

RAPPORT FÖR

Helsingborgs stad

FÖRDJUPNING AV CYKELFRÄMJANDETS
KOMMUNVELOMETER 2019



CYKEL

1934

FRÄMJANDET

Innehåll

Introduktion	5
Bakgrund	6
Totalresultat	7
Rekommendationer	9
1. Infrastruktur	11
1.1 Infrastrukturinvesteringar	11
1.2 Infrastrukturåtgärder	12
2. Information och marknadsföring	14
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	14
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	15
3. Organisation	17
3.1 Cykelpolitik	17
3.2 Uppföljning och mätning	19
3.3 Organisatoriska åtgärder	21



Foto: Johan Gustafsson

Introduktion

Kommunvelometern är en benchmarking-studie som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Syftet med studien är att kunna jämföra nuläget i en kommun gentemot andra kommuner, se förändringar över tid samt att belysa områden där det finns potential för förbättringar. Detta är den fördjupade resultatrapporten från Kommunvelometern 2019 för Helsingborgs stad.

Årets cykelfrämjarkommun är Uppsala, som toppar Kommunvelometern för andra året i rad efter många år av ökade poäng. På andra plats kommer Linköping och på tredje plats Lund, som båda delade andraplatsen i förra årets Kommunvelometer. I kommungruppen mellanstora kommuner vinner Karlstad och i gruppen små kommuner tar Danderyd förstaplatsen. Läs mer om resultaten för hela Kommunvelometern 2019 på Cykelfrämjandets hemsida. Missa inte heller de andra deltagande kommunernas fördjupade kommunrapporter som också finns att ladda ner på cykelframjandet.se/kommunvelometern.

I år firar Kommunvelometern tio år. Sammanlagt under dessa år har över 100 kommuner deltagit i granskningen. I årets upplaga deltar 45 kommuner, varav fem deltar för första gången och sex kommuner, Göteborg, Malmö, Jönköping, Borås, Gävle och Varberg deltar för tionde året i rad! Du kan läsa mer om dessa kommuners arbete för ökad cykling de senaste tio åren i rapporten för Kommunvelometern 2019.

Inför tio-års jubileet av Kommunvelometern har Cykelfrämjandet genomfört ett reviderings- och uppdateringsarbete av Kommunvelometern i samarbete med Koucky & Partners som tagit fram metoden för att förbättra granskningsmallen så att den bättre fångar upp kommunernas arbete för ökad cykling. Läs mer om metoden för Kommunvelometern i bilagan till Kommunvelometern 2019.

Kommunvelometern bygger på självrapportering från kommuner av kontrollerbara uppgifter inom tre områden med totalt 90 möjliga poäng.

Poängfördelning

1. Infrastruktur (30p)

- 1.1 infrastrukturinvesteringar (20p)
- 1.2 infrastruktursåtgärder (10p)

2. Information och marknadsföring (30p)

- 2.1 informations- och marknadsföringsinvesteringar (20p)
- 2.2 informations- och marknadsföringsåtgärder (10p)

3. Organisation (30p)

- 3.1 cykelpolitik (10p)
- 3.2 uppföljning och mätning (10p)
- 3.3 organisatoriska åtgärder (10p)

Kommunerna delas även upp i kommungrupper baserat på antal invånare för att underlätta jämförbarhet mellan kommunerna: stora kommuner med fler än 100 000 invånare, mellanstora kommuner med 50 000-100 000 invånare och små kommuner med färre än 50 000 invånare. Granskningen mäter varken utvecklingen av själva cykeltrafiken inom kommuner eller cyklisters nöjdhet med förhållandena för cykling inom kommunen. Vi har istället valt att mäta kommunernas insatser för cykling inom områdena ovan då det ger en mångfacetterad bild av kommunernas arbete med cykling. Metoden bygger på tesen att starkare insatser för cykling på sikt även leder till nöjdare cyklister och ökad cykeltrafik. För att fånga upp cyklistperspektivet har Cykelfrämjandet under 2018 lanserat en ny nationell granskning Cyklistvelometern som syftar till att låta cyklister tycka till om hur cykelvänlig de upplever sin hemkommun. Läs mer om Cyklistvelometern på cykelframjandet.se/cyklistvelometern.

Sammanlagt har årets deltagande kommuner 4 881 159 invånare, ungefär 48 procent av Sveriges befolkning. Kommunvelometern granskar därmed en stor del av de kommuner där Sveriges befolkning cyklar. Genom att granskningen görs i ett flertal kommuner och kontinuerligt under flera år skapar vi en bild av hur prioriterad cyklingen är bland svenska kommuner och hur cyklingens status utvecklas. Detta är en viktig del av vårt gemensamma arbete för ökad, säker och attraktiv cykling.

Bakgrund

BAKGRUNDSINFORMATION

Kommun: Helsingborgs stad
Antal invånare: 145 415 invånare
Kommungrupp: Stora kommuner

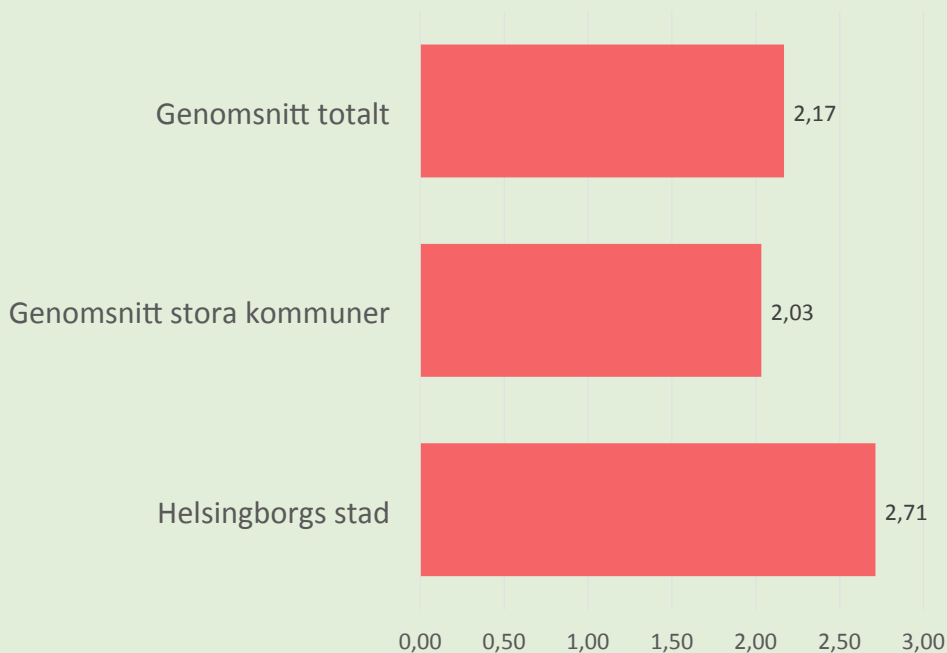
Antal år i kommunvelometern: 7
Medlem Svenska Cykelstäder?: Ja

Total längd cykelväg: 575 kilometer

Helsingborgs stad med sina 145 415 invånare tillhör gruppen stora kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 7 gånger tidigare i Kommunvelometern. Kommunen är medlem i Svenska Cykelstäder

Totalt har kommunen 395 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 2,71 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mer än genomsnittet bland stora kommuner. Dessutom finns 180 kilometer som en annan part ansvar för. Total längd cykelväg är därmed 575 kilometer.

CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



Totalresultat

Helsingborg deltar för åttonde gången i Kommunvelometern och får i år 70,5 av 90 möjliga poäng. Kommunen som ofta är i topp-tio gruppen i Kommunvelometern är även det i år med en placering på sjätte plats, som delas med Sollentuna. Kommunen är stark inom samtliga områden, men är särskilt stark i området information och marknadsföring. Kommunen har störst potential att vidareutveckla sitt cykelarbete inom delområdet uppföljning och mätning, där de ligger under genomsnittet för gruppen stora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Helsingborgs stad investerade under 2018 totalt 309 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 114 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 388 kr per invånare. Kommunen får totalt 11 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 9 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen genomfört säkerhetshöjande åtgärder på befintliga cykelvägar.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 13 av 20 poäng inom delområdet för Informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1333000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt i kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har antagit en cykelplan under de senaste 5 åren.

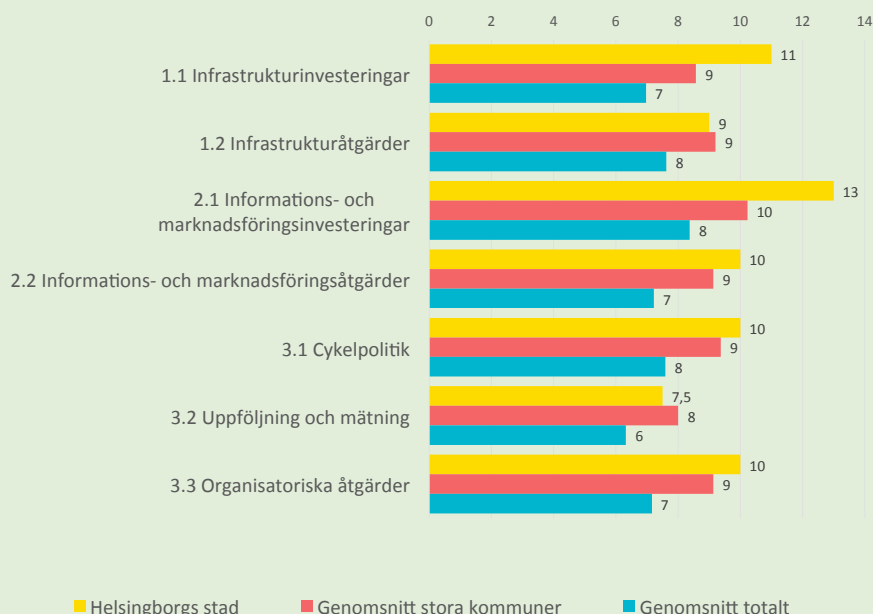
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Helsingborgs stad får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 82% av kommuner som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

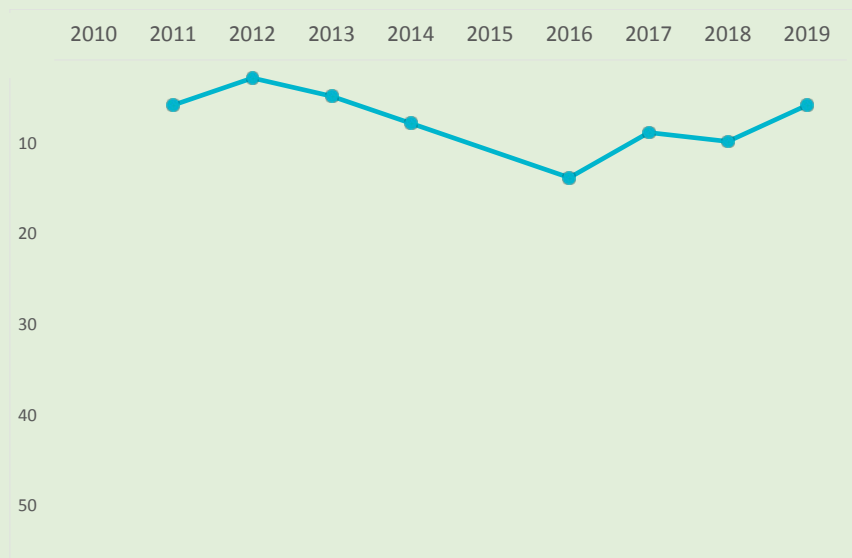
Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 51 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR HELSINGBORGSTAD



RANKING I KOMMUNVELOMTERN

UTVECKLING FÖR HELSINGBORGS STAD MELLAN 2010-2019



**HELSINGBORGS STAD FÅR
TOTALT 70,5 POÄNG I ÅRETS
UNDERSÖKNING OCH PLACERAR
SIG PÅ PLATS 6 BLAND 45
DELTAGANDE KOMMUNER**

**BLAND STORA KOMMUNER
PLACERAR SIG HELSINGBORGS
STAD PÅ PLATS 4 BLAND TOTALT
15 MEDVERKANDE KOMMUNER**

POÄNGÖVERSIKT FÖR HELSINGBORGS STAD

	Helsing- borgs stad	Genomsnitt stora kom- muner	Genomsnitt totalt	Maxpo- äng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	11	9	7	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	9	9	8	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	13	10	8	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	10	9	7	10
3.1 Cykelpolitik	10	9	8	10
3.2 Uppföljning och mätning	7,5	8	6	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	10	9	7	10
Totalpoäng	70,5	64	51	90

Rekommendationer

Helsingborg sällar sig i regel till topp tio-listan av cykelfrämjandet kommuner i Sverige. Cykelinsatserna under år 2018 räcker också för att ge kommunen en imponerande sjätteplats. En styrka ligger i den struktur och systematik som har etablerats: det är talande att kommunen får höga poäng när det handlar om att trimma den interna organisationen för att kunna leverera en politik som minskar transportsektorns utsläpp, ger bättre folkhälsa och gör staden mer levande. Det som dock skiljer Helsingborg från de högst rankade kommunerna är investeringsnivåerna.

När det gäller infrastrukturinvesteringar ligger den skånska staden under genomsnittet för stora kommuner. Uppsala satsar ungefär dubbelt så mycket per invånare på att göra cyklingen attraktiv. Vill Helsingborg få de stora samhällsvinsterna som cyklingen kan ge så krävs investeringar: i städer som Köpenhamn väljer de flesta cykeln just för att det upplevs vara snabbt, bekvämt och tryggt.

Kommunens investeringar under 2018 i att marknadsföra cykling och göra den mer lättillgänglig genom prova på-aktiviteter är över genomsnittet för de deltagande kommunerna. Om man blickar uppåt mot de kommuner som Helsingborg har framför sig så finns utrymme att öka takten: Uppsala och Växjö satsade närapå 150 procent mer per invånare under 2018. Den till två tredjedelar minskade budgeten för att uppmuntra beteendeförändring i Helsingborg under 2019 riskerar att minska chanserna att föra transporterna inom kommunen i en hållbar riktning. I jämförelse med infrastrukturåtgärder kan beteendepåverkan, om det utförs rätt, ge utdelning för relativt små kostnader och det kan därför vara värt att se över möjligheterna att framöver snarare skala upp investeringarna. Några möjliga nya inriktningar skulle kunna vara satsningar på året runt-cykling, platser där barn utövar fritidsaktiviteter och cykelkök där man kan lära sig att laga cyklar.

Helsingborg vill nå en cykelreseandel på 21 procent till år 2021. Att följa utvecklingen i ett

årligt trafikboksut där cykel ingår är klokt: ska det passiva och miljöskadliga resandets andelar minska och det aktiva och hållbara öka så behövs ett spektrum av indikatorer och åtgärder. Energin bör läggas på att fortsätta med att monitorera utvecklingen och uppdatera mål och styrdokument när det behövs. Kommunen arbetar idag aktivt med att åtgärda olycksrisker som orsakas av brister i infrastrukturen. Det är sannolikt extra positivt med det nya avdelnings- och förvaltningsövergripande samverkansprojektet Cykelnavigat. Det kan vara värt att se över möjligheten att systematisera arbetet och avsätta personalresurser för att inventera cykelparkeringar, göra cykelvägsanalyser och regelbundna granskningar av vägnätet ifrån cykelsadeln, eftersom brister kontinuerligt kan uppstå.

Till det interna arbetet hör också att arbeta för ökad cykling inom den kommunala organisationen, något som kan bidra till förbättrad personalhälsa och göra kommunen mer attraktiv som arbetsgivare. Cyklar för tjänsteresor möjliggör redan idag för kommunanställda att resa aktivt i tjänsten och för måncyklar gör att kommunen kan bidra till att stärka personalhälsan genom ökad cykelpendling. Här ligger Helsingborg i framkant och det bör ses som prioriterat att fortsätta vara ett föredöme i det sektorsövergripande arbetet för ökad och bättre cykling.



Foto: Johan Gustafsson

1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastrukturinvesteringar 2018:

309 kr/capita, 45 000 000 kr totalt

Budgeterat 2019:

481 kr/capita, 70 000 000 kr totalt

Drift och underhåll

Investerat 2018:

114 kr/capita, 16 555 000 kr totalt

Budgeterat 2019:

92 kr/capita, 13 341 000 kr totalt

budgeterade medel 2019 samt personresurser för utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur. Kostnaderna räknas per person för att möjliggöra jämförbarhet mellan kommuner av olika storlekar.

Helsingborgs stad investerade under 2018 totalt 309 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 114 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 388 kr per invånare. Kommunen får totalt 11 av 20 poäng på delområdet.

**HELSINGBORGS
STAD FÅR 11 AV
20 POÄNG PÅ
OMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
INVESTERINGAR**

I delområdet infrastrukturinvesteringar poängsätts kommunens investeringar i ny cykelinfrastruktur och drift och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur under 2018,

INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSnittET FÖR STORA KOMMUNER OCH TOTALT

	Helsingborgs stad	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
Investeringar i ny cykelinfrastruktur under 2018 kronor per capita	309	283	213
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2019 kronor per capita	481	300	239
Investeringar i drift och underhåll av cykelbanor under 2019 kronor per capita	114	105	98
Budget för investering i drift och underhåll av cykelbanor under 2018 kronor per capita	92	103	93
Summa investering kronor per capita (ny infrastruktur + drift och underhåll)	423	388	311
Summa budget kronor per capita (ny infrastruktur + drift och underhåll)	573	403	332

**2,4 PERSONER PER 100 000
INVÅNARE ARBETAR MED
UTVECKLING OCH PLANERING
AV CYKELINFRASTRUKTUR
I KOMMUNEN**

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Helsingborgs stad	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
2,4	2,6	2,1

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

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

förutsättningar för cyklisterna, förstärkt belysning längs cykelstråk eller nya cykelparkeringar.

Kommunen får totalt 9 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen genomfört säkerhetshöjande åtgärder på befintliga cykelvägar.

**HELSINGBORGS
STAD FÅR 9 AV 10
MÖJLIGA POÄNG
PÅ OMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
ÅTGÄRDER**

AKTIVITETER INOM OMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Helsingborgs stad	Andel av stora kommuner som genomfört åtgärden	Andel bland samtliga kommuner som genomfört åtgärden
Byggt nya cykelvägar		100%	87%
Säkerhetshöjande åtgärder på befintliga cykelvägar		100%	78%
Byggt cykelparkering		80%	76%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)		80%	49%
Byggt ut belysning längs cykelväg		87%	69%
Anlagt säker cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser		80%	51%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i kommunens cykelställ		93%	64%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik		27%	29%
Genomfört insatser såsom "bike parks", MTB-leder för nybörjare, "pump tracks" eller dylikt		53%	33%
Drift och underhåll på sommaren		100%	96%
Drift och underhåll på vintern		100%	100%
Installerat/byggt offentlig luftstation		73%	47%
Installerat/byggt offentlig cykelservicestation		40%	16%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem		47%	22%



Foto: Johan Gustafsson

2. Information och marknadsföring

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

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

Kommunen får totalt 13 av 20 poäng inom delområdet för Informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1333000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018.

HELSINGBORGS
STAD FÅR
13 AV 20 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET
FÖR
INFORMATIONS-
OCH MARKNADSFÖRINGS-
INSATSER

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

	Investerade kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018 per capita	Budgeterade kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019 per capita
Helsingborgs stad	9,2	2,7
Genomsnitt stora kommuner	6,2	5,8
Genomsnitt totalt	4,5	5,6

2,1 PERSONER PER
100 000 INVÅNARE ARBETAR
MED PÅVERKANSSATSNINGAR FÖR CYKLING I
KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Helsingborgs stad	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
2,1	1,2	1,1

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Vi har i år utvecklat en kompletterande lista inom området information och marknadsföring med diverse åtgärder för att visa bredden på möjliga aktiviteter inom påverkansarbete för ökad cykling. Kommunerna får ett poäng för varje åtgärd de genomfört under 2018 med max tio poäng i delområdet.

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt i kommunen.

**HELSINGBORG'S STAD
FÅR 10 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
INFORMATIONS- OCH
MARKNADSFÖRINGS-
ÅTGÄRDER**

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Helsingborgs stad	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Tryckt upp och spridit cykelkarta eller uppdaterat befintlig	✓	87%	71%
Lanserat och genomfört påverkanskampanjer	✓	100%	78%
Genomfört aktivitet för att främja rekreativcykling	✓	67%	40%
Genomfört aktivitet för att främja motionscykling	✗	20%	16%
Genomfört aktivitet för att främja mountainbike-cykling	✗	27%	27%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga	✗	33%	18%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga	✓	80%	56%
Startat upp/drivit/sponsrat cykelkök	✗	27%	13%
Drivit eller sponsrat cykelbibliotek eller dylikt	✓	40%	24%
Drivit eller sponsrat utbildningar, såsom t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna	✗	40%	31%
Drivit eller sponsrat "Cykling för äldre" eller dylikt	✓	33%	24%
Genomfört vinterkampanjer för främjandet av vintercykling	✗	53%	47%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg (och t.ex. utdelning av frukostpåse)	✓	73%	47%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och företags anställda	✓	73%	42%
Varit aktiva inom sociala media eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling	✓	100%	80%
Drivit felanmälningsfunktion (t.ex. anmälan av brister i infrastruktur)	✓	93%	73%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt i kommunen	✓	53%	36%
Informerat om kommunens cykelinsatser/träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikantveckan eller i samband med annat event	✓	87%	78%



3. Organisation

3.1 CYKELPOLITIK

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

detta delområde. Bedömningen omfattar endast om mål, styrdokument och planer finns, inte hur de tillämpas eller följs upp. Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har antagit en cykelplan under de senaste 5 åren.

HELSINGBORGS STAD
FÅR 10 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
CYKELPOLITIK

AKTIVITETER INOM MÅL OCH UPPFÖLJNING

	Helsingborgs stad	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Finns det uttalade politiska mål om att öka andelen cykeltrafik i kommunen?		100%	91%
Är dessa mål tidsatta?		87%	64%
Är dessa mål mätbara?		93%	69%
Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken?		93%	76%

AKTIVITETER INOM CYKELPOLITIK

	Helsingborgs stad	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen antagit någon cykelstrategi eller ett cykelprogram för ökad cykling?		93%	71%
Har kommunen antagit någon cykelplan de senaste 5 åren?		73%	60%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?		100%	71%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?		100%	73%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?		100%	76%
Har kommunen satt upp kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse, t.ex. i översiktsplaner, fördjupade öp, områdesprogram eller detaljplaner?		100%	80%
Jobbar kommunen med TA-planer (trafikanordningsplaner) och/eller har kommunen rutiner för omledning av cykeltrafik vid t.ex. vägbyggen eller annat som påverkar framkomlighet?		100%	89%
Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor/-vägar som prioriterar cykling?		87%	71%
Har kommunen genomfört några kompetenshöjande insatser för politiker och/eller tjänstemän för att lära mer om främjandet av cykling? I		93%	87%
I egenskap av arbetsgivare, arbetar kommunen aktivt med att få sina anställda att cykla till och i sitt jobb?		93%	69%

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

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

kartläggning/inventering, felanmälningsfunktioner samt cykelbokslut och cykelrevisioner. Helsingborgs stad får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 82% av kommuner som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

**HELSINGBORGS STAD
FÅR
7,5 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
UPPFÖLJNING OCH
MÄTNING**

MÄTNINGAR

	Har kommunen genomfört några flödesmätningar av cykeltrafiken under de senaste fem åren?	Kontinuerliga mätningar	Periodiska mätningar
Helsingborgs stad			
Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	93%	73%	53%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	82%	62%	47%

**HELSINGBORGS STAD ÄR EN AV
DE 82% KOMMUNER SOM GE-
NOMFÖR FLÖDESMÄTNINGAR AV
CYKELTRAFIKEN**

AKTIVITETER INOM UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

	Helsingborgs stad	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen inrapporterat alla sina cykelvägar i NVDB?		67%	62%
Har kommunen en felanmälsfunktion?		100%	89%
Har kommunen någon uppsatt ambition om att allvarliga fel som felanmäls ska vara åtgärdade inom 48 timmar?		60%	47%
Har kommunen genomfört någon resvaneundersökning där cykelns färdmedelsandel mätts bland kommunens invånare de senaste 5 åren?		87%	69%
Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste 5 åren?		80%	69%
Har kommunen någon dialog med cyklister regelbundet (minst 2 ggr om året), antingen cykelorganisationer eller referensgrupper?		73%	53%
Har kommunen inventerat/kartlagt cykelparkering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet under 2018?		80%	60%
Har kommunen inventerat/kartlagt cykelparkering i kommunen utifrån typ av cykelställ/kvalité under 2018?		80%	53%
Har kommunen gjort något cykelbokslut de senaste 5 åren?		80%	56%
Har kommunen gjort en cykelrevision, exempelvis en BYPAD, de senaste 5 åren?		33%	11%

HELSINGBORGS STAD HAR INTE GENOMFÖRT NÅGON NÖJDHETSMÄTNING BLAND CYKLISTER DE SENASTE 5 ÅREN

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Det tredje delområdet inom organisation är organisatoriska åtgärder. Dessa åtgärder inkluderar element av både cykelpolitik och uppföljning och mätning, där vikten är att åtgärden ska ha genomförts under det gångna året, snarare än inom de fem senaste åren. Delområdet inkluderar även flera åtgärder kopplade till främjandet av cykling bland kommunens anställda. Kommunerna får ett poäng för var åtgärd de genomfört under 2018 med max

tio poäng i delområdet. Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 51 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Helsingborgs stad	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Nya eller reviderade politiska cykelmål (revidering = tydligt genomarbetade/uppdaterade mål)		40%	22%
Ny eller reviderad cykelpolicy/-strategi (revidering = tydligt genomarbetade/uppdaterade dokument)		40%	20%
Ny eller reviderad cykelplan (reviderad = tydligt genomarbetad/uppdaterad plan)		33%	33%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik		100%	80%
Genomfört en resvaneundersökning		60%	33%
Genomfört nöjdhetsundersökning (aktiv spridning av t.ex. Cyklistvelometern är ok)		80%	58%
Genomfört något cykelbokslut eller cykelrevision (BYPAD)		80%	51%
Tillhandahållit lånecyklar för interna resor för kommunanställda		100%	87%
Genomfört kompetenshöjande insatser (utbildningar, konferenser, studiebesök)		100%	84%
Deltagande i Kommunvelometern 2018		80%	76%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda		60%	33%
Inventerat befintlig cykelvägsinfrastruktur (utifrån t.ex. kvalité)		80%	64%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)		67%	56%
Arrangerat cykelutmaningar för kommunanställda/kommunala bolag och/eller företag i kommunen		67%	44%



Foto: Fanny Westin

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2019

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

Medverkande: Emilia Sternberg (Cykelfrämjandet), Emil Törnsten (Cykelfrämjandet), Fanny Westin (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Erik Nyberg (Enkätfabriken), Daniel Olander (Enkätfabriken), Josefin Stagge (Enkätfabriken), Martin Forsberg (Koucky & Partners), Kalle Bern

Grafisk form: Jonatan Sahlin (Jonatan Sahlin, Grafisk Design), Daniel Olander (Enkätfabriken), Lovisa Valentino (Enkätfabriken)

Omslagsfoto: fotograf: Johan Gustafsson, på fotot: Arijana Marjanovic

Kontaktperson: Emilia Sternberg, Cykelfrämjandet
tel: 073-078 0835,
e-post: emilia.sternberg@cykelframjandet.se



OM CYKELFRÄMJANDET

CYKELFRÄMJANDETS MÅL ÄR TILLVARATA ALLA CYKLISTERS INTRESSEN SÅ ATT FLER KAN OCH VILL CYKLA MER OCH OFTARE. VI JOBBAR FÖR EN BÄTTRE, SÄKRARE OCH MER ATTRAKTIV CYKELMILJÖ. VÅRA MEDLEMMAR ÄR ORGANISERADE I ORTSKRETSAR, FRÅN NORR TILL SÖDER, OCH STÅR FÖR EN VIKTIG DEL AV ENGAGEMANGET. FÖRENINGEN HAR ETT KANSLI I STOCKHOLM OCH VOLONTÄRER SOM ENGAGERAR SIG ÖVER HELA LANDET. VI GENOMFÖR DEN ÅRLIGA GRANSKNINGEN KOMMUNVELOMETERN AV KOMMUNERNAS ARBETE FÖR CYKLING OCH CYKLISTVELOMETERN – EN UNDERSÖKNING AV CYKLISTERS NÖJDHET MED CYKLING I SIN KOMMUN.

CYKELFRÄMJANDETS MÅL HAR SEDAN STARTEN VARIT ATT SAMLA ALLA SORTERS CYKLISTER. DET ÄR FORTFARANDE VÅR LEDSTJÄRNA OCH VÅRT MOTTO. VÄLKOMMEN ÄVEN DU ATT ENGAGERA DIG I VÅR VERKSAMHET.

