

RAPPORT FÖR

# Lunds kommun

FÖRDJUPNING AV CYKELFRÄMJANDETS  
KOMMUNVELOMETER 2019



CYKEL

1934

FRÄMJANDET



# Innehåll

<b>Introduktion</b>	<b>5</b>
<b>Bakgrund</b>	<b>6</b>
<b>Totalresultat</b>	<b>7</b>
<b>Rekommendationer</b>	<b>9</b>
<b>1. Infrastruktur</b>	<b>11</b>
1.1 Infrastrukturinvesteringar	11
1.2 Infrastrukturåtgärder	12
<b>2. Information och marknadsföring</b>	<b>14</b>
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	14
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	15
<b>3. Organisation</b>	<b>17</b>
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 Lunds kommun.

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](http://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](http://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:** Lunds kommun

**Antal invånare:** 122 948 invånare

**Kommungrupp:** Stora kommuner

**Antal år i kommunvelometern:** 8

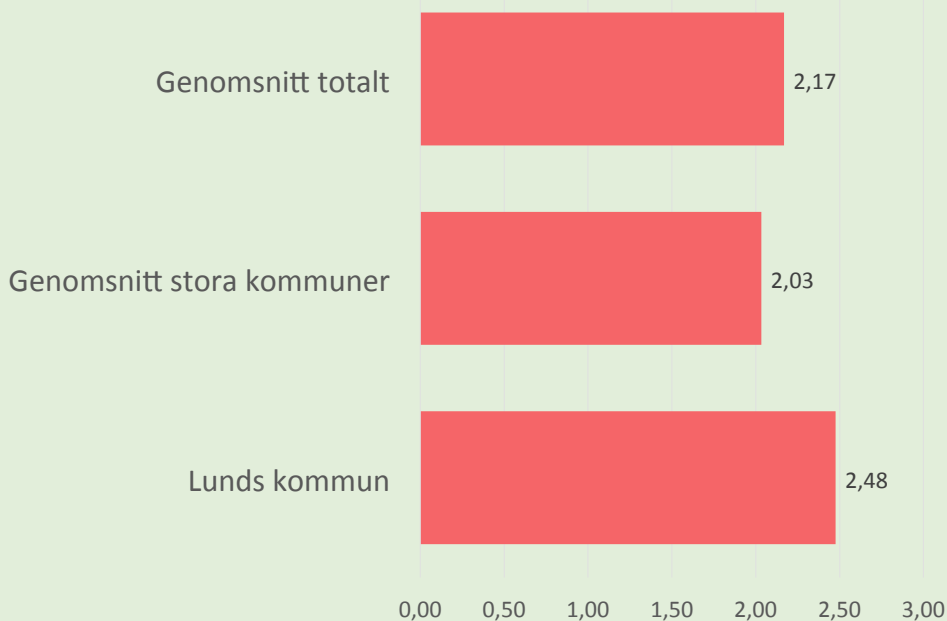
**Medlem Svenska Cykelstäder?:** Ja

**Total längd cykelväg:** 304 kilometer

Lunds kommun med sina 122 948 invånare tillhör gruppen stora kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 8 gånger tidigare i Kommunvelometern. Kommunen är medlem i Svenska Cykelstäder

Totalt har kommunen 304 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 2,48 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mer än genomsnittet bland stora kommuner. Dessutom finns 0 kilometer som en annan part ansvarar för. Total längd cykelväg är därmed 304 kilometer.

## CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



# Totalresultat

Lund deltar för nionde gången i Kommunvelometern och har placerat inom topp tre samtliga år de har deltagit. I år är inget undantag då Lund får tredjeplatsen med 78 av 90 möjliga poäng. Lund får full pott eller nästintill fullpott i samtliga delområden förutom infrastrukturinvesteringar. För att återigen bli årets cykelfrämjarkommun bör Lund satsa mer på infrastrukturinvesteringar och fortsätta sitt i övrigt högklassiga cykelarbete!

## 1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Lunds kommun investerade under 2018 totalt 202 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 182 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 388 kr per invånare. Kommunen får totalt 9 av 20 poäng på delområdet.

## 1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

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

## 2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 19 av 20 poäng inom delområdet för Informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1138000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018.

## 2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat startat upp/drivit/sponsrat cykelkök.

## 3.1 CYKELPOLITIK

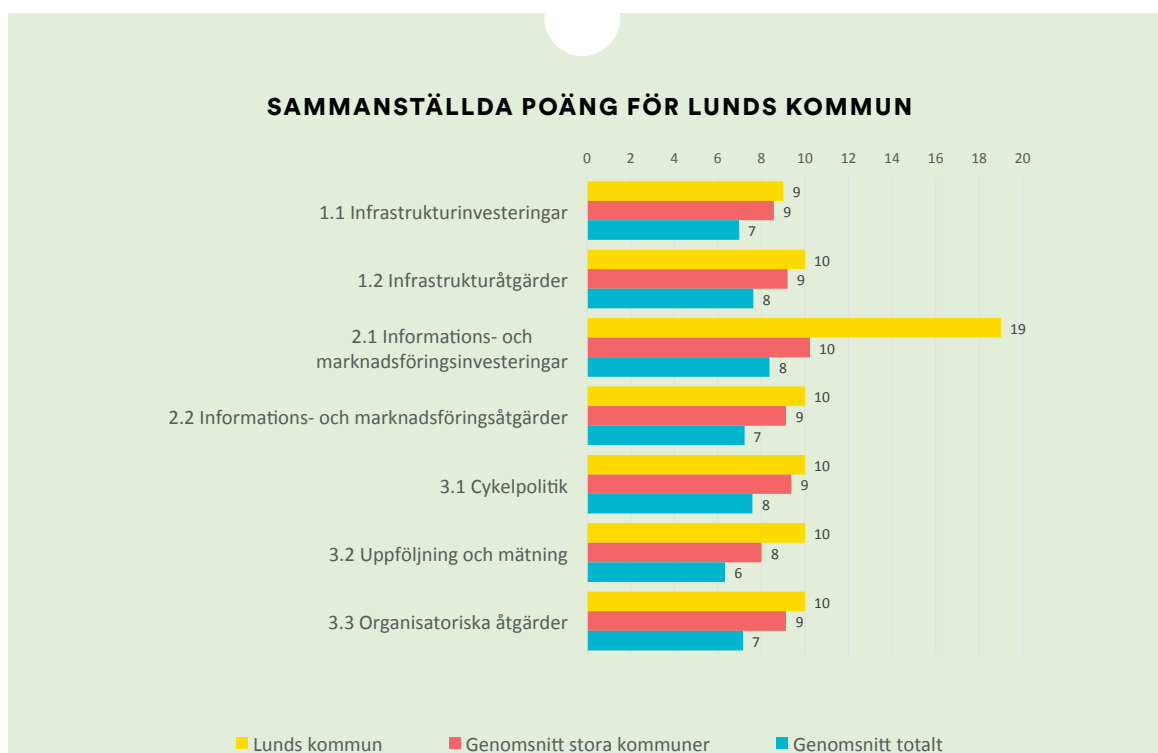
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har antagit en cykelplan under de senaste 5 åren.

## 3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Lunds kommun får 10 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

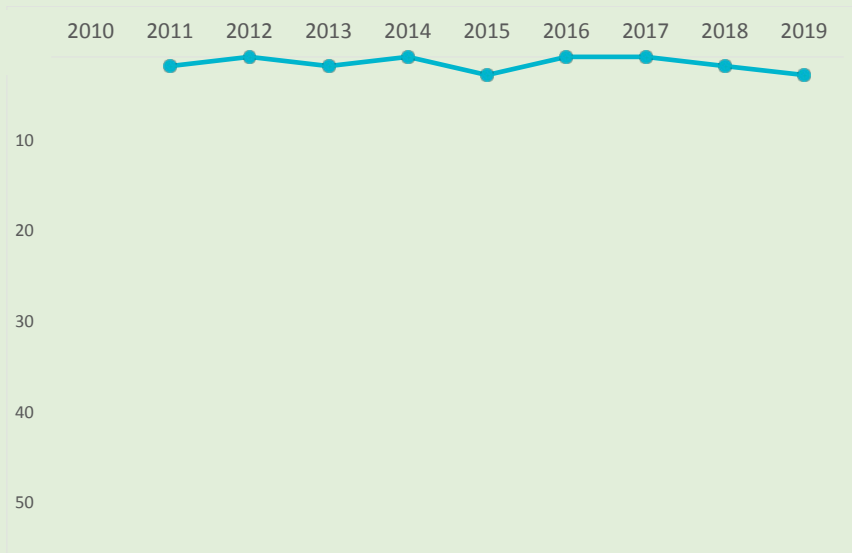
Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 51 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.





# RANKING I KOMMUNVELOMTERN

## UTVECKLING FÖR LUNDS KOMMUN MELLAN 2010-2019



**LUNDS KOMMUN FÅR  
TOTALT 78 POÄNG I ÅRETS  
UNDERSÖKNING OCH PLACERAR  
SIG PÅ PLATS 3 BLAND 45  
DELTAGANDE KOMMUNER**

**BLAND STORA KOMMUNER  
PLACERAR SIG LUNDS KOMMUN  
PÅ PLATS 3 BLAND TOTALT 15  
MEDVERKANDE KOMMUNER**

## POÄNGÖVERSIKT FÖR LUNDS KOMMUN

	Lunds kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt	Maxpoäng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	9	9	7	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	10	9	8	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	19	10	8	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	10	9	7	10
3.1 Cykelpolitik	10	9	8	10
3.2 Uppföljning och mätning	10	8	6	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	10	9	7	10
<b>Totalpoäng</b>	<b>78</b>	<b>64</b>	<b>51</b>	<b>90</b>



# Rekommendationer

Få saker är så säkra varje vår som att Lund placerar sig på topplistan av Kommunvelometern. På nio år har Lund en tredjeplats som sämst vilket får ses som en otrolig bedrift och ett tecken på en sammanhållen och långsiktig strategi att minska utsläppen och öka folkhälsan. Lund har en cykelandel av resorna med start och mål inom kommunen på 42 procent och om satsningarna håller i sig och utvecklas kommer universitetsstaden på sikt att bli ännu mer levande och bullerfri. Det finns dock ett område där kommunen står sig slät i jämförelse med andra kommuner i toppen: investeringsnivåerna.

Det som håller Lund ifrån att få full poäng och att gå om Uppsala i rankingen är medlen för infrastrukturinvesteringar. Kommunen må satsa mer än genomsnittet för de deltagande kommunerna, men för en kommun med stora ambitioner och som aspirerar på att vara bästa cykelfrämjarkommun i Sverige bör investeringarna vara högre. Uppsala spenderar mer än dubbelt så mycket som Lund per invånare. Vill man få de stora samhällsvinsterna som cyklingen kan ge så krävs investeringar: i städerna med störst cykelandel väljer resenärerna cykeln just för att det upplevs vara snabbt, bekvämt och tryggt i jämförelse konkurrerande alternativ. Om cykeltrafiken i Lund ska öka med 1 procent per år såsom det kommunala målet säger så krävs att de som cyklar får en större komfort.

Lund ligger långt över genomsnittet när det gäller investeringar i "mjuka" åtgärder, såsom att dela ut reflexvästar och lampor till cyklande, att anordna "synbarhetstävlingar" för cyklande skolelever eller framtagande av cykelkartor. Effekten har dock uteblivit, enligt kommunens cykelbokslut: cykelandelen och antalet skadade och dödade har inte förändrats nämnvärt sedan 2013. Det kan därför vara värt att utvärdera vilka åtgärder som verkligen ger effekt på ökad cykling och färre krascher och satsa på dem. Det går också att öka investeringarna i dessa: de kommuner som investerar mest per invånare inom detta område, Växjö och Uppsala, spenderar omkring 150

procent så mycket som Lund.

Lund märker ut sig som en kommun med en oerhört bred grund: hela den systematik som krävs för ett strukturerat arbete finns med ett kvantifierat cykelmål, regelbunden datainsamling och en cykelplan med öronmärkta medel. Lund är en förebild för andra kommuner när det handlar om cykelpolitik. Det gäller att bygga vidare på detta och uppdatera styrmedel och indikatorer löpande. En lågt hängande frukt kan också vara att fortsätta 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. Genom att erbjuda de anställda förmåncyklar kan kommunen även bidra till att stärka personalhälsan genom ökad cykelpendling.



Foto: Johan Gustafsson

# 1. INFRASTRUKTUR

## 1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

### Infrastrukturinvesteringar 2018:

202 kr/capita, 24 800 000 kr totalt

### Budgeterat 2019:

277 kr/capita, 34 100 000 kr totalt

### Drift och underhåll

#### Investerat 2018:

182 kr/capita, 22 363 000 kr totalt

#### Budgeterat 2019:

197 kr/capita, 24 175 000 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.

**LUNDS KOMMUN  
FÅR 9 AV 20 POÄNG  
PÅ OMRÅDET FÖR  
INFRASTRUKTUR-  
INVESTERINGAR**

Lunds kommun investerade under 2018 totalt 202 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 182 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 388 kr per invånare. Kommunen får totalt 9 av 20 poäng på delområdet.

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

### INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSNIETTET FÖR STORA KOMMUNER OCH TOTALT

	Lunds kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
Investeringar i ny cykelinfrastruktur under 2018 kronor per capita	202	283	213
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2019 kronor per capita	277	300	239
Investeringar i drift och underhåll av cykelbanor under 2019 kronor per capita	182	105	98
Budget för investering i drift och underhåll av cykelbanor under 2018 kronor per capita	197	103	93
Summa investering kronor per capita (ny infrastruktur + drift och underhåll)	384	388	311
Summa budget kronor per capita (ny infrastruktur + drift och underhåll)	474	403	332

**6,1 PERSONER PER 100 000  
INVÅNARE ARBETAR MED  
UTVECKLING OCH PLANERING  
AV CYKELINFRASTRUKTUR  
I KOMMUNEN**

### ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Lunds kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
6,1	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 cyklister, förstärkt belysning längs cykelstråk eller nya cykelparkeringar.

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

**LUNDS KOMMUN  
FÅR 10 AV 10 MÖJ-  
LIGA POÄNG PÅ  
OMRÅDET FÖR  
INFRASTRUKTUR-  
ÅTGÄRDER**

### AKTIVITETER INOM OMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Lunds kommun	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 19 av 20 poäng inom delområdet för Informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1138000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018.

LUNDS KOMMUN  
FÅR  
19 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
Lunds kommun	9,3	8,5
Genomsnitt stora kommuner	6,2	5,8
Genomsnitt totalt	4,5	5,6

1,6 PERSONER PER  
100 000 INVÅNARE ARBETAR  
MED PÅVERKANS-  
SATSNINGAR FÖR CYKLING I  
KOMMUNEN

### ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Lunds kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
1,6	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 startat upp/drivit/sponsrat cykelkök.

LUNDS KOMMUN FÅR  
10 AV 10 POÄNG  
PÅ DELOMRÅDET FÖR  
INFORMATIONS- OCH  
MARKNADSFÖRINGS-  
ÅTGÄRDER

### INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Lunds kommun	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%





10 Vällingby  
2.0 Alvik

# 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.

LUNDS KOMMUN FÅR  
10 AV 10 POÄNG PÅ  
DELOMRÅDET FÖR  
CYKELPOLITIK

### AKTIVITETER INOM MÅL OCH UPPFÖLJNING

	Lunds kommun	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

	Lunds kommun	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. Lunds kommun får 10 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 82% av kommuner som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.











**LUNDS KOMMUN FÅR  
10 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
Lunds kommun			
Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	93%	73%	53%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	82%	62%	47%

**LUNDS KOMMUN ÄR EN AV DE  
82% KOMMUNER SOM GENOMFÖR  
FLÖDESMÄTNINGAR AV  
CYKELTRAFIKEN**

## AKTIVITETER INOM UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

	Lunds kommun	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 felanmälningsfunktion?		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 cykelparkeering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet under 2018?		80%	60%
Har kommunen inventerat/kartlagt cykelparkeering 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%

**LUNDS KOMMUN 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 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	Lunds kommun	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 låncyklar 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. kvalitet)	✓	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.

