

RAPPORT FÖR

Lidingö 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 Lidingö 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: Lidingö Stad

Antal invånare: 47 185 invånare

Kommungrupp: Små kommuner

Antal år i kommunvelometern: 5

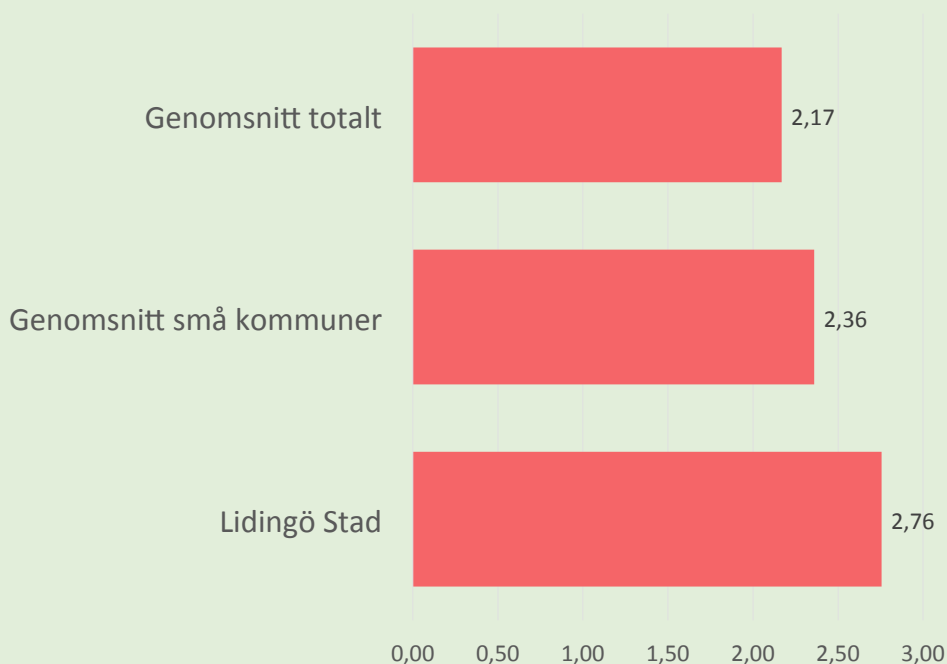
Medlem Svenska Cykelstäder?: Nej

Total längd cykelväg: 130 kilometer

Lidingö Stad med sina 47 185 invånare tillhör gruppen små kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 5 gånger tidigare i Kommunvelometern. Kommunen är inte medlem i Svenska Cykelstäder

Totalt har kommunen 130 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 2,76 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mer än genomsnittet bland små kommuner. Dessutom finns 0 kilometer som en annan part ansvarar för. Total längd cykelväg är därmed 130 kilometer.

CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



Totalresultat

Lidingö Stad deltar för sjätte gången i Kommunvelometern och kommer i år på en delad 38:e plats tillsammans med Ockelbo med 31 av 90 möjliga poäng. Kommunen kommer på 13:e plats i gruppen små kommuner. Lidingö har bra poäng inom delområdena uppföljning och mätning samt informations- och marknadsföringsåtgärder. Kommunen har dock låga investeringskostnader per person för ny cykelinfrastruktur och information och marknadsföring, något som reflekteras i de låga poängen inom dessa delområden.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Lidingö Stad investerade under 2018 totalt 3 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 85 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 278 kr per invånare. Kommunen får totalt 1 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 5 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt cykelparkering.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 1,5 av 20 poäng inom delområdet för Informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 94000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört vinterkampanjer för främjandet av vintercykling.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 3,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte antagit en cykelplan under de senaste 5 åren.

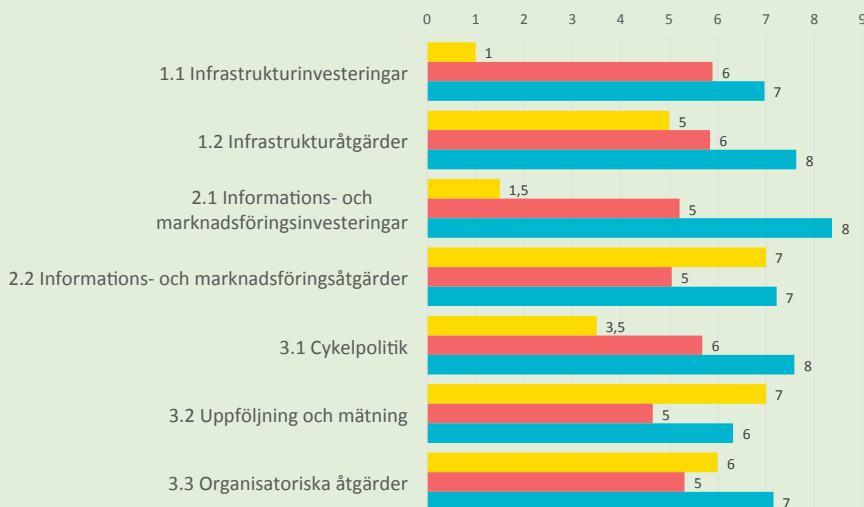
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Lidingö Stad får 7 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 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 51 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR LIDINGÖ STAD



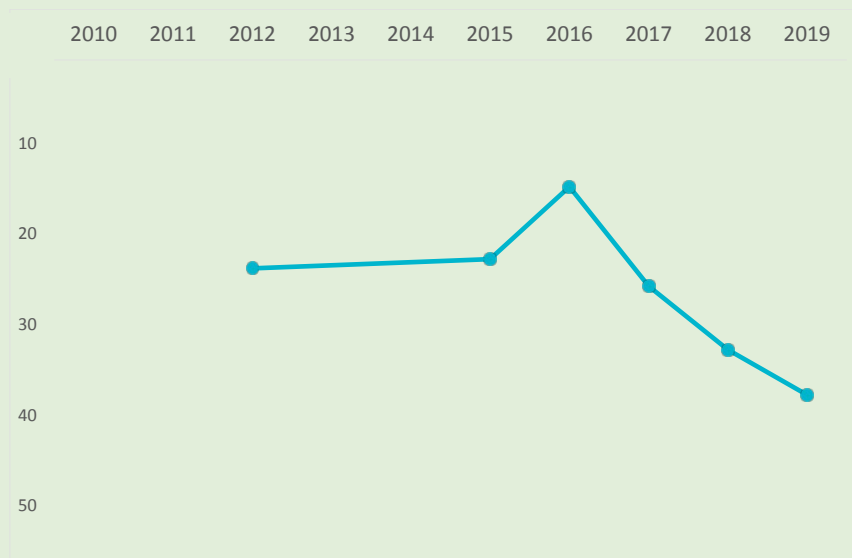
Lidingö Stad

Genomsnitt små kommuner

Genomsnitt totalt

RANKING I KOMMUNVELOMTERN

UTVECKLING FÖR LIDINGÖ STAD MELLAN 2010-2019



**LIDINGÖ STAD FÅR
TOTALT 31 POÄNG I ÅRETS
UNDERSÖKNING OCH PLACERAR
SIG PÅ PLATS 38 BLAND 45
DELTAGANDE KOMMUNER**

**BLAND SMÅ KOMMUNER
PLACERAR SIG LIDINGÖ STAD
PÅ PLATS 13 BLAND TOTALT 19
MEDVERKANDE KOMMUNER**

POÄNGÖVERSIKT FÖR LIDINGÖ STAD

	Lidingö Stad	Genomsnitt små kommu- ner	Genomsnitt totalt	Maxpo- äng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	1	6	7	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	5	6	8	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	1,5	5	8	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	7	5	7	10
3.1 Cykelpolitik	3,5	6	8	10
3.2 Uppföljning och mätning	7	5	6	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	6	5	7	10
Totalpoäng	31	38	51	90

Rekommendationer

Lidingö deltar för sjätte gången i Kommunvelometern och har de senaste åren fallit i rankingen. I fjol fick Lidingö 33:e plats av 53 deltagande kommuner och i år tar kommunen en delad 38:e plats av 45 kommuner med 31 av 90 möjliga poäng. Kommunen kommer på 13:e plats i gruppen små kommuner. Lidingö får relativt starka poäng i alla delområden förutom cykelpolitik, infrastrukturinvesteringar och informations- och marknadsföringsinvesteringar. Då cykelpolitik och medel till infrastruktur och information och marknadsföring för cykling är starkt sammanlänkade fokuserar vi våra rekommendationer främst inom det förstnämnda delområdet.

Lidingö har uppsatta politiska mål om att öka andelen cykeltrafik i kommunen. Det finns mål i kommunens trafikstrategi och miljöprogram. Det saknas dock tydliga tidsatta och mätbara mål för andelen cykeltrafik i kommunen som helhet. De mål som finns följs heller inte upp regelbundet av berörd nämnd. Vidare saknar kommunen en cykelstrategi och cykelplan båda två viktiga delar av ett strategiskt och målstyrt cykelarbete. Att ta fram tydliga mål, strategier och handlingsplaner samt öronmärka medel och personresurser för dess implementering är nyckeln till ett effektivt och långsiktigt arbete för ökad cykling och mer hälsosamma och hållbara städer.

Ytterligare styrdokument som skulle kunna stärka Lidingös arbete inkluderar riktlinjer för cykelparkering. Lidingö har uppsatta cykelparkeringstal för bostäder, verksamheter, kontor, industri och handel, men saknar i dagsläget tydliga riktlinjer för cykelparkeringarnas utformning, standard och omfattning. Kommunen bör därför se över och ta fram riktlinjer och kvalitetskriterier för cykelparkering angående typ av ställ, krav på ramlås, minsta tillåtna mått samt krav på väderskydd.

Lidingö har planerat att genomföra en resvaneundersökning under 2019. Detta är en god möjlighet för att genomföra en uppdaterad analys av cyklingen i kommunen och sätta ambitiösa men rimliga mål som kan vägleda

kommunens cykelarbete de kommande åren. Ett årligt eller tvåårigt cykelbokslut skulle också kunna hjälpa kommunen både redovisa och följa upp på sina insatser för ökad och säker cykling. Ett cykelbokslut som samlar kommunens insatser för cykling under ett år (eller vartannat) är ett bra verktyg för att skapa strukturerad uppföljning av cykelarbetet över flera verksamhetsområden och är ett enkelt sätt att kommunicera genomfört cykelarbete till den egna organisationen och politiken men även till kommuninvånarna.



Foto: Johan Gustafsson

1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastrukturinvesteringar 2018:

3 kr/capita, 130 000 kr totalt

Budgeterat 2019:

0 kr/capita, - kr totalt

Drift och underhåll

Investerat 2018:

85 kr/capita, 4 000 000 kr totalt

Budgeterat 2019:

85 kr/capita, 4 000 000 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.

Lidingö Stad investerade under 2018 totalt 3 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 85 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 278 kr per invånare. Kommunen får totalt 1 av 20 poäng på delområdet.

**LIDINGÖ STAD FÅR
1 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 SMÅ KOMMUNER OCH TOTALT

	Lidingö Stad	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt
Investeringar i ny cykelinfrastruktur under 2018 kronor per capita	3	184	213
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2019 kronor per capita	0	186	239
Investeringar i drift och underhåll av cykelbanor under 2019 kronor per capita	85	94	98
Budget för investering i drift och underhåll av cykelbanor under 2018 kronor per capita	85	87	93
Summa investering kronor per capita (ny infrastruktur + drift och underhåll)	88	278	311
Summa budget kronor per capita (ny infrastruktur + drift och underhåll)	85	273	332

**0,6 PERSONER PER 100 000
INVÅNARE ARBETAR MED
UTVECKLING OCH PLANERING
AV CYKELINFRASTRUKTUR
I KOMMUNEN**

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Lidingö Stad	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt
0,6	1,9	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 cyklister, förstärkt belysning längs cykelstråk eller nya cykelparkeringar.

Kommunen får totalt 5 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt cykelparkering.

**LIDINGÖ STAD FÅR
5 AV 10 MÖJLIGA
POÄNG PÅ OMRÅ-
DET FÖR
INFRASTRUKTUR-
ÅTGÄRDER**

AKTIVITETER INOM OMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Lidingö Stad	Andel av små kommuner som genomfört åtgärden	Andel bland samtliga kommu- ner som genom- fört åtgärden
Byggt nya cykelvägar		74%	87%
Säkerhetshöjande åtgärder på befintliga cykelvägar		53%	78%
Byggt cykelparkering		58%	76%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)		32%	49%
Byggt ut belysning längs cykelväg		53%	69%
Anlagt säker cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser		26%	51%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i kommunens cykelställ		37%	64%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik		16%	29%
Genomfört insatser såsom "bike parks", MTB-leder för nybörjare, "pump tracks" eller dylikt		11%	33%
Drift och underhåll på sommaren		95%	96%
Drift och underhåll på vintern		100%	100%
Installerat/byggt offentlig luftstation		32%	47%
Installerat/byggt offentlig cykelservicestation		0%	16%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem		5%	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 1,5 av 20 poäng inom delområdet för Informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 94000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018.

LIDINGÖ STAD FÅR
1,5 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
Lidingö Stad	2,0	0,0
Genomsnitt små kommuner	1,5	4,2
Genomsnitt totalt	4,5	5,6

0,2 PERSONER PER
100 000 INVÅNARE ARBETAR
MED PÅVERKANSSATSNINGAR FÖR CYKLING I
KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Lidingö Stad	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt
0,2	0,8	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 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört vinterkampanjer för främjandet av vintercykling.

LIDINGÖ STAD FÅR 7 AV 10 POÄNG PÅ DELOMRÅDET FÖR INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Lidingö Stad	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Tryckt upp och spridit cykelkarta eller uppdaterat befintlig		42%	71%
Lanserat och genomfört påverkanskampanjer		53%	78%
Genomfört aktivitet för att främja rekreativcykling		16%	40%
Genomfört aktivitet för att främja motionscykling		11%	16%
Genomfört aktivitet för att främja mountainbike-cykling		21%	27%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga		5%	18%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga		37%	56%
Startat upp/drivit/sponsrat cykelkök		5%	13%
Drivit eller sponsrat cykelbibliotek eller dylikt		21%	24%
Drivit eller sponsrat utbildningar, såsom t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna		21%	31%
Drivit eller sponsrat "Cykling för äldre" eller dylikt		11%	24%
Genomfört vinterkampanjer för främjandet av vintercykling		32%	47%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg (och t.ex. utdelning av frukostpåse)		11%	47%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och företags anställda		16%	42%
Varit aktiva inom sociala media eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling		63%	80%
Drivit felanmälningsfunktion (t.ex. anmälan av brister i infrastruktur)		53%	73%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt i kommunen		21%	36%
Informerat om kommunens cykelinsatser/träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikantveckan eller i samband med annat event		63%	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 3,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte antagit en cykelplan under de senaste 5 åren.

LIDINGÖ STAD FÅR
3,5 AV 10 POÄNG PÅ
DELOMRÅDET FÖR
CYKELPOLITIK

AKTIVITETER INOM MÅL OCH UPPFÖLJNING

	Lidingö Stad	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Finns det uttalade politiska mål om att öka andelen cykeltrafik i kommunen?		79%	91%
Är dessa mål tidsatta?		32%	64%
Är dessa mål mätbara?		37%	69%
Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken?		63%	76%

AKTIVITETER INOM CYKELPOLITIK

	Lidingö Stad	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen antagit någon cykelstrategi eller ett cykelprogram för ökad cykling?		42%	71%
Har kommunen antagit någon cykelplan de senaste 5 åren?		37%	60%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?		53%	71%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?		47%	73%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?		53%	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?		68%	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?		74%	89%
Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor/-vägar som prioriterar cykling?		47%	71%
Har kommunen genomfört några kompetenshöjande insatser för politiker och/eller tjänstemän för att lära mer om främjandet av cykling? I		79%	87%
I egenskap av arbetsgivare, arbetar kommunen aktivt med att få sina anställda att cykla till och i sitt jobb?		58%	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 nöjdhetsundersök-

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

**LIDINGÖ STAD FÅR
7 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
Lidingö Stad			
Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	68%	42%	37%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	82%	62%	47%

**LIDINGÖ STAD ÄR EN AV DE 82%
KOMMUNER SOM GENOMFÖR
FLÖDESMÄTNINGAR AV CYKEL-
TRAFIKEN**

AKTIVITETER INOM UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

	Lidingö Stad	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen inrapporterat alla sina cykelvägar i NVDB?		58%	62%
Har kommunen en felanmälsfunktion?		79%	89%
Har kommunen någon uppsatt ambition om att allvarliga fel som felanmäls ska vara åtgärdade inom 48 timmar?		47%	47%
Har kommunen genomfört någon resvaneundersökning där cykelns färdmedelsandel mätts bland kommunens invånare de senaste 5 åren?		47%	69%
Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste 5 åren?		53%	69%
Har kommunen någon dialog med cyklister regelbundet (minst 2 ggr om året), antingen cykelorganisationer eller referensgrupper?		26%	53%
Har kommunen inventerat/kartlagt cykelparkeering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet under 2018?		47%	60%
Har kommunen inventerat/kartlagt cykelparkeering i kommunen utifrån typ av cykelställ/kvalité under 2018?		37%	53%
Har kommunen gjort något cykelbokslut de senaste 5 åren?		26%	56%
Har kommunen gjort en cykelrevision, exempelvis en BYPAD, de senaste 5 åren?		0%	11%

**LIDINGÖ STAD ÄR EN AV DE
69% KOMMUNER SOM GJORT
EN NÖJDHETSMÄTNING
BLAND CYKLISTER**

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Det tredje delområdet inom organisation är organisatoriska åtgärder. Dessa åtgärder inkluderar element av både cykelpolitik och uppföljning och mätning, där vikten är att åtgärden ska ha genomförts under det gångna året, 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 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 51 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

**LIDINGÖ STAD FÅR
6 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
ORGANISATORISKA
ÅTGÄRDER**

ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Lidingö Stad	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Nya eller reviderade politiska cykelmål (revidering = tydligt genomarbetade/uppdaterade mål)		16%	22%
Ny eller reviderad cykelpolicy/-strategi (revidering = tydligt genomarbetade/uppdaterade dokument)		11%	20%
Ny eller reviderad cykelplan (reviderad = tydligt genomarbetad/uppdaterad plan)		26%	33%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik		58%	80%
Genomfört en resvaneundersökning		26%	33%
Genomfört nöjdhetsundersökning (aktiv spridning av t.ex. Cyklistvelometern är ok)		42%	58%
Genomfört något cykelbokslut eller cykelrevision (BYPAD)		21%	51%
Tillhandahållit lånecyklar för interna resor för kommunanställda		68%	87%
Genomfört kompetenshöjande insatser (utbildningar, konferenser, studiebesök)		63%	84%
Deltagande i Kommunvelometern 2018		68%	76%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda		11%	33%
Inventerat befintlig cykelvägsinfrastruktur (utifrån t.ex. kvalité)		58%	64%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)		37%	56%
Arrangerat cykelutmaningar för kommunanställda/kommunala bolag och/eller företag i kommunen		32%	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.

