något som försvårar utvecklingen i länet.

För att arbeta effektivt med utveckling krävs kunskap om nuläge samt kontinuerlig uppföljning och mätning för att kunna bedöma olika insatserns effekt. Det regionala cykelbokslutet har visat att det saknas kontinuerliga resvaneundersökningar och cykelmätningar i de flesta kommuner. De flesta kommuner saknar även information om antal cykelparkeringsplatser, samt huruvida de ger möjlighet att låsa fast ramen. Dessa siffror finns därför inte redovisade i Tabell 2 som visar en nulägesbild av kommunernas cykelinfrastruktur och politiska mål.

I Tabell 3 redovisas kommunernas cykelfrämjande insatser 2018.

|            | <b>Antal km kommunal cykelväg</b> | <b>Antal m kommunal cykelväg per person</b> | <b>Tidsatta och mätbara mål om ökad cykling</b> |
|------------|-----------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Enköping   | 109                               | 2,45                                        | Ja                                              |
| Heby       | 28                                | 2,01                                        | Nej                                             |
| Håbo       | 70                                | 3,25                                        | Nej                                             |
| Knivsta    | 32                                | 1,71                                        | Nej                                             |
| Tierp      | 47,5                              | 2,25                                        | Ja                                              |
| Uppsala    | 465                               | 2,07                                        | Ja                                              |
| Älvkarleby | 9                                 | 0,96                                        | Nej                                             |
| Östhammar  | 13                                | 0,59                                        | Nej                                             |

Tabell 2: Nulägesbild av kommunernas cykelinfrastruktur och politiska mål. Källa: Region Uppsala, Enkät till kommuner inför regionalt cykelbokslut för år 2018. KT2019-0273 samt Regionfakta.com, befolkning och hushåll.

|            | <b>Investerade medel i cykelinfrastruktur (tkr)</b> | <b>Investerade medel i cykelparkeringar (tkr)</b> | <b>Antal km nybyggd kommunal cykelväg</b> | <b>Deltog i Cykelfrämjandets Kommunvelometer</b> |
|------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Enköping   | 3 000                                               | 100                                               | 3                                         | Ja                                               |
| Heby       | 633                                                 | 126                                               | 0                                         | Ja                                               |
| Håbo       | 4 000                                               | -                                                 | -                                         | Nej                                              |
| Knivsta    | 1 094                                               | 0                                                 | 0                                         | Nej                                              |
| Tierp      | 180                                                 | 310                                               | 0,57                                      | Nej                                              |
| Uppsala    | 175 750                                             | 36 500                                            | 11,5                                      | Ja                                               |
| Älvkarleby | 225                                                 | -                                                 | 0,25                                      | Nej                                              |
| Östhammar  | 4 600                                               | 30                                                | 1,3                                       | Nej                                              |

Tabell 3: Kommunernas cykelfrämjande insatser 2018. Källa: Region Uppsala, Enkät till kommuner inför regionalt cykelbokslut för år 2018. KT2019-0273.





## Enköpings kommun

### Cykelns färdmedelsandel

I en resvaneundersökning genomförd 2017 var cykelns färdmedelsandel 8 procent av samtliga resor i kommunen. Undersökningen genomfördes dock under november månad, så andelen cykelresor är sannolikt högre än genomsnittsmånad.

### Politiskt antagna mål

Enköpings kommun har en politiskt antagen cykelplan för 2014 – 2018. Fokus är satsningar på ett väl utbyggt cykelvägnät, säkra cykelvägar, bra belysning och skyltar att orientera sig efter. En ny cykelplan är under framtagande. Kommunen har även en politiskt antagen Trafikstrategi och i den finns mål om att hälften av transporter i Enköpings stad ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik år 2030. År 2040 ska andelen vara två tredjedelar. Den säger också bland annat 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

Cirka 820 cykelparkeringsplatser finns i kommunen, 200 av dem ger möjlighet att låsa fast ramen. Kommunens cykelvägar finns utmärkta på karta online för kommuninvånarna. Två publika cykelpumpar finns. Cykelvägvisning saknas.

### Drift, beläggning och underhåll

I Enköpings kommun prioriteras gång- och cykelvägar vid snöröjning och sandupptagning. Dock är vinter-skötseln mer begränsad på de grusade vägarna, vilket cykelvägar är på landsbygden i stor omfattning.

### Cykelåtgärder i Enköpings kommun 2018

Under året har kommunen byggt tre kilometer nya cykelvägar. Kommunen har även utfört säkerhets-höjande åtgärder på befintlig cykelväg och utfört prestandaförbättring genom asfaltering. Det har även byggts belysning längs flera cykelvägar.

Kommunen har byggt en ny cykelparkering med plats för 45 cyklar och installerat en cykelpump. Andra aktiviteter är öppnade av en bilfri skola och interna samverkansprojekt för säkra skolvägar. Dessutom har mer resurser tilldelats säkra och hållbara skolvägar.

Totalt har tre miljoner kronor satsats på gång- och cykelvägar samt 100 000 kronor på cykelparkeringar. 50 000 kronor har lagts på andra cykelfrämjande åtgärder.

Enköping deltog i Kommunvelometern. Där dras slutsatsen att Enköpings starkaste resultat är inom cykel-politik medan kommunens svagaste resultat är inom området information och marknadsföring. Kommunen ligger relativt bra till i området infrastruktur. Inga svar redovisas från Cyklistvelometern. Uppföljning i form av cykelbokslut eller flödesmätning 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. Inga publika cykelpumpar finns.

## Drift, beläggning och underhåll

Gång- och cykelvägar sandas vid behov under vintern.

## Cykelåtgärder i Heby kommun 2018

En ny gång- och cykelväg har byggts, säkerhetshöjande åtgärder har genomförts på två gång- och cykelvägar, en felande länk i cykelvägnätet har åtgärdats samt en ny cykelpassage har byggts. Cykelställ och skärmtak har köpts in men inte färdigställt.

Heby kommun har genomfört en aktivitet för att

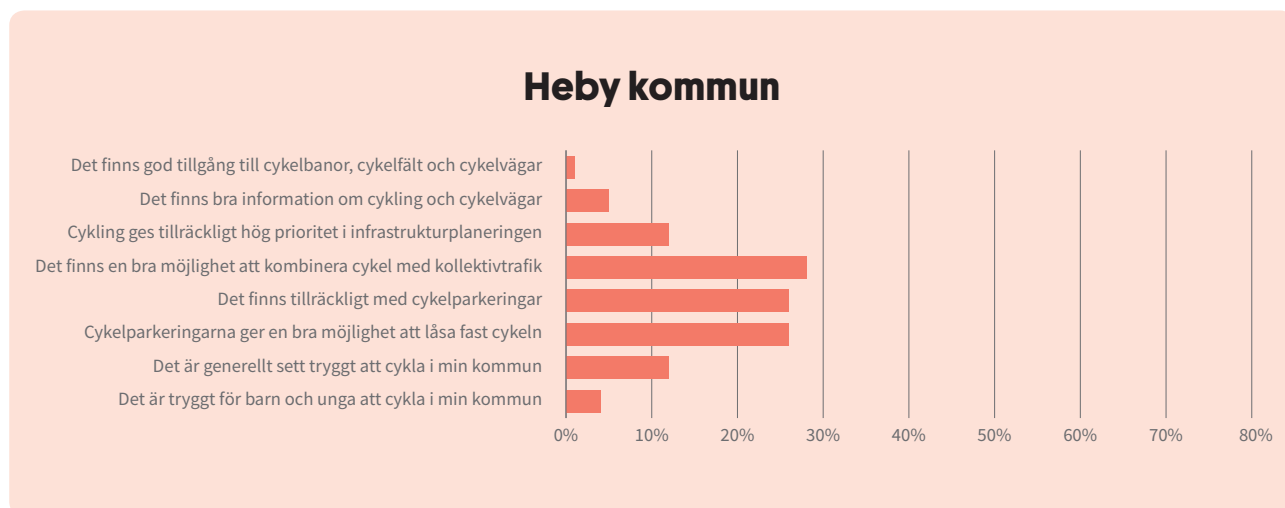
främja cykling hos unga. De har träffat kommuninvånare samt varit aktiva på sociala medier och kommunens hemsida för att sprida information om cykelinsatser.

Under året har totalt 633 000 kronor investerats i cykelinfrastruktur. 126 000 kronor har investerats i cykelparkeringar.

Heby deltog i Kommunvelometer. Där dras slutsatsen att Hebys får relativt goda resultat inom cykelpolitik och organisatoriska åtgärder men de rekommenderas se över sina budgeterade medel för infrastruktur och underhåll.

I Heby kommun svarade 76 personer på Cyklistvelometern (Figur 6). Där framgick att väldigt få av de svarande anser att det finns god tillgång till cykelvägar och att information om cykling och cykelvägar är bra. 28 procent tycker att det finns en bra möjlighet att kombinera cykel med kollektivtrafik. 26 procent tycker att det finns tillräckligt med cykelparkeringar och lika många tycker att de ger en bra möjlighet att låsa fast cykeln. Bara 12 procent tycker att det är tryggt att cykla i sin kommun medan endast 4 procent tycker att det är tryggt för barn och unga att cykla i kommunen. 46 procent av de tillfrågade cyklar även på vintern.

Inget cykelbokslut har gjorts men cykelsatsningar finns beskrivna i kommunens årsredovisning. Det har inte genomförts någon flödesmätning.



Figur 6. Cyklistvelometern, resultat för Heby kommun.



# Håbo kommun

## Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

## Politiskt antagna mål

Håbo kommun saknar för närvarande politiskt antagna mål för cykelns färdmedelsandel, men en cykelplan är under framtagande.

## Service till cyklister

Cykelvägarna finns markerade på en onlinekarta 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 och några är grusade.

## Cykelåtgärder i Håbo kommun 2018

I kommunens årsredovisning nämns två åtgärder för att höja trafiksäkerheten; ombyggnationen av gatumiljön kring två övergångsställen och en nybyggd gångbana. Kommunen har också använt sig av vägmålning för att uppmärksamma fordonstrafik om hastighetsbegränsningen vid skola. Dessutom har gång- och cykelvägar byggts ut vid Väppeby Äng.

Totalt 4 miljoner kronor har investerats i cykelåtgärder.

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

Håbo deltog inte i Kommunvelometern, inte heller i Cyklistvelometern redovisas några svar från Håbo kommun. Inget cykelbokslut redovisas.

# Knivsta kommun

## Cykelns färdmedelsandel

En mindre resvaneundersökning genomfördes i Knivsta och Alsike 2012. Den visade att cirka 5 procent av de 530 svarande använder cykel för resor till arbete eller skola. Av alla resor till stationen gjordes 25 procent med cykel. Av de som skulle resa vidare med tåg, hade 43 procent cyklat dit.

## Politiskt antagna mål

Kommunen har en Trafikstrategi som gäller 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 cykelkarta togs fram 2013 och är under uppdatering. En publik cykelpump finns.

## Drift, beläggning och underhåll

Gång- och cykelvägar prioriteras vid snöröjning.

## Cykelåtgärder i Knivsta kommun 2018

Under året har kommunen börjat se över kvaliteten på befintliga cykelparkeringar samt möjligheter till att utöka antalet cykelparkeringar nära tågstationen.

Knivsta kommun samarbetar med skolor för att förbättra trafiksituationen runt dem.

Knivsta kommun har investerat 1 094 000 kronor i gång- och cykelvägar under året.

Knivsta deltog inte i Kommunvelometern, inte heller i Cyklistvelometern redovisas några svar från Knivsta kommun.

Uppföljning i form av cykelbokslut eller flödesmätning saknas.

# 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 sedan 2015. Målet är att skapa ett mer gent, heltäckande, sammanhängande och säkert cykelvägnät.

## Service till cyklister

Cirka 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.

## Drift, beläggning och underhåll

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

heter finns. Framkomlighet på gång- och cykelvägar prioriteras vid snöröjning.

## Cykelåtgärder i Tierps kommun 2018

Under 2018 byggdes 570 meter ny cykelväg. 100 nya cykelställplatser färdigställdes vid Tierps station, i samband med det byggdes även tak över cykelparkeringar och utökad belysning.

Åtgärder har vidtagits vid tre skolor för att förbättra trafiksäkerheten.

180 000 kr har investerats i gång- och cykelvägar och 310 000 kr i cykelparkeringar under året.

Tierp deltog inte i Kommunvelometern, inte heller i Cyklistvelometern redovisas några svar från Tierps kommun.

Uppföljning i form av cykelbokslut eller cykelmätningar saknas.

# Uppsala kommun

## Cykelns färdmedelsandel

Den senaste resvaneundersökningen genomfördes år 2015. Då var cykelns färdmedelsandel 36 procent i Uppsala tätort. I de övriga orterna i kommunen är cykelns färdmedelsandel mellan en och nio procent. Sett till hela kommunen skedde 33 procent av resorna med cykel.

2016 visade en cykelhjälmsinventeringen att 32 procent av de räknade cyklisterna använde cykelhjälm i Uppsala tätort, vilket var en uppgång med två procentenheter jämfört med 2015. Vid mätningarna i ytterområdena till Uppsala tätort låg cykelhjälmsanvändningen på hela 53 procent, en uppgång från 47 procent år 2015.

## Politiskt antagna mål

I Uppsala kommun finns flera styrdokument för arbetet med cykelfrågor. I kommunens översiktsplan från 2016

är målet att andelen resor som sker med cykel utgöra minst 40 procent i Uppsala tätort och 35 procent i hela kommunen till år 2030. Under 2013 antogs en cykelpolicy samt riktlinjer för arbetet med cykeltrafik. I januari 2017 antogs en reviderad version av Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik, där framgår det vilka insatser som ska genomföras inom både strategisk och detaljerad planering. 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.

## Service till cyklister

Totalt finns cirka 12 000 cykelparkeringsplatser i kommunen. En tryckt cykelkarta finns, senast uppdaterad 2017. Cykelvägvisning finns på 95 procent



av Uppsala kommuns cykelvägnät. Totalt finns 82 publika cykelpumpar i kommunen, 34 av dem i kommunal regi. 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. Kommunen har senaste åren arbetat med snabbcykelleder för arbetspendling och det finns totalt 13 kilometer sådan i kommunen.

### Cykelåtgärder i Uppsala kommun 2018

Kommunen har byggt 11,5 kilometer nya cykelvägar under året. Ytterligare 13,3 kilometer cykelväg rustades upp. Dessutom har kommunen byggt en ny cykelbro och rustat upp nio cykeltunnlar. Framkomlighets- och trygghetsskapande åtgärder innefattar fem nya hastighetssäkrade cykelpassager, sex nya cykelöverfarter, ombyggnation av 16 korsningar, genomförd separering av gående och cyklister, installation av ny belysning längs 4,5 kilometer cykelväg samt permanenta siktröjningsåtgärder på 14 platser.

Under året har cykelparkeringar byggts med plats för 1 806 cyklar. Dock har 1 831 stycken tagits bort i samband med starten av bygget av cykelgaraget vid Uppsala resecentrum.

175,8 miljoner kronor har investerats i gång- och cykelvägar, 36,4 miljoner i cykelparkeringar och cykelgarage samt 5,9 miljoner på säkerhetsåtgärder

och beteendepåverkan.

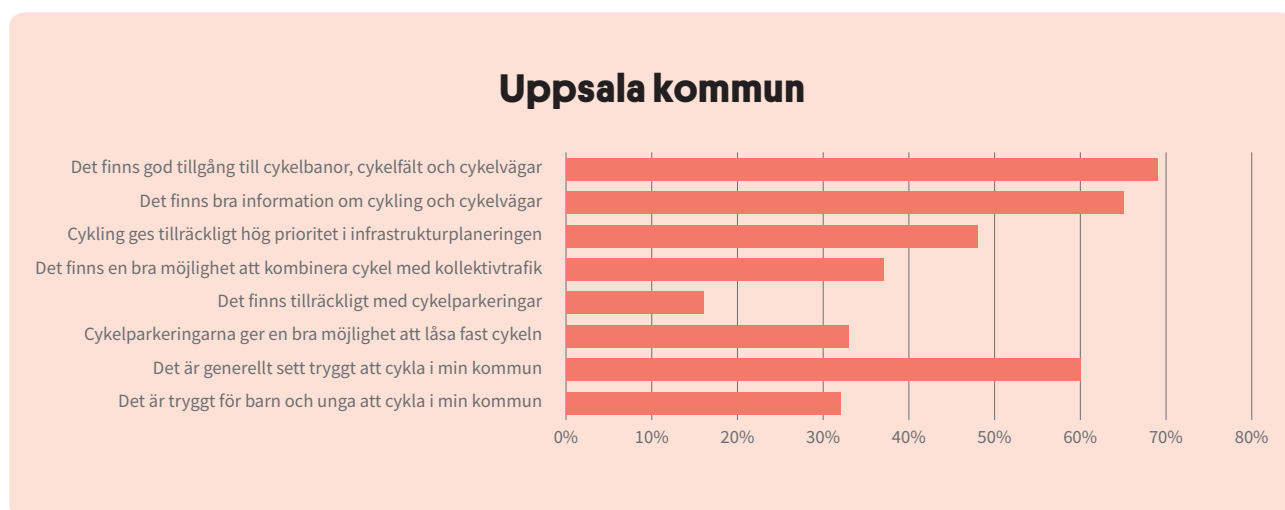
Projektet Sveriges bästa cykelstad avslutades 2018. Uppsala deltog i Kommunvelometern där de kom på första plats.

I Cyklistvelometern svarade 961 personer från Uppsala kommun (Figur 7). Av de svarande i Uppsala tycker hela 69 procent att det finns god tillgång till cykelvägar och nästan lika många att information om cykling och cykelvägar är bra. Ungefär hälften anser att cykling ges tillräckligt hög prioritet i infrastrukturplaneringen. Mer än var tredje tycker att det finns en bra möjlighet att kombinera cykel med kollektivtrafik. Bara 16 procent tycker att det finns tillräckligt med cykelparkeringar medan 33 procent tycker att cykelparkeringarna ger en bra möjlighet att låsa fast cykeln. 60 procent tycker att det generellt sett är tryggt att cykla i sin kommun medan 32 procent tycker att det är tryggt för barn och unga att cykla i kommunen. 88 procent av de svarande fortsätter cykla på vintern.

Flera andra aktiviteter har genomförts, bland annat "Parkera schyst", workshop för ökad säkerhet runt skolor, cykelkurser för vuxna, vintercyklistkampanj, diplomering av cykelvänliga arbetsplatser, Trafikkalendern (tävling för barn och unga) m.m.

31 cykelmätningar genomfördes, det finns fem fasta mätningar, 23 punktmätningar och tre kameramätningar.

Uppsala kommun har gjort ett årligt cykelbokslut sedan 2013 där de i detalj redovisar arbetet med cykel.



Figur 7. Cyklistvelometern, resultat för Uppsala kommun.

# Älvkarleby kommun

## Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

## Politiskt antagna mål

Kommunen saknar politiskt satta mål om att öka andelen cykeltrafik.

## 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 plogning prioriteras gång- och cykelvägar så att barn och unga får en trygg väg.

## Cykelåtgärder i Älvkarleby kommun 2018

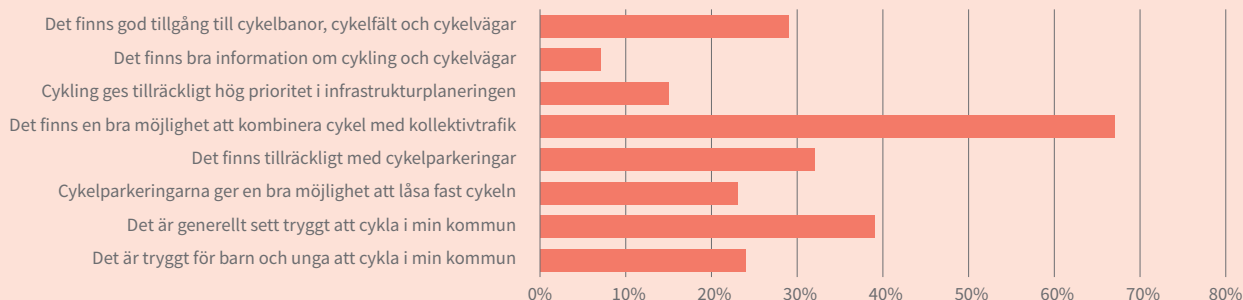
Älvkarleby kommun har byggt 250 meter ny gång- och cykelväg under 2018. 225 000 kronor har satsats på gång- och cykelvägar.

39 personer svarade på Cyklistvelometern (Figur 8). I Älvkarleby kommun tycker 29 procent av de svarande att det finns god tillgång till cykelvägar och endast 7 procent att information om cykling och cykelvägar är bra. 15 procent anser att cykling ges tillräckligt hög prioritet i infrastrukturplaneringen. Hela 67 procent tycker att det finns en bra möjlighet att kombinera

cykel med kollektivtrafik. Cirka en tredjedel tycker att det finns tillräckligt med cykelparkeringar men något färre, 23 procent, tycker att cykelparkeringarna ger en bra möjlighet att låsa fast cykeln. 39 procent tycker att det generellt sett är tryggt att cykla i sin kommun medan 24 procent tycker att det är tryggt för barn och unga att cykla i kommunen. 72 procent av de svarande cyklar även på vintern.

Kommunen har inte gjort något cykelbokslut eller genomfört någon cykelmätning.

## Älvkarleby kommun



Figur 8. Cyklistvelometern, resultat för Älvkarleby kommun.





## Östhammars kommun

### Cykelns färdmedelsandel

Aktuell resvaneundersökning saknas.

### Politiskt antagna mål

Östhammar saknar politiskt satta mål om att öka cykelns färdmedelsandel. Däremot finns en gång- och cykelvägsplan sedan 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.

### Cykelåtgärder i Östhammars kommun 2018

Under 2018 har 1,3 kilometer gång- och cykelväg byggts. 30 nya cykelparkeringsplatser har tillkommit.

4,6 miljoner kronor har investerats i gång- och cykelvägar, cirka 30 000 kronor har investerats i cykelparkeringar och 250 000 kronor i andra cykelfrämjande åtgärder.

Uppföljning i form av cykelbokslut eller flödesmätning saknas.

# Referenser

Brottsförebyggande rådet – Brå (2018). *Cykelstölder*.

Cykelfrämjandet (2018). *Cyklistvelometern*.

Cykelfrämjandet (2019). *Kommunvelometern*.

Enköping kommun (2014). *Cykelplan 2014-2018*.

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

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

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

Region Uppsala (2018). *Kvalitetsundersökning bytespunkter*.

Region Uppsala (2019). *Hållplatshandbok*.

Svensk kollektivtrafik (2018). *Kollektivtrafikbarometern 2016-2018*.

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

Trafikverket. NVDB på webb [Online].

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

Transportstyrelsen (2018). *Strada olycks- och skadestatistik 2016-2018*.

Uppsala kommun (2019). *Cykelbokslut 2018*.

Uppsala kommun (2013). *Cykelpolicy för Uppsala kommun*.

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

