

RAPPORT FÖR

Östersunds kommun

FÖRDJUPNING AV CYKELFRÄMJANDETS
KOMMUNVELOMETER 2021



CYKEL
1934
FRÄMJANDET

INNEHÅLL

CYKELFRÄMJANDETS KOMMUNVELOMETER 2021	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	18
3.1 Cykelpolitik	18
3.2 Uppföljning och mätning	20
3.3 Organisatoriska åtgärder	22



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2021

FÖRDJUPANDE RAPPORT OM ÖSTERSUNDS KOMMUN

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 2021 för Östersunds kommun.

I år är Kommunvelometerns tolfte omgång och totalt har 118 kommuner deltagit i granskningen sedan 2010. I år deltar 57 kommuner – ett nytt rekord för Kommunvelometern! Årets cykelfrämjarkommun är Uppsala, som toppar Kommunvelometern för fjärde året i rad. Andra plats tar Lund och på tredje plats är Helsingborg. Dessa kommuner utgör även topp-tre placeringarna i gruppen stora kommuner. I gruppen mellanstora kommuner vinner Luleå, som 2018 delade förstaplatsen med Karlstad, och i gruppen små kommuner tar Danderyd förstaplatsen för andra gången sedan 2019. Läs mer om resultaten för årets Kommunvelometer på Cykelfrämjandets hemsida och ladda ner totalrapporten för Kommunvelometern 2021. Missa inte heller de andra deltagande kommunernas fördjupade kommunrapporter som också finns att ladda ner på cykelframjandet.se/kommunvelometern.

Kommunvelometern bygger på självrapportering från kommuner av kontrollerbara uppgifter inom tre områden som består av olika delområden med totalt 90 möjliga poäng:

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 upp i grupper 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. Metoden för Kommunvelometern är framtagen av Koucky & Partners i samarbete med Cykelfrämjandet. 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. Läs mer om metoden för Kommunvelometern och justeringar som har gjorts till årets undersökning i bilagan till huvudrapporten för Kommunvelometern 2021. Granskningen genomförs av Cykelfrämjandet med stöd av Enkätfabriken.

För att fånga upp cyklistperspektivet har Cykelfrämjandet lanserat en ny nationell granskning, Cyklistvelometern, som syftar till att låta cyklister tycka till om hur cykelvänlig de upplever sin hemkommun i en webbaserad enkät och rapport. Denna enkät genomfördes för andra gången under sommaren 2020 och 18 000 cyklister tyckte till om cyklingen i sin kommun! Se vilka kommuner som toppar cyklisternas lista av bästa cykelkommuner på cykelframjandet.se/cyklistvelometern.

Sammanlagt har årets 57 deltagande kommuner 4 143 070 invånare och är tillsammans väghållare för cirka 9 000 kilometer cykelinfrastruktur. 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: Östersunds kommun

Antal invånare: 64 009 invånare

Kommungrupp: mellanstora kommuner

Antal år i Kommunvelometern: 9

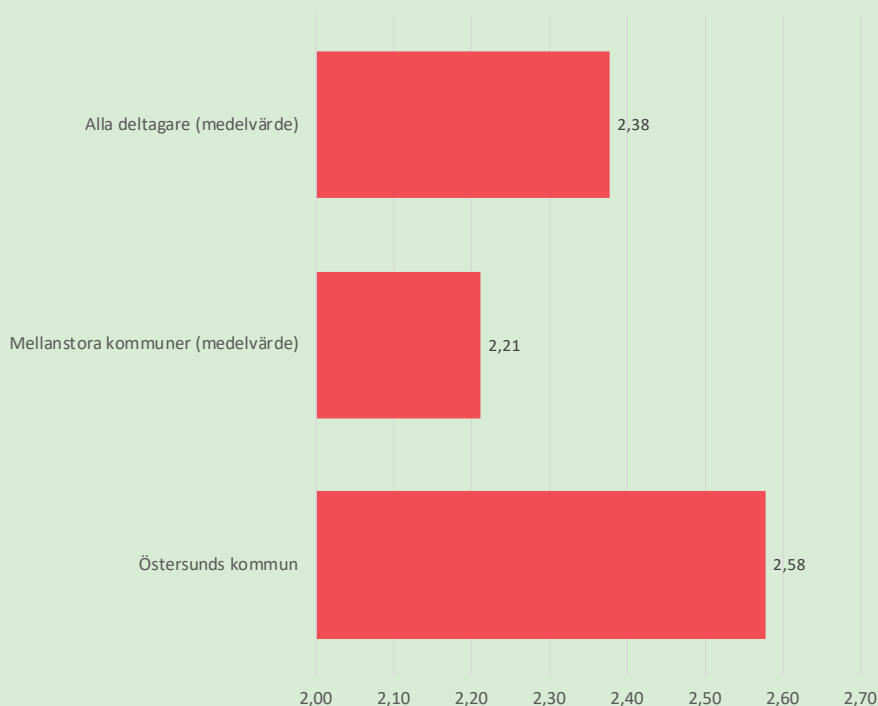
Medlem Svenska Cykelstäder: Ja

Total längd cykelväg: 182 kilometer

Östersunds kommun med sina 64 009 invånare tillhör gruppen mellanstora kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 9 gånger tidigare i Kommunvelometern. Kommunen är medlem i Svenska Cykelstäder.

Totalt har kommunen 165 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 2,58 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mer än genomsnittet bland mellanstora kommuner. Dessutom finns 17 kilometer som en annan part ansvar för. Total längd cykelväg i kommunen är därmed 182 kilometer.

CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



Totalresultat

Östersund deltar i Kommunvelometern för nionde gången totalt och för sjätte året i rad. I år ökar kommunen sina poäng från 60,5 i fjol till 63 av 90 möjliga. Detta ger de en delad tionde plats tillsammans med Borås och fjärdeplatsen bland mellanstora kommuner. Kommunens poängökning sker bland annat i delområdet infrastrukturinvesteringar, där de får 10,5 poäng av 20 möjliga vilket är över snittet för mellanstora kommuner. Östersund får även bättre resultat än snittet för mellanstora kommuner i flera andra delområden, bland annat cykelpolitik och uppföljning och mätning. Det enda delområdet där de presterar under snittet jämfört med andra kommuner av liknande storlek är infrastrukturåtgärder, där de fått 8 av 10 möjliga poäng – ändå ett relativt starkt resultat.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Östersunds kommun investerade under 2020 totalt 48 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 86 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 270 kronor per invånare. Kommunen får totalt 10,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 8 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt ny cykelparkering eller upprustat befintliga.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 7,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 200 000 kronor i påverkanssatsningar och information och marknadsföring för cykling under 2020.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/mtb-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

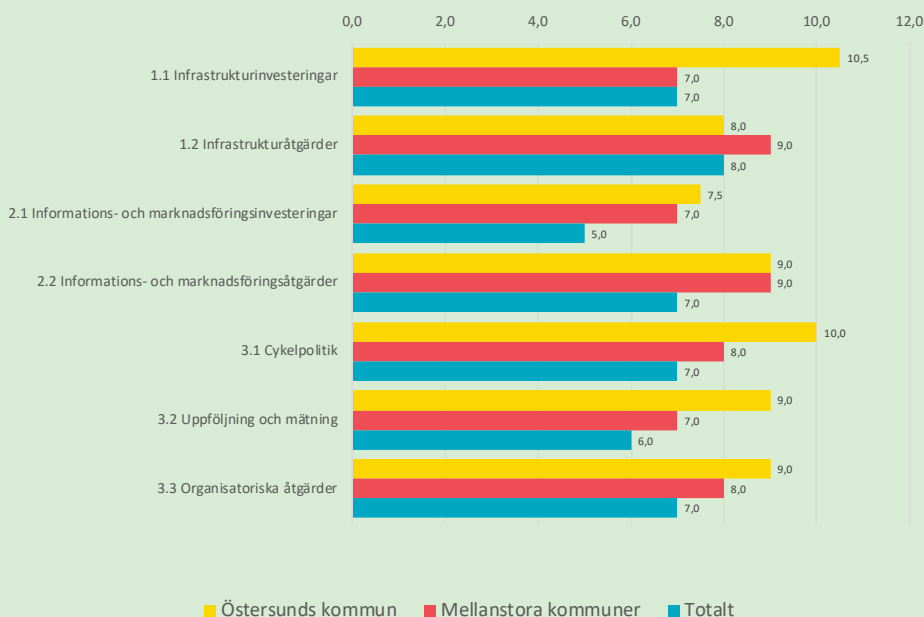
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Östersunds kommun får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 74 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

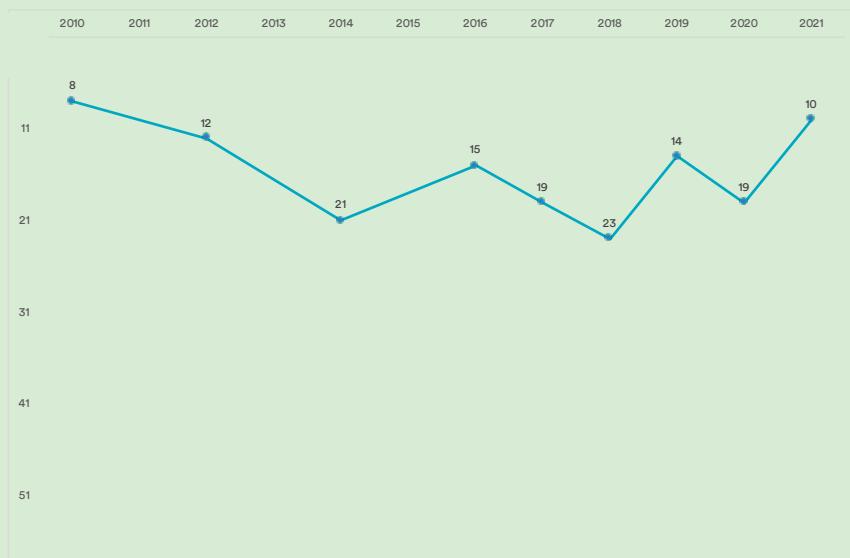
Kommunen får totalt 9 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 63 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR ÖSTERSUNDS KOMMUN



RANKNING I KOMMUNVELOMETERN

UTVECKLING FÖR ÖSTERSUNDS KOMMUN MELLAN 2010-2021



**ÖSTERSUNDS KOMMUN FÅR
TOTALT 63,0 POÄNG I ÅRETS
UNDERSÖKNING OCH PLACERAR
SIG PÅ PLATS 10 BLAND 57
DELTAGANDE KOMMUNER**

**BLAND MELLANSTORA
KOMMUNER PLACERAR SIG
ÖSTERSUNDS KOMMUN PÅ
PLATS 4 BLAND TOTALT 15
MEDVERKANDE KOMMUNER**

POÄNGÖVERSIKT FÖR ÖSTERSUNDS KOMMUN

	Östersunds kommun	Genomsnitt mellanstora kommuner	Genomsnitt totalt	Maxpoäng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	10,5	7	7	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	8,0	9	8	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	7,5	7	5	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	9,0	9	7	10
3.1 Cykelpolitik	10,0	8	7	10
3.2 Uppföljning och mätning	9,0	7	6	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	9,0	8	7	10
Totalpoäng	63,0	56	48	90

Rekommendationer

Östersund deltar för nionde gången i Kommunvelometern. I år flyttar kommunen upp från 19:e plats av 40 deltagare i fjol till en delad 10:e plats av 57 deltagare tillsammans med Borås. Bland mellanstora kommuner får Östersund fjärde plats av 15 deltagare med sina 63 poäng av 90 möjliga. Östersund ligger jämnt med eller över snittet för mellanstora kommuner i alla delområdena förutom infrastrukturåtgärder, där de ändå får relativt höga poäng med 8 av 10 möjliga.

Totalt får Östersund 18,5 poäng av 30 möjliga i delområdet infrastruktur. Kommunen är bland de mellanstora kommuner som får högst poäng i delområdet infrastrukturinvesteringar med 10,5 poäng av 20 möjliga. Östersunds poäng i delområdet är något ojämnt fördelade, då 1 poäng kommer från kommunens investeringar i cykelinfrastruktur under 2020 och 9 poäng från budgeterade medel till utveckling, drift och underhåll av cykelinfrastruktur för 2021, samt 0,5 poäng från interna personalresurser för cykelinfrastruktur i kommunen. Den ojämnna fördelningen beror delvis på projekt som försenats under 2020 och förväntas genomföras under 2021 istället. Östersund har även flera projekt på gång för cykel inom ramen för stadsmiljöavtalen under 2021 som vi ser fram emot att följa.

Östersund får 16,5 av 30 möjliga poäng i området information och marknadsföring. Kommunen får samma resultat som i fjol i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar på 7,5 poäng av 20 möjliga och ökar sina poäng i delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder från 8 till 9 poäng av 10 möjliga. Östersund genomför breda åtgärder inom information och marknadsföring för cykel och sticker ut som en kommun som genomför många åtgärder i samverkan med andra organisationer och forskare. Östersund är bland annat pilotkommun för en ny app för gröna transportsätt och deltar i ett samverkansprojekt med Region Jämtland Härjedalen som främjar hållbar arbetspendling. Ett arbetsområde som kommunen inte var aktiv inom under 2020 var cykelåtgärder riktade mot barn och ungdomar

- ett möjligt utvecklingsområde för kommunen i framtiden.

Kommunens starkaste område är organisation, där de får 28 poäng av 30 möjliga över de tre delområdena: cykelpolitik (10 av 10 poäng), uppföljning och mätning (9 av 10 poäng) och organisatoriska åtgärder (9 av 10 poäng). Detta är ett relativt stabilt resultat jämfört med i fjol. Östersund tappar dock en poäng i delområdet organisatoriska åtgärder jämfört med 2020. För full pott i uppföljning och mätning saknas en ambition om att allvarliga fel som felanmäls ska vara åtgärdade inom 48 timmar och en cykelrevision från de senaste fem åren. I organisatoriska åtgärder kan kommunen stärka sitt resultat genom sitt interna arbete genom till exempel kompetenshöjande insatser inom cykelfrågor för tjänstepersoner och/eller politiker eller genom att se över och förbättra faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten.

Östersund har haft ett mål att 20 procent av alla resor inom staden sker med cykel år 2020. Med 7 procent cykelandel i kommunens senaste resvaneundersökning ser kommunen ut att vara en bit ifrån målet. Utvecklingen av cyklingen i kommunen ser relativt stabil ut, men det kommer krävas större insatser framåt för att nå kommunens mål om färdmedelsfördelning.



1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastrukturinvesteringar 2020:

48 kr/capita, 3 084 588 kr totalt

Budgeterat 2021

893 kr/capita, 57 166 667 kr totalt

Drift och underhåll

Spenderat 2020:

86 kr/capita, 5 506 322 kr totalt

Budgeterat 2021:

82 kr/capita, 5 231 051 kr totalt

surser för utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur samt drift och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur. Kostnaderna räknas per person för att möjliggöra jämförbarhet mellan kommuner av olika storlekar.

Östersunds kommun investerade under 2020 totalt 48 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 86 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 270 kronor per invånare. Kommunen får totalt 10,5 av 20 poäng på delområdet.

ÖSTERSUNDS
KOMMUN FÅR 10,5
AV 20 POÄNG PÅ
DELOMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
INVESTERINGAR

I delområdet infrastrukturinvesteringar poängsätts kommunens investeringar i ny cykelinfrastruktur och drift och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur under 2020, budgeterade medel 2021 samt interna personre-

INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSNITTET FÖR MELLANSTORA KOMMUNER OCH TOTALT

	Östersunds kommun	Genomsnitt mellanstora kommuner	Genomsnitt totalt
Kostnader för ny cykelinfrastruktur under 2020 kronor per capita	48	197	203
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2021 kronor per capita	893	285	245
Kostnader för drift och underhåll av cykelinfrastruktur under 2020 kronor per capita	86	73	73
Budget för drift och underhåll av cykelbanor under 2021 kronor per capita	82	75	77
Summa kostnader kronor per capita 2020 (ny cykelinfrastruktur + drift och underhåll)	134	270	277
Summa budget kronor per capita 2021 (ny cykelinfrastruktur + drift och underhåll)	975	360	322

0,8 PERSONER PER 100 000
INVÅNARE ARBETAR MED
UTVECKLING OCH PLANERING
ELLER DRIFT OCH UNDERHÅLL
AV CYKELINFRASTRUKTUR
I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Östersunds kommun	Genomsnitt mellanstora kommuner	Genomsnitt totalt
0,8	4,1	5,0

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Delområdet infrastrukturinvesteringar kompletteras 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 8 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt ny cykelparkering eller upprustat befintliga.

ÖSTERSUNDS KOMMUN FÅR 8 AV 10 MÖJLIGA POÄNG PÅ DELOMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

AKTIVITETER INOM DELOMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Östersunds kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört åtgärden	Andel bland samtliga kommuner som genomfört åtgärden
Byggt nya cykelbanor		100%	93%
Säkerhetshöjande och/eller framkomlighetshöjande åtgärder på befintliga cykelbanor		87%	86%
Säkerhetshöjande eller framkomlighetshöjande åtgärder för cyklister i blandtrafik		53%	56%
Förbättrat cykelförutsättningar runt skolor		53%	54%
Byggt cykelparkering eller upprustat befintliga		80%	68%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)		33%	42%
Byggt ut belysning längs cykelbanor		73%	63%
Byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser, eller standardhöja befintliga		60%	53%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i cykelställ		80%	74%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik		13%	12%
Genomfört insatser såsom "bike parks", stigcykling/MTB-leder, "pump tracks" eller dylikt		33%	40%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret		100%	100%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret		100%	100%
Installerat/byggt/upprustat offentlig luftstation		33%	46%
Installerat/byggt/upprustat offentlig cykelservicestation		20%	14%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem/cykelpool (ex. el- eller lådcykelpool)		40%	26%



2. Information och marknadsföring

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Inom detta delområde 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 7,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 200000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2020.

ÖSTERSUNDS KOMMUN FÅR
7,5 AV 20 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET
FÖR
INFORMATIONS-
OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

	Investerade kronor i information och marknadsföring för cykling under 2020 per capita	Budgeterade kronor i information och marknadsföring för cykling under 2021 per capita
Östersunds kommun	3,1	3,1
Genomsnitt mellanstora kommuner	3,0	3,0
Genomsnitt totalt	2,3	2,4

0,8 PERSONER PER
100 000 INVÅNARE ARBETAR
MED PÅVERKANSSATSNIG-
NAR OCH INFORMATION
OCH MARKNADSFÖRING
FÖR CYKLING I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Östersunds kommun	Genomsnitt mellanstora kommuner	Genomsnitt totalt
0,8	1,1	0,9

2.2 INFORMATION- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Följande är en kompletterande lista inom området information och marknadsföring med diverse åtgärder för att visa bredden på möjliga aktiviteter inom påverkansarbete och information och marknadsföring för ökad cykling. Kommunerna får ett poäng för varje åtgärd de genomfört under 2020 med max tio poäng i delområdet.

Kommunen får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/mtb-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

ÖSTERSUNDS KOMMUN
FÅR 9 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
INFORMATION- OCH
MARKNADSFÖRINGS-
ÅTGÄRDER

INFORMATION- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Östersunds kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga		80%	61%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga		13%	7%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen		67%	54%
Genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		60%	42%
Genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		27%	19%
Genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/MTB-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		27%	32%
Genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		67%	40%
Genomfört vinterkampanjer eller aktiviteter för främjandet av vintercykling		60%	51%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. Cykelvänlig Arbetsplats eller dylikt.		73%	42%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt		53%	47%
Tryckt upp och spridit cykelkarta eller uppdaterat befintlig		53%	51%

FORTSÄTTNING INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Östersunds kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Informerat om kommunens cykelin- satser eller träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikant- veckan eller i samband med annat event		73%	53%
Varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommu- nens insatser för cykling		93%	82%
Marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälningsfunktion		53%	51%
Drivit/sponsrat cykelkök		7%	5%
Drivit/sponsrat cykelbibliotek eller dylikt		13%	18%
Drivit/sponsrat cykelutbildningar, som t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna		27%	25%
Drivit/sponsrat "cykling för äldre" eller dylikt		33%	18%
Drivit/sponsrat "prova på" kampan- jer eller projekt för t.ex. elcyklar, vikcyklar eller lådcyklar		67%	35%
Implementerat "nudging" åtgärder relaterade till cykling		33%	25%



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 en aktuell cykelplan.

ÖSTERSUNDS KOMMUN FÅR 10 AV 10 POÄNG PÅ DELOMRÅDET FÖR CYKELPOLITIK

MÅL FÖR ÖKAD CYKLING

	Östersunds kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Finns det uttalade politiska mål om att öka cykeltrafiken i kommunen?		100%	86%
Finns det andelsmål specifikt för cykel?		80%	51%
Är dessa mål tidsatta?		87%	58%
Är dessa mål kvantifierade?		93%	60%
Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) eller motsvarande regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken i kommunen?		87%	67%

AKTIVITETER INOM CYKELPOLITIK

	Östersunds kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen antagit någon cykelstrategi eller ett cykelprogram för ökad cykling		73%	60%
Har kommunen en aktuell cykelplan?		80%	68%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?		60%	61%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?		100%	65%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?		87%	58%
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?		80%	68%
Jobbar kommunen med TA-planer (trafikanordningsplaner) och/eller har kommunen rutiner för omledning av cykeltrafik vid t.ex. vägbyggen eller annat som påverkar framkomlighet?		93%	93%
Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor (dvs. en specifik underhållsplan för cykel eller att underhåll av cykelinfrastruktur ingår tydligt i en bredare underhållsplan)?		93%	61%

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 bland annat mätningar av cykeltrafiken på olika stråk, resvane- och nöjdhetsundersökningar, kartläggning/

inventering, felanmälansfunktioner samt cykelbokslut och cykelrevisioner. Östersunds kommun får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 74 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

**ÖSTERSUNDS KOMMUN
FÅR
9 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
Östersunds kommun			
Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	93%	87%	67%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	74%	60%	53%

**ÖSTERSUNDS KOMMUN ÄR EN
AV DE 74% KOMMUNER SOM GE-
NOMFÖR FLÖDESMÄTNINGAR AV
CYKELTRAFIKEN**

AKTIVITETER INOM UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

	Östersunds kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen rutiner för att leverera in data om nya cykelvägar till Nationell Vägdatabas (NVDB) inom ett år av byggnation?		87%	81%
Har kommunen en felanmälsfunktion?		100%	98%
Har kommunen någon uppsatt ambition om att allvarliga fel som felanmäls ska vara åtgärdade inom 48 timmar?		67%	75%
Har kommunen genomfört (eller deltagit i en annan aktörs) resvaneundersökning där cykelns färdmedelsandel mätts bland kommunens invånare de senaste fem åren (from. 2016)?		80%	63%
Använder och följer kommunen upp olycksstatistik (STRADA) med koppling till cyklister?		100%	88%
Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste fem åren (from. 2016)?		47%	63%
Har kommunen någon regelbunden dialog med cyklister (minst 2 gånger per år), antingen cykelorganisationer eller referensgrupp?		40%	30%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet de senaste fem åren (from. 2016)?		80%	63%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån typ av cykelställ och/eller kvalitet de senaste fem åren (from. 2016)?		87%	56%
Har kommunen genomfört något cykelbokslut de senaste fem åren (from. 2016)?		67%	40%
Ett annat verktyg är en cykelrevision, som är en mer ingående analys av kommunens arbete med cykling. Har kommunen genomfört någon cykelrevision de senaste fem åren (from. 2016)?		0%	5%

ÖSTERSUNDS KOMMUN ÄR EN AV DE 63% 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. Delområdet inkluderar även flera åtgärder kopplade till främjandet av cykling bland kommunens anställda. Kommunerna får ett poäng för var åtgärd de genomfört under 2020 med max tio poäng i delområdet.

Kommunen får totalt 9 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 63 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

**ÖSTERSUNDS KOMMUN FÅR
9 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
ORGANISATORISKA
ÅTGÄRDER**

ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Östersunds kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Tagit fram eller reviderat politiska cykelmål		13%	21%
Uppföljning av cykelmåluppfyllelse av berörd nämnd eller motsvarande		53%	39%
Tagit fram eller reviderat cykelprogram/-strategi		13%	19%
Tagit fram eller reviderat cykelplan		20%	25%
Genomfört en cykelrevision		0%	0%
Tagit fram eller reviderat cykelparkeringsplan		20%	16%
Tagit fram eller reviderat underhållsplan för cykelinfrastruktur		27%	28%
Tagit fram eller reviderat skriftliga rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik		20%	12%
Genomfört/deltagit i kompetenshöjande insatser inom cykelfrågor för tjänstepersoner och /eller politiker		60%	63%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik		87%	70%
Genomfört en resvaneundersökning		27%	16%
Genomfört nöjdhetsundersökning bland cyklister		47%	51%
Genomfört ett cykelbokslut		60%	37%
Inventerat befintlig cykelinfrastruktur		60%	58%

Fortsättning: Organisatoriska åtgärder

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Öster- sunds kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Deltagande i Kommunvelometern 2020		73%	54%
Tillhandahållit låncyklar för interna resor för kommunanställda		87%	88%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda		33%	46%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)		80%	58%
Genomfört information och marknadsföringsinsatser för kommunanställda/kommunala bolag i kommunen (t.ex. aktiviteter, utmaningar och tävlingar)		60%	39%
Genomfört resvaneundersökning bland kommunanställda		60%	32%
Tillhandahållit lönebonus/reseersättning för personal som cyklar till och i tjänsten		0%	5%
Byggt eller upprustat faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten (t.ex. cykelparkering, verktyg, omklädningsrum)		33%	35%



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2021

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

Medverkande: Emilia Sternberg (Cykelfrämjandet), Axel Pihl (Cykelfrämjandet), Nicole Carpmann (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Erik Nyberg (Enkätfabriken), Lovisa Köllerström (Enkätfabriken), Elisabet Wahl

Metod: Koucky & Partners och Cykelfrämjandet

Grafisk form: Lovisa Valentino (Enkätfabriken)

Omslag och foto: fotograf (om annat ej anges): Chris Lanaway. Tack till Cykelkraft Jönköping för lån av Hövding till bilderna.

Kontakta Cykelfrämjandet: 072 – 228 73 00
info@cykelframjandet.se

Kontaktperson: Emilia Sternberg, Cykelfrämjandet
073 – 078 0835
emilia.sternberg@cykelframjandet.se



OM CYKELFRÄMJANDET

Cykelfrämjandets mål är att 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. Vår vision är ett Cykelsverige där fler cyklar mer, året runt. Välkommen även du att engagera dig i vår verksamhet.

Bli medlem på: cykelframjandet.se/bli-medlem/



Cykelfrämjandet
Box 3, 101 20 Stockholm
(Järnväggsgatan 36, Nacka)
www.cykelframjandet.se