

RAPPORT FÖR

Uppsala kommun

FÖRDJUPNING AV CYKELFRÄMJANDETS
KOMMUNVELOMETER 2022



CYKEL
1934
FRÄMJANDET

INNEHÅLL

CYKELFRÄMJANDETS KOMMUNVELOMETER 2022	5
BAKGRUND	6
TOTALRESULTAT	7
REKOMMENDATIONER	9
1. INFRASTRUKTUR	11
1.1 Infrastrukturinvesteringar	11
1.2 Infrastrukturåtgärder	12
2. INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING	14
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	14
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	15
3. ORGANISATION	18
3.1 Cykelpolitik	18
3.2 Uppföljning och mätning	20
3.3 Organisatoriska åtgärder	22



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2022

FÖRDJUPANDE RAPPORT OM UPPSALA KOMMUN

Kommunvelometern är en benchmarking-studie som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Syftet med studien är att kunna jämföra nuläget i en kommun gentemot andra kommuner, se förändringar över tid samt att belysa områden där det finns potential för förbättringar. Detta är den fördjupade resultatrapporten från Kommunvelometern 2022 för Uppsala kommun.

I år är Kommunvelometerns trettonde omgång och totalt har 121 kommuner deltagit i granskningen sedan 2010. I år deltar 55 kommuner. Årets cykelfrämjarkommun är Helsingborg, som toppar Kommunvelometern för första gången. Andra plats tar Trollhättan och på tredje plats kommer Lund. I gruppen mellanstora kommuner vinner Trollhättan och i gruppen små kommuner tar Håbo förstaplatsen. Läs mer om resultaten för årets Kommunvelometer på Cykelfrämjandets hemsida och ladda ner totalrapporten för Kommunvelometern 2022. Missa inte heller de andra deltagande kommunernas fördjupade kommunrapporter som också finns att ladda ner på cykelframjandet.se/kommunvelometern.

Kommunvelometern bygger på självrapportering från kommuner av kontrollerbara uppgifter inom tre områden som består av olika delområden med totalt 90 möjliga poäng:

1. Infrastruktur (30p)
 - 1.1 Infrastrukturinvesteringar (20p)
 - 1.2 Infrastrukturåtgärder (10p)
2. Information och marknadsföring (30p)
 - 2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar (20p)
 - 2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder (10p)
3. Organisation (30p)
 - 3.1 Cykelpolitik (10p)
 - 3.2 Uppföljning och mätning (10p)
 - 3.3 Organisatoriska åtgärder (10p)

Kommunerna delas upp i grupper baserat på antal invånare för att underlätta jämförbarhet mellan kommunerna: stora kommuner med fler än 100 000 invånare, mellanstora kommuner med 50 000-100 000 invånare

och små kommuner med färre än 50 000 invånare. Metoden för Kommunvelometern är framtagen av Koucky & Partners i samarbete med Cykelfrämjandet. Granskningen mäter varken utvecklingen av själva cykeltrafiken inom kommuner eller cyklisters nöjdhet med förhållandena för cykling inom kommunen. Vi har istället valt att mäta kommunernas insatser för cykling inom områdena ovan då det ger en mångfacetterad bild av kommunernas arbete med cykling. Metoden bygger på tesen att starkare insatser för cykling på sikt även leder till nöjdare cyklister och ökad cykeltrafik. Läs mer om metoden för Kommunvelometern och justeringar som har gjorts till årets undersökning i bilagan till huvudrapporten för Kommunvelometern 2022. Granskningen genomförs av Cykelfrämjandet med stöd av Enkätfabriken.

För att fånga upp cyklistperspektivet genomför Cykelfrämjandet en nationell granskning vartannat år, Cyklistvelometern, som syftar till att låta cyklister tycka till om hur cykelvänlig de upplever sin hemkommun i en webbaserad enkät och rapport. Denna enkät genomfördes för andra gången under sommaren 2020 och 18 000 cyklister tyckte till om cyklingen i sin kommun! Under 2022 genomförs dessutom Cyklistvelometern för tredje gången och resultatet presenteras 19 oktober 2022. Håll utkik på cykelframjandet.se/cyklistvelometern! Där går det också att se vilka kommuner som i Cyklistvelometern 2020 toppade cyklisternas lista av bästa cykelkommuner.

Sammanlagt har årets 55 deltagande kommuner 4 245 141 invånare och är tillsammans väghållare för cirka 9 000 kilometer cykelinfrastruktur. Kommunvelometern granskar därmed en stor del av de kommuner där Sveriges befolkning cyklar. Genom att granskningen görs i ett flertal kommuner och kontinuerligt under flera år skapar vi en bild av hur prioriterad cyklingen är bland svenska kommuner och hur cyklingens status utvecklas. Detta är en viktig del av vårt gemensamma arbete för ökad, säker och attraktiv cykling.

Bakgrund

BAKGRUNDSINFORMATION

Kommun: Uppsala kommun

Antal invånare: 233 839 invånare

Kommungrupp: Stora kommuner

Antal år i Kommunvelometern: 11

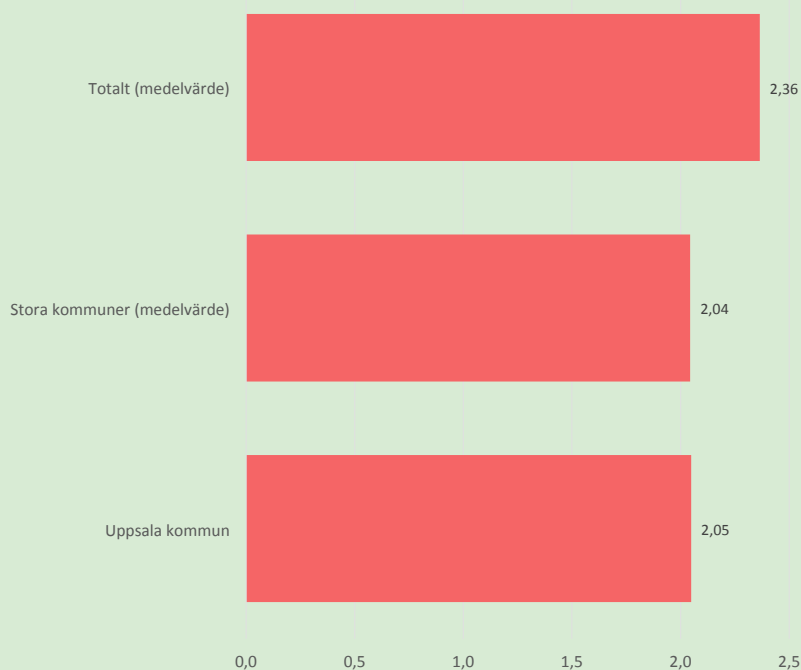
Medlem Svenska Cykelstäder: Ja

Total längd cykelväg: 554,0 kilometer

Uppsala kommun med sina 233 839 invånare tillhör gruppen stora kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 11 gånger i Kommunvelometern. Kommunen är medlem i Svenska Cykelstäder.

Totalt har kommunen 479 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 2 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mindre än genomsnittet bland stora kommuner. Dessutom finns 75 kilometer som en annan part ansvar för. Total längd cykelväg är därmed 554 kilometer.

CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



Totalresultat

Uppsala deltar för elfte gången och tionde gången i rad. De senaste fyra åren har Uppsala tagit hem segern i Kommunvelometern men i år hamnar de på en delad fjärdeplats tillsammans med Karlstad. Med sina 76 poäng hamnar de på plats 3 av 12 i rankingen över deltagare inom gruppen stora kommuner. Skillnaden i år jämfört med förra året är mindre investeringar i information och marknadsföring vilket gör att de tappar 4 poäng inom det området till 16 poäng av 20 möjliga. Inom resterande delområden har de fått 10 poäng per delområde, vilket för alla utom infrastrukturinvesteringar innebär full pott. Det innebär att Uppsala fått poäng som ligger på eller över snittet inom alla delområden, sett till alla deltagande kommuner och till stora kommuner. Uppsala gör ett heltäckande arbete med cykelfrämjande investeringar och åtgärder. Fortsätter de på samma sätt även framöver har de goda möjligheter att behålla sin plats i toppen av Kommunvelometerns ranking.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Uppsala kommun investerade under 2021 totalt 286 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 133 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor per invånare. Kommunen får totalt 10 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommu-

nen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 16 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 692 700 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

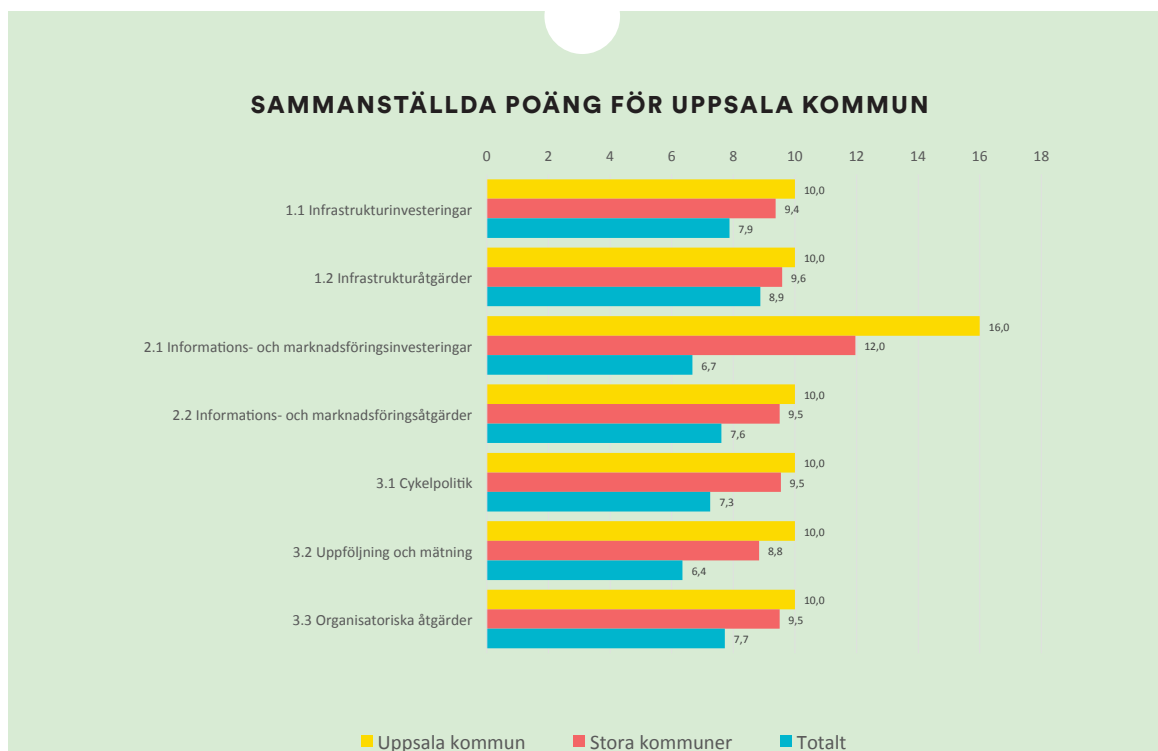
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppsala kommun får 10 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Uppsala kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.



RANKNING I KOMMUNVELOMETERN

UTVECKLING FÖR UPPSALA KOMMUN MELLAN 2010-2022



**UPPSALA KOMMUN FÅR
TOTALT 76 POÄNG I ÅRETS
UNDERSÖKNING OCH PLACERAR
SIG PÅ PLATS 4 BLAND 55
DELTAGANDE KOMMUNER**

**BLAND STORA KOMMUNER
PLACERAR SIG UPPSALA
KOMMUN PÅ PLATS 3 BLAND
TOTALT 12 MEDVERKANDE
KOMMUNER**

POÄNGÖVERSIKT FÖR UPPSALA KOMMUN

	Uppsala kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt	Maxpoäng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	10	9	7	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	10	10	8	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	16	12	5	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	10	10	7	10
3.1 Cykelpolitik	10	10	7	10
3.2 Uppföljning och mätning	10	9	6	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	10	10	7	10
Totalpoäng	76	68	48	90

Rekommendationer

De senaste fyra åren har Uppsala tagit hem segern i Kommunvelometern genom ambitiösa insatser och höga investeringar. I år hamnar de utanför pallen på delad fjärdeplats av 55 deltagande kommuner i rankningen över årets cykelfrämjande kommuner. Skillnaden i år jämfört med förra året är mindre investeringar inom information och marknadsföring vilket gör att kommunen tappar fyra poäng till totalt 76 poäng av 90 möjliga.

Liksom förra året får Uppsala totalt 20 poäng av 30 möjliga i området infrastruktur. De senaste årens minskande trend inom infrastrukturinvesteringar fortsätter för Uppsala som under 2021 satsat 286 kronor per invånare på ny infrastruktur jämfört med 316 kronor per invånare året innan. Något mer har däremot satsats på drift och underhåll av befintlig infrastruktur, 133 kronor per invånare jämfört med 101 kronor per invånare året innan. Totalt sett har alltså den negativa trenden planat ut. Uppsala har en lika stor investeringsbudget även för 2022 och står samtidigt inför stora satsningar på bostäder och ny kollektivtrafik de kommande åren. För att uppnå sina mål om en ökad andel cyklister bör kommunen också fortsätta satsa på cykelinfrastruktur med hög framkomlighet, tillgänglighet och komfort. På så sätt kan fler invånare uppleva cykling som det snabbaste och mest attraktiva transportsättet både till skola, jobb och fritidsaktiviteter. Detta gäller både i innerstaden och i kommunens yttre delar och kranskommuner.

Uppsala har i år minskat sina informations- och marknadsföringsinvesteringar och därmed brutit de senaste årens trend med maxpoäng i delområdet. Trots minskningen av investerade medel håller Uppsala fortfarande jämna steg med andra stora kommuner och genomför i snitt lika många informations- och marknadsföringsåtgärder som sin kommungrupp. Det finns många olika typer av cykling som Uppsala skulle kunna uppmuntra till genom sina informations- och kommunikationsinsatser såsom turismcykling, rekreationscykling, stigcykling eller motionscykling. Att uppmuntra till cykling på fritiden är ett bra

sätt att bidra till god folkhälsa och värna ett fossilfritt utnyttjandet av natur och miljö. Beteendepåverkan, om det utförs rätt, kan ge utdelning för relativt små kostnader. Det kan därför vara värt att se över möjligheterna att återigen skala upp investeringarna inom detta området.

Uppsala har tydliga mål, styrdokument och strategier på plats som hjälper dem att arbeta effektivt med att främja cykling. Under 2021 antogs en handlingsplan för mobilitet och trafik i kommunstyrelsen där målsättningar och inriktningar för cykelarbetet framgår tydligt. Att kommunen tar fram en plan för alla trafikslag samlat är en bra metod för att kunna ta ett samlat grepp för att minska biltrafiken, och på så sätt ge utrymme för att öka de klimatnyttigare och utrymmeseffektiva transportsätten cykling, kollektivtrafik och gång. Önskvärt är nu konkreta, modiga och långtgående förslag på cykelfrämjande åtgärder i genomförandeplanen som kommunen håller på att ta fram. Därefter är det viktigt att sådana förslag finansieras och genomförs på ett tillfredsställande sätt. Uppsala fortsätter att på ett metodiskt och heltäckande sätt arbeta med uppföljning och mätning. En förändring är att kommunen har övergått till en ny modell för resvaneundersökningar som sker kontinuerligt över året istället för den omfattande undersökningen som utförts vart femte år. Något som kommunen kan behöva följa upp är att frågorna som ställs i den nya modellen verkligen fångar cyklingens förutsättningar och utveckling för att inte viktig information ska gå förlorad. Uppsala är den kommun som genomfört näst flest organisatoriska åtgärder, bara Göteborg har genomfört fler. En möjlighet för ytterligare förbättring skulle till exempel vara att erbjuda förmåns- eller leasingcyklar eller annan förmån såsom lönebonus eller reseersättning för personal som cyklar till och i tjänsten. Allt sammantaget ger dem full pott inom området organisation med 30 av 30 poäng. Fortsätter de på samma sätt även framöver har de goda möjligheter att behålla sin plats i toppen av Kommunvelometerns rankning.

Andelen och antalet cyklister har under de senaste 20 åren ökat successivt i Uppsala. I och med Coronapandemin ser antalet cyklister ut att ha minskat en del, men eftersom även biltrafiken minskat under pandemin har ändå andelen cyklister förhållit sig på en fortsatt relativt hög nivå. Uppsala har möjlighet att bli en fulländadcykelstad så länge de verkligen prioriterar cykling.



1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastrukturinvesteringar 2021:

286 kr/capita, 66 842 000 kr totalt

Budgeterat 2022:

286 kr/capita, 66 842 000 kr totalt

Drift och underhåll

Spenderat 2021:

133 kr/capita, 31 005 000 kr totalt

Budgeterat 2022:

133 kr/capita, 31 005 000 kr totalt

geterade medel 2022 samt interna personresurser för utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur samt drift och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur. Kostnaderna räknas per person för att möjliggöra jämförbarhet mellan kommuner av olika storlekar.

Uppsala kommun investerade under 2021 totalt 286 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 133 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor per invånare. Kommunen får totalt 10 av 20 poäng på delområdet.

UPPSALA
KOMMUN FÅR 10
AV 20 POÄNG PÅ
DELOMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
INVESTERINGAR

I delområdet infrastrukturinvesteringar poängsätts kommunens investeringar i ny cykelinfrastruktur och drift och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur under 2021, bud-

INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSnittET FÖR STORA KOMMUNER OCH TOTALT

	Uppsala kommun	Genomsnitt, stora kommuner	Genomsnitt, totalt
Kostnader för ny cykelinfrastruktur under 2021 kronor per capita	286	261	219
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2022 kronor per capita	286	375	336
Kostnader för drift och underhåll av cykelinfrastruktur under 2021 kronor per capita	133	93	77
Budget för drift och underhåll av cykelbanor under 2022 kronor per capita	133	95	79
Summa kostnader kronor per capita 2021 (ny cykelinfrastruktur + drift och underhåll)	419	353	296
Summa budget kronor per capita 2022 (ny cykelinfrastruktur + drift och underhåll)	419	470	414

7,5 PERSONER PER 100 000 INVÅNARE ARBETAR MED UTVECKLING OCH PLANERING ELLER DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELINFRASTRUKTUR I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Uppsala kommun	Genomsnitt, stora kommuner	Genomsnitt, totalt
7,5	5,5	5,8

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Delområdet infrastrukturinvesteringar kompletteras med frågor om vilka typer av infrastrukturåtgärder som har genomförts under året. Dessa "hårda" verksamheter är ofta de första, och ibland enda, man tänker på när kommunens cykelfrågor kommer på tal, men i Kommunvelometern är infrastruktur endast ett område av tre. Infrastrukturåtgärder innebär inte enbart kilometer av nybyggd cykelväg, utan kan även inkludera åtgärder för att skapa säkrare förutsättningar för cyklister,

förstärkt belysning längs cykelstråk eller nya cykelparkeringar.

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

**UPPSALA KOMMUN
FÅR 10 AV 10 MÖJLI-
GA POÄNG PÅ DEL-
OMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
ÅTGÄRDER**

AKTIVITETER INOM DELOMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Uppsala kommun	Andel av stora kommuner som genomfört åtgärden	Andel bland samtliga kommuner som genomfört åtgärden
Byggt nya cykelbanor		100%	100%
Säkerhetshöjande och/eller framkomlighetshöjande åtgärder på befintliga cykelbanor		100%	93%
Säkerhetshöjande eller framkomlighetshöjande åtgärder för cyklister i blandtrafik		83%	65%
Förbättrat cykelförutsättningar runt skolor		83%	67%
Byggt cykelparkering eller upprustat befintliga		92%	76%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)		42%	31%
Byggt ut belysning längs cykelbanor		92%	76%
Byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser, eller standardhöja befintliga		83%	60%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i cykelställ		100%	80%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik		58%	25%
Genomfört insatser såsom "bike parks", stigcykling/MTB-leader, "pump tracks" eller dylikt		67%	47%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret		100%	98%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret		100%	100%
Installerat/byggt/upprustat offentlig luftstation		83%	42%
Installerat/byggt/upprustat offentlig cykelservicestation		17%	11%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem/cykelpool (ex. el- eller lådcykelpool)		50%	27%



2. Information och marknadsföring

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Inom detta delområde mäts vilka medel och personresurser som kommunerna har för att informera och kommunicera om cyklingens möjligheter. Vanliga åtgärder är informationskampanjer, cykeltävlingar eller utmaningar, framtagande av kartor med mera. Budgeterade medel inom information och marknadsföring av cykling är vanligtvis betydligt lägre än för cykelinfrastruktur. Det är helt naturligt, eftersom verksamheter inom information och marknadsföring kostar mindre än att anlägga och bygga ny infrastruktur.

Kommunen får totalt 16 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 692 700 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

UPPSALA KOMMUN FÅR
16 AV 20 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET
FÖR
INFORMATIONS-
OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

	Investerade kronor i information och marknadsföring för cykling under 2021 per capita	Budgeterade kronor i information och marknadsföring för cykling under 2022 per capita
Uppsala kommun	7,2	7,2
Genomsnitt, stora kommuner	4,8	6,7
Genomsnitt, totalt	2,3	2,4

1,4 PERSONER PER
100 000 INVÅNARE ARBETAR
MED PÅVERKANSSATSNIG-
NAR OCH INFORMATION
OCH MARKNADSFÖRING
FÖR CYKLING I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Uppsala kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
1,4	1,3	0,9

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Följande är en kompletterande lista inom området information och marknadsföring med diverse åtgärder för att visa bredden på möjliga aktiviteter inom påverkansarbete och information och marknadsförings för ökad cykling. Kommunerna får ett poäng för varje åtgärd de genomfört under 2021 med max tio

poäng i delområdet.

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

UPPSALA KOMMUN FÅR
10 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
INFORMATIONS- OCH
MARKNADSFÖRINGS-
ÅTGÄRDER

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Uppsala kom- mun	Andel av stora kommu- ner som genomfört aktivite- ten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Genomfört aktivitet för att främja cykling till sko- lan för barn och unga		83%	69%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga		17%	15%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykeltu- ristiskt projekt eller aktivitet inom kommunen		75%	56%
Genomfört eller varit en aktiv del i något rekrea- tionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		67%	51%
Genomfört eller varit en aktiv del i något motions- cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		42%	36%
Genomfört eller varit en aktiv del i något stig- cyklings/MTB-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		67%	40%
Genomfört eller varit en aktiv del i något pendel- cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		75%	45%
Genomfört vinterkampanjer eller aktiviteter för främjandet av vintercykling		75%	51%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. Cykelvänlig arbetsplats eller dylikt.		83%	47%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt		75%	45%
Tagit fram eller uppdaterat samt spridit cykelkarta (tryckt eller digital)		75%	53%

FORTSÄTTNING INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Uppsala kom- mun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Informerat om kommunens cykelin- satser eller träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikant- veckan eller i samband med annat event		75%	62%
Varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommu- nens insatser för cykling		100%	82%
Marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälningsfunktion		92%	55%
Drivit/sponsrat cykelkök		33%	9%
Drivit/sponsrat cykelbibliotek eller dylikt		25%	13%
Drivit/sponsrat cykelutbildningar, som t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna		67%	24%
Drivit/sponsrat "cykling för äldre" eller dylikt		25%	16%
Drivit/sponsrat "prova på" kampan- jer eller projekt för t.ex. elcyklar, vikcyklar eller lådcyklar		67%	36%
Implementerat "nudging" åtgärder relaterade till cykling		58%	25%
Installerat/driftat en offentlig cykel- mätare för att uppmuntra till ökad cykling		58%	36%



3. Organisation

3.1 CYKELPOLITIK

I delområdet cykelpolitik undersöker vi kommunens cykelpolitiska mål, styrdokument och interna arbete för att främja cykling. En tydlig målformulering som förankras politiskt och följs upp är en grundpelare för att cykelarbetet ska lyckas långsiktigt. En cykelstrategi och cykelplan är även de centrala för cykelpolitiken tillsammans med flera andra cykelpolitiska aktiviteter som redogörs för i detta

delområde. Bedömningen omfattar endast om mål, styrdokument och planer finns, inte hur de tillämpas eller följs upp. Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

UPPSALA KOMMUN
FÅR 10 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
CYKELPOLITIK

MÅL FÖR ÖKAD CYKLING

	Uppsala kommun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Finns det uttalade politiska mål om att öka cykeltrafiken i kommunen?		100%	87%
Finns det andelsmål specifikt för cykel?		83%	53%
Är dessa mål tidsatta?		100%	60%
Är dessa mål kvantifierade?		92%	62%
Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) eller motsvarande regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken i kommunen?		100%	75%

AKTIVITETER INOM CYKELPOLITIK

	Uppsala kommun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen antagit någon cykelstrategi eller ett cykelprogram för ökad cykling		92%	71%
Har kommunen en aktuell cykelplan?		100%	76%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?		100%	71%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?		100%	71%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?		100%	65%
Har kommunen dokumenterade kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse, t.ex. i översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner, områdesprogram eller detaljplaner		100%	71%
Jobbar kommunen med TA-planer (trafikanordningsplaner) och/eller har kommunen rutiner för omledning av cykeltrafik vid t.ex. vägbyggen eller annat som påverkar framkomlighet?		92%	96%
Har kommunen någon aktuell och dokumenterad underhållsplan för cykelbanor (dvs. en specifik underhållsplan för cykel eller att underhåll av cykelinfrastruktur ingår tydligt i en bredare underhållsplan)?		83%	60%

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Delområdet uppföljning och mätning är en viktig del av den egna organisationens arbete för cykling. Genom att följa upp arbetet finns det större möjligheter att se om uppsatta mål är rätt satta och huruvida de kommer att infrias eller ej. Moment som bör ingå i en utförlig uppföljning är bland annat mätningar av cykeltrafiken på olika stråk, resvane- och nöjdhetsundersökningar, kartläggning/inven-

tering, felanmälningsfunktioner samt cykelbokslut och cykelrevisioner. Uppsala kommun får 10 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

**UPPSALA KOMMUN FÅR
10 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
UPPFÖLJNING OCH
MÄTNING**

MÄTNINGAR

	Har kommunen genomfört några flödesmätningar av cykeltrafiken under de senaste fem åren?	Kontinuerliga mätningar	Periodiska mätningar
Uppsala kommun			
Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	100%	100%	92%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	80%	60%	55%

**UPPSALA KOMMUN TILLHÖR DE
80% AV KOMMUNERNA SOM GE-
NOMFÖR FLÖDESMÄTNINGAR AV
CYKELTRAFIKEN**

AKTIVITETER INOM UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

	Uppsala kommun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen rutiner för att leverera in data om nya cykelvägar till Nationell Vägdatabas (NVDB) inom ett år av byggnation?		83%	85%
Har kommunen en felanmälningsfunktion?		100%	98%
Har kommunen en prioritetsordning för fel som anmäls på cykelnätet samt tidsperiod under vilken felen skall åtgärdas enligt prioritetsordningen?		92%	45%
Har kommunen genomfört (eller deltagit i en annan aktörs) resvaneundersökning där cykelns färdmedelsandel mätts bland kommunens invånare de senaste fem åren (from. 2017)?		100%	65%
Använder och följer kommunen upp olycksstatistik (STRADA) med koppling till cyklister?		100%	85%
Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste fem åren (from. 2017)?		100%	65%
Har kommunen någon regelbunden dialog med cyklister (minst 2 gånger per år), antingen cykelorganisationer eller referensgrupp?		58%	35%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet de senaste fem åren (from. 2017)?		100%	69%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån typ av cykelställ och/eller kvalitet de senaste fem åren (from. 2017)?		92%	58%
Har kommunen genomfört något cykelbokslut de senaste fem åren (from. 2017)?		92%	49%
Ett annat verktyg är en cykelrevision, som är en mer ingående analys av kommunens arbete med cykling. Har kommunen genomfört någon cykelrevision de senaste fem åren (from. 2017)?		17%	4%

**UPPSALA KOMMUN TILLHÖR
DE 65% AV KOMMUNERNA
SOM GJORT EN NÖJDHETS-
MÄTNING BLAND CYKLISTER**

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Det tredje delområdet inom organisation är organisatoriska åtgärder. Dessa åtgärder inkluderar element av både cykelpolitik och uppföljning och mätning, där vikten är att åtgärden ska ha genomförts under det gångna året. Delområdet inkluderar även flera åtgärder kopplade till främjandet av cykling bland kommunens anställda. Kommunerna får ett poäng för var åtgärd de genomfört under 2021 med max tio poäng i delområdet. Uppsala

kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

UPPSALA KOMMUN
FÅR
10 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
ORGANISATORISKA
ÅTGÄRDER

ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Uppsala kommun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Tagit fram eller reviderat politiska cykelmål		25%	20%
Uppföljning av cykelmålluppfyllelse av berörd nämnd eller motsvarande		75%	53%
Tagit fram eller reviderat cykelprogram/-strategi		33%	24%
Tagit fram eller reviderat cykelplan		33%	29%
Tagit fram eller reviderat cykelparkeringsplan		33%	22%
Tagit fram eller reviderat underhållsplan för cykelinfrastruktur		67%	29%
Tagit fram eller reviderat skriftliga rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik		8%	25%
Genomfört/deltagit i kompetenshöjande insatser inom cykelfrågor för tjänstepersoner och /eller politiker		100%	69%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik		100%	80%
Genomfört en resvaneundersökning		25%	13%
Genomfört nöjdhetsundersökning bland cyklister		25%	15%
Genomfört ett cykelbokslut		67%	40%
Genomfört en cykelrevision		8%	2%
Inventerat befintlig cykelinfrastruktur		75%	60%

FORTSÄTTNING: ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Uppsala kommun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Deltagande i Kommunvelometern 2021		83%	76%
Tillhandahållit låncyklar för interna resor för kommunanställda		100%	93%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda		58%	44%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)		83%	64%
Genomfört information och marknadsföringsinsatser för kommunanställda/kommunala bolag i kommunen (t.ex. aktiviteter, utmaningar och tävlingar)		67%	42%
Genomfört resvaneundersökning bland kommunanställda		25%	18%
Tillhandahållit lönebonus/reseersättning eller annan förmån (förutom förmåncyklar) för personal som cyklar till och i tjänsten		17%	7%
Byggt eller upprustat faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten (t.ex. cykelparkering, verktyg, omklädningsrum)		75%	38%



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2022

En granskning och jämförelse av kommunernas satsningar på att öka cykling och göra cykling säkrare och mer attraktivt.

Medverkande: Sara Majkic (Cykelfrämjandet), Sonja Perander (Cykelfrämjandet), Nicole Carpman (Cykelfrämjandet), Emilia Sternberg (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Elisabet Wahl (frilansjournalist)

Metod: Koucky & Partners och Cykelfrämjandet

Grafisk form: Lovisa Valentino (Enkätfabriken)

Omslag och foto (om ej annat anges): Chris Lanaway.

Kontakta Cykelfrämjandet: 072 - 228 73 00
info@cykelframjandet.se

Kontaktperson: Sara Majkic, Cykelfrämjandet
076 - 910 50 05
sara.majkic@cykelframjandet.se



OM CYKELFRÄMJANDET

Cykelfrämjandets mål är att tillvarata alla cyklisters intressen så att fler kan och vill cykla mer och oftare. Vi jobbar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Våra medlemmar är organiserade i ortskretsar, från norr till söder, och står för en viktig del av engagemanget. Föreningen har ett kansli i Stockholm och volontärer som engagerar sig över hela landet. Vi granskar årligen kommunernas arbete för cykling genom Kommunvelometern. Vartannat år genomförs även Cyklistvelometern, en nationell nöjdhetsundersökning där alla cyklister i Sverige kan tycka till om cykelförutsättningarna i sin kommun.

Cykelfrämjandets ambition har sedan starten varit att samla alla sorters cyklister. Vår vision är ett Cykelsverige där fler cyklar mer året om. Välkommen att engagera dig i vår verksamhet!

Bli medlem på: cykelframjandet.se/bli-medlem/



Cykelfrämjandet
Järnvägsgatan 36, 131 54 Nacka
www.cykelframjandet.se