



Cykelfrämjandets Kommunvelometer

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



Cykelfrämjandet, Cyklisternas Riksförening, har till ändamål att:

- Vara en riksomfattande organisation för cyklister
- Tillvarata intressen för alla cyklister som använder cykeln för kommunikations-, turist-, rekreations- och motionsändamål.
- Arbeta för ökad användning av cykeln och ökad möjlighet att använda cykel.
- Samarbeta med cykelbranschen för att hjälpa den att utveckla bra och prisvärda cyklar.
- Samverka med organ som verkar inom trafikområdet för cykelanpassad lagstiftning, bättre trafikmiljö och mindre klimatpåverkan.

Detta gör cykelfrämjandet både genom sin riksorganisation och genom sina lokala kretsar, samt genom internationellt samarbete.

Cykelfrämjandet är medlem i ECF (European Cyclists' Federation). ECF är medarrangör av de världsomfattande Velo-City konferenserna samt leder det internationella nätverket Cities for Cyclists, som erbjuder erfarenhetsutbyte och forskningssamarbete för städer och kommuner som vill utvecklas inom cykelområdet.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING	4
2	BAKGRUND.....	5
2.1	SYFTE MED GRANSKNINGEN	6
2.2	RESULTATSPRIDNING.....	6
3	KARTLÄGGNING OCH BEDÖMNING	7
3.1	KRITERIER FÖR URVAL AV KOMMUNER	7
3.2	DELTAGANDE KOMMUNER	7
3.3	GRANSKNINGSMALL	9
3.3.1	<i>Befintlig infrastruktur</i>	<i>9</i>
3.3.2	<i>Investeringar i ny infrastruktur och drift och underhåll</i>	<i>10</i>
3.3.3	<i>Investeringar i informationsinsatser och kampanjer</i>	<i>10</i>
3.3.4	<i>Cykelaktiviteter under 2009.....</i>	<i>10</i>
3.3.5	<i>Cykelpolitik och handlingsplaner.....</i>	<i>10</i>
3.3.6	<i>Uppföljning och utvärdering</i>	<i>11</i>
3.4	VIKTNING AV FRÅGORNA	11
3.5	BEDÖMNING AV SVAREN	12
4	RESULTAT	14
4.1	SAMMANLAGDA RESULTAT	14
4.2	BEFINTLIG INFRASTRUKTUR.....	15
4.3	INVESTERINGAR I NY INFRASTRUKTUR OCH DRIFT OCH UNDERHÅLL	15
4.4	INVESTERINGAR I INFORMATIONSSATSNINGAR OCH KAMPANJER.....	17
4.5	CYKELAKTIVITETER UNDER 2009	19
4.6	CYKELPOLITIK OCH HANDLINGSPLANER.....	20
4.7	UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING.....	22
5	KOMMUNSAMMANFATTNING	26
6	DISKUSSION OCH SLUTSATSER	30
6.1	FÖRÄNDRINGAR I ENKÄTEN.....	31
6.2	MÖJLIGHETER TILL FORTSÄTTNING	32
7	BILAGOR.....	33



1 Sammanfattning

Under våren 2010 har CykelFrämjandet genomfört en oberoende granskning av hur kommuner arbetar med cykling, CykelFrämjandets Kommunvelometer. Totalt har 17 kommuner granskats över hela Sverige. Resultaten visar på tydliga skillnader mellan olika kommuner och att det finns möjligheter att stärka arbetet med cykling hos samtliga.

De kommuner som har granskats är Boden, Luleå, Östersund, Gävle, Uppsala, Västerås, Eskilstuna, Örebro, Jönköping, Borås, Göteborg, Mölndal, Vetlanda, Varberg, Halmstad, Landskrona och Malmö.

Varberg är den kommun som får bäst resultat i granskningen, tätt följd av Malmö, Göteborg och Västerås. Alla fyra kommunerna har en jämn balans i sina cykelsatsningar med långsiktiga strategier blandat med kontinuerliga verksamheter. Genomgående får de höga poäng inom cykelpolitik, uppföljning och verksamheter 2009. Varberg och Malmö satsar också mycket på information om cykling och märker därmed ut sig framför de andra granskade kommunerna.

Det finns flera kommuner som är på stark frammarsch inom cykling. Halmstad, Borås, Östersund och Eskilstuna har alla en ganska medioker placering i granskningen, men satsar både brett och friskt under 2010. Bland annat håller de på att utveckla cykelplaner, nya cykelräkningssystem installeras och storsatsningar på ny infrastruktur planeras.

De kommuner som hamnar längst ner i granskningen har alla gemensamt att de saknar en tydlig strategi för att arbeta med cykling. Deras satsningar på infrastruktur får godkänt, men de har ingen plan eller uppföljning av de aktiviteter som genomförs.

Sammantaget är det ändå intressant att se att alla de granskade kommunerna arbetar med cykling på ett eller annat sätt. Det finns en budget avsatt för cykelplanering och varje år genomförs projekt som främjar cykling.

Undersökningen har lagts upp för att ge en objektiv och jämförbar bild av kommunernas insatser och ambitionsnivå i cykel frågor, oavsett kommunens storlek. Den har genomförts som en enkätstudie där ett antal frågor har ställts till kommunerna. De områden som bedömts är: befintlig infrastruktur, investeringar i ny infrastruktur och drift och underhåll, investeringar i information och marknadsföring, vilka verksamheter som genomfördes under 2009, förekomsten av strategiska plandokument och uppföljning av cykelarbetet. Alla 6 områdena har viktats likvärdigt med en totalsumma på 60 poäng.

Förhoppningar finns att Kommunvelometern kan utökas till att omfatta alla större svenska städer och därigenom förstärka cyklingens status i trafiksamhället.



2 Bakgrund

I det senaste infrastrukturpolitiska beslutet fram till 2015 anger riksdagen att cykeltrafiken ska öka, inte bara absolut utan också som andel av resandet. Det innebär att cyklandet ska öka snabbare än exempelvis biltrafiken. Detta är en ambitiös och förpliktigande målsättning som bara kan nås med kraftigt ökade investeringar och påverkansinsatser för cykeltrafiken, både på det lokala planet och på det nationella.

Cykelfrämjandet har utarbetat ett program med elva punkter där målet är en ökad säker cykling. De ska bland annat verka för att:

1. Cykeltrafiken får större resurser.
2. Cykeln integreras i trafiksystemet och planeringen
3. Ha sammanhängande, säkra och trygga cykelvägar
4. Cykling på landsväg blir mycket säkrare
5. Vaghållarens ansvar skärps
6. Trafikreglerna förbättras
7. Efterlevnaden av trafikreglerna förbättras
8. Det blir lättare att kombinera cykel och kollektivtrafik
9. Utvecklingen av säkrare och bekvämare cyklar stimuleras
10. Cykelturism och fritidscyklning utvecklas
11. Näringsliv och arbetsgivare engageras

Denna studie tar fasta på i första hand de två första punkterna; större resurser och integrering i trafiksystemet och planeringen. I dagsläget saknas det metoder att snabbt göra en objektiv granskning av cykelarbetet i en kommun och jämföra resultaten mellan olika kommuner. Ett av målen med detta projekt är att utveckla en sådan metod och att prova den på ett antal kommuner.

Det finns redan en etablerad metod för att granska hur en kommun arbetar med cykling, BYPAD, som utvecklades inom ett EU-projekt. BYPAD ger både en detaljerad inblick och en bra överblick men är förhållandevis resurskrävande för kommunen. Detta gör att den endast har använts i liten utsträckning och att man i dagsläget vet mycket lite om hur kommuner arbetar med och prioriterar cykel frågor.

Målsättningen har varit att mäta och kommunicera kommunala insatser för cykling och att möjliggöra jämförelser mellan kommuner över tid. Granskningarna ska publiceras lokalt och regionalt för att uppmärksamma behoven av insatser för ökad cykling. Projektet ska skapa lokal debatt och incitament för förbättring och även ge konkreta råd till utveckling.

Det är inte projektets mål att bedöma kvaliteten på kommunernas insatser inom cykelområdet, istället ligger fokus på beslutsprocessen och resurstilldelning av medel.



2.1 Syfte med granskningen

Syftet har varit att kunna jämföra kommuners arbete med cykling på ett objektivt sätt och lyfta fram styrkor och utvecklingsmöjligheter för cykling, dels i respektive kommun, dels nationellt. I detta ingår att öka uppmärksamheten på cykelfrågor och behovet av och möjligheter för kommunala insatser för ökad cykling.

Studien har bedömt kommunernas viljeinriktning och satsningar på cykling på objektiva grunder för att möjliggöra jämförelser kommuner emellan, men även för att kunna jämföra utvecklingen i en kommun över tiden. Förbättringsmöjligheter inom cykelområdet har identifierats, dels på en strategisk och dels på en organisatorisk nivå och kommunen ska delges resultaten. Genom att systematiskt mäta cyklingens betydelse lyfts cykelfrågorna fram i kommunen och deras ställning kan förbättras.

I förlängningen är målet att granskningen ska bidra till att cykeltrafiken får större vikt i beslutsprocessen i svenska kommuner och att cykelfrågor prioriteras i högre grad än idag. En större medvetenhet bland allmänheten, politiker och tjänstemän eftersöks också. Detta i sin tur kan bidra till att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik i Sverige.

2.2 Resultatspridning

Eftersom ett av syftena har varit att öka medvetenheten bland allmänhet, politiker och tjänstemän, kommer resultaten för varje kommun att presenteras i lokala dagstidningar. Kommunen och lokalpolitiker bjuds in till att kommentera och diskutera resultaten och hur cyklingen kan främjas i kommunen. Det är även förhoppningen att granskningen kan initiera en debatt i lokala medier om cyklingens betydelse. En nationell presskonferens kommer att genomföras, som en upptakt för spridningen av resultaten.

Kommunerna kommer att delges sammanställningen av resultaten och den jämförelse som gjorts. Granskningsmallen ställs också till deras förfogande som grund till ett kommunalt cykelbokslut för vidare jämförelser över tiden.



3 Kartläggning och bedömning

För genomförandet av granskningen har en mall tagits fram för att kartlägga kommuners cykelarbete. Mallen har utformats som en enkät som har skickats till ett urval av kommuner. Frågorna i enkäten har viktats och svaren bedömts med fokus på nuvarande cykelarbetet i kommunen. Kommunerna har valts ut genom fastställda kriterier för att få så stor spridning som möjligt nationellt.

3.1 Kriterier för urval av kommuner

Kommunerna har valts ut i samråd mellan Cykel Främjandet och utförande konsult. De kriterier som ställdes var:

- Kommuner där Cykel Främjandet har en aktiv lokalkrets.
- Befolkningsmässigt mellanstora kommuner.
- Kommuner som har profilerat sig som cykelstad.

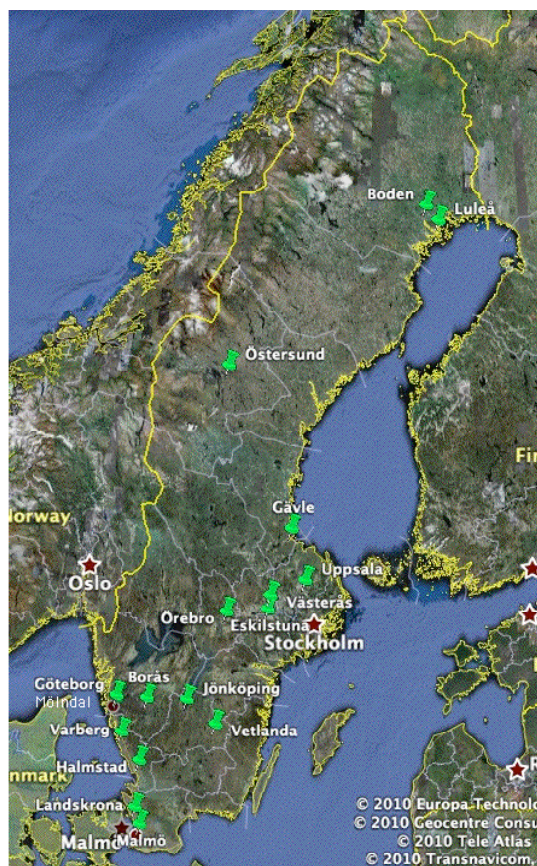
Målet har inte varit att alla kriterier uppfylls, både mindre och större kommuner har granskats, främst efter uttrycklig önskan av Cykel Främjandet.

Ansvarig tjänsteman för cykelfrågor på respektive kommun har kontaktats och blivit tillfrågad om de var intresserade av att delta. Totalt har 21 kommuner blivit tillfrågade och angett att de var intresserade och 17 har bidragit till studien.

3.2 Deltagande kommuner

De 17 kommuner som har svarat på enkäten kommer från hela Sverige, med en större andel från Västsverige och Svealand. Detta beror först och främst på större intresse från dessa kommuner och från Cykel Främjandets lokalkretsar.

Figur 1. Karta över de granskade kommunerna.



Befolkningen spänner från drygt 26 000 (Vetlanda) till 507 000 (Göteborg) invånare, med ett medelvärde på 120 000 invånare. I alla kommuner förutom tre, Gävle, Uppsala och Västerås, har Cykelfrämjandet en lokalkrets.



Tabell 1. Granskade kommuner från norr till söder.

Kommun	Befolkning	Lokalkrets
Boden	27 408	Norrbottenskretsen
Luleå	73 950	Norrbottenskretsen
Östersund	59 136	Östersundskretsen
Gävle	94 357	Finns ej
Uppsala	194 751	Finns ej
Västerås	135 936	Finns ej
Eskilstuna	95 577	Sörmlandskretsen
Örebro	134 006	Örebrokretsen
Jönköping	126 331	Jönköpingskretsen
Borås	102 458	Boråskretsen
Göteborg	507 330	Göteborgskretsen
Mölnadal	60 381	Göteborgskretsen
Vetlanda	26 350	Vetlandakretsen
Varberg	57 439	Varbergskretsen
Halmstad	91 087	Halmstadkretsen
Landskrona	41 226	Landskronakretsen
Malmö	293 909	Malmöskretsen

3.3 Granskningsmall

För att kunna utvärdera och bedöma de utvalda kommunerna har en enkät utformats. Frågorna har utvecklats för att ge en så verklig bild som möjligt av hur kommunen arbetar med cykling idag, men tar också hänsyn till det som åstadkommit förr och det som planeras i en nära framtid. Nyckeltal baserade på antalet invånare har använts för att ge en så rättvis bild som möjligt mellan de olika kommunerna. Kommunerna har utvärderats inom sex områden, där varje område har bedömts likvärdigt. Hela enkäten bifogas i bilaga 1.

3.3.1 Befintlig infrastruktur

Även om det är de satsningar som görs i nuläget som först och främst granskas, bör inte tidigare arbete förringas. Detta mäts lättast och mest rättvist med hjälp av hur mycket befintlig infrastruktur som finns i kommunen. Den befintliga infrastrukturen är grunden till att behålla och öka andelen cykeltrafik. Därför ges den också relativt stor vikt i den totala poängsammanställningen.

Nyckeltal: Totala längden cykelväg i kommunen, mätt per invånare.



3.3.2 Investeringar i ny infrastruktur och drift och underhåll

Detta område tar hänsyn till de åtgärder som har gjorts i cykelvägnätet under 2009 och de som planeras under 2010. Anledningen till att ny infrastruktur och drift och underhåll har lagts ihop är att båda verksamheterna kompletterar varandra: ju mer cykelvägar som finns utbyggda desto mer behöver läggas på drift och underhåll. Dessa "hårda" verksamheter är ofta de första, och ibland enda, man tänker på när kommunens cykelfrågor kommer på tal. I denna bedömning är det däremot bara ett av sex områden som alla bedöms i lika hög grad.

Nyckeltal: Investering i kronor per invånare för 2009 och 2010, separat för nyinvestering och för underhållsinsatser.

Andel personer i tjänsteprocent per 1000 invånare som arbetar med utveckling och planering av ny infrastruktur.

3.3.3 Investeringar i informationsinsatser och kampanjer

En ofta bortglömd del i cykelarbetet är satsningarna på information och marknadsföring av cykling. Det kan handla om allt från att trycka upp en cykelkarta, informera om nya cykelvägar eller förbättringar i vägnätet, till påverkans- och testkampanjer. Ytterligare ett marknadsföringsverktyg är att skylta cykelvägarna. Det är ett sätt att tydligt markera hur kommunen värderar cykeltrafiken. Genom att ge informationsinsatserna lika stor vikt som infrastruktursatsningarna i bedömningen, markeras att båda områdena är viktiga för att öka andelen cykel i kommunen och uppnå en balanserad cykelsatsning.

Nyckeltal: Investering i informationsinsatser i kronor per invånare för 2009 och 2010.

Andel personer i tjänsteprocent per 1000 invånare som arbetar med information och marknadsföring av cykling.

Andel cykelvägar som har vägvisande skyltning.

3.3.4 Cykelaktiviteter under 2009

Syftet med denna del är att ge kommunen tillfälle att visa hur aktiva de var under närmast föregående år. Till det har en checklista upprättats där kommunen har kunnat markera vilka verksamheter de arbetade med under 2009. Det är inte meningen att alla verksamheter ska genomföras varje år, en cykelplan är till exempel ett långsiktigt dokument som kan gälla under exempelvis fem år, likaså en resvaneundersökning eller politiska mål. Blandningen av långsiktiga verksamheter och årligt återkommande moment gör det till ett delområde som kommunen internt kan ha nytta av som en kontroll för vad kommunen gjort under året och som en hjälp till att planera för när momentet ska återkomma igen.

3.3.5 Cykelpolitik och handlingsplaner

Inom detta område ges kommunen möjlighet att visa på hur cykeln prioriteras genom den strategiska planeringen av cykelarbetet. En tydlig målformulering som förankras politiskt är en av grundpelarna för att cykelarbetet ska lyckas långsiktigt. Tillsammans med cykelplanen utgör de grunden för cykelpolitiken. Andra strategiska dokument är däremot ett mått på att kommunen har kommit något längre i sitt cykelarbete. Exempel på det är om de antagit någon



norm för cykelparkeringstal eller om kommunen arbetar aktivt med att få sina anställda att cykla till jobbet.

3.3.6 Uppföljning och utvärdering

Skilt från den strategiska planeringen, men minst lika viktigt för den långsiktiga planeringen är uppföljning och utvärdering. Genom att följa upp arbetet finns det större möjligheter att se om uppsatta mål är rätt satta och kommer att infrias eller inte. Moment som bör ingå i en utförlig uppföljning är mätningar av cykeltrafiken på olika stråk, för bästa resultat kontinuerligt, och resvane- och nöjdhetsundersökningar. Dessutom är samarbete med cykelreferensgrupper ett sätt att både förankra beslut hos invånarna och som ett led i en utvärdering av genomfört arbete.

3.4 Viktning av frågorna

De sex områdena bedöms likvärdigt och har tilldelats en maxpoäng på 10 poäng vardera. Det betyder att den totala poängen som en kommun kan uppnå är 60 poäng. Därefter har varje fråga viktats inom sitt huvudområde. Eftersom ett av de långsiktiga målen är att granskningen ska användas även i framtiden, dels på fler kommuner och dels för att jämföra utvecklingen i en enskild kommun, har frågorna ställts och viktats så att fokus hamnar på hur kommunen arbetar idag.

Viktningen har satts så att ingen stad idag ska kunna få 60 p. Cykelfrämjandet anser att ingen kommun i Sverige är exemplarisk jämfört med de bästa cykelstäderna internationellt och därför ska ingen kommun heller kunna få full poäng. Det är först och främst skalorna på frågorna om befintlig infrastruktur och investeringar som satts så att maxpoängen på 10 motsvarar en hög internationell standard som idag inte uppnås i Sverige. Inom områdena Aktiviteter under 2009, Politiska dokument och Uppföljning har det varit möjligt att komma upp i full poäng och några kommuner har också lyckats med det.

I tabellen nedan redovisas poängsättningen för varje fråga.



Tabell 2. Viktning av frågorna.

Huvudområde	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Maxpoäng
Befintlig infrastruktur	Total längd cykelväg	m/invånare	> 5=10 p 4-5=8 p 3-4=6 p 2-3=4 p 1-2=3 p 0,5-1=2 p 0-0,5=1 p 0=0 p	10
Investeringar infrastruktur/underhåll	Total inv. infrastruktur+underhåll 2009	Kr/invånare	> 250=4 p 200-250=3 p 150-200=2,5 p 100-150=2 p 50-100=1,5 p <50=1 p 0=0 p	4
	Total inv. infrastruktur+underhåll 2010	Kr/invånare	>2=2 p 1,25-2=1,5 p 0,5-1,25=1 p <1=0,5 p	4
	Totala personresurser infrastruktur+underhåll	Tjänster/invånare	>2=2 p 1,25-2=1,5 p 0,5-1,25=1 p <1=0,5 p	2
Investeringar information/marknadsföring	Inv. information/kampanjer 2009	Kr/invånare	>7=3 p 5-7=2,5 p 3-5=2 p 1-3=1,5 p 0,5-1=1 p <0,5=0,5 p 0=0 p	3
	Inv. information/kampanjer 2010	Kr/invånare	>1=2 p 0,75-1=1,5 p 0,5-0,75=1 p <0,5=0,5 p 0=0 p	3
	Personresurser information/kampanjer	Tjänster/invånare	>90%=2 p 70-90%=1,5 p 40-70%=1 p 10-40%=0,5 p <10%=0 p	2
	Andel skyltade cykelvägar	% av total längd cykelväg	>7 kryss=10 p 6 kryss=8 p 5 kryss=6 p 4 kryss=4 p 3 kryss=3 p 2 kryss=2 p 1 kryss=1 p	2
Aktiviteter 2009	Antal aktiviteter			10
Cykelpolitik	Politiska mål	Ja/nej	Ja=1, nej=0	1
	Tidsatta mål	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5
	Mätbara mål	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5
	Uppföljning av mål av nämnd	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5
	Cykelstrategi antagen	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2
	Cykelplan senaste 5 åren	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2
	Medel till cykelplan	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5
	Cykelparkeringstal	Ja/nej	Ja=1, nej=0	1
	Aktuell underhållsplan	Ja/nej	Ja=1,5, nej=0	1,5
Aktiv cykelpolitik som arbetsgivare	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5	
Uppföljning och mätning	Flödesmätningar gjorda 2009	Ja/nej	Ja=1, nej=0	1
	Antal mätpunkter	Mätfrekvens	1 gång per år=0,5 p varje dag=1 p	1
	Resvaneundersökning senaste 5 åren	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2
	Nöjdhetsundersökning senaste 5 åren	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2
	Samarbete med cyklister	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2
Cykelbokslut genomfört (el. BYPAD)	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2	

3.5 Bedömning av svaren

När sammanställningen gjordes blev det uppenbart att några frågor inte kunde bedömas som det var tänkt från början. Dessa frågor har då uteslutits ur granskningen. Anledningen är i första hand att frågan har missuppfattats av ett flertal kommuner så att svaren inte kan sammanställas.

I övrigt har följande bedömningar gjorts av frågor och svar som kan misstolkas:



- Investering i drift och underhåll har varit svårt att uppskatta för ett flertal kommuner. I flera fall särredovisas inte underhållet för cykelbanor i upphandlingen och det finns inga uppgifter om hur stor del cykelvägarna upptar av det totala vägunderhållet. Frågan har bedömts, men de kommuner som inte har angett underhållskostnaderna har således underskattats i bedömningen. Däremot har frågan om antalet tjänster som arbetar med drift och underhåll strukits eftersom det inte kommit in enhetliga och jämförbara svar.
- Angående hur stor andel cykelvägar som är skyltade finns det en risk att någon kommun har angett andelen som har påbudsskyltning när det är vägvisning som efterfrågas. Frågan har ändå bedömts, men bör formuleras om för framtida granskningar.
- Denna enkät har potential att bli en årligt återkommande utvärdering för kommunen. Därför är det inte meningen att kommunen ska arbeta med alla listade verksamheter under Aktiviteter 2009. Några av verksamheterna är årligt återkommande, t.ex. underhåll och flödesmätningar, medan andra återkommer med större mellanrum, t.ex. utformande av cykelstrategi. Det har antagits att sju verksamhetsområden täcker in de årliga verksamheterna samt någon mer och att det därför är tillräckligt för att få full poäng.
- Frågan som behandlar politiska mål har godkänts om tidsperioden för målet inte har gått ut. För cykelplanen efterfrågas en plan som antagits eller reviderats de senaste fem åren, vilket betyder från 2004 eftersom enkäten skickades ut i början av 2010. Även planer som uppgiftslämnaren angett ska antas i början av 2010 har godkänts, dock inte planer som ska antas under senare delen av året.
- Planer som inte är fristående utan ingår i någon slags övergripande trafikplan har inte godkänts. Däremot har strategier och mål som ingår i översiktsplaner eller trafikplaner godkänts.
- Frågan om cykelflödesmätningar har omvärderats efter sammanställningen. Kommunen ges poäng om de har genomfört någon som helst mätning under föregående år. Därefter ges de 0,5 pluspoäng om det är årliga mätningar och ytterligare 0,5 poäng om det är kontinuerliga mätningar. Kompletterande uppgifter har begärts in av berörda kommuner. Denna fråga bör omformuleras inför fortsättningen.
- Resvaneundersökningar är en färskvara. De som genomförts 2004 eller senare har godkänts.
- Som cykelbokslut har även BYPAD-revisioner godkänts eftersom det är en mer omfattande utvärdering av cykelarbetet i en kommun.

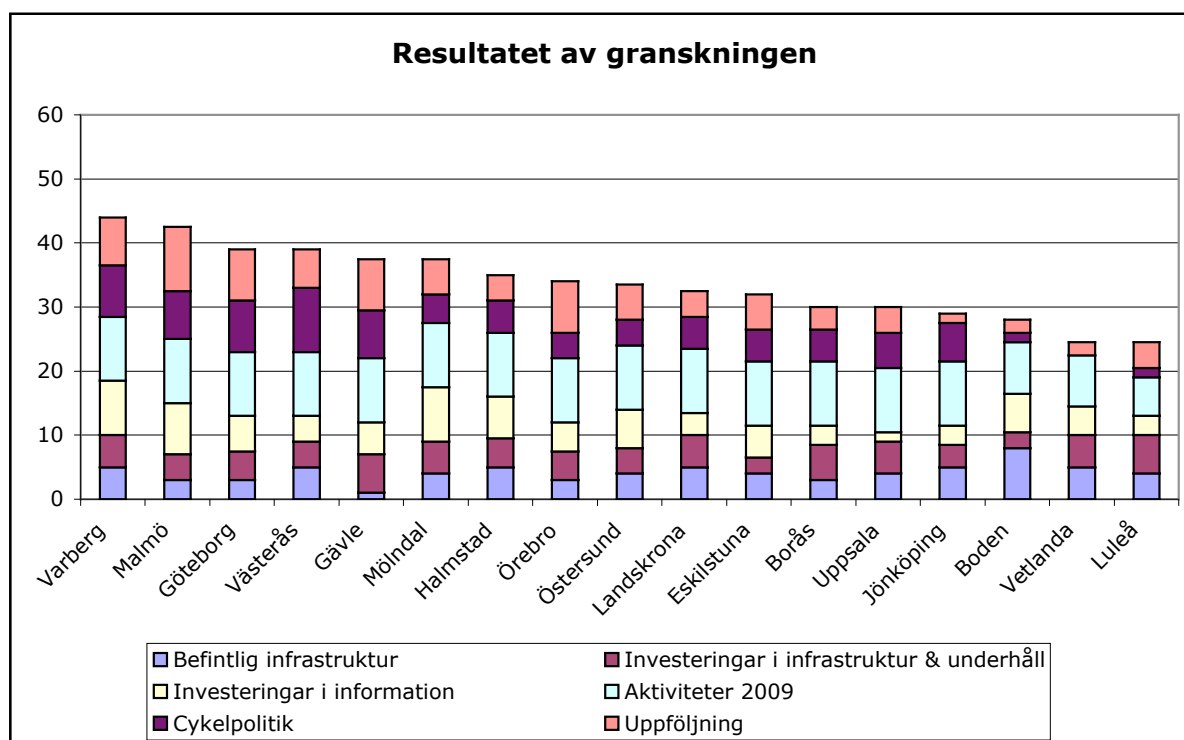
4 Resultat

I detta kapitel görs en sammanställning av resultaten från granskningen. Upplägget som har valts är en jämförande studie av kommunerna för varje huvudområde. I nästa kapitel följer korta sammanfattningar för varje enskild kommun med rekommendationer om vad de bör satsa på i sitt fortsatta cykelarbete.

4.1 Sammanlagda resultat

Varberg är den kommun som har fått högst poäng i Kommunvelometern, tätt följd av Malmö, Göteborg och Västerås. Alla fyra kommunerna har en jämn balans i sina cykelsatsningar med långsiktiga strategier blandat med kontinuerliga verksamheter. Sistaplatsen intas av Luleå och Vetlanda, två kommuner som investerar mycket i ny infrastruktur och drift och underhåll, men som inte har utvecklat någon strategisk planering eller uppföljning än. Resultaten spänner från 24,5 till 44 poäng av 60 möjliga.

Diagram 1. Sammanlagda resultatet av cykelgranskningen.



Rent allmänt kan sägas att alla kommuner arbetar aktivt med cykling på ett eller annat sätt. Alla kommuner har avsatt en budget för cykelfrågor och de genomför projekt varje år som främjar cykling. Däremot bedrivs det i mycket olika omfattning och på olika områden; vissa kommuner satsar stort på information och uppföljning medan andra satsar på infrastruktur.

De kommuner som uppnår höga poäng i sammanställningen får också höga delpoäng på åtminstone tre områden. Genomgående är det inom cykelpolitik, uppföljning och verksamheter 2009. Varberg och Malmö får också höga poäng på informationssatsningar och märker därmed ut sig framför de andra granskade kommunerna.



4.2 Befintlig infrastruktur

Boden är den kommun som har överlägset mest cykelväg per invånare med drygt 4 m. Ytterligare sex kommuner har över 2 m cykelväg per invånare. Göteborg och Malmö är de kommuner som har störst faktiskt cykelvägnät med 566 km respektive 430 km, men uträknat per invånare blir det dock mindre än 1,5 m per invånare.

Tabell 3. Längd befintliga cykelvägar per invånare med resultat.

Kommun	Längd cykelväg (m/inv.)	Poäng
Boden	4,12	8
Varberg	2,68	5
Vetlanda	2,66	5
Västerås	2,50	5
Landskrona	2,43	5
Jönköping	2,37	5
Halmstad	2,31	5
Luleå	1,76	4
Mölnadal	1,76	4
Eskilstuna	1,63	4
Uppsala	1,54	4
Östersund	1,54	4
Malmö	1,46	3
Örebro	1,37	3
Borås	1,17	3
Göteborg	1,12	3
Gävle	0,23	1

Det verkar som om det generellt är enklare att nå ett högt värde för detta nyckeltal för små kommuner, de fyra minsta kommunerna hamnar inom de sex översta platserna i tabellen. Göteborg och Malmö, som stora, tätbefolkade kommuner placerar sig däremot på den undre halvan. Andra variabler som säkert också spelar in, och som kanske borde analyseras, är kommunens yta och tätortssammansättning. Inom ramarna för denna studie har det dock inte funnits utrymme till detta.

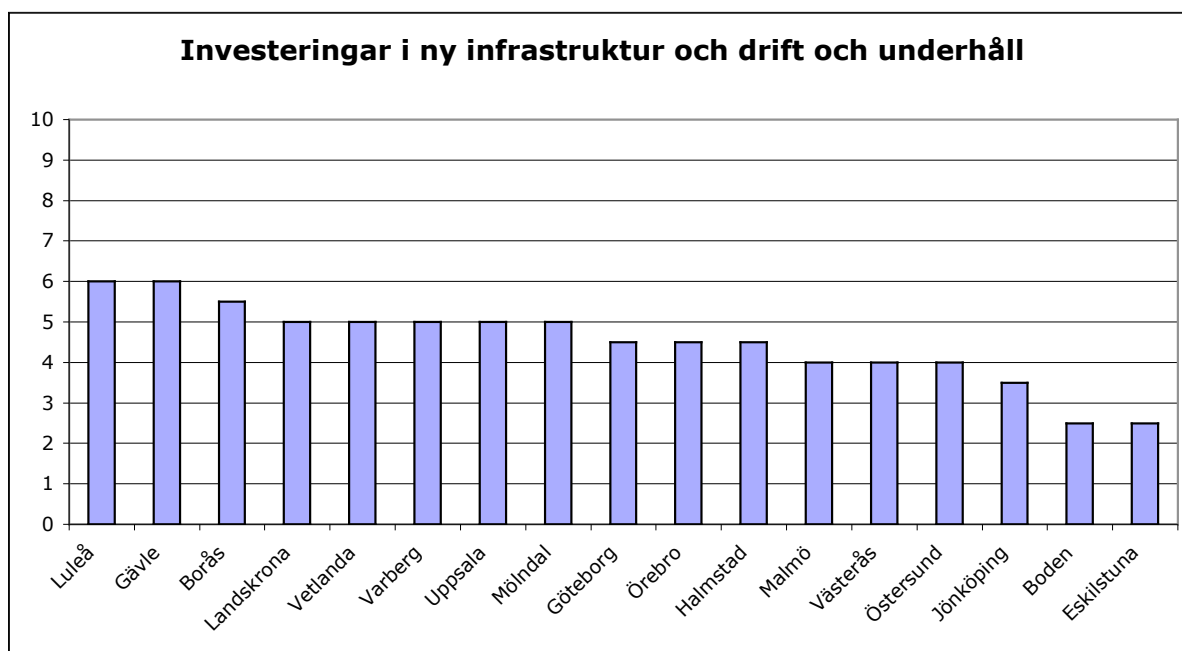
4.3 Investeringar i ny infrastruktur och drift och underhåll

Luleå och Gävle får högst poäng i den här delen på grund av att de satsar mycket på ny infrastruktur och drift och underhåll. Däremot har de inte särskilt stora personalresurser för planering av nya cykelvägar.

Jämfört med 2009 är det tio kommuner som har en mindre budget för nyinvestering under 2010. Borås är ett av undantagen som storsatsar under 2010 och har avsatt över 230 kr per invånare till cykelåtgärder, en ökning med över det dubbla från 2009. På motsatta sidan finns Mölnadal och Västerås som minskar sin investeringsbudget med ca 100 kr/invånare. I Västerås fall beror det på att punktinsatser under 2009 ökade medelvärdet.



Diagram 2. Resultat av nyinvesteringar och drift och underhåll.



Kommunerna investerar mycket olika i infrastruktur och drift och underhåll.

Medelinvesteringen för 2009-2010 är från 175 kr per invånare i Luleå till endast 23 kr i Eskilstuna. Borås är den kommun som noterar högst investering för ett enskilt år, 234 kr per invånare budgeteras för 2010. I genomsnitt används ungefär 60% av budgeten till nyinvesteringar och 40% till drift och underhåll. Här är emellertid skillnaderna också stora, från Landskrona och Uppsala som använder över 90% till nyinvestering till Vetlanda med knappt 30%.

Analysen tyder på att de finns en relation mellan befintlig infrastruktur och storleken på investeringen. Ju färre meter cykelväg per invånare som kommunen har, desto mer investerar de i ny infrastruktur och underhåll. Det är möjligt att urvalet av städer är för litet för att dra en sådan slutsats. En mer utförlig studie skulle kunna bekräfta eller förkasta resultatet.



Tabell 4. Medelinvestering 2009-10 och procentandel som satsas på ny infrastruktur.

Kommun	2009-10 (kr/inv.)	% Ny- investering
Luleå	175,1	64%
Gävle	166,9	49%
Borås	156,2	100%
Landskrona	122,5	96%
Göteborg	112,8	61%
Örebro	107,7	34%
Vetlanda	107,2	29%
Varberg	91,0	52%
Malmö	83,4	61%
Uppsala	83,2	93%
Mölndal	82,8	100%
Jönköping	79,2	70%
Halmstad	76,8	100%
Västerås	74,7	85%
Boden	56,6	100%
Östersund	35,9	100%
Eskilstuna	23,5	67%

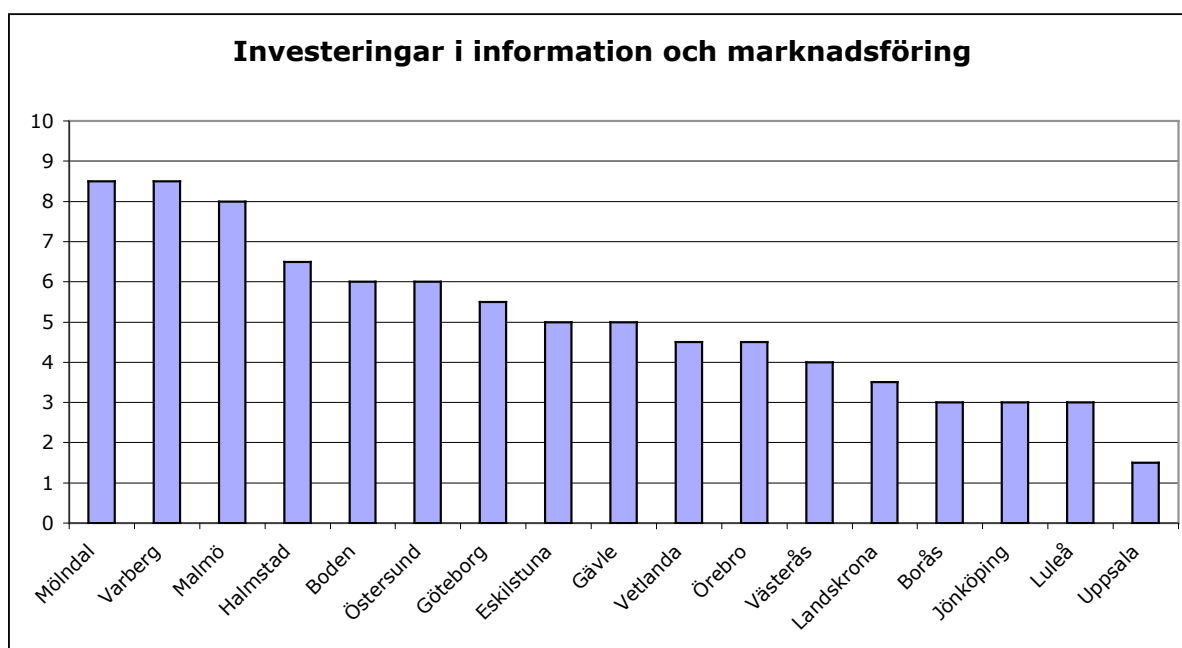
Borås, Mölndal, Halmstad, Boden och Östersund särredovisar inte drift och underhåll för cykelvägar från den övriga driftbudgeten, vilket medför att deras budget endast tar hänsyn till investering i ny infrastruktur. Hänsyn måste också tas till att kostnaden för cykelåtgärder i många fall hamnar i någon annan pott. Så är t.ex. fallet om kommunen för ett vägbygge beslutar att bygga en cykeltunnel under. Denna investering hamnar ofta under kostnaderna för vägbygget och inte under cykelåtgärder. Mot detta kan dock ställas att cykelåtgärder har en nämnvärt lägre kostnad än åtgärder för bilvägar.

Detsamma gäller kampanjer för hållbart resande, i vilken marknadsföring av cykling ofta är en del. Eftersom kampanjsatsningar i flera kommuner ingår i någon annan förvaltning än gatukontoret eller tekniska kontoret, är ovetskapen om dess existens ofta stor bland tjänstemän. Sammantaget är det därför mycket svårt att få en översikt över de verkliga satsningarna kommunen gör.

4.4 Investeringar i informationssatsningar och kampanjer

Mölndal, Varberg och Malmö är, av de undersökta städerna, de som satsar mest på att informera om cykling och cykelåtgärder i kommunen. Detta delområde täcker både investeringar i information och kampanjer och skyltning av cykelvägar.

Diagram 3. Resultat av investering i informationsinsatser.



De tre ovan nämnda kommunerna är de som har högst budget för informationsinsatser, över 5 kr per invånare med Mölndals toppnotering på 8,7 kr. I övriga kommuner är det mycket låga satsningar på denna typ av projekt.

Som kan ses i tabellen nedan går det inte att jämföra storleken på investeringar av infrastruktur och information. Om infrastruktuursatsningarna pendlar mellan 50 och 150 kr per invånare, är investeringarna i kampanjer och marknadsföring i storleksordningen 1-3 kr per invånare. Detta har en naturlig förklaring i att det är billigare med informationsinsatser än att bygga ny infrastruktur. Men i många kommuner är satsningarna för små för att kunna uppnå ett stabilt cykelarbete. Luleå är den kommun med störst skillnad. Där satsar kommunen hela 1295 gånger mer på infrastruktur och de har helt dragit in budgeten för information för 2010. Eskilstuna är den som har minst skillnad, endast 6,4 gånger mer satsas på infrastruktur.



Tabell 5. Medelinvestering i informationssatsningar och jämförelse med infrastruktur.

Kommun	Investering 2009-10 (kr/inv.)	Relation Infra/info
Mölnadal	8,7	9,5
Malmö	7,3	11,4
Varberg	6,3	14,4
Göteborg	4,9	22,9
Eskilstuna	3,7	6,4
Boden	3,6	15,5
Östersund	3,4	10,6
Halmstad	3,3	23,3
Västerås	1,8	42,3
Gävle	1,1	157,5
Vetlanda	0,9	113,0
Jönköping	0,8	100,0
Örebro	0,7	144,4
Borås	0,7	228,6
Landskrona	0,6	202,0
Uppsala	0,3	324,0
Luleå	0,1	1295,0

I granskningen har också ingått att undersöka hur stor andel av cykelvägarna som är skyltade. Märk att kvaliteten på skyltningen inte har analyserats, endast omfattningen av skyltningen. Alla kommuner har vägvisning i någon omfattning och Örebro, Boden, Vetlanda och Mölnadal har skyltat upp mer än 90% av sina cykelvägar.

4.5 Cykelaktiviteter under 2009

Syftet med denna del är att få en översikt och utvärdera vilka verksamheter kommunerna arbetade med under föregående år. Kommuner där det genomförts sju verksamheter eller fler har fått 10 p. I tabellen nedan har resultatet sammanställts.



Tabell 6. Översikt över kommunernas cykelverksamheter 2009

Verksamhet	Östersund	Borås	Halmstad	Jönköping	Landskrona	Malmö	Eskilstuna	Varberg	Vetlanda	Luleå	Boden	Örebro	Gävle	Göteborg	Uppsala	Möndal	Västerås
Nya cykelvägar																	
Trafiksäkerhet																	
Cykelparkering																	
Skyltning																	
Cykelkarta																	
Kampanjer																	
Politiska mål																	
Cykelplan																	
Cykelstrategi																	
Underhåll sommar																	
Underhåll vinter																	
Flödesmätningar																	
Resvaneundersökning																	
Nöjdhetsundersökning																	
Cykelbokslut																	
Poäng	10	10	10	10	10	10	10	10	8	6	8	10	10	10	10	10	10

Det blir uppenbart att flera av kommunerna arbetar intensivt med cykling på flera olika plan. Dels handlar det om årligt återkommande verksamheter, dels om utarbetande av långsiktiga strategier och planer som bara återkommer vart 5-10 år. Tabellen ovan verifierar att det är vanligare att genomföra årligt återkommande aktiviteter, såsom att bygga nya cykelvägar, öka trafiksäkerheten och underhålla cykelvägarna. I stort sett alla kommuner markerar att dessa verksamheter genomförts. Moment som inte är så vanliga, vilket inte heller är meningen, är t.ex. cykelstrategi och resvaneundersökningar.

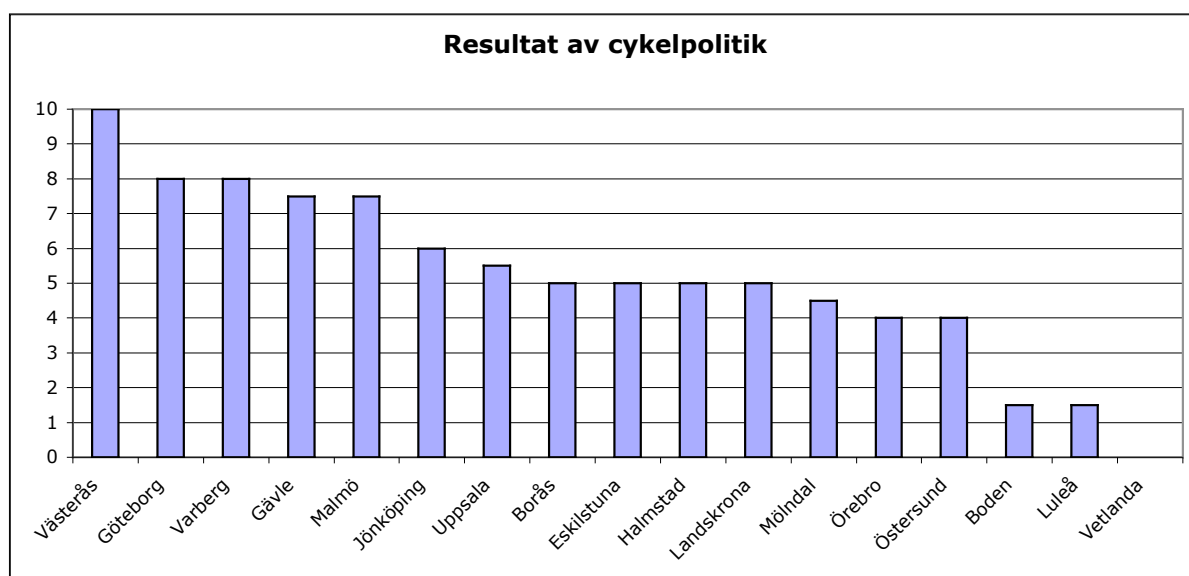
Det märks också att många kommuner börjar arbeta med cykling på allvar, ett flertal har precis antagit eller håller på att utforma en cykelplan, flödesmätningar blir mer regelbundna och det satsas på kampanjer och cykelparkeringar.

4.6 Cykelpolitik och handlingsplaner

Fortsättningsvis analyseras förekomsten av politiska dokument och planeringsinstrument som utarbetats för beslutsprocessen. Resultatet i tabellen nedan visar hur olika kommunerna satsar på detta område, från Västerås som får full poäng på delen till Vetlanda som inte får något. Analysen gäller endast om dokumenten och planerna finns, inte om hur de tillämpas eller följs upp.



Diagram 4. Resultat av cykelpolitik.



De flesta kommuner har en underhållsplan som är aktuell och har antagit politiska mål för cykling. Dock är inte alla målen möjliga att följa upp eftersom de inte är mätbara eller tidsatta. Det är intressant att se att så många som nio kommuner har antagit cykelparkeringsnormer för nybyggnationer av t.ex. bostadshus, arbetsplatser och köpcentra, och flera andra har lagt fram förslag för antagande. Detta visar på att cyklingens status håller på att förbättras på många håll.

Ungefär hälften av kommunerna har en aktuell cykelplan och ytterligare tre kommer att anta en under det kommande året. Det är endast tre kommuner som inte har antagit vare sig mål, strategi eller plan för cykling.



Tabell 7. Sammanställning av kommunernas cykelpolitik.

Kommun	Politiska mål	Mätbara	Tidsatta	Måluppföljning	Cykelstrategi	Cykelplan	Medel cykelplan	Parkeringsstal	Underhållsplan	Främjar cykling
Västerås										
Göteborg										
Varberg										
Gävle										
Malmö										
Jönköping										
Uppsala										
Borås										
Eskilstuna										
Halmstad										
Landskrona										
Mölnadal										
Örebro										
Östersund										
Boden										
Luleå										
Vetlanda										

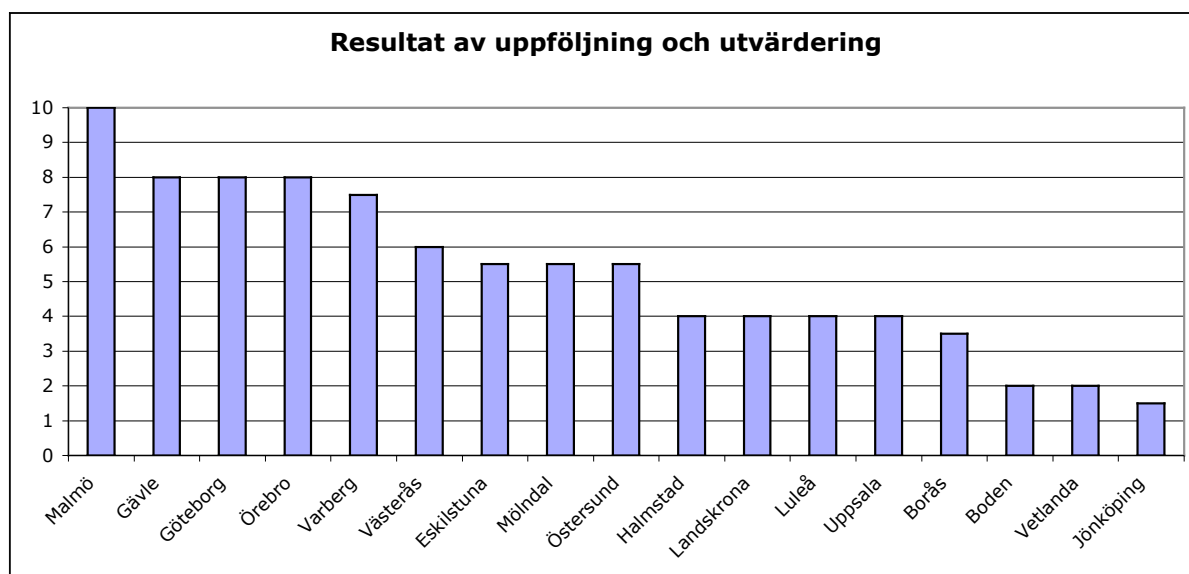
Det finns tecken på att mindre kommuner inte satsar så mycket på cykelpolitik. Klaraste exemplen är Vetlanda och Boden som båda hamnar långt ned på listan, medan kommunerna över 100 000 invånare hamnar på övre halvan. Undantaget är Varberg som slår sig in på topp tre. Varför det är så är inte klarlagt, utan kan vara något att undersöka i en framtida studie.

4.7 Uppföljning och utvärdering

I likhet med hur planeringsdokument utarbetas är det stor spridning på hur kommunerna följer upp sitt cykelarbete. Malmö är exemplariskt och har både gjort resvane- och nöjdhetsundersökning samtidigt som de regelbundet mäter cykeltrafiken och genomför årliga cykelbokslut. Boden och Vetlanda däremot har endast samarbete med cykelföreningar och Jönköping utför endast cykelräkningar.



Diagram 5. Resultat av uppföljning och utvärdering.



Om man jämför kommunerna vad gäller cykelpolitik och utvärdering kan man, även om det i vissa kommuner skiljer sig, ändå utläsa att de som baserar sitt arbete på olika plandokument också har utvecklat ett bra underlag för utvärdering.



Tabell 8. Sammanställning av kommunernas utvärderingsstrategier.

Kommun	Flödesmätningar	Resvaneundersökning	Nöjdhetsundersökning	Samarbete	Cykelbokslut
Malmö					
Gävle					
Göteborg					
Örebro					
Varberg					
Västerås					
Eskilstuna					
Mölnadal					
Östersund					
Halmstad					
Landskrona					
Luleå					
Uppsala					
Borås					
Boden					
Vetlanda					
Jönköping					

Över hälften av kommunerna har en gjort en resvaneundersökning de senaste fem åren där cykelarbetet mäts. Däremot är det färre som har gjort nöjdhetsundersökningar. När det gäller samarbete med cyklistorganisationer och referensgrupper har de flesta god kontakt med lokala sådana. Att få åsikter och idéer från de direkta användarna kan utnyttjas som en av de bästa utvärderingarna för det arbete man har eller ska genomföra. Eventuella förändringar kan åtgärdas omedelbart och nya projekt kan planeras utifrån cyklisternas behov.

Cykelbokslut eller BYPAD-redovisningar har inte slagit igenom bland kommunerna, endast fyra av de undersökta kommunerna har gjort ett bokslut.

Vad gäller flödesmätningar är det bara fyra av de undersökta kommunerna, som inte mäter cykeltrafiken regelbundet. Mätningarna kan ske manuellt eller mekaniskt. De mekaniska kan



räkna 24 timmar om dygnet hela året, men är i dagsläget inte 100% tillförlitliga. De ger ändå en bra angivelse av förändringar i dygns- och årsflödena. De manuella mätningarna utförs oftast under en eller flera dagar vid ett eller flera tillfällen per år. I detta fall blir dagsmätningen tillförlitlig, men yttre faktorer såsom väder spelar in för resultatet. Det kan därför vara svårt att dra några slutsatser för årsflöden och att göra jämförelser över flera år.

Tabell 9. Antal flödesmätningar i kommunerna under 2009.

Kommun	Årliga mätningar	Fasta mätpunkter
Gävle	125	3
Malmö	80	1
Varberg	40	0
Uppsala	24	2
Jönköping	26	0
Mölnadal	24	0
Borås	23	0
Göteborg	0	17
Örebro	0	14
Västerås	12	1
Halmstad	0	8
Eskilstuna	5	0
Östersund	4	0

Gävle är den kommun som har utfört flest cykelräkningar under 2009, 128 stycken. Anledningen var att de ville kartlägga staden inför den nya cykelplanen. Normalt sett brukar de mäta på 10-20 platser utöver de tre fasta mätpunkterna som mäter hela dygnet. Även Malmö har en ambitiös plan för flödesmätningar. De mäter på varje punkt en dag om året tisdag till torsdag, 6 timmar om dagen på förmiddagen och eftermiddagen. Mätningarna multipliceras sedan med en koefficient för att få dygnsflödet. Den fasta mätstationen använder de för att få en årsvariationskurva. Göteborg, Örebro och Halmstad använder normalt sett bara fasta mätare för att mäta cykeltrafiken.



5 Kommunsammanfattning

I detta kapitel följer en kort sammanfattning av alla kommuner efter hur de placerar sig i Kommunvelometern.

Varberg

Varberg har lyckats se cykelplaneringen i sin helhet, från idé till utförande och uppföljning. Det är inte många kommuner där cykelplaneringen följs upp och utvärderas för att på så sätt upptäcka problem och kunna utforma lösningar där de bäst behövs. Deras styrkor ligger i en storsatsning på information och marknadsföring och på en välutvecklad cykelpolitik med tillhörande uppföljning. För att få ännu högre poäng vid en framtida studie bör de satsa på att utveckla sitt cykelvägnät med tillhörande infrastruktur och öka investeringarna för drift och underhåll.

Malmö

Malmö har satsat mycket på cykling de senaste åren och lagt grunden med aktuella plandokument och en bra uppföljning. Målen för ökad cykling håller på att revideras och cykelplanen ska antas i början av 2010. De satsar också friskt på kampanjer och att marknadsföra cykling inom staden och har sett till att hela 80% av cykelvägarna har vägvisning. Malmö bör, liksom Varberg, i nuläget satsa mer på att utveckla cykelvägnätet för att få det mer sammanhängande och investera i drift och underhåll.

Göteborg

Göteborgs styrka ligger i en väl utvecklad cykelpolitik och uppföljning av cykelarbetet. Kommunen har antagit mål och utarbetat ett cykelprogram som baseras på målen och arbetar även aktivt med att få sina anställda att cykla. Det enda som saknas är en mer konkret cykelplan som kan användas av tjänstemännen i det dagliga arbetet. När det gäller uppföljningen av cykelarbetet har de aktuella både resvane- och nöjdhetsundersökningar och en mycket ambitiös cykelmättningsstrategi. De förbättringar som kan göras hör till utvecklingen av cykelvägnätet, fler säkra cykelvägar, större budget för drift och underhåll och bättre vägvisning. Samarbete med cyklistorganisationer eftersöks också, något som kommunen redan har tagit fasta på och ska arbeta med under 2010.

Västerås

Västerås har liksom Göteborg en väl utvecklad och aktuell cykelpolitik. Cykelplanen är från 2009 och strategier och mål uppdateras kontinuerligt. Däremot saknar de en aktuell resvaneundersökning och de har hittills inte gjort något cykelbokslut, även om handlingsplanen följs upp årligen på annat sätt. Genom samarbete med nationella och lokala cykelföreningar kan de förankra sina idéer hos invånarna. De brister som kartlagts berör satsningar på information om det cykelarbete som genomförts och skyltning av cykelvägar. De placerar sig också under medel på investeringar i ny infrastruktur och drift och underhåll.

Gävle

Gävle är den kommun som satsar mest på drift och underhåll av cykelvägarna. De investerar också över genomsnittet i ny infrastruktur, något som rekommenderas eftersom de är den kommun som har minst cykelväg per invånare. Med satsningarna på strategiska dokument i



åtanke är Gävle på god väg att bli en bra cykelkommun; staden har antagit mål för både 2015 och 2025 och under 2010 ska både en ny cykelstrategi och cykelplan antas. Inför cykelplanen utförde de under 2009 125 cykelräkningar på olika ställen i kommunen. Dessa ligger till bra grund för fortsatt arbete och uppföljning.

Mölnadal

Mölnadal är den kommun som satsar mest på information och kampanjer om cykling. Som en jämförelse satsades 3,5 gånger mer per invånare under 2009 än i Göteborg. Över 90% av cykelvägarna är dessutom skyltade. Inom cykelpolitik satsas det också friskt även om det inte finns så många underlag framtagna än, men efter att cykelstrategin antagits i början av 2010 kommer en cykelplan att utarbetas. Mölnadal rekommenderas i första hand öka satsningen på att bygga ut cykelvägnätet och på att inleda samarbete med någon cyklistförening.

Halmstad

Halmstad är en kommun som har börjat satsa ordentligt på cykling under de senaste åren. Om denna undersökning hade gjorts om ett år, hade de förmodligen fått över 40 poäng i den totala sammanställningen. I nuläget satsar de mycket på informationskampanjer till invånarna och både en cykelstrategi, cykelplan och parkeringstal kommer att antas under 2010. De rekommenderas satsa mer på uppföljning av cykelarbetet genom en resvaneundersökning och cykelbokslut, för att kunna återkoppla till cykelplanen och dess projekt.

Örebro

Styrkan i Örebros cykelarbete ligger i deras uppföljning. De mäter cykelflödena dagligen på fjorton fasta punkter och är en av få kommuner i Sverige som har gjort en BYPAD-revision. Däremot saknas det en del plandokument, det finns ingen fristående cykelplan och deras nya strategi, cykelmaximeringsplanen är inte planerad förrän 2011. De behöver förbättra sina insatser på informationssidan, med mer investering i marknadsföring av cykling och öka längden på cykelvägarna. Befintlig infrastruktur är lägre per invånare än genomsnittet av de granskade kommunerna och de rekommenderas satsa mer på nytt.

Östersund

Östersund är en kommun där det under 2010 satsas friskt på nya dokument, mätmetoder och samarbetsformer. All skyltning ska bytas ut, de har precis installerat fyra fasta cykelräknare, en cykelplan kommer att antas och ett cykelbokslut ska genomföras. För att komplettera cykelplanen bör de också fastställa mål för att öka cykelandelen och förankra dem hos politikerna. Infrastrukturen är en grundläggande del i cykelarbetet och de rekommenderas öka investeringarna till att bygga ut cykelvägnätet. Cykelplanen ligger väl tillhands för att planera för sådana åtgärder. De bör få extra uppmuntran för sina satsningar på information, vilka ligger över genomsnittet i Sverige.

Landskrona

Slutsatsen för Landskrona är att deras cykelarbete haltar något. De ligger över genomsnittet när det gäller befintliga cykelvägar, har en aktuell cykelplan och har genomfört resvane- och nöjdhetsundersökningar för bara något år sedan. Däremot saknas det konkreta mål eller strategier för att öka cykelandelen och de utför inga cykelräkningar. Under 2010 satsar de



friskt på ny infrastruktur, men ingenting på information och kampanjer. Rekommendationen är att samordna de verksamheter som faktiskt utförs till en enhetlig långsiktig cykelplanering, dvs. en revidering av den aktuella cykelplanen. De bör också satsa mer på drift och underhåll av cykelvägar och inleda samarbete med cyklistreferensgrupper.

Eskilstuna

Eskilstuna har en bra grund för sitt cykelarbete; de har antagit mål för ökad cykling, de mäter cykelflödet årligen och har en aktuell resvaneundersökning. Under 2010 håller de på att ta fram en cykelstrategi som ingår i den nya trafikplanen och parallellt arbetar de också på en cykelplan. Det de behöver förbättra är satsningar på infrastrukturen. De befintliga cykelvägarna ligger strax under genomsnittet, men de är den kommun som investerar minst per invånare på ny infrastruktur. Å andra sidan planerar de stora investeringar i information för 2010.

Borås

En annan kommun som storsatsar på cykeltrafiken är Borås. De har den största budgeten för ny infrastruktur av alla granskade kommuner för 2010. Något som kan behövas eftersom det befintliga nätverket ligger långt under genomsnittet. För att få större genomslag rekommenderas de också satsa mer på information och kampanjer om de åtgärder som ska genomföras. Under 2010 ska också nya mål för cykeltrafiken antas, en ny cykelstrategi och cykelplan utarbetas och det finns planer att installera fasta cykelräknare som dagligen mäter cykelflödet. För att förbättra uppföljningen bör en resvaneundersökning genomföras.

Uppsala

Uppsala har en bra grund för sitt cykelarbete. De kan dock bli bättre på ett flertal områden. Bland annat bör de tidsätta och göra mätbara de politiska målen och cykelplanen bör vara fristående istället för som nu ingå i trafikplanen. På det sättet tydliggörs att kommunen prioriterar cykling. Invånarnas resvanor undersöks vart femte år, men de rekommenderas också utöka samarbetet med cykelreferensgrupper för att ta tillvara på cyklisterna åsikter. I övrigt bör de utöka informationsinsatserna som in nuläget är mycket låga. Ett plus är vägvisningsplanen som är under arbete 2010.

Jönköping

Jönköping har ett av de största cykelvägnäten per invånare av de granskade kommunerna. De har också antagit en cykelplan från 2009 som bygger på nyligen antagna politiska mål. Däremot satsas det lite på att bygga nytt och ännu mindre på information om cykling. När det gäller uppföljning utför de endast flödesmätningar en gång om året. Där rekommenderas de komplettera med resvaneundersökning, bättre samarbete med cykelreferensgrupper och genomföra ett cykelbokslut för att med större framgång kunna utvärdera cykelarbetet. Satsningar på vägvisning av cykelvägarna är en enkel åtgärd som kan förbättra cyklingens status.

Boden

Styrkan med Bodens cykelarbete är att de har det längsta cykelvägnätet av de granskade kommunerna, nästan dubbelt så långt som närmaste konkurrent. De satsar dessutom mycket



på information och marknadsföring och har skyltat över 90% av cykelvägarna. Däremot för de en nästintill obefintlig cykelpolitik och följer inte heller upp sitt arbete. För att komma igång med detta rekommenderas de i första hand anta mål för att öka cykelandelen och utarbeta en cykelplan som baseras på dessa. I samband med detta bör de mäta cykelflödet på några stråk och även genomföra en resvaneundersökning. Med dessa aktiviteter har de en bra grund att bygga vidare på.

Luleå

Luleå är den kommun som i genomsnitt satsar mest på ny infrastruktur och drift och underhåll per invånare. Det befintliga nätet ligger runt medeltal och större delen har vägvisning. I övrigt satsar de mycket lite på information och de saknar helt en cykelpolitik. Det finns en aktuell resvaneundersökning och en nyligen genomförd nöjdhetsundersökning som kan ligga till grund för att formulera mål och därefter utveckla en cykelplan. De rekommenderas också utöka marknadsföringen och samarbetet med cyklistföreningar.

Vetlanda

Vetlanda har ett cykelvägnät som är över genomsnittet av de granskade kommunerna. Över 90% av cykelvägarna är dessutom skyltade. Däremot saknar de precis som Boden och Luleå helt och hållet plandokument och uppföljningsstrategier. Genom att genomföra cykelräkningar och en resvaneundersökning kan de formulera mål för cykeltrafiken och därefter utveckla en cykelplan. Till hjälp har de sitt goda samarbete med cyklistorganisationer.



6 Diskussion och slutsatser

Även om det sker i mycket olika omfattning är det upplyftande att cykling finns på agendan i alla undersökta kommuner. Det som saknas i de kommuner som ligger efter är troligtvis en drivande person inom kommunen, antingen politiker eller tjänsteman. Intresse från befolkningen kan också vara startskottet för ett mer djupsatsande cykelarbete.

Hur kan en kommun då uppnå maxpoängen 60? Bedömningsmallen är utformad så att det är svårt att uppnå maxpoäng. Främst på grund av att både den befintliga infrastrukturen och budgeten för nyinvesteringar bedöms. Det är logiskt att tro att om det redan finns ett väl utbyggt cykelvägnät kommer budgeten för nyinvesteringar att sjunka. Det är därför drift och underhållsatsningen har lagts samman med nyinvesteringen. I dagens läge ligger de flesta kommuner i Sverige en bra bit i att tillfredsställa alla mål och uppnå maxpoängen, men i vilket fall som helst är över 50 poäng ett utmärkt betyg för en kommun. Det uppnås bara om alla områdena finns integrerade i en tydlig handlingsplan som dessutom har genomförts under ett flertal år.

Det kan vara så att storleken på kommunen är en faktor att räkna med för bedömningen av vissa områden. Det verkar till exempel som om små kommuner gynnas av nyckeltalet befintlig infrastruktur per invånare. Fyra av de minsta kommunerna hamnar på de sex första platserna. Däremot när det gäller investeringar i ny infrastruktur eller information har denna slutsats inte kunnat dras. För just befintlig infrastruktur skulle man kunna tänka sig att kommunens yta och tätortsstrukturen analyseras och tas med i bedömningen.

När det gäller den totala sammanställningen finns det ingen relation mellan bra placering och befolkningsmässigt stora kommuner. Det är Varberg ett bevis på. Istället borde det vara en fördel att vara en mindre kommun, eftersom beslutsprocesser kan förenklas.

En av iakttagelserna från granskningen är att alla kommuner inte särredovisar hur mycket som investeras i drift och underhåll av cykelvägar. När drift och underhåll upphandlas (det är det vanligaste tillvägagångssättet) är det inte separerat i utförandeavtalet hur mycket som ska spenderas på cykel-, gång-, eller bilväg. Det kan tolkas som att cykelvägar är en självklar del i vägunderhållet. Men risken finns också att cykelvägar inte underhålls alls. För att komma ifrån problemet borde prioriteringar av vägunderhållet regleras i en underhållsplan.

Bedömningen av städerna baseras på erfarenhet av tidigare arbeten med cykling. Jämförelser mellan svenska och internationella städer har gjorts för att sätta bedömningsgränserna, men ett visst mått av subjektivitet är ändå oundvikligt. Det finns ingen föregångare till den här cykelgranskningen i Sverige, men som uppslag kan nämnas att föreningen Gröna Bilisters mall för kommungranskning har använts.

För att vikta skalorna för nyckeltalen skulle föregångsstäder från andra länder ha använts som indikatorer för ett bästa-läge. På grund av att det var alltför tidskrävande att få fram tillförlitliga och jämförbara uppgifter var detta inte möjligt. I en fortsättning bör städer i t.ex. Holland och Danmark jämföras med den bedömningsmall som satts upp i denna studie, för att



verifiera dess verklighetsanknytning. Trots allt finns det anledning att tro att granskningen är saklig och värderar kommunens arbete på ett objektiva sätt.

Syftet med studien har inte varit att ge en detaljerad bild av kommunens cykelarbete. Istället ska studien på ett snabbt sätt presentera en överblick över styrkor och svagheter i kommunerna. Dessa kan användas som underlag för att ge råd inför hur cykelarbetet ska läggas upp för framtiden.

Resultaten kommer att presenteras för media och kommunen i samtliga fall under våren 2010.

6.1 Förändringar i enkäten

Enkäten har utvecklats med syftet att snabbt och enkelt kunna utvärdera på vilken nivå i cykelarbetet en kommun befinner sig. Det betyder att enkäten inte får bli för lång och svår att fylla i. Det är en balansgång att få fram tillräckligt med information utan att kommuntjänstemännen lägger för mycket tid på det. Även om kommunerna inte tillfrågades om vad de tycker om omfattningen och hur lång tid det tog att fylla i, har det kommit in olika spontana reaktioner. För någon kommun har det inte handlat om några svåra frågor, medan andra har varit tvungna att göra efterforskningar. Andra reaktioner har varit att all kompetens inte finns inom en förvaltning, utan enkäten har skickats mellan flera personer som har kompletterat med uppgifter inom sitt område. Det är inte något negativt om det inte är för många som blandas in, utan kan ses som ett sätt att öka samarbetet mellan förvaltningarna.

Analysen av svaren har avslöjat att alla frågeställningar i enkäten inte har varit perfekta. Vissa frågor har ställts på ett sätt som kan feltolkas och någon fråga har inte kunnat ge analyserbara svar. Om denna granskning ska återkomma, förslås att följande tas med i åtanke:

- En fråga om hur stor den totala trafikbudgeten är bör inkluderas. På så sätt kan man relatera till hur mycket som satsas på cykeltrafik i förhållande till resten av färdmedlen. I dagens läge finns det inget att jämföra med, bara en siffra som inte säger så mycket.
- Det går inte dra några slutsatser av frågan om hur många tjänsteprocent som går till drift och underhåll. Första tanken var att de kommuner som upphandlar vägunderhållet har en större budget men färre anställda och de som inte upphandlar har en mindre budget med fler anställda. Men svaren har inte varit enhetliga och därför bör frågan strykas. Frågan har inte ingått i denna bedömning heller.
- Frågorna om hur många personer som arbetar med cykling, antingen utveckling och planering, drift och underhåll eller information, har varit svåra att svara på. Sättet som kommunerna har angett resurserna på har varit svårtolkat och alla har inte angett resurserna i tjänsteprocent utan personer. Anledningen till att frågan är med i första steget är att den kompletterar budgetfrågorna, men om den är svårtolkad bör en diskussion hållas om hur den ska formuleras eller till och med vara med.
- För att undvika missförstånd bör frågan om skyltning formuleras om till att gälla "vägvisande skyltning".
- När det gäller flödesmätningar var första tanken var att skapa något slags nyckeltal som baserades på antalet punkter där cykeltrafiken mäts i kommunen. Eftersom det



inte är samma sak att mäta dagligen som årligen bör denna fråga formuleras om. Förslaget är att dela upp den i just årliga och dagliga mätningar där extrapolering ges beroende på vilken slags mätning som utförs.

6.2 Möjligheter till fortsättning

Det finns stora möjligheter till att fortsätta med cykelgranskningen. En oberoende granskning är ur nationellt perspektiv intressant, inte bara för enskilda kommuner som kan jämföra sin ranking, utan också för personer verksamma inom cykling som kan dra nytta av resultaten i sitt arbete. Eftersom utvärderingen sker inom flera olika områden, ges en överskådlig bild över kommunens cykelarbete. Granskningen är också ett sätt för kommunen att mäta sina framsteg och självutvärdera sitt arbete. I och med att Kommunvelometern dessutom exponeras i lokalmedia finns det goda möjligheter att skapa en debatt kring cykelfrågorna.



7 Bilagor

1. Enkäten



Bilaga 1. Enkäten

Hej,

Cykelfrämjandet har som mål att öka andelen cykeltrafik och att förbättra för cyklister. Som ett led i vårt arbete genomför vi därför ett projekt som undersöker arbetet för ökad cykling i kommuner. Målet med projektet är att systematiskt granska i vilken omfattning kommuner lägger resurser på cykeltrafik och vilken prioritet cyklingen har i kommunens styrdokument. Cykeln är det färdmedel som är mest effektivt på korta sträckor och tar minst plats i tätorter. Dessutom är cykeln det bästa färdmedlet sett ur miljö- och hälsosynpunkt. En aktiv politik för att öka cyklingen i kommunen kan leda till stora vinster för samhället.

Frågeunderlaget skickas i en första omgång ut till 18 kommuner i hela Sverige och kommer att ligga till grund för att bedöma och analysera de styrkor och utvecklingsmöjligheter för cykling som finns i svenska kommuner. Frågorna viktas och räknas om till ett ”cykelindex” som sammanfattar i vilken omfattning och hur systematiskt kommunen satsar på cykling. Resultaten kommer att presenteras till kommunerna, men också redovisas offentligt.

Vi skulle vara tacksamma om ni kunde besvara de frågor som följer. Även om du inte har all information som efterfrågas är alla svar värdefulla för oss. Ta gärna hjälp av kollegor på andra avdelningar för att besvara frågor som ligger utanför ditt ämnesområde. Svaren kan skickas in elektroniskt eller med post. Bifoga gärna aktuella dokument; såsom cykelplan, mål, cykelkarta, osv. där cykelplaneringen behandlas.

Granskningen genomförs av konsultfirman Koucky & Partners AB på uppdrag av Cykelfrämjandet, med ekonomiskt stöd från Vägverket. Har ni frågor om undersökningen är ni välkomna att höra av er till projektledaren Caroline Mattsson på Koucky & Partners på telefonnummer 031-20 76 83.

Skicka svaren till:

caroline.mattsson@koucky.se

eller

Koucky & Partners AB

Caroline Mattsson

Arvid Hedvalls backe 4B

411 33 Göteborg

Vänliga hälsningar,

Christian Juul

Cykelfrämjandets ordförande



Inledande frågor

Skriv eller kryssa i de grå fälten.

Kommunens namn:	
Antal invånare (ange vilket år det gäller):	
Kontaktperson:	
Titel:	
Nämnd ansvarig för cykel frågor (t.ex. tekniska, trafik, stadsbyggnads):	
Finns någon namngiven ansvarig (person eller grupp) för cykel frågor på kommunen?	JA <input type="checkbox"/> NEJ <input type="checkbox"/>

För att kunna bedöma hur kommunen har jobbat med cykling tidigare år, ber vi dig att fylla i den totala längden cykelväg som finns i kommunen. Fyll också i vilket år uppgiften gäller. Med cykelväg menas separerad cykelbana, gångfartsområde, cykelfartsgator och gågata där cykling är tillåten. Om du inte vet den totala längden kan du ange separat längd för varje gatutyp. Ange vilket år uppgifterna gäller.

Ange total längd cykelväg i din kommun:	
Separerad cykelbana:	
Gångfartsområde:	
Cykelfartsgata:	
Gågata med tillåten cykeltrafik:	
År:	



Investeringar

Inom temat investeringar bedöms hur kommunen satsar på cykeltrafik inom olika områden. För att beräkna kontinuiteten på cykelinvesteringarna bör uppgifter för föregående och nästkommande år anges. Det är inte alltid så lätt att veta exakt hur mycket som investerats i cykling eftersom det ofta ingår i andra vägåtgärder. Om så är fallet i din kommun; uppskatta cykelarbetets del och notera att uppgiften är osäker. Räkna även med stats- och EU-bidrag och kostnader för anlitade konsulter.

Som ett komplement till rena ekonomiska investeringar, ange även hur många personer som arbetar inom respektive område i kommunen angett i motsvarande heltidstjänster. I detta fall, räkna endast med kommunanställda, inte konsulttjänster eller upphandlad personal.

1. Förutsättningarna för cykling avgörs i mångt och mycket av hur cykelinfrastrukturen ser ut. Med infrastruktur menas cykelbanor, cykelparkering, säkerhetshöjande åtgärder i korsningar och stråk, osv.

a	Hur mycket har kommunen investerat i ny infrastruktur för cykel under 2009? Ange i kronor.	
b	Hur mycket har kommunen budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2010? Ange i kronor.	
c	Hur många personer arbetar med utveckling och planering av cykelinfrastruktur i kommunen? Ange i tjänsteprocent för 2009.	

2. Den befintliga infrastrukturen måste underhållas för att cyklisten ska tycka att det är bekvämt och attraktivt att använda nätverket.

a	Hur mycket har kommunen investerat i drift och underhåll av cykelbanor under 2009? Ange i kronor.	
b	Hur mycket har kommunen budgeterat för drift och underhåll av cykelbanor under 2010? Ange i kronor.	



c	Hur många personer arbetar med drift och underhåll av cykelbanor i kommunen? Ange i tjänsteprocent för 2009.	
d	Ange även om tjänsten är upphandlad eller inte.	JA <input type="checkbox"/> NEJ <input type="checkbox"/>

3. Investering i infrastruktur är dock inte allt. För att få kommunens invånare att cykla är det också viktigt att satsa på marknadsföring och information om cykelvägnätet. Det kan vara alltifrån att skicka ut pressmeddelanden under ett projekts gång till att trycka en cykelkarta. En annan del i marknadsföringen är kampanjer för att öka andelen cyklister på gatorna. Det finns olika typer av kampanjer som riktar sig till olika målgrupper, men gemensamt för alla är att påverka en viss grupp människor att byta från ett färdmedel till att börja cykla. Några exempel är cykla-till-jobbet-kampanjer eller lära-sig-cykla-kampanjer.

a	Hur mycket har kommunen investerat i marknadsföring av och kampanjer för cykling under 2009? Ange i kronor.	
b	Hur mycket har kommunen budgeterat för marknadsföring av och kampanjer för cykling under 2010? Ange i kronor.	
c	Hur många personer arbetar med marknadsföring av och kampanjer för cykling i kommunen? Ange i tjänsteprocent för 2009.	

4. Skyltning av cykelvägar är viktigt dels för att underlätta för cyklister att hitta den bästa vägen till sitt mål. Det är också ett marknadsföringsverktyg och ett sätt att tydligt markera hur kommunen värderar cykeltrafiken.

a	Hur stor andel av de befintliga cykelvägarna i kommunen är skyltade?	
----------	---	--



Aktiviteter

Cykling handlar alltså inte bara om att bygga nya cykelbanor. Det finns många andra aktiviteter som kan bidra till en balanserad cykelverksamhet som är uppskattad av invånarna i kommunen. Det finns inget som säger att dessa investeringar bör ske alla år, men helst ska de återkomma med jämna mellanrum. **Kryssa för de områden som kommunen har arbetat med under föregående år.**

5. Inom vilka av följande områden har kommunen arbetat under 2009?

a	Byggt nya cykelvägar	<input type="checkbox"/>
b	Säkerhetshöjande åtgärder på befintliga cykelvägar	<input type="checkbox"/>
c	Byggt cykelparkering	<input type="checkbox"/>
d	Skyltat cykelvägar	<input type="checkbox"/>
e	Tryckt upp och spridit en cykelkarta	<input type="checkbox"/>
f	Lanserat och genomfört påverkanskampanjer	<input type="checkbox"/>
g	Antagande av politiska cykelmål	<input type="checkbox"/>
h	Ny eller reviderad cykelplan	<input type="checkbox"/>
i	Antagande av cykelpolicys/strategi	<input type="checkbox"/>
j	Drift och underhåll på sommaren	<input type="checkbox"/>
k	Drift och underhåll på vintern	<input type="checkbox"/>
l	Genomfört mätningar av cykeltrafik	<input type="checkbox"/>
m	Genomfört någon resvaneundersökning	<input type="checkbox"/>
n	Genomfört någon nöjdhetsundersökning	<input type="checkbox"/>
o	Genomfört ett cykelbokslut	<input type="checkbox"/>



Cykelpolitik

En av förutsättningarna för att cykelverksamheten i en kommun ska bli lyckad och framgångsrik är att ställa upp mål och utarbeta handlingsplaner för att uppnå dessa mål. Dessa mål måste vara politiskt förankrade. En tydlig målformulering behövs också för att kunna utvärdera det arbete som planeras och utförs och för att kontinuerligt förbättra cykelns status i trafiksamhället. Bifoga gärna de dokument eller planer som producerats.

6. En tydlig målsättning som är tidsatt och mätbar ligger ofta till grund för policys och handlingsplaner och är ett enkelt sätt att följa upp arbetets resultat.

a	Finns det uttalade politiska mål om att öka andelen cykeltrafik i kommunen?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
b	Är dessa mål tidsatta?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
c	Till vilket år?		
d	Är dessa mål mätbara?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
Ge gärna exempel:			

7.

a	Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
----------	---	------------------------------------	-------------------------------------

8. Målsättningen kan sedan specificeras och utvecklas i en cykelstrategi. Det finns också möjlighet att strategin eller policyn ingår i mer övergripande plan, t.ex. en trafikplan, eller att den beskrivs för en detaljplan.

a	Har kommunen antagit någon cykelstrategi för ökad cykling?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
b	Vilket år?		
Övriga upplysningar:			



9. De politiska målen och strategin definieras och utvecklas till en konkret handlingsplan, som används i det dagliga arbetet av tjänstemännen på kommunen. En cykelplan är ett fristående dokument med åtgärder för att förbättra för cykeltrafiken. Den kan även inkludera gångtrafikanter.

a	Har kommunen antagit någon cykelplan de senaste 5 åren?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
b	Vilket år antogs den?		
c	När reviderades den senast?		
	Medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
Övriga upplysningar:			

10. Vid nybyggnationer av bl.a. bostadshus, arbetsplatser och köpcentra kan kommunen ställa krav på att cykelparkeringar byggs.

a	Har kommunen antagit någon norm för cykelparkeringstal?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
Övriga upplysningar:			

11. Som det tidigare har påpekats är underhållet av befintliga cykelvägar ett nyckelområde för att cyklingen i en kommun ska fungera.

a	Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
----------	--	------------------------------------	-------------------------------------

- 12.

a	I egenskap av arbetsgivare, arbetar kommunen aktivt med att få sina anställda att cykla till sitt jobb?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
----------	--	------------------------------------	-------------------------------------



Uppföljning och utvärdering

Genom att följa upp arbetet finns det större möjligheter att se om uppsatta mål och planer är på väg att infrias eller måste justeras. Det finns alltså en chans för kommunen att kontinuerligt kontrollera sitt arbete och förändra de delar som inte är relevanta.

13. Ett sätt är att regelbundet genomföra flödesmätningar av cykeltrafiken på stråk eller i korsningar. På så sätt kan man se om den ökar eller minskar och var de största förändringarna sker. Det ger kommunen större framförhållning i sin planering.

a	Genomfördes några flödesmätningar av cykeltrafiken under 2009?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
	nga punkter genomför kommunen regelbundet mätningar? (Specificera om det mäts varje dag eller vid en tidpunkt per år.)		

14. Ett annat sätt att få en bild av resandet är att göra en resvaneundersökning.

	om kommunen genomfört någon lokal resvaneundersökning där cykelandelen mätts bland kommunens invånare de senaste 5 åren?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
b	Vilket år?		
c	Hur stor var andelen cykel av det totala trafikarbetet i den senaste mätningen?		

15. En nöjdhetsundersökning är ett verktyg som kan användas för att få reda på vad cyklisterna i kommunen tycker om det arbete som utförs för dem.

a	Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste 5 åren?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
----------	---	------------------------------------	-------------------------------------



16. Samarbeten med cyklister kan vara ett sätt att underlätta en bredare förankring av cykelarbetet hos invånarna.

a	Har kommunen någon dialog med cyklister regelbundet (minst 2 ggr om året), antingen cykelorganisationer eller referensgrupper?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
Övriga upplysningar:			

17. Ett cykelbokslut är en sammanställning av aktuella uppgifter om nuläget och utvecklingstrender av cykeltrafik, vilka är viktiga för planeringen av cykeltrafiken.

a	Har kommunen gjort något cykelbokslut?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
b	När genomfördes det senast?		
c	Hur regelbundet genomförs det?		