



# Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2011

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

2011

Koucky & Partners AB

på uppdrag av

Cykelfrämjandet





Titel: Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2011. En granskning och jämförelse av kommunernas satsningar på att öka cykling och göra cykling säkrare och mer attraktivt

Författare: Caroline Mattsson, Koucky & Partners AB

Medarbete: Shahriar Gorjifar, Koucky & Partners AB

Uppdragsgivare: Cykelfrämjandet

Kontaktpersoner: Cykelfrämjandet: Christian Juul

Koucky & Partners AB: Caroline Mattsson

Datum: 2011-05-02



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 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.

Cykelfrämjandet ordnar också tillsammans med sina systerorganisationer i andra länder studieresor för politiker och tjänstemän till länder och städer som har utvecklat intressanta metoder och lösningar för att främja cykling. För hösten 2011 planeras dels en resa till Köpenhamn och Odense och dels en resa till Utrecht, Zwolle och Houten.



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>BAKGRUND .....</b>	<b>6</b>
2.1	SYFTE MED GRANSKNINGEN.....	6
2.2	RESULTATSPRIDNING.....	6
<b>3</b>	<b>KARTLÄGGNING OCH BEDÖMNING .....</b>	<b>7</b>
3.1	DELTAGANDE KOMMUNER.....	7
3.2	GRANSKNINGSMALL .....	8
3.3	BEDÖMNING AV DELOMRÅDEN .....	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>9</i>
3.3.3	<i>Investeringar i påverkansinsatser.....</i>	<i>9</i>
3.3.4	<i>Cykelaktiviteter under 2010.....</i>	<i>10</i>
3.3.5	<i>Cykelpolitik och handlingsplaner.....</i>	<i>10</i>
3.3.6	<i>Uppföljning och utvärdering .....</i>	<i>10</i>
3.3.7	<i>Viktning .....</i>	<i>11</i>
<b>4</b>	<b>RESULTAT.....</b>	<b>13</b>
4.1	SAMMANLAGDA RESULTAT.....	13
4.2	BEFINTLIG INFRASTRUKTUR.....	14
4.3	INVESTERINGAR I NY INFRASTRUKTUR SAMT DRIFT OCH UNDERHÅLL .....	15
4.4	INVESTERINGAR I PÅVERKANSINSATSER.....	16
4.5	CYKELAKTIVITETER UNDER 2010 .....	18
4.6	CYKELPOLITIK OCH HANDLINGSPLANER.....	19
4.7	UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING.....	20
<b>5</b>	<b>KOMMUNSAMMANFATTNING.....</b>	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>DISKUSSION OCH SLUTSATSER.....</b>	<b>25</b>
6.1	FÖRÄNDRINGAR I METOD .....	26
6.2	FÖRÄNDRINGAR I ENKÄTEN .....	27
<b>7</b>	<b>BILAGOR.....</b>	<b>28</b>
7.1	BILAGA 1. ENKÄTEN .....	28
7.1.1	<i>Inledande frågor.....</i>	<i>29</i>
7.1.2	<i>Investeringar.....</i>	<i>30</i>
7.1.3	<i>Aktiviteter .....</i>	<i>32</i>
7.1.4	<i>Cykelpolitik.....</i>	<i>33</i>
7.1.5	<i>Uppföljning och utvärdering .....</i>	<i>35</i>



## 1 Sammanfattning

Under våren 2011 har Cykelfrämjandet genomfört den andra upplagan av Kommunvelometern, en oberoende granskning av hur kommuner arbetar med cykling. Totalt har 17 kommuner över hela Sverige granskats. Resultaten visar på stora skillnader mellan kommunerna och att det finns möjligheter till förbättringar hos alla.

De kommuner som har granskats är Borås, Falun, Gotland, Gävle, Göteborg, Helsingborg, Härnösand, Hässleholm, Jönköping, Kungsbacka, Lund, Malmö, Nybro, Skellefteå, Tomelilla, Varberg och Västerås.

Den kommun som får bäst resultat i årets upplaga är Malmö, tätt följd av Lund. Båda kommunerna har under flera år satsat på cykling och visar att de har en bra balans mellan långsiktiga strategier, uppföljning och investeringar i både infrastruktur och information. De kommuner som följer närmast efter är Varberg, Västerås och Gävle som också visar att cykeln har en framstående plats i trafikplaneringen.

De kommuner som hamnar längst ner i granskningen har alla det gemensamt att de saknar en tydlig strategi för att arbeta med cykling. Deras satsningar på ny infrastruktur får godkänt, men de har inga strategiska dokument för långsiktigt arbete och de saknar helt mätning och uppföljning.

Alla kommuner som deltog i förra årets granskning har förbättrat sina resultat. Generellt handlar det om att de har ökat investeringarna inom infrastruktur och påverkansinsatser. Flera av kommunerna har också förbättrat uppföljningen av sitt cykelarbete och i något fall kompletterat med en cykelplan eller nya mål för att öka cykelandelen.

Gemensamt för alla kommunerna är ändå att det pågår ett kontinuerligt arbete, även om det är på olika plan: budgeten för nya cykelvägar och kampanjer ökar, cykelplaner håller på att utarbetas och resvaneundersökningar ska genomföras.

Undersökningen har genomförts och utvärderats under våren 2011. Samma metod har använts som föregående år. Några frågor har formulerats om för att bli tydligare och det har även tillkommit någon fråga. Sammantaget går det att jämföra granskningarna, både totalt och per delområde.



## **2 Bakgrund**

Förra året genomfördes Kommunvelometern för första gången, ett initiativ från Cykelfrämjandet för att på ett enkelt sätt mäta hur Sveriges kommuner arbetar med och prioriterar cykling. Målsättningen har varit att mäta och kommunicera kommunala insatser för cykling och att möjliggöra jämförelser mellan kommuner över tid. Resultaten ska publiceras lokalt och regionalt för att uppmärksamma behoven av insatser för ökad cykling. Förhoppningen är att projektet ska skapa lokal debatt och incitament för förbättring och det kommer även finnas utrymme för konkreta råd till utveckling.

I dagsläget är Cykelfrämjandets granskning den enda granskning som på ett snabbt och enkelt sätt kan göra en objektiv analys av cykelarbetet i en kommun. Andra metoder, t.ex. BYPAD är mer tids- och resurskrävande. Erfarenheterna från förra året har bedömt att metoden ger en tillräckligt bra bedömningsgrund trots sin enkla utformning. Det är extra roligt att flera kommuner som deltog i förra årets granskning även har anmält sig till årets.

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 åstadkommits förr och det som planeras i en nära framtid. 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 med granskningen är att jämföra kommunernas arbete med cykling på ett objektivt sätt och att enkelt kunna lyfta fram styrkor och svagheter i kommunens arbete. Genom att granskningen görs i ett flertal kommuner och nu även för andra året i rad, kan man bilda sig en uppfattning om hur prioriterat cykelområdet är bland svenska kommuner och i framtiden även se hur cyklingens status utvecklas.

Målet att granskningen ska bli ett verktyg för att lyfta cyklingens betydelse, både nationellt och lokalt, och bidra till att förbättra förutsättningarna för att cykla i Sverige.

### **2.2 Resultatspridning**

Kommunvelometern har som mål att öka medvetandet hos svenska kommuner om fördelarna med cykling. Därför är spridningen av resultatet en viktig del av projektet. Årets resultat tillkännages på Gatukontorsdagarna i Lund i maj där vinnaren tillkännages. Dessutom kommer resultaten för varje kommun att skickas ut till respektive lokala dagstidningar. Förhoppningsvis leder detta till en debatt som kan leda till förbättringar för cyklingen lokalt. Alla resultat är offentliga och kommer att delges berörda kommuner. Nytt för i år är att en presentation erbjuds till varje kommun där resultaten ska diskuteras med berörda politiker och tjänstemän. Utifrån granskningen kommer rekommendationer ges till respektive kommunen om hur de bör fortsätta sitt arbete för att bli starkare inom cykelområdet.



### 3 Kartläggning och bedömning

Liksom förra året har granskningen genomförts med hjälp av en enkät med frågor som kommunerna har svarat på. Svaren har bedömts och viktats enligt fastställda kriterier där fokus ligger på det arbete som gjordes under 2010.

Smärre förändringar och förtydliganden har gjorts från föregående års version, men utan att jämförbarheten har gått förlorad, varken totalt sett eller inom varje delområde.

#### 3.1 Deltagande kommuner

I årets kommunvelometer har 17 kommuner granskats. Jämfört med förra året är spridningen befolkningsmässigt något större. Största kommun är Göteborg med över en halv miljon invånare och minsta är Tomelilla följt av Nybro, med 12 914 respektive 19 651 invånare. Till skillnad från förra året har årets kommuner alla anmält sig själva för att delta och bli granskade. Undantaget är Gotlands region<sup>1</sup>, där den lokala kretsen inom Cykelfrämjandet anmälde regionen.

Det finns kommuner representerade från hela Sverige från Skellefteå i norr till Tomelilla i söder, med en övervägande del från västra och södra Sverige.

**Figur 1. Karta över de granskade kommunerna.**



<sup>1</sup> På Gotland finns det inga kommuner, utan regionen verkar som den administrativa enheten för hela ön.



**Tabell 1. Granskade kommuner från minst till störst.**

<b>Kommun</b>	<b>Befolkning</b>
Tomelilla	12 914
Nybro	19 651
Härnösand	24 611
Hässleholm	50 107
Falun	56 044
Gotland	57 269
Varberg	58 032
Skellefteå	71 641
Kungsbacka	75 025
Gävle	95 055
Borås	103 294
Lund	110 488
Jönköping	127 382
Helsingborg	129 177
Västerås	137 207
Malmö	298 963
Göteborg	513 751

### **3.2 Granskningsmall**

Årets enkät har lagts upp som en webbenkät där kommunerna har fått fylla i svaren direkt via en länk som skickats till dem. Frågorna har delats in i sex delområden: befintlig infrastruktur, investeringar i ny infrastruktur samt drift och underhåll, investeringar i påverkanssatsningar, cykelaktiviteter under 2010, cykelpolitik och handlingsplaner samt uppföljning och utvärdering. Hela enkäten finns i bilaga 1.

Två nya frågor har lagts till i årets enkät, en om investeringar och en om cykelpolitik:

- Hur stora var de totala trafikinvesteringarna under 2010? Ange i kronor.
- Har kommunen satt upp kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse, t.ex. i översiktsplaner eller detaljplaner?

Dessutom har några frågor fått en ny förklarande text för att undvika missuppfattningar, bl.a. har frågan om skyltade cykelvägar ändrats till *vägvisande* skyltning för cykelvägar.

Förtydliganden har också gjorts avseende frågan om tjänsteprocent och betydelsen av kontinuerliga och regelbundna mätningar i frågan om flödesmätningar.

Frågan om antalet personer som arbetar med drift och underhåll i kommunen har plockats bort. Detta påverkar dock inte jämförbarheten med föregående års granskning eftersom den frågan inte utvärderades då.





### **3.3 Bedömning av delområden**

Nedan beskrivs vad som ingår i de sex delområden som granskningen är indelad i, samt vilka nyckeltal som använts i bedömningen. Nyckeltalen är baserade på antalet invånare för att ge en så rättvis bedömning som möjligt mellan de olika kommunerna.

De sex områdena har bedömts likvärdigt med en delsumma på maximalt 10 poäng, vilket ger en totalsumma på 60 poäng. Fokus på bedömningen ligger på hur kommunen arbetar med cykling i nuläget. Därför avser frågorna 2010 års planering och investeringar och det krävs att kommunen har aktuella dokument som de arbetar efter.

Om svaret för någon fråga har avvikit markant från resten av svaren har kommunen ifråga kontaktats för komplettering. På så sätt har alla frågor och svar kontrollerats innan de har analyserats.

#### **3.3.1 Befintlig infrastruktur**

Även om det är de satsningar som görs i nuläget som först och främst granskats, 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.

Som cykelväg räknas cykelbana, cykelfält, cykelfartsgata, gångfartsområde, bussgata med tillåten cykling och gågata med tillåten cykling, dock inte cykling i blandtrafik.

#### **3.3.2 Investeringar i ny infrastruktur och drift och underhåll**

Investeringarna gäller åtgärder som har gjorts i och omkring cykelvägnätet under 2010 och de som planeras under 2011. Både nybyggande och underhåll av befintliga åtgärder har granskats. 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 2010 och 2011, separat för nyinvestering och för underhållsinsatser.
- Andel personer i tjänsteprocent per 100 000 invånare som arbetar med utveckling och planering av ny infrastruktur.

#### **3.3.3 Investeringar i påverkansinsatser**

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 cykling i kommunen och uppnå en balanserad cykelsatsning.

Nyckeltal:

- Investering i påverkansinsatser i kronor per invånare för 2010 och 2011.
- Andel personer i tjänsteprocent per 100 000 invånare som arbetar med information och marknadsföring av cykling.
- Andel cykelvägar som har vägvisande skyltning.

### **3.3.4 Cykelaktiviteter under 2010**

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 2010. 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. Det kan även användas som ett stöd för planeringen när momentet ska återkomma. Det är inte meningen att alla verksamheter ska genomföras varje år, en cykelplan är till exempel ett långsiktigt dokument som kan gälla under flera år, likaså en resvaneundersökning och inte minst politiska mål. För att få full poäng har det antagits att sju moment täcker in de årliga verksamheterna.

### **3.3.5 Cykelpolitik och handlingsplaner**

Inom detta område ges kommunen möjlighet att visa hur cykling prioriteras i den strategiska planeringen. 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.

Endast mål där tidshorizonten inte har gått ut har godkänts. Cykelplaner som är äldre än 2005 har inte heller godkänts. Det krävs också att cykelplanen är fristående, dvs. inte ingår i en övergripande trafikplan eller dylikt. Däremot kan *cykelstrategier* med fördel ingå i översiktsplaner eller trafikstrategier.

### **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 huruvida de kommer att infrias eller ej. Moment som bör ingå i en utförlig uppföljning är mätningar av cykeltrafiken på olika stråk och resvane- och nöjdhetsundersökningar. Dessutom är samarbete med cykelreferensgrupper ett sätt att både förankra beslut hos invånarna och kan ses som ett led i utvärderingen av genomfört arbete. Endast resvaneundersökningar som genomförts senare än 2005 har godkänts.



### **3.3.7 Viktning**

Samma viktning av frågorna har gjorts som förra året med undantaget att den nya frågan om cykling behandlas i kommunens plandokument har viktats till 0,5 poäng samtidigt som antagen cykelplan har sänkts från 2 till 1,5 poäng. Frågan om de totala trafikinvesteringarna har inte analyserats.

I följande tabell redovisas poängsättningen för alla frågor och delområden.



Tabell 2. Viktning av frågorna.

Delområde	Vad mäts?	Nyckeltal	Poängsättning	Maxpoäng
Befintlig infrastruktur	Total längd cykelväg	m/invånare	> 5= 10 p 4,5-5= 9 p 4-4,5= 8 p 3,5-4= 7 p 3-3,5=6 p 2-3= 5 p 1,5-2=4 p 1-1,5=3 p 0,5-1=2 p <0,5=1 p 0=0 p	10
Investeringar infrastruktur/underhåll	Total inv. infrastruktur+underhåll 2010	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 2011	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	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 2010	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 2011	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 2010	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	1,5
	Medel till cykelplan	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5
	Cykelparkeringstal	Ja/nej	Ja=1, nej=0	1
	Integrering i plandokument	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5
	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	Flöesmätningar gjorda 2010	Ja/nej	Ja=1, nej=0	1
	Antal mätpunkter	Mätfrekvens	Endast periodiska = 0,5 Endast kontinuerliga = 1 Både och = 1	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



## 4 Resultat

Nedan följer en sammanfattning av resultaten indelad i de sex bedömningsområdena. Kommunerna jämförs med varandra för varje område och en kortare jämförelse görs också med förra årets resultat.

### 4.1 Sammanlagda resultat

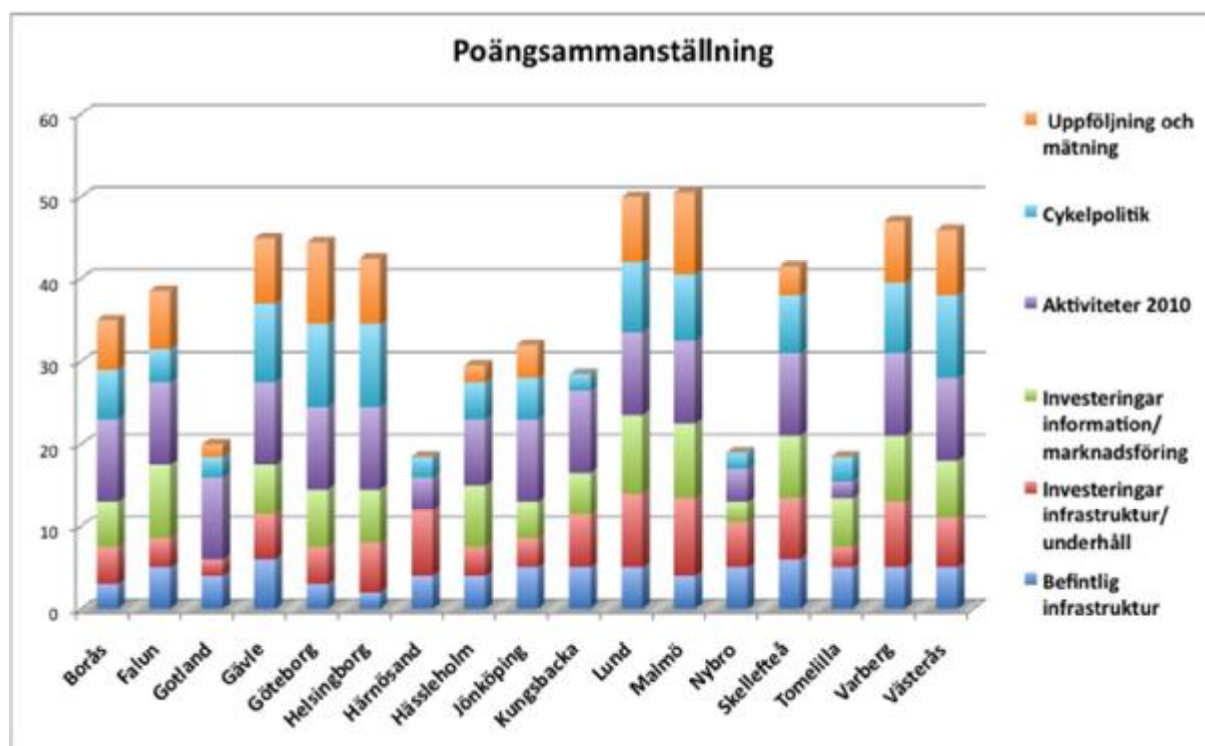
Högst poäng får Malmö, tätt följt av Lund och med Varberg på tredjeplats. Kännetecknande för de högst placerade kommunerna är att de har utvecklat en långsiktig strategi där politiskt antagna strategier och planer samt regelbunden uppföljning utgör grunden för sitt arbete. De kommuner som placerar sig i botten har däremot inga strategiska dokument att basera sin verksamhet på och bedriver ingen uppföljning av sitt arbete.

Intressant är att det i den här jämförelsen inte är avgörande hur långt befintligt cykelvägnät kommunerna har eller, i viss mån, hur mycket de investerar i ny infrastruktur eller påverkansinsatser.

Det är stor spridning mellan kommunerna, från 50,5 poäng av de totala 60 för den högst placerade, till 18,5 poäng, vilket betyder att kommunen inte bedriver ett särskilt aktivt arbete inom cykelplanering. Jämfört med förra året är spridningen mellan kommunerna större.

En kommun som får över 45 poäng kan betecknas som en kommun som arbetar mycket bra med cykling och har gjort det under ett flertal år. Om kommuner har mellan 35 och 45 poäng arbetar den aktivt, men har saknar struktur inom ett eller två områden, alternativt har kommuner inte satsat på cykelplanering under så lång tid. Mellan 25 och 35 poäng betyder att kommunen saknar strategi för inom flera områden och inte prioriterar cykling så mycket som den skulle kunna. Har kommunen under 25 poäng är cykling inte ett prioriterat område.

**Diagram 1. Totala poängsammanställningen för Kommunvelometern 2011.**





Sammanställningen visar att alla kommuner arbetar med cykling, men att omfattningen är mycket olika. Positivt är ändå att även kommunerna med låga poäng håller på eller har planer på att utarbeta strategier och planer för att strukturera upp arbetet.

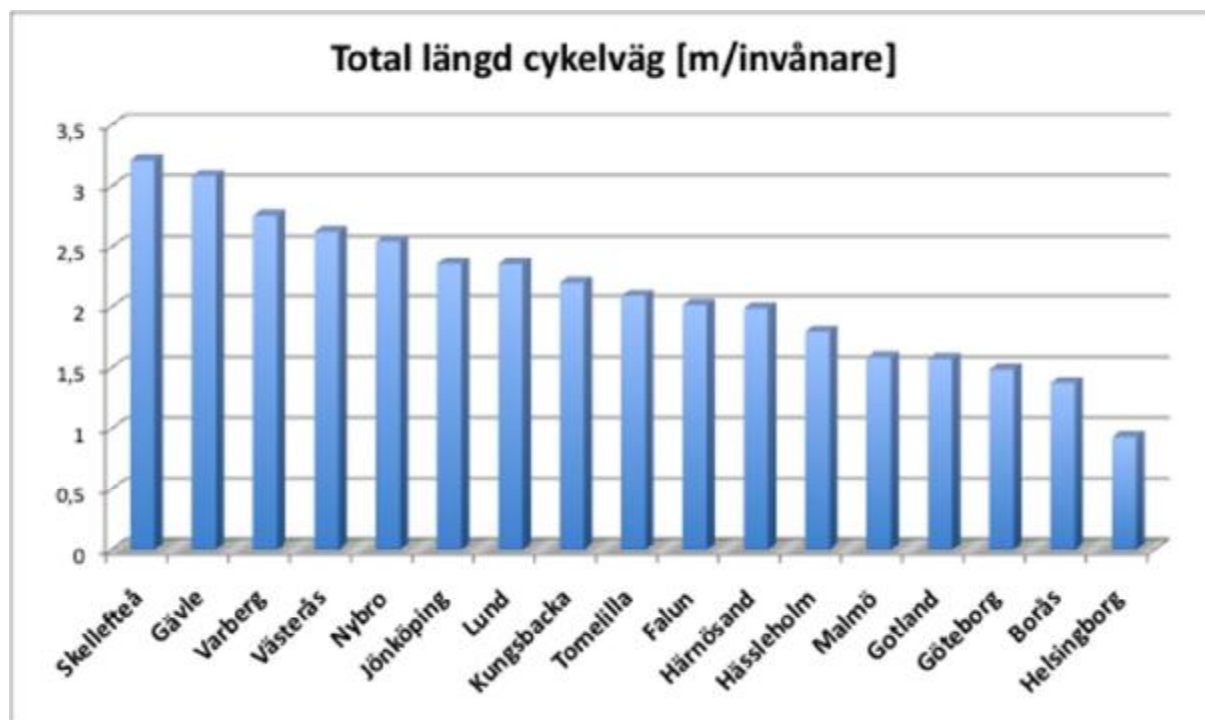
Jämfört med förra året har alla kommuner som deltog i förra årets granskning förbättrat sina resultat i årets. Mest har Malmö ökat genom att för 2010 och 2011 radikalt öka budgeten för ny infrastruktur. Även Gävle och Västerås har markant högre resultat. Gävle genom förbättringar i sin cykelpolitik och pga. att ett fel förra året gjorde att deras befintliga infrastruktur blev lägre än den skulle. Västerås har ökat sin budget både för infrastruktur och påverkansinsatser samt förbättrat uppföljningen av cykelarbetet. Göteborg och Borås har förbättrat uppföljning och cykelpolitik, vilket medfört att Göteborg nu har full poäng på båda dessa delområden. De lägsta höjningarna står Varberg för, som ändå har ökat sin investeringsbudget avsevärt, och Jönköping med förbättringar i uppföljningsdelen som främsta resultat.

## 4.2 Befintlig infrastruktur

De kommuner som har längst befintligt cykelvägnät i årets granskning är Skellefteå med 3,2 m per invånare och Gävle med 3,1 m. Ytterligare åtta kommuner har över 2 m cykelväg per invånare. Kortast andel cykelvägar har Helsingborg med 0,9 m per invånare.

Längst totala vägnät har Göteborg och Malmö med 763 km respektive 474 km. Båda kommunerna har ökat sitt vägnät sedan förra året, trots detta blir andelen cykelväg per invånare endast 1,5 m respektive 1,6 m.

**Diagram 2. Total längd cykelväg per invånare.**







### 4.3 Investeringar i ny infrastruktur samt drift och underhåll

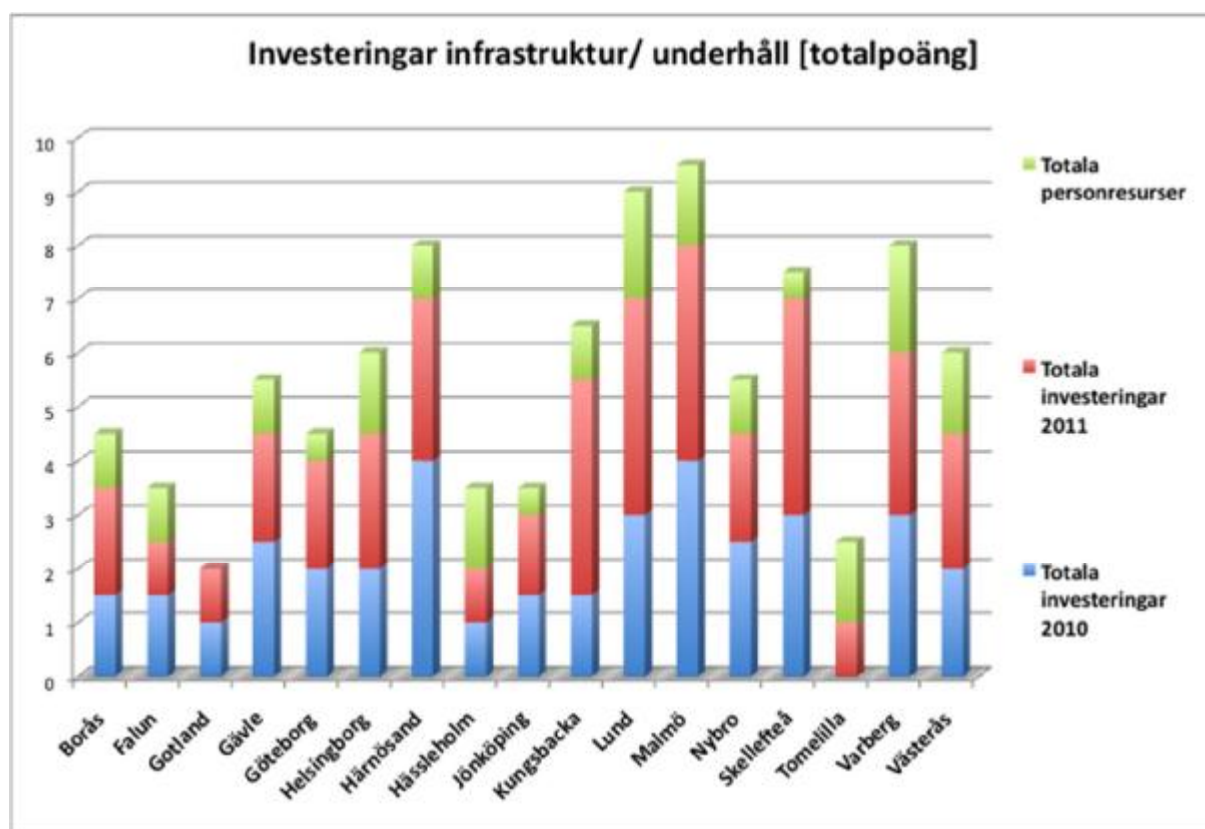
Malmö och Lund får högst poäng på detta delområde som behandlar investeringar i ny infrastruktur samt drift och underhåll. Lund har dessutom avsatt nästan tre tjänster per 100 000 invånare. Varberg är annars den kommun som har flest kommunanställda inom delområdet infrastruktur med 4,3 anställda per 100 000 invånare.

Spännvidden mellan hur mycket kommunerna investerar är mycket stor, från Malmö som i genomsnitt investerar 346 kr per invånare under 2010 och 2011 till Tomelilla och Hässleholm som investerar 25 kr var. Malmö satsar nästan 100 kr mer än nästföljande kommun i rankingen.

Endast fem kommuner minskar sin budget från 2010 till 2011 och i de flesta fall bara måttligt. Största ökningen gör Kungsbacka däremot som går från 67 kr till 280 kr per invånare på bara ett år. Jämfört med förra årets granskning har Malmö, Varberg och Västerås markant ökat sina investeringar på området. Malmö och Varberg med 150-200 kr.

Alla kommuner utom Tomelilla hade budgeterat för ny infrastruktur 2010 och alla har en budget för 2011. Gotland är den enda kommun som inte har angett hur mycket personal som arbetar med frågan.

**Diagram 3. Kommunernas investeringar i infrastruktur och drift och underhåll.**



I genomsnitt går knappt 30% av investeringarna till drift och underhåll, men även här är skillnaderna stora, från Gävle som satsar nästan 80% på underhåll till Malmös 6%. Jämfört med förra årets granskning satsar årets kommuner relativt sett mindre på drift och underhåll, i absoluta tal ligger dock underhållet kvar på samma nivå.



**Tabell 3. Medelinvestering 2010-2011 och andel som satsas på drift och underhåll.**

Kommun	2010-2011 (kr/inv.)	% Drift och underhåll
Malmö	346	6%
Lund	257	50%
Skellefteå	255	10%
Härnösand	245	34%
Varberg	239	22%
Kungsbacka	173	25%
Nybro	160	11%
Västerås	151	13%
Gävle	150	78%
Helsingborg	139	45%
Göteborg	123	38%
Borås	100	54%
Jönköping	94	38%
Falun	58	36%
Gotland	46	0%
Hässleholm	25	0%
Tomelilla	23	0%

Tomelilla, Hässleholm och Gotland har inte angett någon budget för drift och underhåll för cykelvägar, vilket medför att deras investering endast tar hänsyn till ny infrastruktur. Kommentarererna i enkäten visar också att kommunerna har bedömt frågan om underhåll olika, t.ex. har Västerås inte räknat med den extra satsningen man tvingades göra för vinterunderhållet 2010. Det har däremot Nybro gjort. Hänsyn måste också tas till att kostnaden för vissa 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.

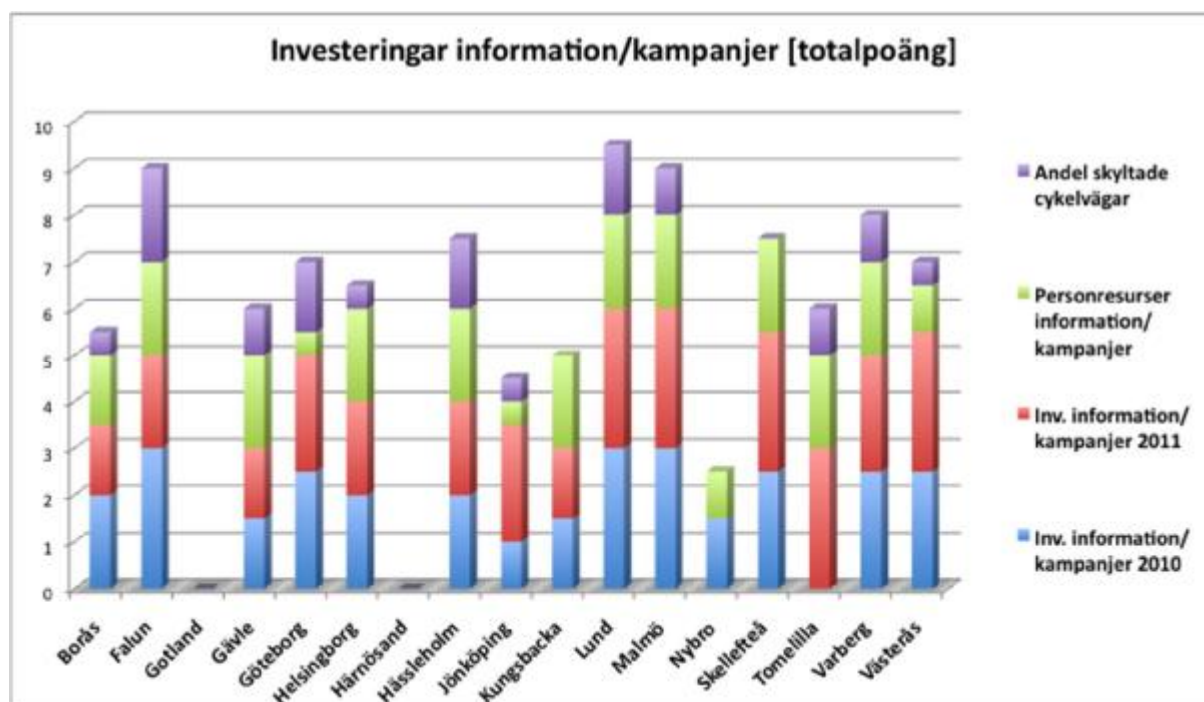
#### **4.4 Investeringar i påverkansinsatser**

När det gäller påverkansinsatser är investeringarna mycket lägre än för infrastruktur. Det är helt naturligt eftersom verksamheter inom information och marknadsföring kostar mindre än att bygga ny infrastruktur. De kommuner som satsar mest på information och kampanjer är Lund, Skellefteå och Malmö, alla med en genomsnittlig budget på drygt 10 kr per invånare. Även i detta delområde är det stor spridning mellan de granskade kommunerna, från 0 kr investerade till toppnoteringen 12,2 kr för Lund.





Diagram 4. Kommunernas investeringar i information och kampanjer.



Gotland och Härnösand har ingen budget för påverkansinsatser och Nybro har det inte för 2011. Tomelilla ökar från 0 kr 2010 till hela 7,7 kr per invånare 2011.

Till skillnad från budget är det mer jämt när det gäller antalet tjänster som kommunerna satsar på infrastruktur och information. I flera kommuner är det till och med fler som arbetar med information och kampanjer. Varberg är den kommun som har flest anställda som arbetar med cykling, följt av Hässleholm.



Tabell 4. Tjänster per 100 000 invånare som arbetar med cykling.

Kommun	Information	Infrastruktur
Borås	1,0	1,0
Falun	2,1	1,2
Gotland	n/a	n/a
Gävle	1,1	1,1
Göteborg	0,2	0,2
Helsingborg	1,5	1,5
Härnösand	0,0	0,8
Hässleholm	2,0	2,0
Jönköping	0,2	0,2
Kungsbacka	1,3	1,0
Lund	1,4	2,7
Malmö	2,0	1,3
Nybro	0,5	0,5
Skellefteå	1,4	0,3
Tomelilla	1,5	1,5
Varberg	3,4	4,3
Västerås	0,5	1,5

I detta delområde har också andelen cykelvägar som har vägvisning granskats. Falun är den kommun som har störst del av sitt nät skyltat, 90%, följt av Göteborg med 80%. Ytterligare fyra kommuner har vägvisning på mer än 50% av sitt cykelvägnät. Flera kommuner har kommenterat att de under 2011 ska sätta upp vägvisning utmed och till huvudstråken i sina städer och tätorter.

Denna fråga har omformulerats från föregående år för att specifikt mena vägvisning. En mer detaljerad granskning av de kommuner som har deltagit båda åren visar dock att andelen har hållit sig på samma nivå eller ökat något. Därför antas det att resultaten är jämförbara.

Medeltalet har dock sjunkit från 50% skyltade cykelvägar 2010 till 35% för 2011.

Minskningen beror förmodligen på att det är nya kommuner med i granskningen, men det går inte att säkerställa.

#### **4.5 Cykelaktiviteter under 2010**

Syftet med detta delområde är att få en översikt och utvärdera vilka verksamheter kommunerna arbetade med under föregående år. Som kan utläsas ur tabellen nedan är det många kommuner som arbetar aktivt med ett flertal olika aktiviteter, både sådana som är årligt återkommande och andra som återkommer med längre mellanrum.



**Tabell 5. Översikt över kommunernas cykelverksamheter 2010.**

Verksamhet	Göteborg	Jönköping	Nybro	Gotland	Hässelholm	Helsingborg	Lund	Malmö	Tomelilla	Kungsbacka	Borås	Västerås	Falun	Gävle	Härnösand	Skelefteå	Varberg
Nya cykelvägar																	
Trafiksäkerhet																	
Cykelparkering																	
Skyltning																	
Cykelkarta																	
Kampanjer																	
Politiska mål																	
Cykelstrategi																	
Cykelplan																	
Underhåll sommar																	
Underhåll vinter																	
Flödesmätningar																	
Resvaneundersökning																	
Nöjdhetsundersökning																	
Cykelbokslut																	
Antal aktiviteter	12	9	4	7	6	13	13	10	2	7	12	9	10	12	4	9	10
<b>Poäng</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>10</b>

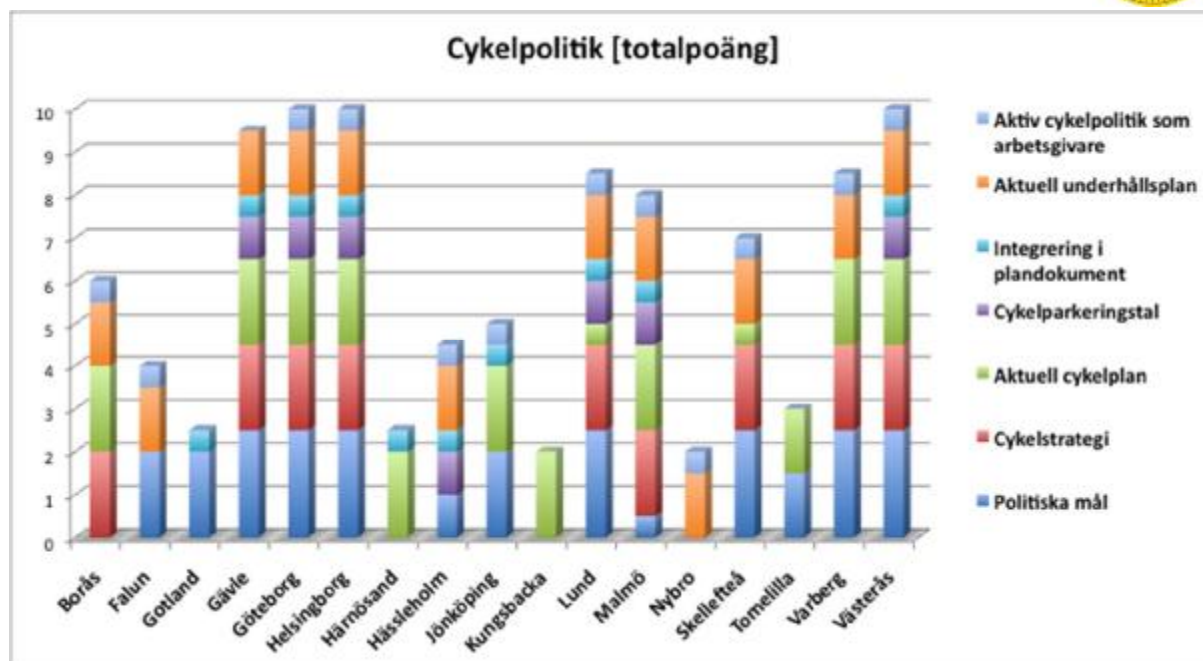
Alla kommuner har under 2010 underhållit sina cykelbanor, både sommar och vinter. De flesta har också byggt nya cykelvägar och trafiksäkrat befintlig infrastruktur för cykling. Merparten har även byggt cykelparkeringar, satsat på kampanjer till befolkningen och mätt antalet cyklister på vägnätet. De flesta av de aktiviteter som räknats upp bör vara årligt återkommande, tillsammans med ett cykelbokslut. Övriga är exempel på moment som inte behöver eller ska genomföras varje år, utan ska återkomma med längre mellanrum, t.ex. att anta mål och strategi eller genomföra en resvaneundersökning.

#### **4.6 Cykelpolitik och handlingsplaner**

Detta delområde granskar vilka politiska dokument och planeringsinstrument som kommunerna har antagit och arbetar efter. Analysen gäller endast om dokumenten och planerna finns, inte om hur de tillämpas eller följs upp.

Högst poäng får Göteborg, Helsingborg och Västerås som uppfyller alla kriterier som ställts, lägst poäng får Kungsbacka som bara har en cykelplan och Nybro som har en underhållsplan och arbetar aktivt med att anställda ska cykla. Nybro är den enda kommunen som varken har mål, strategi eller plan för cykling.

#### **Diagram 5. Sammanställning av resultaten inom cykelpolitik.**



Intressant är att tio kommuner har satt upp riktlinjer i sina översiktsplaner och detaljplaner för hur cykling ska integreras i ny bebyggelse. Några kommuner kommenterar dock att riktlinjerna skulle kunna bli bättre. Tolv av kommunerna har också arbetat aktivt under 2010 med kampanjer som ska få fler anställda att cykla till jobbet. Däremot är det färre än hälften som har antagit normer för cykelparkeringstal.

De kommuner som har mål, strategi och plan har i högre grad än andra granskade kommuner också antagit cykelparkeringstal och integrerat cykling i planeringsdokument. De följer också upp och utvärderar i högre utsträckning sitt arbete.

De kommuner som deltog i förra årets granskning har förbättrat sig marginellt, främst för att de redan hade höga poäng. Nämnas bör ändå Gävle som fått poäng för sin trafikstrategi och Borås som har antagit en cykelstrategi.

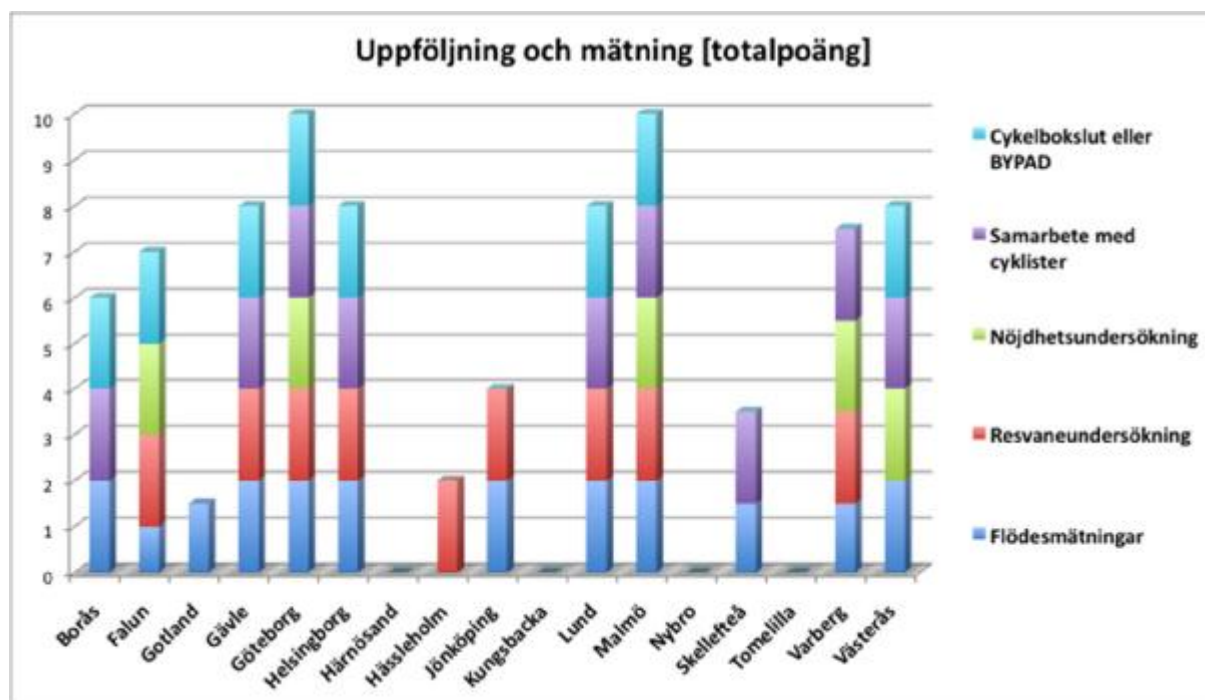
#### **4.7 Uppföljning och utvärdering**

När det gäller uppföljning och mätning av cykeltrafiken är spridningen mycket stor. Fyra kommuner har ingen uppföljning överhuvudtaget av sitt arbete, två kommuner, Göteborg och Malmö, har däremot full poäng. Den vanligaste uppföljningen är att genomföra flödesmätningar av cyklister på punkter i vägnätet, antingen året runt eller under vissa perioder på året. Tolv kommuner har genomfört det under 2010.

Drygt hälften av kommunerna har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren och lika många har ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller referensgrupper. Däremot är det bara åtta stycken som på något sätt följer upp sitt arbete med ett cykelbokslut eller BYPAD och endast fem har genomfört en nöjdhetsundersökning bland cyklister.



**Diagram 6. Sammanställning av resultaten av uppföljning och utvärdering.**



Från förra året har fyra kommuner förbättrat sin uppföljning. Borås och Jönköping har installerat mätare för kontinuerlig räkning, Borås har liksom Västerås också gjort ett cykelbokslut för 2010. Jönköping har dessutom genomfört en resvaneundersökning och i Göteborg har som planerat skapats ett samarbete med cyklister för att bättre få reda på deras åsikter.

**Tabell 6. Antal flödesmätningar i kommunerna under 2010.**

Kommun	Kontinuerliga mätningar	Periodiska mätningar
Borås	4	19
Gotland	0	4
Gävle	4	20-30
Göteborg	17	0
Helsingborg	50	160
Jönköping	3	27
Lund	1	85
Malmö	2	250
Skellefteå	0	100
Varberg	0	40
Västerås	1	14

Flera kommuner mäter cykeltrafiken både dygnet runt hela året och under vissa tidpunkter på året. Det mest ambitiösa mätprogrammet har Helsingborg som mäter kontinuerligt på 50 punkter och på ytterligare 160 platser sporadiskt. Även Malmö bör nämnas, som räknar cyklister på 250 platser om året utöver de 2 fasta mätstationerna de har.



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 stor roll för resultatet. Det kan därför vara svårt att dra några slutsatser för årsflöden och att göra jämförelser över flera år. De kontinuerliga mätningar kan då användas för att få en årsvariationskurva som används för att extrapolera mätvärdena från de punktvisa mätningarna.

## 5 Kommunsammanfattning

I detta kapitel följer en kort sammanfattning av alla kommuner efter hur de placerar sig i Kommunvelometern 2011.

### Malmö

Genom att under flera år arbeta målmedvetet med cykelplanering har Malmö lyckats integrera cyklingen i stads- och trafikplaneringen. Jämfört med föregående års granskning har de förbättrat sig avsevärt och intar nu förstaplatsen. Satsningarna på ny infrastruktur och information och kampanjer är bland de högsta i landet, med över 300 kr per invånare respektive 10 kr per invånare. Däremot har de bland de lägsta investeringarna i drift och underhåll, runt 20 kr per invånare. Detta tillsammans med aktuella strategier och kontinuerlig uppföljning ligger till grund för den höga poängen. Under 2011 ska de anta ett nytt cykelprogram, vilket borgar för att cykelplaneringen även i fortsättningen kommer att ha en stark förankring i kommunen.

### Lund

Även Lund är känt för att under många år har arbetat aktivt med hållbara transporter, varav cykling är en väsentlig del. Deras arbete utgår ifrån strategidokumentet LundaMaTs där visioner och mål beskrivs för bl.a. cykeltrafiken. Cykeltrafiksystemet ingår i kommunens översiktsplan och utreds i detaljplanerna som en del av transportlösningen. Ca 240 kr per invånare satsas på ny infrastruktur och underhåll, vilket ökar till 275 kr per invånare 2011. Framförallt ligger Lund i framkant när det gäller investeringar i drift och underhåll. Lund är den kommun som satsar mest på påverkanssatsningar, 13 kr per invånare.

### Varberg

Förra årets vinnare har fått ökade poäng, även om de har halkat ner två placeringar. Främst har de ökat investeringarna för infrastruktur från under hundralappen till över 200 kr per invånare. Genom dessa investeringar kan förbättringar i cykelvägar och cykelparkeringar göras. Sedan förra året har de också antagit mätbara mål, vilket gör det lättare att följa upp satsningarna som görs. Nästa steg i arbetet bör vara att integrera cykelplaneringen i andra strategiska plandokument för att få en helhet i stadsplaneringen. En enkel hjälp i arbetet kan vara att genomföra ett årligt cykelbokslut.





## **Västerås**

Västerås kommun är ytterligare ett exempel på en kommun som har förbättrat sitt cykelarbete sedan föregående år. De har ökat investeringarna för ny infrastruktur för 2010 och för 2011 planerar de en budget på 172 kr per invånare. Även inom påverkanssatsningar har de anslagit en större budget. Deras cykelpolitik är utmärkt med aktuella mål och kontinuerliga revideringar av planer och strategier. En ny trafikplan beräknas vara klar 2011-2012. För att få ett bättre underlag till utvärdering ska de under 2011 genomföra en resvaneundersökning hos befolkningen. Den uppföljning av handlingsplanen som görs varje år har godkänts som ett cykelbokslut. Det rekommenderas dock att den i fortsättning blir offentlig till befolkningen.

## **Gävle**

Gävle har näst längst cykelväg per invånare i årets granskning, 3,1 m. De satsar på att förbättra sin cykelpolitik med en separat cykelstrategi som utvecklas ur trafikstrategin. Det är en av de kommuner som satsar mest på drift och underhåll av sina cykelvägar, 147 kr per invånare för 2010. Däremot satsar de inte lika mycket på att bygga ny infrastruktur, endast 21 kr per invånare. Under 2010 planerar de att utveckla sitt samarbete med cyklister genom att inrätta ett cykelråd. De har en trafikstrategi som de håller på att fördjupa inom cykelområdet för att få fler att cykla.

## **Göteborg**

Göteborgs Stad uppfyller alla kriterier både i delen om cykelpolitik och uppföljning. De håller alltså jämna steg med de bästa kommunerna inom dessa områden. Däremot behöver de göra förbättringar inom infrastruktur med fler och säkrare cykelvägar och cykelparkeringar, samt genom större anslag till både infrastruktur och påverkanssatsningar. Staden har bl.a. mycket färre personer som arbetar med cykling jämfört med andra städer i samma sats, endast 0,2 personer per 100 000 invånare. En brasklapp ges för cykelplanen som bara är en cykelvägsutbyggnadsplan och inte innehåller andra åtgärder.

## **Helsingborg**

Helsingborg utmärker sig som en av tre kommuner för att ha full poäng inom området cykelpolitik och får även höga poäng inom uppföljning och utvärdering. Det område som de bör satsa på är att bygga mer infrastruktur. Helsingborg har lägst antal meter per invånare, endast 0,93 m. De satsar däremot på att informera invånarna om hållbara resor, med sex tjänster som arbetar med att få folk att cykla eller åka kollektivt och ytterligare sex tjänster som arbetar med påverkansinsatser genom skolor.

## **Skellefteå**

Skellefteå har å andra sidan längst cykelvägnät per invånare av alla granskade kommuner, 3,2 m. Det är också den kommun som satsar näst mest på ny infrastruktur med 230 kr per invånare i snitt över 2010 och 2011 och som 2011 har de den högsta budgeten för påverkansinsatser med 14 kr per invånare. Under 2011 kommer cykelplanen att färdigställas och de planerar köpa in en cykelbarometer. För att få bättre översikt över sitt arbete behöver de satsa mer på uppföljning och utvärdering, exempelvis göra en resvaneundersökning och ett årligt cykelbokslut.

## **Falun**



Under 2011 ska Falun arbeta fram ett flertal dokument för att strukturera upp cykelarbetet i kommunen, en ny strategi med mål håller på att tas fram och därefter ska arbetet med en ny cykelplan påbörjas och en ny parkeringsnorm där cykelparkeringstal ingår är ute på remiss. Dessutom ska de utreda sitt arbete med BYPAD från 2005. De rekommenderas öka investeringarna på infrastruktur samt drift och underhåll och komplettera de cykelnät de redan har. De får extra beröm för att 90% av cykelvägnätet är skyltat.

### **Borås**

Borås Stad fortsätter sin satsning på cykling och klättrar några placeringar på listan. Jämfört med föregående år har de antagit både en cykelstrategi och en cykelplan samt att de har genomfört ett cykelbokslut. Längden cykelväg per invånare har ökat något till 1,4 m, men fortfarande är det bland de kortaste vägnäten av de granskade kommunerna. Fortsättningsvis behöver de satsa mer både på infrastruktur, drift och underhåll och på information. I samtliga fall investerar de under genomsnittet. Som komplement till det system av flödesmätningar som installerats skulle en resvaneundersökning ge ett bra underlag att arbeta med.

### **Jönköping**

Jönköping har förbättrat sitt arbete inom cykling sedan granskningen 2010. Framst har de fått bättre poäng inom uppföljning och utvärdering där de har infört kontinuerliga flödesmätningar och genomfört en resvaneundersökning. Inför 2011 ska de öka sin budget inom påverkansinsatser från under 1 kr per invånare till 6 kr. De håller också på att ta fram en ny parkeringsnorm och en kommunikationsstrategi för hållbara resor. Förbättringar kan göras i investeringar i drift och underhåll. Det ska också sägas att Jönköping den stad som har minst antal tjänster som arbetar med cykling, endast 0,16 heltidstjänster per 100 000 invånare.

### **Hässleholm**

Hässleholm utmärker sig genom att satsa relativt mycket på information och kampanjer, 4-5 kr per invånare, och genom att ha skyltat över 75% av sitt cykelvägnät. I övrigt skulle de kunna göra förbättringar inom flera områden. Först och främst rekommenderas de att komplettera sin resvaneundersökning med flödesmätningar. Denna information kan sedan användas som grund för att utveckla en cykelstrategi och cykelplan. Till hjälp kan t.ex. en referensgrupp med cyklister och cykelorganisationer vara.

### **Kungsbacka**

Kungsbacka har ett cykelvägnät som motsvarar ca 2 m per invånare. De har en cykelplan sedan många år tillbaka som uppdateras regelbundet, senast 2009 och 2011 planeras ytterligare en revidering. Däremot saknar de planer och mål i övrigt för sin cykelplanering och de har ingen uppföljning eller utvärdering överhuvudtaget. Dock planerar de skylta upp med cykelvägvisning under 2011 samt att börja mäta flödet på några punkter. För 2011 satsar de också stort på ny infrastruktur med den näst största budgeten av de granskade kommunerna, 279 kr per invånare, en ökning med 200 kr från 2010.





## **Gotland**

Gotland har under 2010 genomfört en hel del aktiviteter inom ramen för cykelplanering, både nya cykelvägar och parkeringar, underhåll av dessa, flödesmätningar och målantagande. De har antagit mål för att öka cykeltrafiken, men har varken någon strategi, cykelplan eller strukturerad uppföljning för arbetet. Det finns planer på att utarbeta en cykelplan för Visby under den närmaste framtiden. De rekommenderas investera mer i ny infrastruktur, drift och underhåll samt information och kampanjer. Endast 43 kr per invånare satsades på ny infrastruktur 2010 och ingenting på påverkansinsatser.

## **Nybro**

Nybro har ett cykelvägnät runt genomsnittet av de granskade kommunerna. De investerar också runt genomsnittet i ny infrastruktur, 145 kr per invånare. Däremot saknar de en struktur i sitt arbete då de varken har cykelplan, cykelstrategi eller mål. De följer heller inte upp sitt arbete. Under 2009 mätte de cykeltrafiken på ett 20-tal punkter, men detta görs inte regelbundet.

## **Härnösand**

Härnösand är den kommun som investerade näst mest i ny infrastruktur samt drift och underhåll under 2010, 277 kr per invånare. Under 2011 sänks budgeten något, men är fortfarande bland de högsta av de granskade kommunerna. Cykelvägnätet ligger strax under genomsnittet med 2 m per invånare. I övrigt saknas investeringar i påverkansinsatser och de har inga aktiviteter inom uppföljning och utvärdering.

## **Tomelilla**

Tomelilla är den enda kommunen som inte hade någon budget för ny infrastruktur under 2010. För 2011 satsar de 46 kr per invånare tillsammans med 8 kr på information och kampanjer. Det finns en cykelplan som reviderades 2006 och de håller på att arbeta med en trafikstrategi där cykeltrafiken ingår. De följer varken upp eller utvärderar sitt arbete och under 2010 genomfördes inte så många aktiviteter inom cykelplanering.

## **6 Diskussion och slutsatser**

Årets tre högst placerade kommuner är alla kända för att prioritera cykling och för att under lång tid ha arbetat med att förbättra förhållandena för cyklister. Alla dessa kommuner marknadsför sig som cykelkommuner och har ett rykte om sig att vara bra att cykla i. Därför kan det ses som en bekräftelse för granskningen att den mäter rätt saker att de kommunerna placerar sig högt.

En fråga att diskutera är hur det kommer sig att de mindre kommunerna hamnar långt ner i resultatlistan. De befolkningsmässigt tre minsta kommunerna intar de tre sista platserna. Beror det på att de genom sin storlek missgynnas i viktningen eller beror det på att mindre kommuner generellt inte prioriterar cykelplanering så högt? Skulle en liten kommun kunna bli lika bra som de högst placerade om de under några år avsatte resurser till att utarbeta planer och strategier för utvärdering?



När Kommunvelometern togs fram 2010 var tanken att kartlägga större kommuner i Sverige, dvs. kommuner över 30 000 invånare. Varken Tomelilla, Härnösand eller Nybro har så stor befolkning och det kan hända att de nyckeltal som används inte är rättvisa.

Något som talar för att även mindre kommuner kan få höga poäng är att det inte finns någon nämnvärd skillnad mellan kommunerna i befintlig cykelväg per invånare. De kommuner som får ett sämre resultat totalt sett, hävdar sig bra i den delfrågan. Exempelvis har Nybro det femte längsta vägnätet per invånare och Jönköping det sjätte längsta. Helsingborg, Göteborg och Malmö hamnar däremot långt ner på listan. Även när det gäller investeringar i infrastruktur och drift och underhåll finns det ingen direkt korrelation mellan ”bra kommun” och hög investering. Visst har Malmö och Lund de högsta investeringarna och Tomelilla och Gotland bland de lägsta, men i övrigt går det inte att dra några slutsatser. Nybro, Härnösand och Kungsbacka investerar förhållandevis mycket, i motsats till Västerås, Gävle och Göteborg.

De mindre kommunerna behöver istället förbättra den strategiska planeringen och strukturen i sitt arbete. För att uppnå sina mål och bli en cykelkommun är det möjligt att de behöver hjälp och stöd i processen med att utarbeta en cykelplan och sätta igång det långsiktiga arbetet. En kommun som Varberg med under 60 000 invånare, måste räknas som en av landets bästa cykelkommuner och även de har dragit nytta av diverse samarbeten på nationell och internationell nivå för att nå dit de är.

## **6.1 Förändringar i metod**

Årets enkät genomfördes som en webbenkät. Detta beslut togs för att möjliggöra att fler kommuner skulle kunna utvärderas snabbare. För kommunernas skull var det också lättare att fylla i enkäten, eftersom samma länk kunde skickas till flera personer som fyllde i de uppgifter de hade.

En annan förändring som gjordes var att kommunerna fick anmäla sig själva och betala för att bli granskade. Frågan som ställdes innan var om det bara var de ”bästa” kommunerna som hade anmält sig. Efter granskningen står det klart att det inte är så, kommunerna representerar både de som kommit långt i sitt arbete och de som precis har börjat eller inte arbetar så aktivt med cykling.

Det är intressant att flera kommuner som deltog förra året har anmält sig frivilligt i år. Det bekräftar att Kommunvelometern ger ett värde till kommunerna. Granskningen är ett enkelt sätt att se inom vilka områden de satsar mindre för att förbättra sitt arbete med cykling. Bästa resultatet är att få en jämn balans mellan de olika delarna och sedan successivt höja ribban. Alla kommuner har dessutom förbättrat sig från förra året, vilket kan tolkas som att de har tagit intryck av granskningen och lagt mer fokus på de delområden där de var sämre.

En osäkerhet i bedömningen är de skalor som använts för att vikta svaren om investeringar, längd cykelväg och skyltning. Till skillnad från förra året är det i årets enkät flera kommuner som har fått full poäng på investeringar i påverkansinsatser. Om trenden fortsätter kan det finnas anledning för att justera skalan uppåt. Detta bör dock diskuteras igenom noggrant och om möjligt verifieras mot investeringar i cykelstäder i andra länder.



## 6.2 Förändringar i enkäten

Inför årets Kommunvelometer gjordes några förändringar utifrån förra årets analys. Två nya frågor lades till:

- Hur stor är den totala trafikbudgeten i kommunen?
- Har kommunen satt upp kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse, t.ex. i översiktsplaner eller detaljplaner?

Den första frågan hade som mål att visa hur stor andel av kommunens trafikbudget som satsas på cykling. Tyvärr visade det sig att det inte gick att utvärdera frågan rättvist eftersom kommunerna lägger in olika kostnadsområden i trafik. Det är ett område som är svårt att avgränsa eftersom verksamheter som exploatering och drift ofta ligger i andra budgetar. Dessutom räknas inte gångtrafik alltid som trafik. Frågan har inte analyserats.

Den andra frågan lades till för att ge mer djup i delområdet om cykelpolitik. Om cykelinfrastruktur integreras från början i planeringen finns det större chanser att öka cykelandelen där. Frågan har viktats till 0,5 poäng.

Frågan om skyltning av cykelvägar har inför årets enkät formulerats om så att det inte råder några tvivel om att det är *skyltar med vägvisning* som efterfrågas.

Jämförelsen med förra årets granskning är praktiskt taget total. De två förändringar som gjorts, i delområdena cykelpolitik och investeringar i påverkansinsatser, är knappt märkbara. Detta bekräftas av de sju kommuner som deltagit i båda granskningarna där svaren på frågan om skyltning är identiska eller högre.



## 7 Bilagor

### 7.1 Bilaga 1. Enkäten

Hej,

För andra året i rad genomför Cykelfrämjandet sin Kommunvelometer för att ta reda på vilken kommun i Sverige som prioriterar cykling mest.

Cykelfrämjandet har som mål att öka andelen cykeltrafik och att förbättra för cyklister. Som ett led i vårt arbete genomför vi därför en granskning av hur kommuner arbetar för ökad cykling. Målet med granskningen 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.

Svaren kommer att bedömas och analyseras utifrån förutbestämda kriterier och 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. Den bästa kommunen kommer att utses till Årets cykelfrämjarkommun av Cykelfrämjandet.

För att kunna vara med i tävlingen som Sveriges cykelkommun ber vi er att 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. Bifoga gärna aktuella dokument; såsom cykelplan, mål, cykelkarta, osv. där cykelplaneringen behandlas.

Granskningen genomförs av konsultfirman Koucky & Partners AB på uppdrag av Cykelfrämjandet. 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 eller e-mail [caroline.mattsson@koucky.se](mailto:caroline.mattsson@koucky.se).

Vänliga hälsningar,

Christian Juul  
Cykelfrämjandets ordförande



### 7.1.1 Inledande frågor

Skriv eller kryssa i de grå fälten.

<b>Kommunens namn:</b>		
<b>Antal invånare (ange vilket år det gäller):</b>		
<b>Kontaktperson:</b>		
<b>Titel:</b>		
<b>Nämnd ansvarig för cykel frågor (t.ex. tekniska, trafik, stadsbyggnads):</b>		
<b>Finns någon namngiven ansvarig (person eller grupp) för cykel frågor på kommunen?</b>	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, cykelfält, gångfartsområde, cykelfartsgata och gågata där cykling är tillåten. Gator som markerats som blandtrafik med motorfordon ska inte räknas med. Om du inte vet den totala längden kan du ange separat längd för varje gatutyp. Ange vilket år uppgifterna gäller.

<b>Ange total längd cykelväg i din kommun:</b>	
Separerad cykelbana:	
Gångfartsområde:	
Cykelfält	
Cykelfartsgata:	
Gågata med tillåten cykeltrafik:	
År:	



### 7.1.2 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 anlitate 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. **Hur stora är de totala trafikinvesteringarna under 2010? Ange i kronor.**

I totala trafikinvesteringar inkluderas infrastruktur, drift och underhåll, påverkansinsatser, säkerhetsförebyggande åtgärder och information.

2. 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.

<b>a</b>	<b>Hur mycket har kommunen investerat i ny infrastruktur för cykel under 2010? Ange i kronor.</b>	
<b>b</b>	<b>Hur mycket har kommunen budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2011? Ange i kronor.</b>	
<b>c</b>	<b>Hur många personer uppskattar du arbetar med utveckling och planering av cykelinfrastruktur i kommunen? Ange i tjänsteprocent för 2010, där 100 % motsvarar en heltidstjänst.</b>	



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

<b>a</b>	<b>Hur mycket har kommunen investerat i drift och underhåll av cykelbanor under 2010? Ange i kronor.</b>	
<b>b</b>	<b>Hur mycket har kommunen budgeterat för drift och underhåll av cykelbanor under 2011? Ange i kronor.</b>	

4. 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.

<b>a</b>	<b>Hur mycket har kommunen investerat i påverkanssatsningar för cykling under 2010? Ange i kronor.</b>	
<b>b</b>	<b>Hur mycket har kommunen budgeterat för påverkanssatsningar för cykling under 2011? Ange i kronor.</b>	
<b>c</b>	<b>Hur många personer uppskattar du arbetar med påverkanssatsningar för cykling i kommunen? Ange i tjänsteprocent för 2010, där 100 % motsvarar en heltidstjänst.</b>	

5. 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.

<b>a</b>	<b>Hur stor andel av de befintliga cykelvägarna i kommunen har vägvisande skyltning?</b>	
----------	--	--



### 7.1.3 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.**

#### 6. Inom vilka av följande områden har kommunen arbetat under 2010?

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





### 7.1.4 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.

7. 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.

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

- 8.

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

9. 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.

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



10. 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.

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

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

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

12. Vid nybyggnationer av bl.a. bostadshus, arbetsplatser och köpcentra bör cykelvägar och -parkeringar integreras i bebyggelseplaneringen i ett tidigt skede så att cykling blir en naturlig del redan från början.

<b>a</b>	<b>Har kommunen satt upp kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse, t.ex. i översiktsplaner eller detaljplaner?</b>	<b>JA</b> <input type="checkbox"/>	<b>NEJ</b> <input type="checkbox"/>
<b>Övriga upplysningar:</b>			

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



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

14.

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

### 7.1.5 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.

15. 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.

<b>a</b>	<b>Genomfördes några flödesmätningar av cykeltrafiken under 2010?</b>	<b>JA</b> <input type="checkbox"/>	<b>NEJ</b> <input type="checkbox"/>
	ga punkter genomför kommunen regelbundet mätningar?	mätningar	ningar

Kontinuerliga mätningar syftar till punkter som mäts dagligen året runt medan periodiska mätningar utförs under ett begränsat antal dagar eller veckor på året.

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

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

17. 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.



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

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

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

19. Ett cykelbokslut är en sammanställning av aktuella uppgifter om nuläget och utvecklingstrender av cykeltrafik, vilka är viktiga för planeringen av cykeltrafiken. Ett annat verktyg är en BYPAD (Bicycle Audit) är en mer ingående revision av kommunens arbete med cykling.

<b>a</b>	<b>Har kommunen gjort något cykelbokslut eller en BYPAD de senaste 5 åren?</b>	<b>JA</b> <input type="checkbox"/>	<b>NEJ</b> <input type="checkbox"/>
<b>b</b>	<b>När genomfördes det senast?</b>		
<b>c</b>	<b>Hur regelbundet genomförs det?</b>		