

Cykelbokslut för Uppsala län 2022

Innehåll

Inledning	3
Uppfyllelse av cykelstrategins mål	3
Mål om cykeltrafikens omfattning	3
Mål om kombinationsresor	4
Mål om trafiksäkerhet	5
Nulägesbild av valda indikatorer i länet	6
Cyklar i kollektivtrafiken	6
Cykelparkering vid hållplatser	6
Cykelstölder	7
Region Uppsalas insatser under 2022	8
Cykelturism	8
Investeringar i cykelåtgärder genom länsplan	8
Cykelforum 2022 i Tierp	8
Årets cykelprestation 2021.....	8
Kommunvelometer 2023	9
Referenser	10

Inledning

Den regionala cykelstrategin som antogs 2017 innehåller följande mål:

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

Det årliga cykelbokslutet syftar till att kontinuerligt följa upp målen i cykelstrategin för att följa utvecklingen och ge en överblick av cyklingen i länet.

Ett urval av de indikatorer som redovisas i cykelstrategin presenteras i cykelbokslutet som ett sätt att följa utvecklingen.

Förutsättningarna ser olika ut i länets kommuner med Uppsala som den tätort med flest invånare och en stor andel cyklister.

Vid framtagandet av cykelbokslutet för 2022 har följande underlag använts:

- Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik
- Hållplatsdatabasen 2022, Region Uppsala
- Transportstyrelsens olycksdatabas Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition)

Uppfyllelse av cykelstrategins mål

Mål om cykeltrafikens omfattning

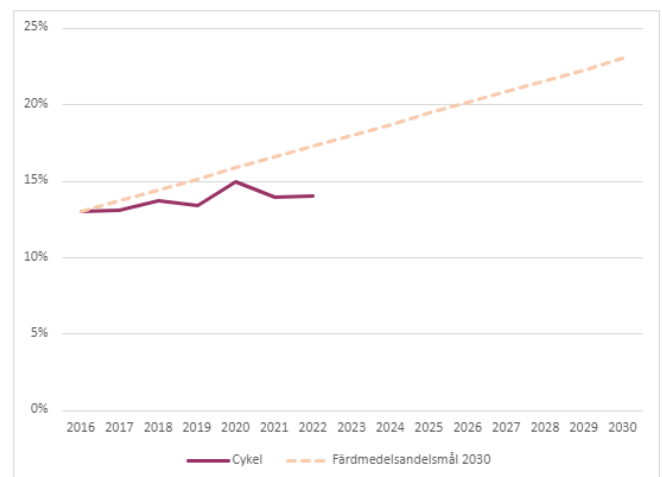
Cykeltrafikens färdmedelsandel påverkas av en rad olika faktorer. Cyklingens utveckling beror på hur enkelt det är att ta cykeln jämfört med andra trafikslag. Detta påverkas i sin tur bland annat av vilken cykelinfrastruktur som finns, hur underhåll och drift sköts, framkomligheten i trafikrummet och parkeringsmöjligheterna.

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

Färdmedelsandelen tas fram med hjälp av Kollektivtrafikbarometern. Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik.

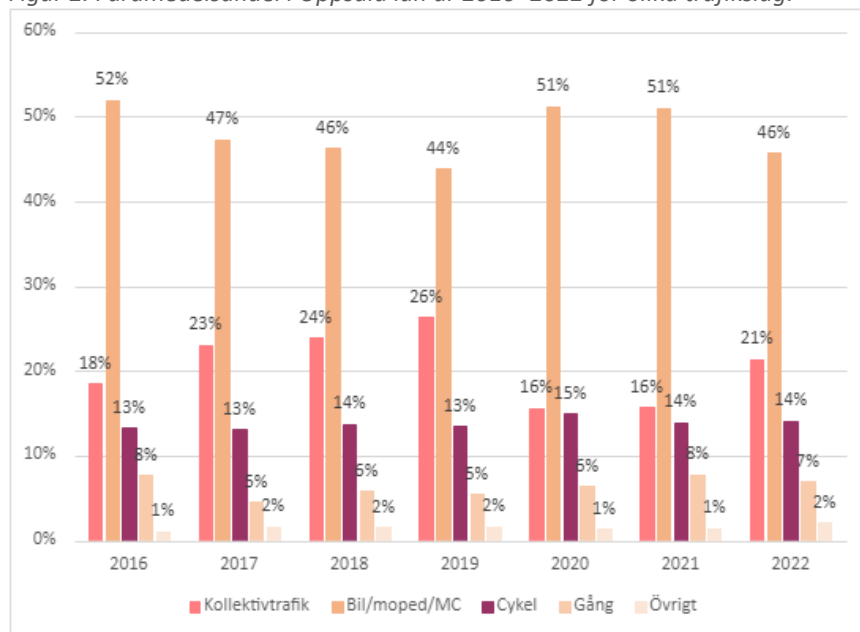
Cykeltrafikens färdmedelsandel har inte ändrats sedan 2021 – fortsatt 14 procent 2022. Kollektivtrafikens andel har ökat från 16 procent 2021 till 21 procent

2022. Andelen som tog bilen har minskat till 46 procent.



Figur 1. Cykelns färdmedelsandel i Uppsala län år 2016–2022. Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik

Figur 2. Färdmedelsandel i Uppsala län år 2016–2022 för olika trafikslag.



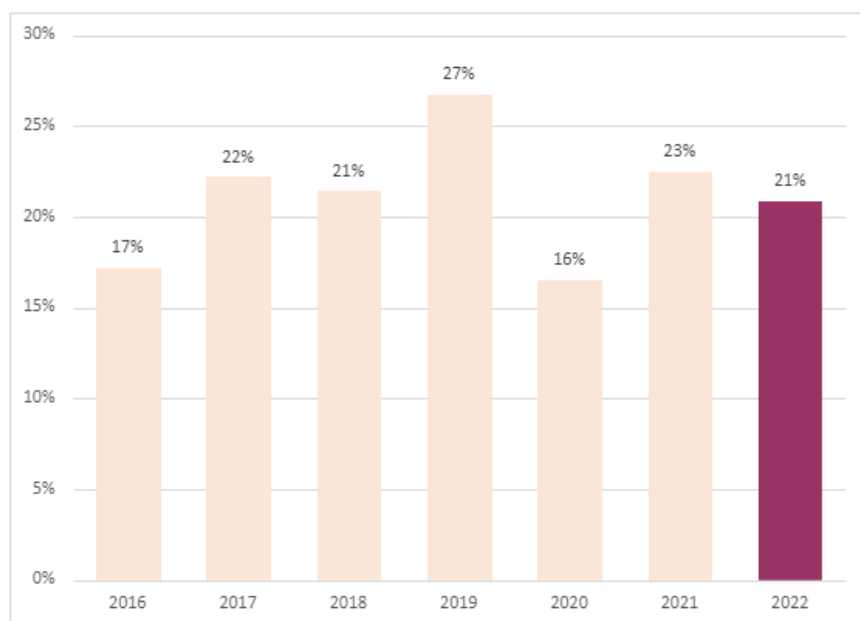
Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik

Mål om kombinationsresor

Antalet kombinationsresor cykel – kollektivtrafik påverkas av den upplevda enkelheten i resenärens byte. 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, i vilken utsträckning cykelvägarna ansluter till hållplats eller station samt lokaliseringen av och standarden på cykelparkeringar. Dessutom påverkar restid, kostnad och närhet till hållplatser också resenärens val av färd sätt.

2022 ser vi en liten minskning av andelen resenärer som kombinerade cykel och gång med kollektivtrafik jämfört med 2021 från 23 procent till 21 procent.

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



Figur 3. Andel kombinationsresor cykel - kollektivtrafik i Uppsala län. Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik.

Mål om trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten för cyklister bedöms främst påverkas av: cykelvägarnas standard, separeringsgrad från andra trafikslag, utformning av korsningspunkter samt hur väl drift och underhåll av infrastrukturen fungerar.

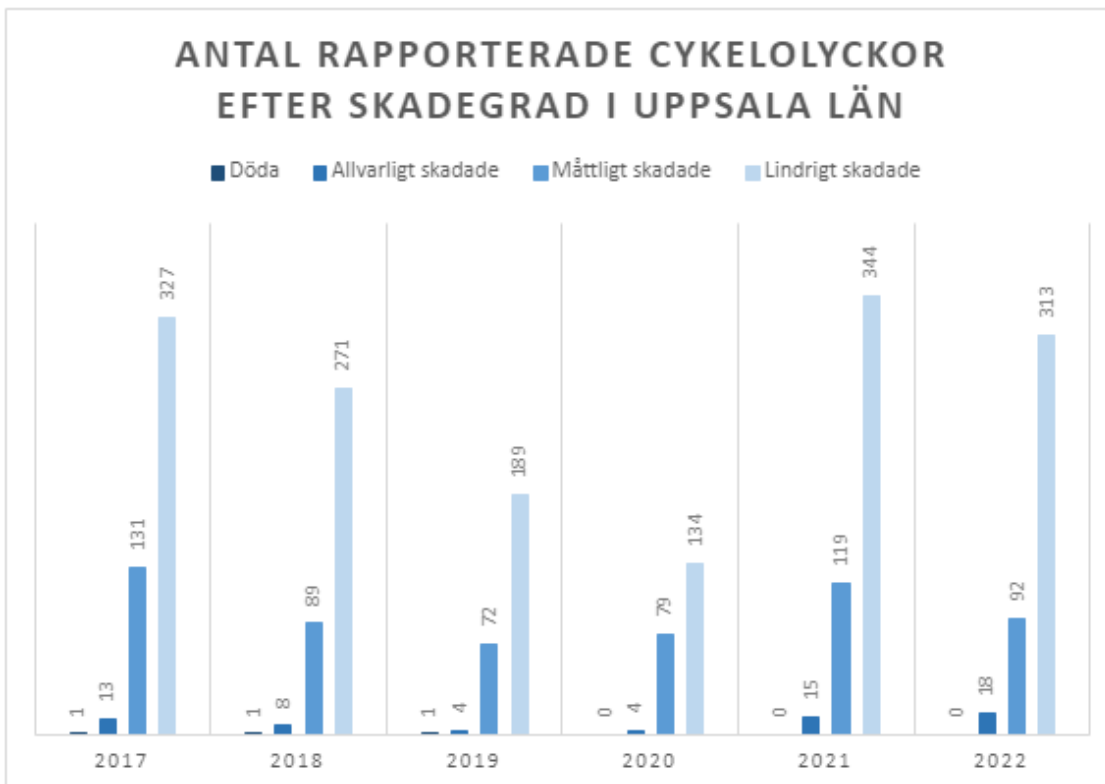
Antalet skadade cyklister i trafiken som rapporterats av polis eller sjukvård finns i Transportstyrelsens olycksdatabas Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). När det gäller trafikolyckor är stora variationer naturliga och svåra att förklara.

I Figur 4 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.

Elsparkcyklar

Olyckor med elsparkcyklar redovisas separat från och med 2022 (eldrivet enpersonsfordon). Totala antalet olyckor 2022 var 102: två allvarligt skadade, 24 måttligt skadade och 76 lindrigt skadade.



Figur 4. Antal rapporterade cykelolyckor efter skadegrad i Uppsala län. Källa: Olycksstatistik Strada.

Nulägesbild av valda indikatorer i länet

Nedan presenteras en nulägesbild för ett urval av indikatorer med betydelse för cyklingens utveckling.

Cyklar i kollektivtrafiken

För längre avstånd är kombinationsresor med cykel och buss eller tåg ett bra alternativ. Det är möjligt att ta med cykel på UL:s regionala busslinjer under perioden 1 april – 31 oktober, undantaget linjerna 801, 677, 774, 110, 111, 115 och expressbussarna. Det finns plats för två cyklar på varje buss och de förvaras i ställ på utsidan. Cykeln får inte väga mer än 25kg. Biljett för cykel köps ombord för 27 kronor.

År 2022 såldes 277 cykelbiljetter på UL:s bussar, en ökning jämfört med 2021 då antalet var 165.

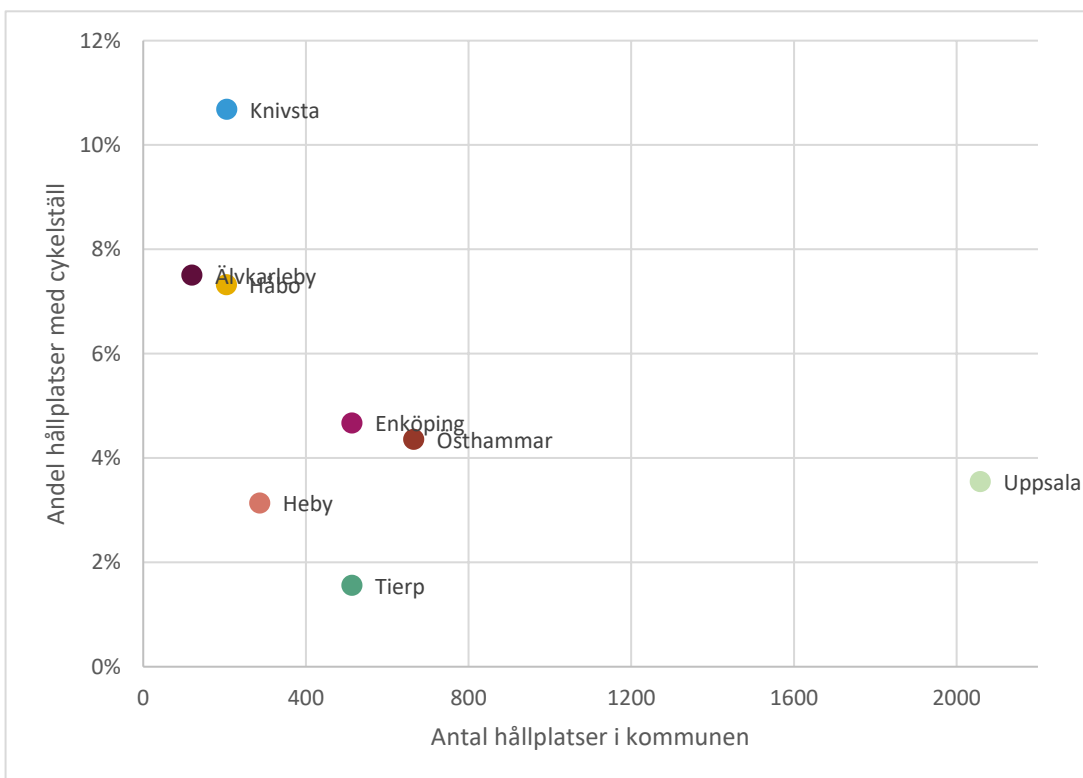
På Upptåget mellan Uppsala-Gävle samt Uppsala-Sala får cykel tas med utan extra kostnad året runt i mån av plats utanför rusningstrafik och det saknas därför statistik för hur många resenärer som tar med cykeln på tåget.

Cykelparkering vid hållplatser

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

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

Cirka 4 procent av länets alla hållplatser och stationer har minst en anslutande cykelparkering (Källa: Hållplatsdatabasen, Region Uppsala).

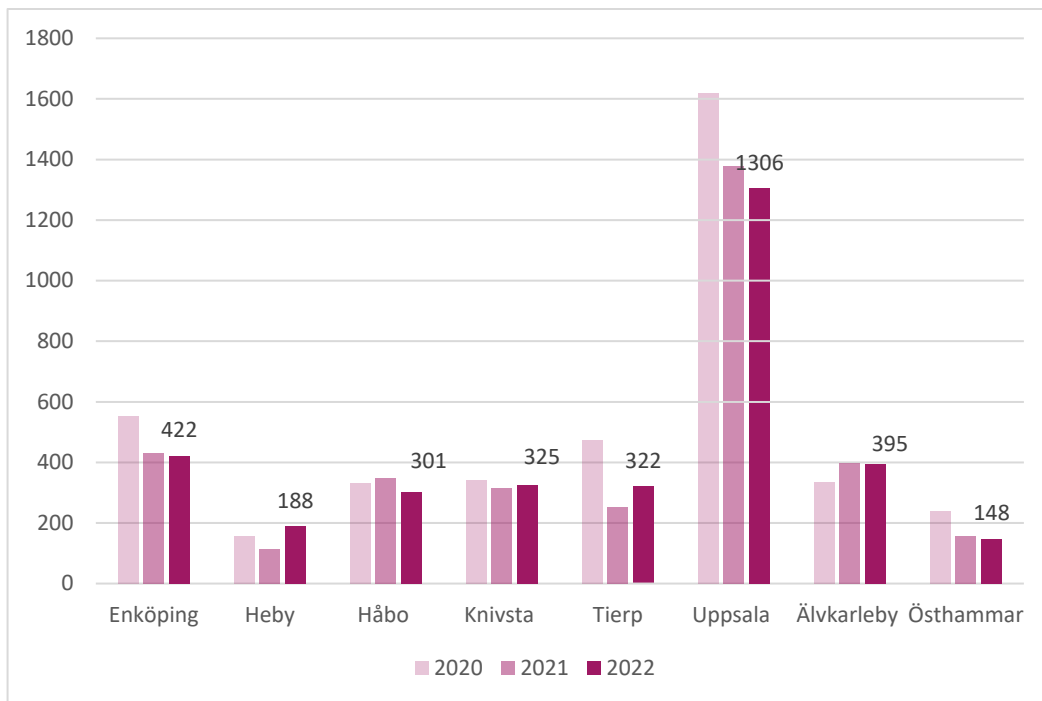


Figur 5. Andel hållplatser med minst en tillhörande cykelparkering i relation till antal hållplatser i kommunen. Källa: Hållplatsdatabasen, Region Uppsala (utdrag 2023-10-06).

Cykelstölder

En grundförutsättning för att kunna cykla är tillgång till en fungerande cykel. Att få sin cykel stulen är därför ett hinder till att cykla samtidigt som risken att få cykeln stulen ger en upplevelse av otrygghet. Och denna otrygghet kan göra att cykeln väljs bort som färdmedel.

Under 2022 anmäldes totalt 3633 cyklar stulna. Det är en minskning jämfört med 2021 då totalt 3732 cyklar anmäldes stulna.



Figur 6. Antal anmälda cykelstölder i Uppsala län beräknat per 100 000 invånare.
Källa: Brottsförebyggande rådet (BRÅ).

Region Uppsalas insatser under 2022

Cykelturism

Utveckling av regional cykelled i Enköping och Håbo

2021 startades ett gemensamt projekt med Enköpings kommun, Håbo kommun och Upplandsstiftelsen för att undersöka möjligheten att etablera en regional cykelled med god standard. Arbetet med denna cykelled har fortsatt under 2022, bland annat en dialog med Trafikverket kring förslaget.

Investeringar i cykelåtgärder genom länsplan

Investeringar i cykelinfrastruktur längs statlig väg beslutas genom länsplanen, som Region Uppsala tar fram för Uppsala län. I länsplanen för 2022–2033 har Uppsala län tilldelats en ram på totalt 1,934 miljarder kronor. Utfallet för 2022 blev ca 99,3 miljoner kronor varav ca 10,6 miljoner kronor investerats i vägplaner och projektering av gång- och cykelvägar (Tabell 2). Under 2022 har ingen produktion av gång- och cykelvägar skett vilket leder till att lite medel har använts.

Gång- och cykelväg Älvkarleby till Skutskär har varit överklagad de senaste två åren. Högsta förvaltningsrätten har dömt till Trafikverkets fördel i ärendet med den prövade upphandlingen av entreprenör. Produktionen har startats under 2023.

Vägplan för gång- och cykelväg mellan Morgongåva - Vittinge lämnades in för fastställning under året och har nu antagits. Produktion påbörjas 2023.

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

Under året har ca 10,1 miljoner kronor i statlig medfinansiering betalats ut från länsplanen för cykelåtgärder. Detta motsvarar 50 procent av den totala kostnaden för projekten. Resterande del bekostas av kommunerna.

Typ av åtgärd	Sträcka	Summa (tkr)
Gång- och cykelväg, vägplan	Uppsala-Lövstalöt-Björklinge längs väg 600	557
Gång- och cykelväg, vägplan	Tierp-Tierp kyrkby längs väg 742 och 600	3886
Gång- och cykelväg, vägplan	Morgongåva-Vittinge längs väg 72	1826
Gång- och cykelväg, vägplan och bygghandling	Älvkarleby-Skutskär	448
Gång- och cykelväg, ÅVS	Litslena – Örsundsbro längs väg 55	103

Tabell 2. Investerade statliga medel under 2022. Källa: Trafikverket, Årsuppföljning 2022 av regional plan för transportinfrastruktur i Uppsala län.

Cykelforum 2022 i Tierp

Den 6 oktober 2022 genomfördes cykelforum i Tierp tillsammans med Tierps kommun. Temat denna gång var barn och unga – framtidens resenärer! Dagen bjöd på flera föreläsningar med inspiration för framtida arbete samt presentation av det pågående arbetet som görs för att främja cyklingen bland barn och unga.

Programmet innehöll bland annat ett föredrag från Luleå Tekniska Universitet och deras arbete med nya

normer för att främja aktivt resande hos barn, Uppsala kommuns arbete med aktiv skolväg, Svenska Cykelstädens projekt "Cykelvänlig skola" samt Tierps kommuns rörelsesatsning i skolan (Tallbacksskolan Månkarbo). Dagen avslutades med presentation av årets cykel prestation 2021.

Cirka 85 personer deltog på detta cykelforum.

Årets cykel prestation 2021

Varje år presenteras årets cykel prestation i samband med cykelforum. Utmärkelsen kan ges till personer, organisationer eller projekt som under föregående år har gjort cykel främjande insatser som bidrar till att

cykelstrategins mål och insatsområden nås. Projektet eller åtgärden ska ha genomförts i Uppsala län.

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

Trafik- och samhällsutvecklingsnämndens presidium.
Vinnaren tilldelas ett diplom.

Vinnare av årets cykelprestation 2021 blev hemtjänsten i Tierps kommun (Östra och Västra TM 1 & 2).

Motivering: *"Hemtjänst Östra och Hemtjänst Västra TM 1 & 2, Tierps kommun, visar att det i arbetet året runt är möjligt att i större utsträckning använda cykel och utgör därmed ett positivt exempel för andra verksamheter."*

Kommunvelometer 2023

Kommunvelometern är Cykelfrämjandets stora nationella granskning som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Kommunvelometer 2023 avser verksamhetsåret 2022.

I Kommunvelometern undersöks hur kommunerna arbetat med cykelrelaterade åtgärder. Kommunvelometern är ett effektivt sätt för kommunerna att följa upp sitt arbete och visar tydligt inom vilka områden det finns utvecklingspotential. Det är också ett bra verktyg för jämförelse med andra kommuner. Enköping och Uppsala deltog i Kommunvelometer 2023.

Enköpings kommun

Enköping deltar för elfte gången i Kommunvelometern och placerar sig detta år på andra plats i gruppen små kommuner. Kommunens totalpoäng ökar med 5,5 poäng från i fjol och Enköping hamnar nu, med sina 59,5 poäng av 90 möjliga, på plats 18 bland 54 deltagande kommuner. Kommunen kammar hem full pott, 10 poäng av 10 möjliga, inom delområdena infrastrukturåtgärder och informations- och marknadsföringsåtgärder, samt 8,5 poäng respektive 8 poäng av 10 möjliga på delområdena cykelpolitik samt uppföljning och mätning. Störst utvecklingspotential har Enköpings kommun inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, där kommunen får 4,5 poäng av 20 möjliga detta år. Inom samtliga övriga områden ligger kommunen på eller över snittet både inom gruppen små kommuner och bland samtliga deltagande kommuner.

Uppsala kommun

Uppsala deltar i Kommunvelometern för tolfte gången och tar detta år hem andraplatsen bland totalt 54 deltagande kommuner. De hamnar dessutom på andra plats bland 9 deltagare i gruppen stora kommuner. Uppsala får detta år 1 poäng mer än förra året: totalt 77 poäng av 90 möjliga. Precis som förra året får kommunen full pott, 10 poäng av 10 möjliga, på följande delområden: infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder, uppföljning och mätning samt organisatoriska åtgärder. Kommunen har höjt sin poäng från förra årets 10 poäng till årets 14,5 poäng av 20 möjliga på området infrastrukturinvesteringar. Däremot har de tappat 3,5 poäng från förra året på delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder, där poängen landar på 12,5 av 20 möjliga. På samtliga delområden ligger Uppsala i linje med eller över poänggenomsnittet för gruppen stora kommuner.

Referenser

Brottsförebyggande rådet – Brå (2021).
Cykelstölder.

Cykelfrämjandet (2023). Kommunvelometer 2023.

Region Uppsala (2023). Hållplatsdatabasen.

Region Uppsala (2013). Hållplatshandbok.

region uppsala.se/cykel

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

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

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

Region Uppsala (2021). Potentialstudie för cykling i
Uppsala län. <https://arcg.is/OvnGTH>

Svensk kollektivtrafik (2022).
Kollektivtrafikbarometern 2016–2022.

Transportstyrelsen (2022). Strada olycks- och
skadestatistik 2017-2022.