

RAPPORT FÖR

Göteborgs stad

FÖRDJUPNING AV CYKELFRÄMJANDETS

KOMMUNVELOMETER 2022



CYKEL
1934
FRÄMJANDET

INNEHÅLL

CYKELFRÄMJANDETS KOMMUNVELOMETER 2022	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 2022

FÖRDJUPANDE RAPPORT OM GÖTEBORGS STAD

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 2022 för Göteborgs stad.

I år är Kommunvelometerns trettonde omgång och totalt har 121 kommuner deltagit i granskningen sedan 2010. I år deltar 55 kommuner. Årets cykelfrämjarkommun är Helsingborg, som toppar Kommunvelometern för första gången. Andra plats tar Trollhättan och på tredje plats kommer Lund. I gruppen mellanstora kommuner vinner Trollhättan och i gruppen små kommuner tar Håbo förstaplatsen. Läs mer om resultaten för årets Kommunvelometer på Cykelfrämjandets hemsida och ladda ner totalrapporten för Kommunvelometern 2022. 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 Infrastrukturåtgärder (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 2022. Granskningen genomförs av Cykelfrämjandet med stöd av Enkätfabriken.

För att fånga upp cyklistperspektivet genomför Cykelfrämjandet en nationell granskning vartannat år, 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! Under 2022 genomförs dessutom Cyklistvelometern för tredje gången och resultatet presenteras 19 oktober 2022. Håll utkik på cykelframjandet.se/cyklistvelometern! Där går det också att se vilka kommuner som i Cyklistvelometern 2020 toppade cyklisternas lista av bästa cykelkommuner.

Sammanlagt har årets 55 deltagande kommuner 4 245 141 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: Göteborgs stad

Antal invånare: 583 056 invånare

Kommungrupp: Stora kommuner

Antal år i Kommunvelometern: 13

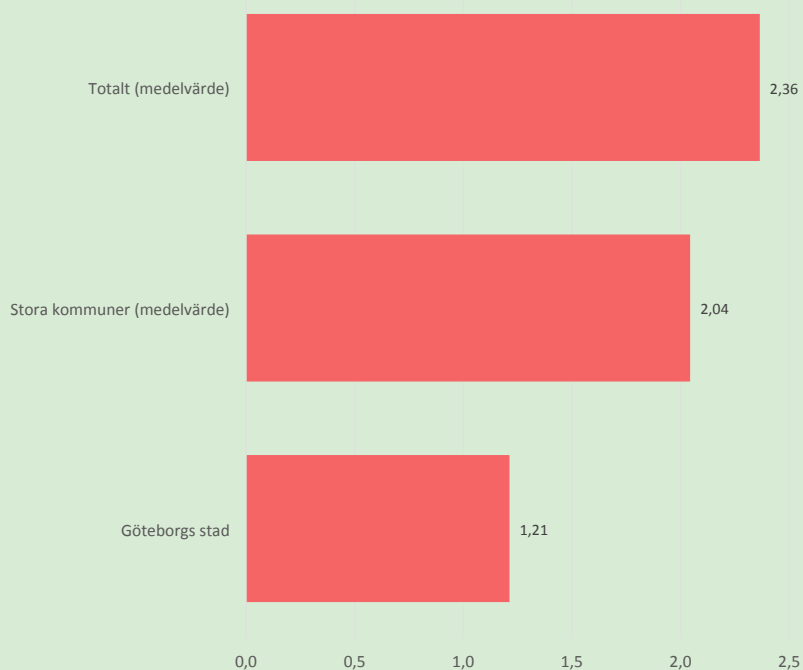
Medlem Svenska Cykelstäder: Ja

Total längd cykelväg: 776,0 kilometer

Göteborgs stad med sina 583 056 invånare tillhör gruppen stora kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 13 gånger i Kommunvelometern. Kommunen är medlem i Svenska Cykelstäder.

Totalt har kommunen 707 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 1,2 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mindre än genomsnittet bland stora kommuner. Dessutom finns 69 kilometer som en annan part ansvar för. Total längd cykelväg är därmed 776 kilometer.

CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



Totalresultat

Göteborg har deltagit alla 13 år av Kommunvelometern och tar i år plats 11 av 55 deltagande kommuner. De får totalt 68,5 av 90 möjliga poäng, vilket är 4 poäng mer än i fjol. Kommunen får full pott med 10 poäng av 10 möjliga inom kategorierna infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder samt organisatoriska åtgärder. Störst förbättring sen förra året har däremot skett på området informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen i år får 12,5 av 20 möjliga poäng och därmed 6 poäng mer än förra året. Störst utvecklingspotential finns inom området infrastrukturinvesteringar, där kommunen får 8 av 20 poäng, vilket är 1 poäng under snittet för deltagare inom gruppen stora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Göteborgs stad investerade under 2021 totalt 110 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 114 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor per invånare. Kommunen får totalt 8 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 12,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 729 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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 eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

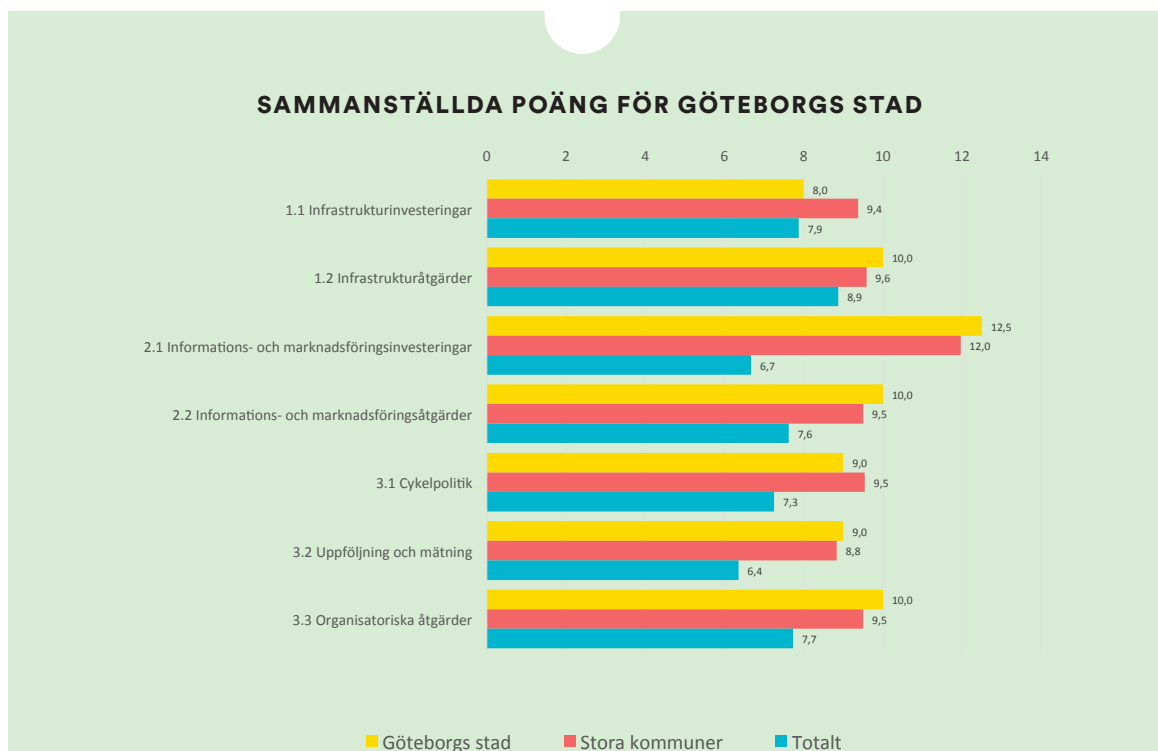
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 9 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Göteborgs stad får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Göteborgs kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.



RANKNING I KOMMUNVELOMETERN

UTVECKLING FÖR GÖTEBORGS STAD MELLAN 2010-2022



**GÖTEBORGS STAD FÅR
TOTALT 68,5 POÄNG I ÅRETS
UNDERSÖKNING OCH PLACERAR
SIG PÅ PLATS 11 BLAND 55
DELTAGANDE KOMMUNER**

**BLAND STORA KOMMUNER
PLACERAR SIG GÖTEBORGS
STAD PÅ PLATS 7 BLAND TOTALT
12 MEDVERKANDE KOMMUNER**

POÄNGÖVERSIKT FÖR GÖTEBORGS STAD

	Göteborgs stad	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt	Maxpoäng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	8	9	7	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	10	10	8	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	12,5	12	5	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	10	10	7	10
3.1 Cykelpolitik	9	10	7	10
3.2 Uppföljning och mätning	9	9	6	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	10	10	7	10
Totalpoäng	68,5	68	48	90

Rekommendationer

Göteborg har deltagit alla 13 år av Kommunvelometern. Kommunen tar i år 11:e plats av 55 deltagande kommuner och 7:e plats bland de 12 deltagande stora kommunerna. Sammanlagt får Göteborg 68,5 poäng av 90 möjliga, en ökning med 4 poäng jämfört med i fjol. Detta tack vare ökade investeringar i information och marknadsföring.

Inom området infrastruktur får Göteborg totalt 18 poäng av 30 möjliga, varav 8 av 20 poäng i delområdet infrastrukturinvesteringar. Under 2021 har kommunen investerat 224 kronor per invånare i cykelinfrastruktur samt drift och underhåll av denna. Detta är både under medelvärdet för samtliga kommuner som ligger på 296 kronor per invånare och för gruppen stora kommuner där genomsnittskostnaden ligger på 353 kronor per invånare. Även personalresurserna i Göteborg har under 2021 legat under snittet för deltagarna, med 2,6 heltidstjänster per 100 000 invånare. Kommunen har däremot budgeterat betydligt mer till 2022, och den nya budgeten innebär att 482 kronor per invånare kan investeras under året. I delområdet infrastrukturåtgärder får Göteborg 10 poäng av 10 möjliga, vilket visar på att kommunen ändå har goda möjligheter att regelbundet genomföra flertalet åtgärder. Under 2021 har kommunen bland annat fokuserat på att bygga hastighetsdämpning vid korsningar mellan bil och cykel samt bygga om och förbättra kommunens pendlingscykelnät. Göteborg måste arbeta snabbt för att tillgodose en god infrastruktur till det ökade antalet cyklister. Håller kommunen uppe takten vad gäller infrastrukturåtgärder finns det goda möjligheter att tillhandahålla säkra, gena och fler cykelvägar.

Inom området information och marknadsföring får Göteborg totalt 22,5 poäng av 30 möjliga, varav 12,5 av 20 poäng i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar. Under 2021 har kommunen investerat 3 kronor per invånare och haft 0,7 heltidstjänster inom information och marknadsföring (kopplat till cykeln) per 100 000 invånare. Båda siffrorna är högre än genomsnittet för samtliga delta-

gande kommuner och kommunen har även en högre budget per invånare än majoriteten av de deltagande kommunerna. I delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder får Göteborg 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har sammanfattningsvis goda förutsättningar att regelbundet genomföra informations- och marknadsföringsåtgärder, och med ännu större avsatta medel skulle kommunen kunna ta arbetet till en ny nivå.

I delområdet cykelpolitik får Göteborg 9 poäng av 10 möjliga och har flera viktiga strategiska dokument på plats såsom en cykelplan, cykelboksplan och TA-planer. Kommunen får även 9 poäng av 10 möjliga i delområdet uppföljning och mätning. Det enda kommunen saknar är en plattform eller rutin för regelbunden dialog med cyklister. I delområdet organisatoriska åtgärder får de 10 poäng av 10 möjliga. Inom dessa områden gäller det att kommunen fortsätter på samma bana framöver.

Göteborg har som mål att cykelresor utgör en andel på 12 procent till 2025 och vid senaste resvaneundersökningen i kommunen år 2017 gjordes 10 procent av resorna med cykel. Kommunen är alltså på god väg mot att nå sitt mål, förutsatt att de arbetar på i samma takt.



1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastrukturinvesteringar 2021:

110 kr/capita, 64 400 000 kr totalt

Budgeterat 2022:

364 kr/capita, 212 000 000 kr totalt

Drift och underhåll

Spenderat 2021:

114 kr/capita, 66 600 000 kr totalt

Budgeterat 2022:

118 kr/capita, 69 000 000 kr totalt

geterade medel 2022 samt interna personresurser 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.

Göteborgs stad investerade under 2021 totalt 110 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 114 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor per invånare. Kommunen får totalt 8 av 20 poäng på delområdet.

**GÖTEBORGS
STAD FÅR 8 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 2021, bud-

INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSNIETTET FÖR STORA KOMMUNER OCH TOTALT

	Göteborgs stad	Genomsnitt, stora kommuner	Genomsnitt, totalt
Kostnader för ny cykelinfrastruktur under 2021 kronor per capita	110	261	219
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2022 kronor per capita	364	375	336
Kostnader för drift och underhåll av cykelinfrastruktur under 2021 kronor per capita	114	93	77
Budget för drift och underhåll av cykelbanor under 2022 kronor per capita	118	95	79
Summa kostnader kronor per capita 2021 (ny cykelinfrastruktur + drift och underhåll)	224	353	296
Summa budget kronor per capita 2022 (ny cykelinfrastruktur + drift och underhåll)	482	470	414

2,6 PERSONER PER 100 000 INVÅNARE ARBETAR MED UTVECKLING OCH PLANERING ELLER DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELINFRASTRUKTUR I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Göteborgs stad	Genomsnitt, stora kommuner	Genomsnitt, totalt
2,6	5,5	5,8

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 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.



AKTIVITETER INOM DELOMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Göteborgs stad	Andel av stora kommuner som genomfört åtgärden	Andel bland samtliga kommuner som genomfört åtgärden
Byggt nya cykelbanor	<input checked="" type="checkbox"/>	100%	100%
Säkerhetshöjande och/eller framkomlighetshöjande åtgärder på befintliga cykelbanor	<input checked="" type="checkbox"/>	100%	93%
Säkerhetshöjande eller framkomlighetshöjande åtgärder för cyklister i blandtrafik	<input checked="" type="checkbox"/>	83%	65%
Förbättrat cykelförutsättningar runt skolor	<input checked="" type="checkbox"/>	83%	67%
Byggt cykelparkering eller upprustat befintliga	<input checked="" type="checkbox"/>	92%	76%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)	<input checked="" type="checkbox"/>	42%	31%
Byggt ut belysning längs cykelbanor	<input checked="" type="checkbox"/>	92%	76%
Byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser, eller standardhöja befintliga	<input checked="" type="checkbox"/>	83%	60%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i cykelställ	<input checked="" type="checkbox"/>	100%	80%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik	<input checked="" type="checkbox"/>	58%	25%
Genomfört insatser såsom "bike parks", sticykling/MTB-leder, "pump tracks" eller dylikt	<input checked="" type="checkbox"/>	67%	47%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret	<input checked="" type="checkbox"/>	100%	98%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret	<input checked="" type="checkbox"/>	100%	100%
Installerat/byggt/upprustat offentlig luftstation	<input checked="" type="checkbox"/>	83%	42%
Installerat/byggt/upprustat offentlig cykelservicestation	<input type="checkbox"/>	17%	11%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem/cykelpool (ex. el- eller lådcykelpool)	<input checked="" type="checkbox"/>	50%	27%



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 12,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 729 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

GÖTEBORGS STAD
FÅR
12,5 AV 20 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET
FÖR
INFORMATIONS-
OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

	Investerade kronor i information och marknadsföring för cykling under 2021 per capita	Budgeterade kronor i information och marknadsföring för cykling under 2022 per capita
Göteborgs stad	3,0	11,1
Genomsnitt, stora kommuner	4,8	6,7
Genomsnitt, totalt	2,3	2,4

0,7 PERSONER PER 100 000 INVÅNARE ARBETAR MED PÅVERKANSSATSNINGAR OCH INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING FÖR CYKLING I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Göteborgs stad	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
0,7	1,3	0,9

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

GÖTEBORGS STAD FÅR
10 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
INFORMATIONS- OCH
MARKNADSFÖRINGS-
ÅTGÄRDER

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 2021 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 eller aktivitet inom kommunen.

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Göteborgs stad	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga		83%	69%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga		17%	15%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen		75%	56%
Genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		67%	51%
Genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		42%	36%
Genomfört eller varit en aktiv del i något stiggcyklings/MTB-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		67%	40%
Genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		75%	45%
Genomfört vinterkampanjer eller aktiviteter för främjandet av vintercykling		75%	51%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. Cykelvänlig arbetsplats eller dylikt.		83%	47%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt		75%	45%
Tagit fram eller uppdaterat samt spridit cykelkarta (tryckt eller digital)		75%	53%

FORTSÄTTNING INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Göteborgs stad	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Informerat om kommunens cykelinsatser eller träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikantveckan eller i samband med annat event		75%	62%
Varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling		100%	82%
Marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälningsfunktion		92%	55%
Drivit/sponsrat cykelkök		33%	9%
Drivit/sponsrat cykelbibliotek eller dylikt		25%	13%
Drivit/sponsrat cykelutbildningar, som t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna		67%	24%
Drivit/sponsrat "cykling för äldre" eller dylikt		25%	16%
Drivit/sponsrat "prova på" kampanjer eller projekt för t.ex. elcyklar, vikcyklar eller lådcyklar		67%	36%
Implementerat "nudging" åtgärder relaterade till cykling		58%	25%
Installerat/drifvat en offentlig cykelmätare för att uppmuntra till ökad cykling		58%	36%



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 9 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

GÖTEBORGS STAD
FÅR 9 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
CYKELPOLITIK

MÅL FÖR ÖKAD CYKLING

	Göteborgs stad	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Finns det uttalade politiska mål om att öka cykeltrafiken i kommunen?	✓	100%	87%
Finns det andelsmål specifikt för cykel?	✓	83%	53%
Är dessa mål tidsatta?	✓	100%	60%
Är dessa mål kvantifierade?	✓	92%	62%
Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) eller motsvarande regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken i kommunen?	✓	100%	75%

AKTIVITETER INOM CYKELPOLITIK

	Göteborgs 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		92%	71%
Har kommunen en aktuell cykelplan?		100%	76%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?		100%	71%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?		100%	71%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?		100%	65%
Har kommunen dokumenterade kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse, t.ex. i översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner, områdesprogram eller detaljplaner		100%	71%
Jobbar kommunen med TA-planer (trafikanordningsplaner) och/eller har kommunen rutiner för omledning av cykeltrafik vid t.ex. vägbyggen eller annat som påverkar framkomlighet?		92%	96%
Har kommunen någon aktuell och dokumenterad underhållsplan för cykelbanor (dvs. en specifik underhållsplan för cykel eller att underhåll av cykelinfrastruktur ingår tydligt i en bredare underhållsplan)?		83%	60%




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 infrå eller ej. Moment som bör ingå i en utförlig uppföljning är bland annat mätningar av cykeltrafiken på olika stråk, resvane- och nöjdhetsundersökningar, kartläggning/inven-

tering, felanmälsfunktioner samt cykelbokslut och cykelrevisioner. Göteborgs stad får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.



**GÖTEBORGS STAD 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
Göteborgs stad			
Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	100%	100%	92%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	80%	60%	55%

**GÖTEBORGS STAD TILLHÖR DE
80% AV KOMMUNERNA SOM GE-
NOMFÖR FLÖDESMÄTNINGAR AV
CYKELTRAFIKEN**

AKTIVITETER INOM UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

	Göteborgs stad	Andel av stora 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?		83%	85%
Har kommunen en felanmälningsfunktion?		100%	98%
Har kommunen en prioritetsordning för fel som anmäls på cykelnätet samt tidsperiod under vilken felet skall åtgärdas enligt prioritetsordningen?		92%	45%
Har kommunen genomfört (eller deltagit i en annan aktörs) resvaneundersökning där cykelns färdmedelsandel mätts bland kommunens invånare de senaste fem åren (from. 2017)?		100%	65%
Använder och följer kommunen upp olycksstatistik (STRADA) med koppling till cyklister?		100%	85%
Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste fem åren (from. 2017)?		100%	65%
Har kommunen någon regelbunden dialog med cyklister (minst 2 gånger per år), antingen cykelorganisationer eller referensgrupp?		58%	35%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet de senaste fem åren (from. 2017)?		100%	69%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån typ av cykelställ och/eller kvalitet de senaste fem åren (from. 2017)?		92%	58%
Har kommunen genomfört något cykelbokslut de senaste fem åren (from. 2017)?		92%	49%
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. 2017)?		17%	4%

GÖTEBORGS STAD TILLHÖR DE 65% AV KOMMUNERNA 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 2021 med max tio poäng i delområdet. Göteborgs









kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

**GÖTEBORGS STAD
FÅR
10 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
ORGANISATORISKA
ÅTGÄRDER**

ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Göteborgs stad	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Tagit fram eller reviderat politiska cykelmål		25%	20%
Uppföljning av cykelmåluppfyllelse av berörd nämnd eller motsvarande		75%	53%
Tagit fram eller reviderat cykelprogram/-strategi		33%	24%
Tagit fram eller reviderat cykelplan		33%	29%
Tagit fram eller reviderat cykelparkeringsplan		33%	22%
Tagit fram eller reviderat underhållsplan för cykelinfrastruktur		67%	29%
Tagit fram eller reviderat skriftliga rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik		8%	25%
Genomfört/deltagit i kompetenshöjande insatser inom cykelfrågor för tjänstepersoner och /eller politiker		100%	69%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik		100%	80%
Genomfört en resvaneundersökning		25%	13%
Genomfört nöjdhetsundersökning bland cyklister		25%	15%
Genomfört ett cykelbokslut		67%	40%
Genomfört en cykelrevision		8%	2%
Inventerat befintlig cykelinfrastruktur		75%	60%

FORTSÄTTNING: ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Göteborgs stad	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Deltagande i Kommunvelometern 2021		83%	76%
Tillhandahållit låncyklar för interna resor för kommunanställda		100%	93%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda		58%	44%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)		83%	64%
Genomfört information och marknadsföringsinsatser för kommunanställda/kommunala bolag i kommunen (t.ex. aktiviteter, utmaningar och tävlingar)		67%	42%
Genomfört resvaneundersökning bland kommunanställda		25%	18%
Tillhandahållit lönebonus/reseersättning eller annan förmån (förutom förmåncyklar) för personal som cyklar till och i tjänsten		17%	7%
Byggt eller upprustat faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten (t.ex. cykelparkering, verktyg, omklädningsrum)		75%	38%



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2022

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

Medverkande: Sara Majkic (Cykelfrämjandet), Sonja Perander (Cykelfrämjandet), Nicole Carpman (Cykelfrämjandet), Emilia Sternberg (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Elisabet Wahl (frilansjournalist)

Metod: Koucky & Partners och Cykelfrämjandet

Grafisk form: Lovisa Valentino (Enkätfabriken)

Omslag och foto (om ej annat anges): Chris Lanaway.

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

Kontaktperson: Sara Majkic, Cykelfrämjandet
076 - 910 50 05
sara.majkic@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 granskar årligen kommunernas arbete för cykling genom Kommunvelometern. Vartannat år genomförs även Cyklistvelometern, en nationell nöjdhetsundersökning där alla cyklister i Sverige kan tycka till om cykelförutsättningarna i sin kommun.

Cykelfrämjandets ambition har sedan starten varit att samla alla sorters cyklister. Vår vision är ett Cykelsverige där fler cyklar mer året om. Välkommen att engagera dig i vår verksamhet!

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



Cykelfrämjandet
Järnväggsgatan 36, 131 54 Nacka
www.cykelframjandet.se