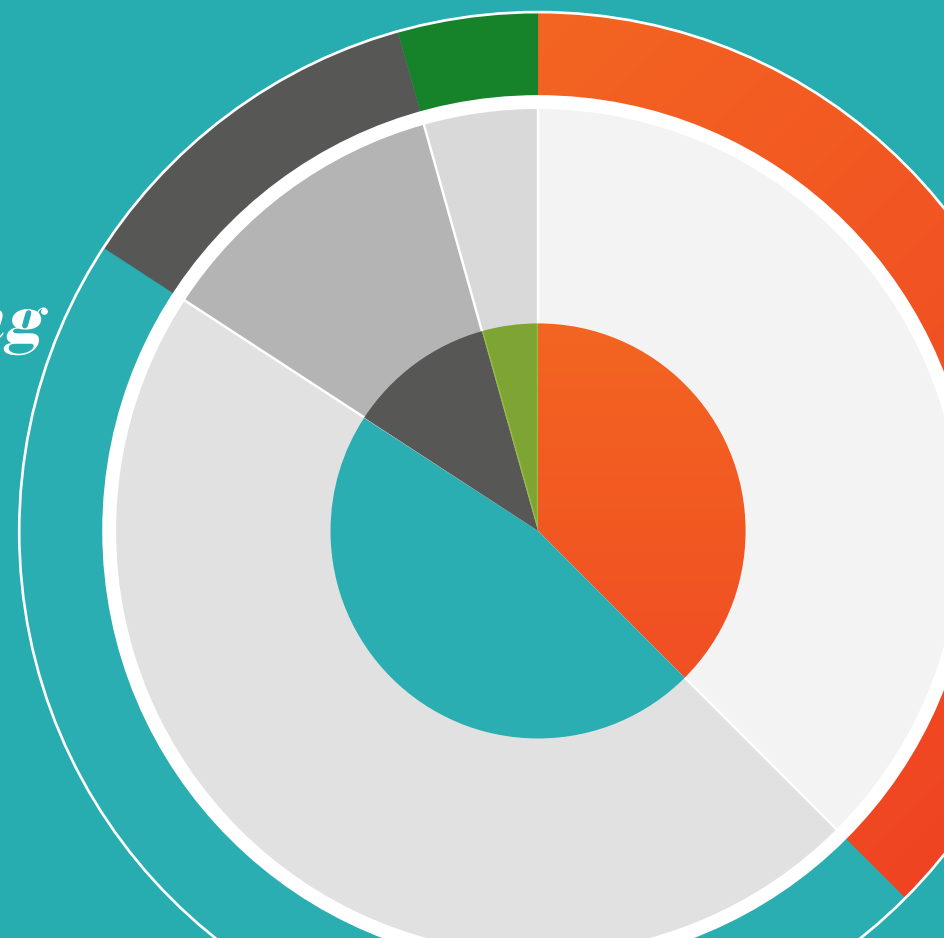


Trafikanalys

Undersökning om cykeltrafikmätning

november 2017

Genomförd av Enkätfabriken





Innehållsförteckning

Bakgrund.....	3
Del 1: Deltagande kommuner.....	5
Del 2: Mål.....	6
Del 3: Mätningar.....	9
Del 4: Resvaneundersökningar.....	15
Del 5: Syfte med mätningarna.....	17
Del 6: Trafikverkets rekommendationer.....	18
Del 7: Kostnader.....	19
Del 8: Kombinerade undersökningar.....	20
Del 9: Övriga kommentarer om mätningar.....	21



Bakgrund

Syfte

Myndigheten Trafikanalys har fått ett regeringsuppdrag i vilket det bland annat ingår att föreslå en "enhetlig metod för systematiska mätningar av cykeltrafik på lokal och regional nivå" (regeringens referens N2017/03128/TS). Som en del av detta uppdrag har Enkätfabriken för Trafikanalys räkning genomfört en enkätundersökning bland kontaktpersoner för respektive kommun i nätverket Svenska cykelstäder. Syftet med undersökningen är att skapa en bild av vissa kommuners praxis och erfarenheter av olika typer av cykeltrafikmätningar. De kommuner som valts ut för att besvara enkäten är medlemmarna i nätverket Svenska Cykelstäder (25 till antalet).

Kontaktperson hos Trafikanalys har varit:

Anders Brandén Klang

Projektledare för undersökningen har varit:

Erik Granberg

Genomförande

Undersökningen genomfördes under september och oktober 2017. Inledningsvis kontaktade Enkätfabriken respektive kontaktperson vid de olika kommunerna. Som underlag användes ett register över medlemmarna i Svenska cykelstäder, vilket tillhandahölls av nätverket. Samtliga kontaktpersoner söktes upp via telefon för att bekräfta att de var rätt person att besvara enkäten. I vissa fall hänvisade kontaktpersonerna vidare till andra personer vid kommunen. Under telefonsamtalen informerade Enkätfabriken om undersökningen samt bekräftade e-postadresserna för enkätutskicken.

Inbjudan att delta i webbenkäten sändes strax därefter per e-post. Två dagar senare kontaktades de respondenter som ännu inte besvarat enkäten via telefon för att bekräfta att de mottagit enkäten. Cirka en vecka senare gjordes även ett påminnelseutskick via e-post till de som vid tidpunkten för det aktuella utskicket inte hade svarat färdigt på undersökningen.

	tidpunkt
Respondenterna kontaktas via telefon	2017-09-20
Inbjudan	2017-09-25
Telefonpåminnelse/bekräftelse	2017-09-27
Påminnelse via e-post	2017-10-03



Bakgrund

Urval och svarsfrekvens

Urvalet bestod av de 25 kommuner som ingår i nätverket Svenska cykelstäder. Av dessa 25 har totalt 24 kommuner svarat på enkäten, vilket ger en svarsfrekvensen om 96 procent.

Bortfallsanalys och bearbetningsfel

Då svarsfrekvensen är såpass hög har det inte ansetts nödvändigt att genomföra en bortfallsanalys. De svarande anses vara representativa för hela populationen.

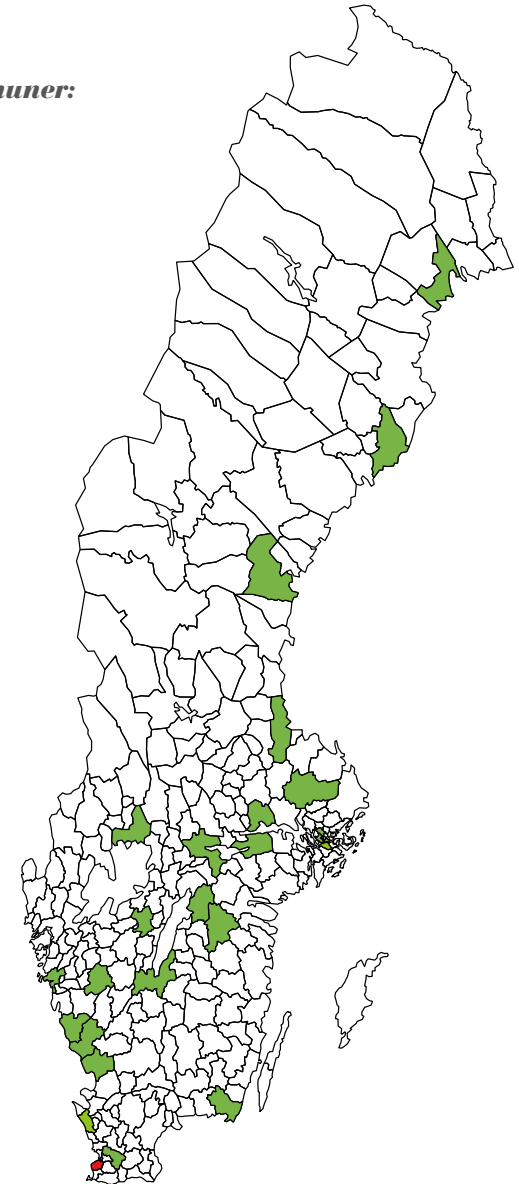


Del 1: Deltagande kommuner

Till höger presenteras en karta där samtliga markerade kommuner ingår i nätverket Svenska cykelstäder, det vill säga de kommuner som utgjorde undersökningens urval. De grönmarkerade kommunerna är de som deltagit i undersökningen, medan den rödmarkerade är Malmö som inte deltagit.

Deltagande kommuner:

- Borås
- Eskilstuna
- Falkenberg
- Gävle
- Göteborg
- Halmstad
- Helsingborg
- Jönköping
- Karlskrona
- Karlstad
- Linköping
- Luleå
- Lund
- Motala
- Skövde
- Sollentuna
- Stockholm
- Sundbyberg
- Sundsvall
- Umeå
- Uppsala
- Varberg
- Västerås
- Örebro





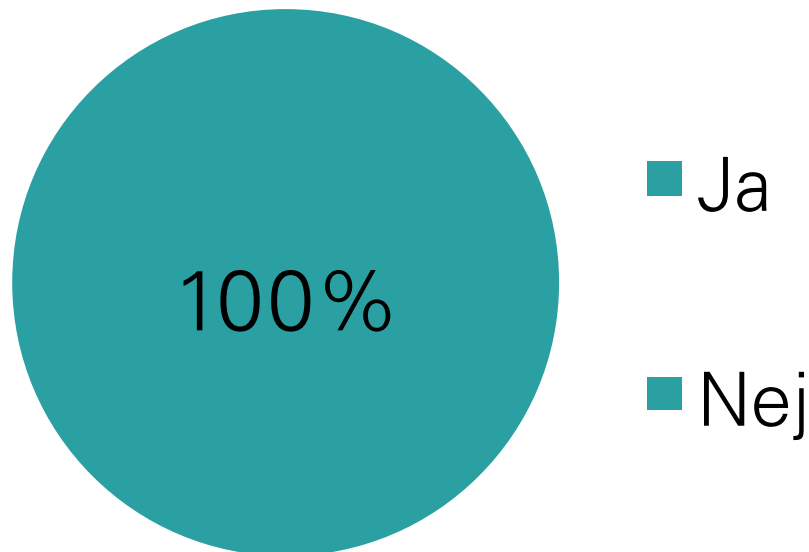
Del 2: Mål

Inledningsvis ställdes ett antal frågor om huruvida kommunerna har fastställt några mål för cyklandets utveckling. Av de deltagande kommunerna uppger samtliga, 100 procent, att de har fastställt sådana mål. Vid en genomsökning av de kommuner som ej svarat visar det sig att även de har fastställda mål. Alltså har samtliga kommuner i nätverket mål för cykling.

På följande sidor presenteras vilka typer av mål som fastställts samt hur eventuell uppföljning av målen ser ut. Utöver det gavs kommunerna även

möjlighet att i fritext berätta om kommunens mål för cyklandets utveckling. Här beskrivs bland annat olika satsningar som för närvarande görs i kommunen. Vissa berättar om pågående arbete med att förstärka cykelstråk, om parkeringsstrategier, arbete med beteende- och attitydpåverkande åtgärder med mera. Andra lyfter fram utmaningar och beskriver bland annat att utvecklingen inte alltid går i linje med uppsatta mål samt att målen inte alltid följer SMART (Specifikt, Mätbart, Accepterat, Realistiskt, Tidssatt).

Har kommunen fastställda mål för cyklandets utveckling?

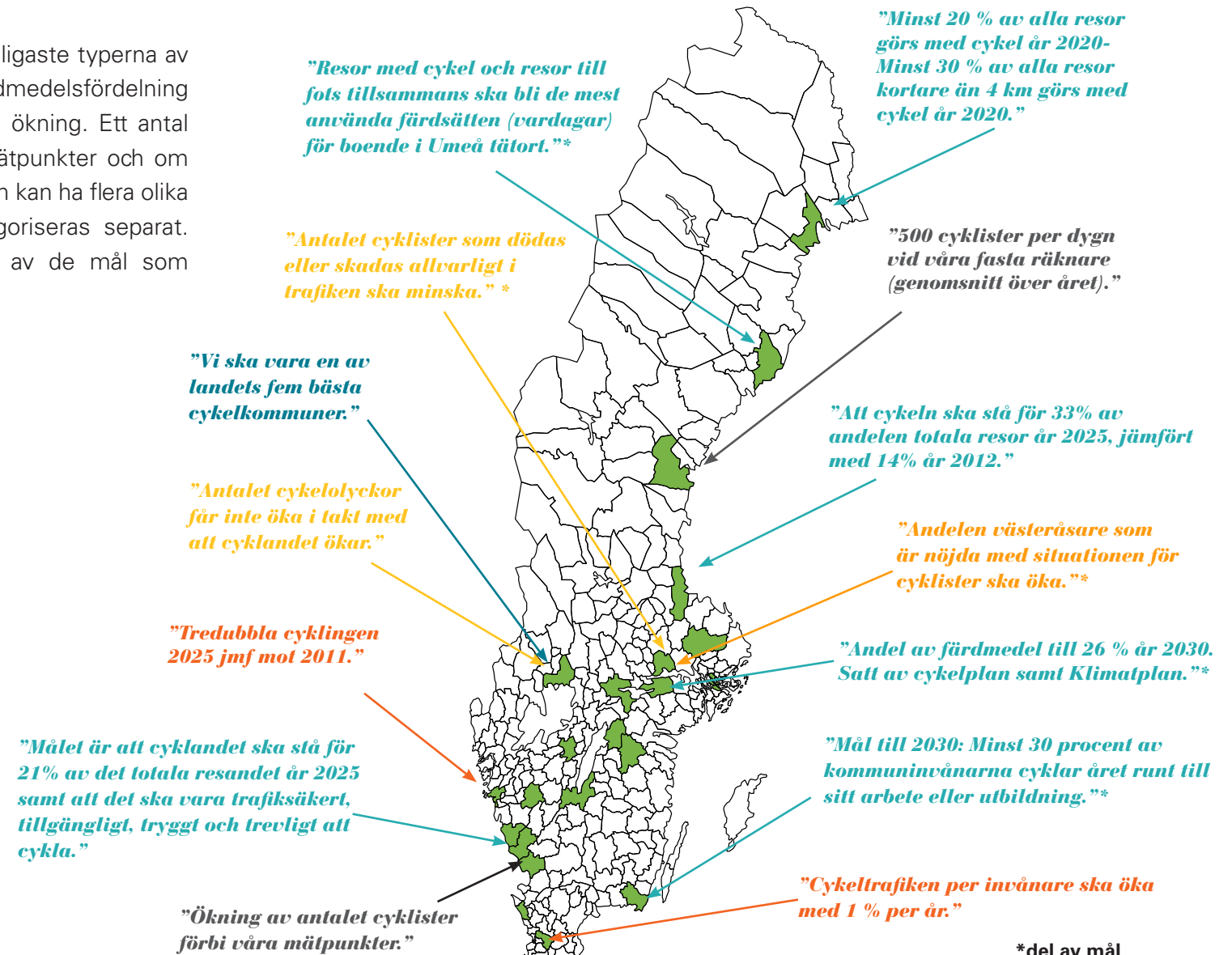




Del 2.1: Vilka mål för cyklandets utveckling har fastställts av kommunen?

Nedan finns en kategorisering över de vanligaste typerna av mål. 14 kommuner har fastställt mål om färdmedelsfördelning och 7 kommuner har mål om en generell ökning. Ett antal kommuner har även mål om säkerhet, mätpunkter och om restid med cykel. Observera att en kommun kan ha flera olika sorters mål och att dessa därmed kategoriseras separat. I kartan till höger presenteras ett antal av de mål som kommunerna fastställt.

- 14** Mål om färdmedelsfördelning
- 7** Mål om ökning
- 3** Mål om säkerhet
- 2** Mål om mätpunkter
- 2** Mål om restid med cykel
- 2** Annat
- 1** Mål om nöjdhet



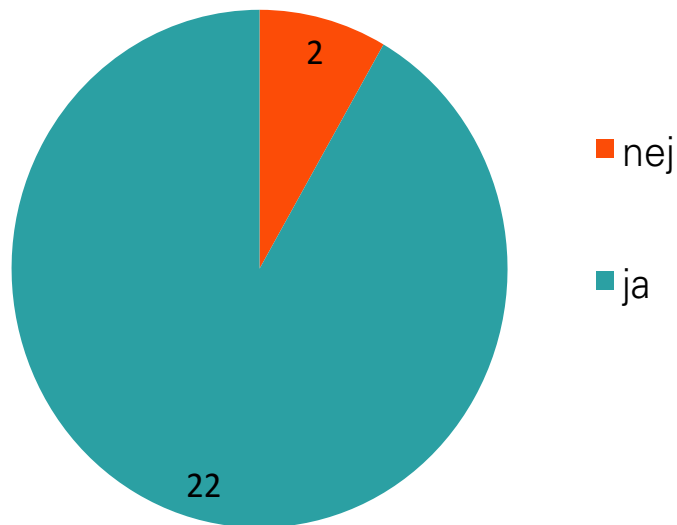


Del 2.2: Uppföljning av mål

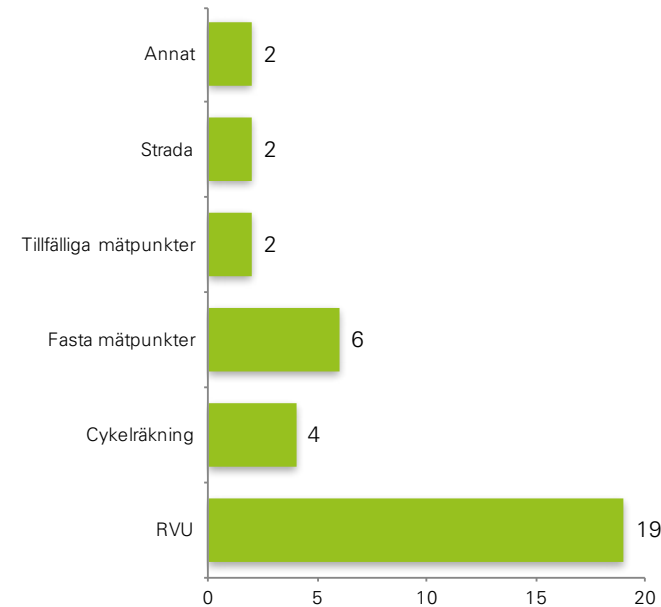
Samtliga kommuner utom två uppger att de fastställda målen för cyklandets utveckling även följs upp. På frågan om hur målen följs upp svarar en majoritet att de genomför RVU-mätningar. Flera kommuner använder sig även av cykelräkning och fasta mätpunkter för att följa upp målen. Observera att frågan var av öppen karaktär och att svaren har kategoriserats i efterhand.

De två kommuner som inte följer upp de fastställda målen menar att detta beror på att de saknar strukturerad cykelmätning och fortfarande arbetar på att hitta en bra mätmetod och resvaneundersökning, samt att uppföljningsprocessen inte är säkrad i samband med beslut om trafikstrategi (där målen återfinns).

Följs dessa mål upp?



Hur följs dessa mål upp?



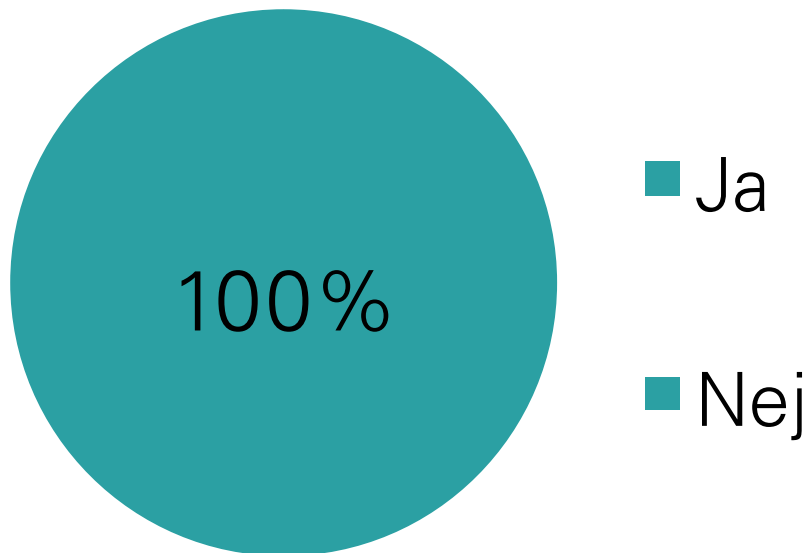


Del 3: Mätningar

Precis som i frågan om huruvida kommunerna har fastställda mål, svarar samtliga kommuner att de mäter cykeltrafik eller cykelresande idag (eller under de senaste tre åren).

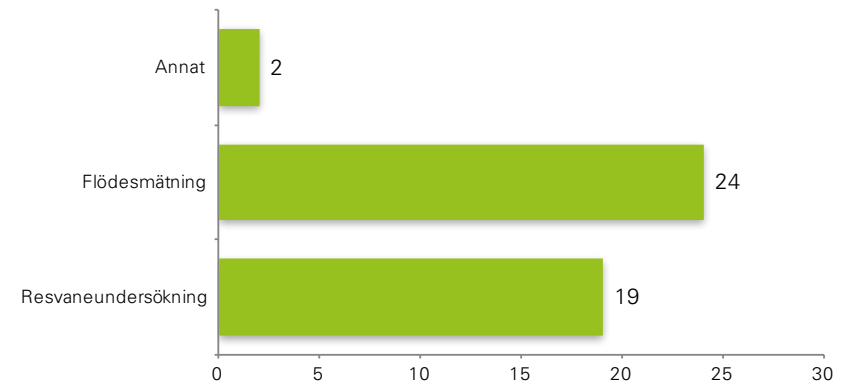
På frågan om hur cykeltrafik eller cykelresande mäts, svarar samtliga 24 kommuner att de genomför flödesmätningar. 19 kommuner genomför även resvaneundersökningar.

Mäter kommunen cykeltrafik eller cykelresande idag, eller har mätt någon gång de senaste tre åren?



Två kommuner svarade därtill "annat" på frågan. Den ena kommunen beskriver att de även låter genomföra vissa enkäter främst till cykelpanel (fokusgrupp med frivilliga cyklister), om exempelvis vintercykling. Den andra kommunen beskriver att de även använt sig av Heat maps (inom European Cycling Challenge-kampanjen). Observera att det gick att välja flera alternativ.

På vilket sätt mäter kommunen cykeltrafik eller cykelresande?





Del 3.1 Varför väljer kommunen att mäta på detta sätt?

FLÖDESMÄTNINGAR

HALMSTAD: Fasta punkter som ger oss en bra bild av cyklandets utveckling och variation. Har gjort en resvaneundersökning 2012 och ny ska göras 2018.

FALKENBERG: Det är den metod vi har tillgång till idag. Se tidigare svar om att vi vill hitta och använda andra metoder.

BORÅS: Det känns rätt att mäta flödesmätningar i våra 7 stråk och följa utvecklingen.

MOTALA: Inget svar.

FLÖDESMÄTNINGAR + RESVANEUNDESÖKNING

GÄVLE: RVU görs var 5-7 år, senast 2012. Har 5 fasta mätpunkter för flödesmätningar av cykeltrafiken idag, anser att de borde vara fler.

LINKÖPING: För att mäta hur trafiksystem fungerar och vilka förändringar som sker över tid

LUND: Mätmetoderna kompletterar varandra.

SUNDBYBERG: Räkning ger underlag till prio mellan vägar. RVU, mäter cykelsatsningen som helhet.

LULEÅ: För att kunna följa hur cyklandet utvecklas mellan resvaneundersökningen som görs vart femte år mäter vi årligen med slangar på hösten och manuellt på vintern. Vi har två cykelbarometrar som mäter året om. Vi mäter vid "infarterna" till centrum varje år för att följa hur cyklandet utvecklas och även kunna jämföra med biltrafiken och gångtrafiken som mäts på samma platser. Vi mäter också cyklandet på andra platser som väljs beroende på var vi behöver underlag inför olika utredningar och ombyggnationer och för att se på vilka cykelbanor vi har de största mängderna cyklister.

UPPSALA: RVU – ger information kring den långsiktiga utvecklingen i trafiken i kommunen. Korttidsmätningar som genomfört i kommunen ger en viktig input till planering av drift och underhållsåtgärder i kommunen samt ger ett nuläget till det arbete med att ta fram en ny mätplan i kommunen inom ramen för den nya Mobilitets- och trafikstrategin.

SOLLENTUNA: Resvaneundersökning för att se till resandet i stort, flödesmätning för att få information om var cyklister rör sig i kommunen.

UMEÅ: Resvaneundersökningen genomförs med 8 års mellanrum, vilket är ett långt spann för att kunna säga något om cykelutvecklingen så därför mäts även cykeltrafiken med flödesmätningar. Flödesmätningarna hjälper även till att välja ut cykelvägar som sak prioriteras både vad gäller drift och underhåll men även investeringar.

KARLSKRONA: Vår cykelstrategis uppsatta mål utgick från en resvaneundersökning (Trafikverket 2014). Flödesmätningar (dels med fasta punkter dels med 2 manuella räkningar vid inpendling till centrum/år) ger ett mer aktuellt underlag som visar på variationer sett till veckodagar/väder etc.

ÖREBRO: Genom mätningen i resvaneundersökningen får kommunen ut andelen av olika reselängder/avstånd och också potentialen för överflyttning av resor. Flödesmätningarna används till ett cykelsnitt som mäts och följs upp som en av indikatorerna för kommunens årsbokslut. Men det används vid planering av cykelinfrastruktur i områdena.

SKÖVDE: Stickprov på flöden, inga kontinuerliga mätningar. Resvaneundersökning genomförd i samband med framtagande av kollektivtrafikplan.

JÖNKÖPING: Vi vill veta hur utvecklingen ser ut.



GÖTEBORG: Flödesmätning ger en kontinuerlig bild av cyklandet över tid och över del av år. RVU är bra komplement som kan verifiera vad mätstationer ger för bild. Dessutom ger en RVU annan typ av info, ex syfte med resa och geografisk info.

VÄSTERÅS: Vi har en kombination av fasta mätpunkter och slangmätningar som varierar varje år. Detta är för att vi ska få en bättre helhetssyn över hela kommunen och hur flödena på cykeltrafiken förändras.

SUNDSVALL: Vi har tre fasta mätare med nedfrästa slingor. Dessa syftar till att synliggöra andra transportslag än bilen. Ca. 10 punkter mäts med slangar och det har vi gjort i ca 15 år. Dessa mäts årligen så att vi kan se en trend. I RVU kollar vi på mycket mer som t.ex. resrelationer mellan olika stadsdelar och fördelning mellan transportslag.

HELSINGBORG: För att få en helhetsbild av cyklandets utveckling i staden.

STOCKHOLM: För att följa cykeltrafikens utveckling och stämma av denna gentemot stadens mål och ökad andel cyklister och ökat antal cykelpassager i mätpunkterna. Dessutom görs mätningar inom ramen för investeringsprojekt för att mäta cykelflöden före och efter en åtgärd, som ett underlag till uppföljningen av projektet.

FLÖDESMÄTNINGAR + RESVANEUNDESÖKNING + ANNAT (ANGES INOM PARANTES)

ESKILSTUNA: (Även vissa enkäter såsom vintercykling etc, främst till cykelpanel (fokusgrupp av frivilliga cyklister)). De är får oss inarbetade och vi anser att de ger oss rimliga svar. Men även för att vi uppfattar det till viss del som bransch-praxis.

KARLSTAD: (Heat map (inom European Cycling Challenge-kampanjen))

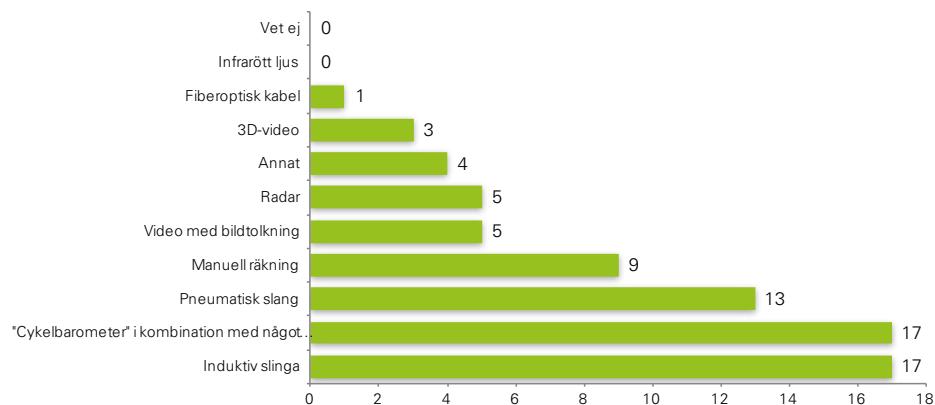


Del 3.2: Teknik och mätpunkter för flödesmätningarna

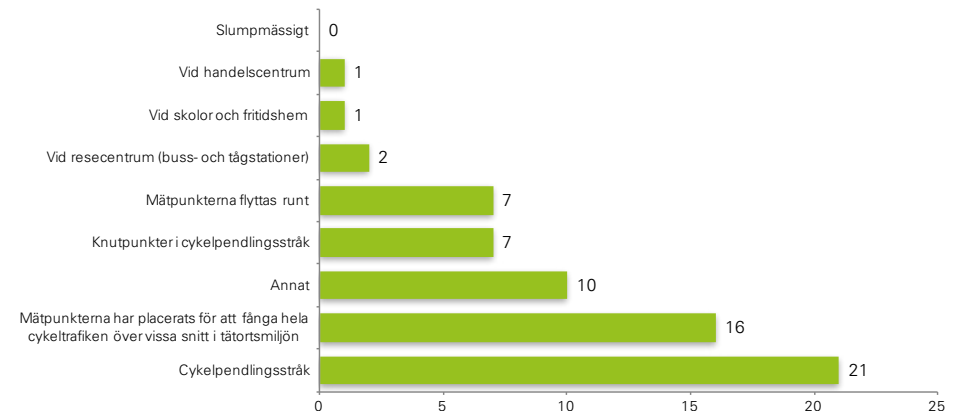
Vidare ställdes en fråga om vilken teknik som används vid flödesmätningarna. 17 kommuner svarar att de använder induktiv slinga och lika många använder även cykelbarometer i kombination med annan teknik. Ytterligare tekniker som ett flertal kommuner använder är pneumatisk slant samt manuell räkning. Ett fåtal kommuner använder även radar, video med bildtolkning och 3D-video.

Den vanligaste placeringen av mätpunkterna är vid cykelpendlingsstråk. 21 av de totalt 24 kommunerna uppger detta alternativ. 16 kommuner svarar att mätpunkterna har placerats för att fånga hela cykeltrafiken över vissa snitt i tätortsmiljön. Ytterligare ett antal svarar att mätpunkterna flyttas runt eller att de är placerade utefter knytpunkter i cykelpendlingsstråk.

Vilken teknik har använts vid flödesmätningarna?



Hur är mätpunkterna placerade för flödesmätningarna?





Del 3.4: Tid och plats för flödesmätningarna

A) PÅ HUR MÅNGA PLATSER I KOMMUNEN GÖRS MÄTNINGARNA? B) HUR FASTSTÄLL(DE)S MÄTPUNKTERNAS PLACERING?

Stora kommuner (<200 000 invånare)

STOCKHOLM: a) Automatiska mätstationer på 39 platser. Manuella mätningar på drygt 200 platser år 2017. Ca hälften av dessa är årligen återkommande. **b)** Inget svar.

GÖTEBORG a) Cirka 25 st. **b)** Flera involverade. Syftet är att ha en bra spridning som fångar det allmänna flödet. Över älven, i centrala delarna och infartsstråk och också sådant vi jobbar med att ta fram.

UPPSALA: a) Kommunen har 5 fasta cykelmätare- vet ej har ej hittat dokumentation kring detta. Utöver det har kommunen under år 2016 och 2017 utfört ett stort antal korttidsmätningar med slangmätningssutrustning för att få ett nuläge av nivåer av cykelflöden i kommunen. Under år 2015 och föregående ca 5 år har manuella mätningar gjorts i ett innerstadssnitt med in/utpassager från innerstaden under en specifik mättag/tid. Denna utförs dock inte längre. **b)** Fastmätare, korttidsmätningar, slangmätningar-valdes för att få ett nuläge över ett antal snitt. 1. Brosnitt-över alla broar, 2. Midja/Barriärer-Över/Under järnvägen samt stora trafikleder, 3. Snabbcykelleder (både de som är snabbcykelled idag samt de som ska byggas om till snabbcykelled), 4. Regionala cykelvägar i utkanten av Uppsala tätort, 5. Centrumsnitt. Samt ett antal specialmätare kopplade till olika projekt.

Mellanstora kommuner (130 000-190 000 invånare)

LINKÖPING: a) En permanent mätpunkt och ett varierande antal mätpunkter som mäts under fyra veckor i september-oktober. **b)** Utifrån starka cykelstråk med många som cyklar till och från arbete och till stadskärnan och några intressanta målpunkter som resecentrum och externhandel.

VÄSTERÅS a) 4 st permanenta. 15 st varierande under våren. 13 st på bestämda platser under vintern. **b)** De permanenta placerade ut där fler huvudcykelstråk kommer samman. Vårmetningarna görs där det finns behov av att veta hur flödet på cyklisterna ser ut. Vintermetningarna är placerade ut med stadens sopsaltstråk för att mäta förändringar i cykelflödena under vinterhalvåret.

ÖREBRO: a) 3 cykelbarometrar, 10 punkter i svartåsnittet varav 2 i trafiksignal och ca 10 platser till i trafiksignal. **b)** Svartån är en naturlig barriär som behöver passeras av de flesta. Cykelbarometrarna är placerade vid starka cykelstråk i kanten av centrum/city.

HELSINGBORG: a) 10. **b)** Vi placerade mätpunkterna så klokt som möjligt för att kunna se långsiktig utveckling av cykeltrafiken. Mätpunkterna finns på våra huvudstråk (Huvudstråken för cykel är prioriterade stråk som är gena, bekväma, säkra, trygga och vägvisade. Huvudstråken har dessutom högsta prioritet för underhåll, även vintertid.) De flesta huvudstråken leder in mot stadens centrum och mätpunkterna har placerats havcentralt för att se pendlings utveckling. 2-3 av mätpunkterna är placerade mer centralt.

JÖNKÖPING: a) 9 fasta mätpunkter ca 30 slangmätningar per år. **b)** De fasta mätarna tror vi fångar ett centrumsnitt. Slangmätningar kompletterar.



Mindre kommuner (90 000-120 000 invånare)

UMEÅ: a) Varje år mäts mellan 35-45 punkter. **b)** Vi har vissa punkter som mäts årligen men sedan väljs olika stadsdelar ut för varje år så vi får en helhetsbild. Mätpunkter väljs också ut inför kommande detaljplaner, byggprojekt osv.

LUND: a) Ett åttiototal punkter årligen, 60 av dessa är desamma varje år. Övriga varierar beroende på om de behövs för uppföljning av projekt. **b)** Mätpunkterna valdes utifrån cykelsystemets uppbyggnad och struktur.

BORÅS: a) Just nu på 8 platser och under 2018 ytterligare en till. **b)** Har tagits fram av Tekniska Förvaltningens Trafikenhet.

ESKILSTUNA: a) 4 fasta mätstationer. 12 semi-fasta (frästa slingor ditbatteri-driven utrustning kopplas, mäts cirka 1 vecka i taget, 3 stationer samtidigt). 6-7 manuella mätstationer, mäts en dag vår/höst. **b)** För att fånga in främst starka cykelstråk, men även broar valdes över ån då cyklister måste passera där vilket effektiviserar mätningarna (inga alternativa vägar finns). Längre ut i tätorten valdes platserna för att få nivåer på större cykelstråk.

GÄVLE: a) 5 st. **b)** Inpendling mot centrum från 4 olika väderstreck/huvudstråk, samt vid Gävle sjukhus då Regionen önskade detta.

HALMSTAD: a) 5 fasta punkter på våra broar och en flyttbar räknare. En fast punkt på Kattegattleden. **b)** Logisk placering på våra broar. Flyttbara räknaren användes för specifika projekt.

SUNDSVALL: a) 3 fasta med slingor, ca 10 med slangmätning. **b)** De fasta på stråk där vi vill visa biltrafiken att det finns andra transportslag och där vi vill mäta flödet mer exakt och kontinuerligt för att kunna visa att de är viktiga rörelsestråk i staden. Slangmätningarna är gamla punkter och de fastlades nog för att kartlägga flöden på större stråk och till viktiga målpunkter.

KARLSTAD: a) 9 st. **b)** Vet ej.

Små kommuner (<80 000 invånare)

LULEÅ: a) Vi har två cykelbarometrar. På hösten (v39) har vi de senaste åren mätt med slangar i runt knappt 15 punkter. På vintern (v6) mäter vi manuellt på fem platser. **b)** Cykelbarometrarna är placerade vid två av infarterna till centrum, det är platser med stora flöden cyklister men även stora flöden bilister så att de ska stå synligt och visa för bilisterna hur många som cyklar. Vi mäter alltid infarterna till centrum för att kunna jämföra hur cyklingen till och från centrum utvecklas över tid. Övriga platser väljs utifrån var vi behöver underlag till tex utredningar, projekteringar, detaljplaner men också för att kunna mäta hur många som cyklar när vi byggt om eller byggt nytt. Vi mäter också runt om i kommunen för att få ett underlag över var vi har många cyklister och vilka cykelvägar som används. Tanken är att mäta olika platser återkommande men inte varje år för att se hur cyklandet utvecklas även utanför centrum.

SOLLENTUNA: a) 47 st. **b)** Inget svar.

KARLSKRONA: a) 4 platser, 1 till innan årets slut. Vid den årliga manuella räkningen står vi på 2 platser i närheten vår cykelbarometer. Där vill vi fånga upp alla som pendlar in mot centrum. **b)** Vid inpendling till centrum har vi bara några få möjliga vägar som vi vill täcka. Övriga platser är på huvudcykelstråk.

VARBERG: a) 6 platser. **b)** Mätarna har placerats ut i en ring ca 500 - 1000 m utanför stadskärnan för att kunna få en likvärdig mätningssituation på alla

SKÖVDE: a) 7 st. **b)** Oklart. Gjordes för länge sedan.

SUNDBYBERG: a) ca 20 st. **b)** Utifrån lokalkännedom.

FALKENBERG: a) 2 fasta mätpunkter med induktivslinga. 4 rörliga punkter per år med slang. **b)** Utifrån strategiska stråk.

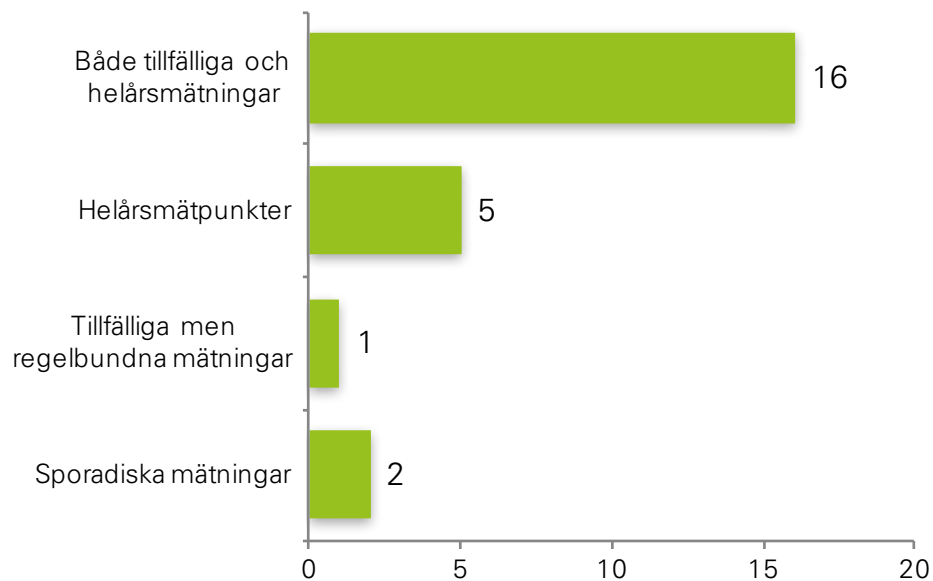
MOTALA a).Inget svar. **b)** Inget svar.



Del 3.4: Tid och plats för flödesmätningarna

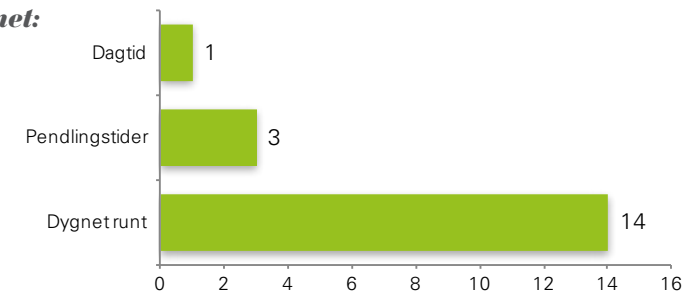
De flesta kommuner (16 st) genomför både tillfälliga mätningar och helårsmätningar. När mätningarna genomförs samt under hur lång tid mätningarna pågår beror på vilken typ av mätning det handlar om. Exempelvis beskriver flera att en stor andel av de fasta mätningarna görs dygnet runt, hela veckan och under hela året, i syfte att exempelvis fånga flödesförändringar. Slangmätningar däremot görs vanligen under en begränsad tid, som varierar mellan några dagar och några veckor.

Är mätningarna sporadiska, tillfälliga men regelbundna, eller helårsmätningar?

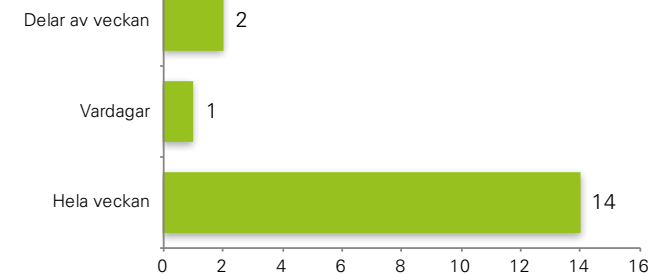


När sker cykelmätningarna under...

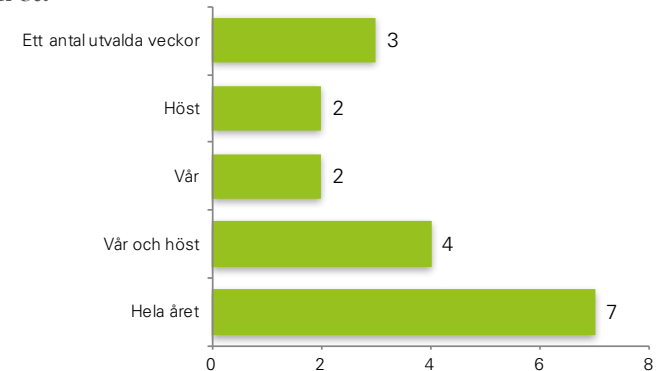
Dygnet:



Veckan:



Året:

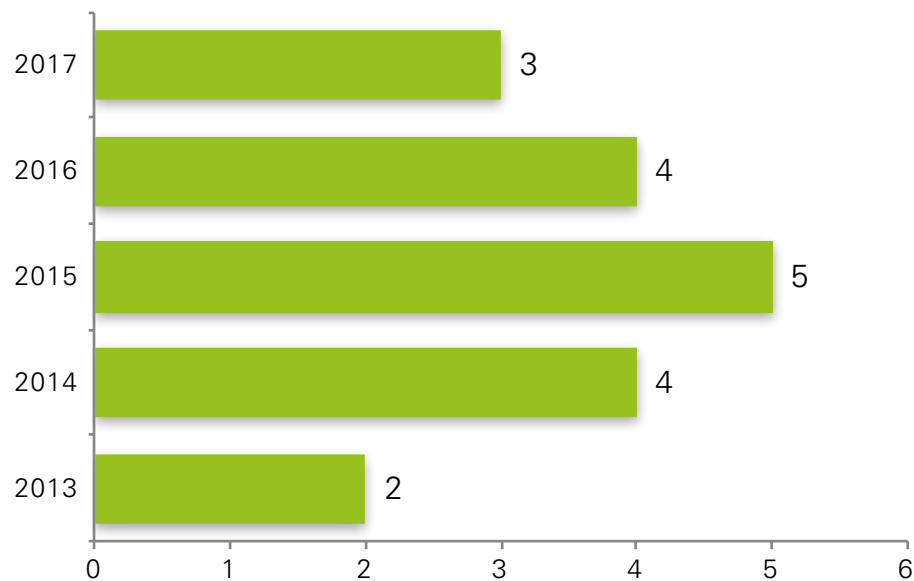




Del 4: Resvaneundersökningar

3 av de 24 kommunerna har genomfört en resvaneundersökning under 2017.
4 kommuner genomförde den senaste undersökningen år 2016, medan 5 kommuner genomförde den senaste undersökningen under 2015.

När genomfördes den senaste resvaneundersökningen i kommunen?

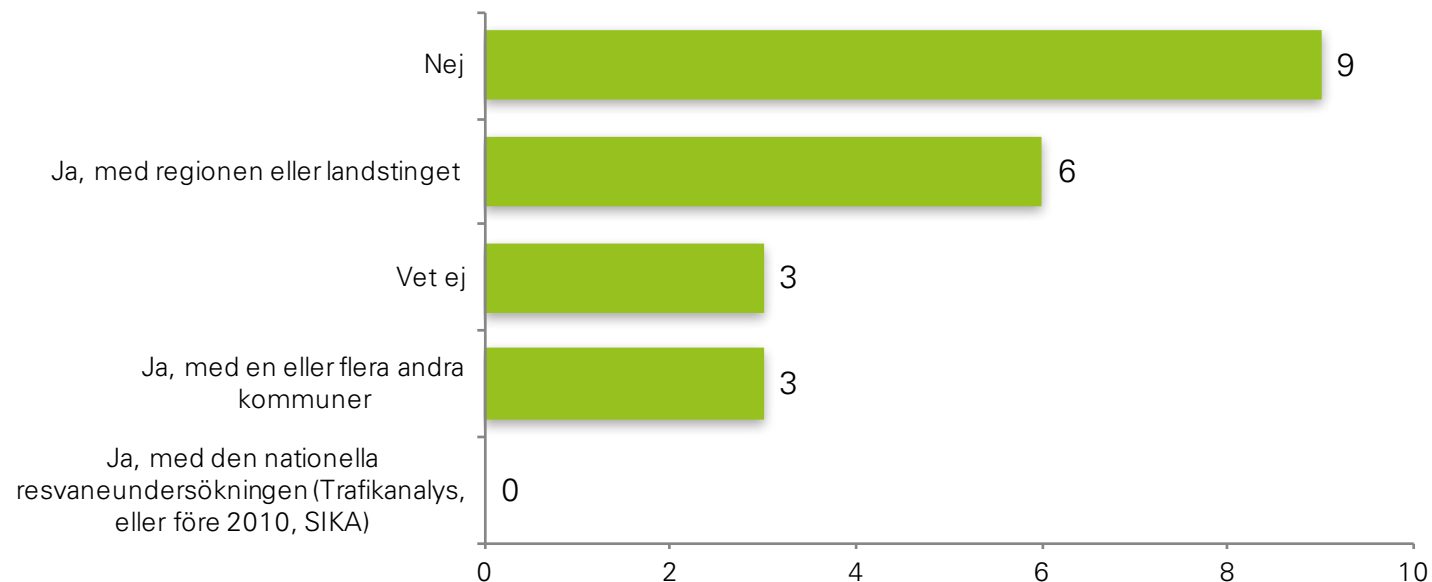




Del 4: Resvaneundersökningar

På frågan om huruvida den senaste resvaneundersökningen samordnades med någon annan resvaneundersökning, svarar 9 kommuner nej. 6 kommuner svarar att undersökningen samordnades med regionen eller landstinget och ytterligare tre kommuner svarar att den senaste undersökningen samordnades med en eller flera andra kommuner.

Samordnades den senaste resvaneundersökningen med någon annan resvaneundersökning?



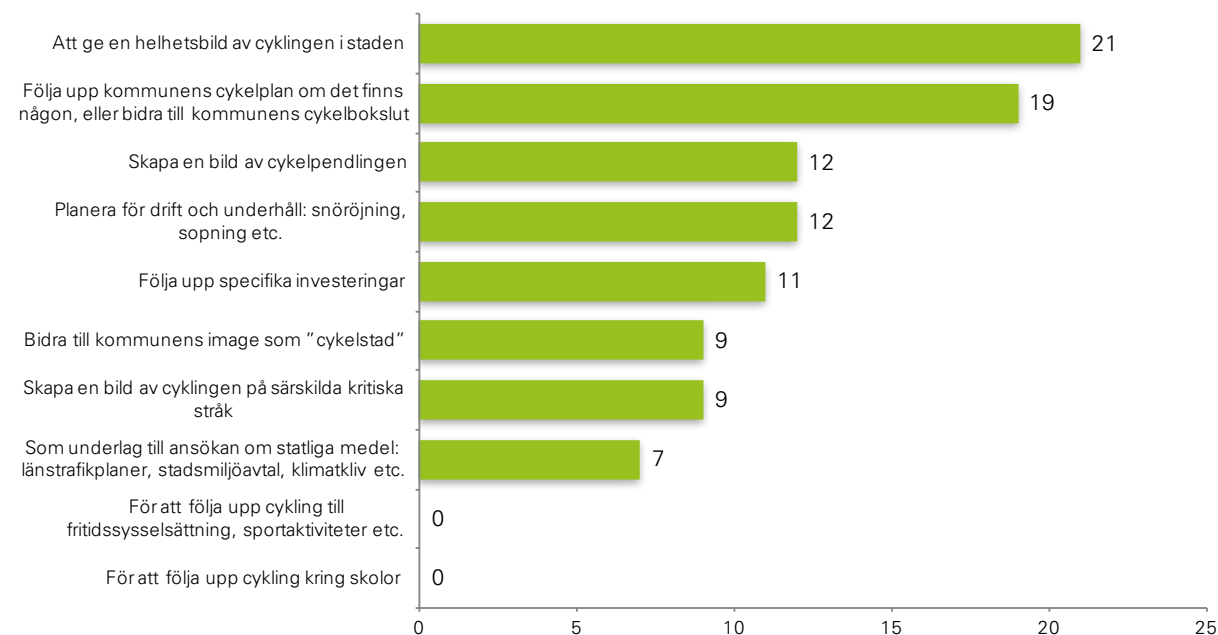


Del 5: Syfte med mätningarna

På frågan om vad det huvudsakliga syftet med mätningen av cykeltrafik och cykelresande är, svarar samtliga kommuner utom tre att de syftar till att ge en helhetsbild av cyklingen i staden. 19 kommuner menar att mätningarna syftar till att följa upp kommunens cykelplan eller bidra till kommunens cykelboksut. 12 kommuner svarar vidare att mätningarnas huvudsakliga syfte är att skapa en bild av cykelpendling och lika många att de syftar till att planera för drift och underhåll: snöröjning, sopning etc.

Kommunerna fick även en fråga om de hade något att tillägga gällande kommunens syfte med mätningar av cykeltrafiken och cykelresandet. Här lyfts bland annat vikten av att redovisa hur verkligheten ser ut till beslutsfattarna. Det beskrivs även hur cyklingen är ett prioriterat transportslag som behöver följas upp. Flera uttrycker även att de önskar utöka antalet mätpunkter för att kunna generera ett bättre underlag till uppföljningen av uppsatta mål och på så vis samtidigt rikta driftinsatser etc. till specifika punkter.

Vad är det huvudsakliga syftet med kommunens mätning av cykeltrafik och cykelresande?



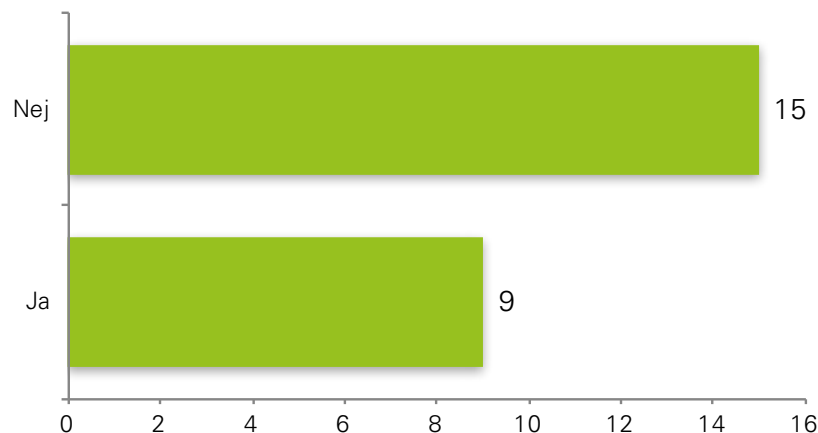


Del 6: Trafikverkets rekommendationer

15 av de deltagande kommunerna känner inte till Trafikverkets rekommendationer för utformning av mätningar av cykeltrafik och cykelresandet. Av de 9 kommuner som känner till rekommendationerna, svarar 6 st att de också följer rekommendationerna.

Kommunerna fick även möjlighet att lämna en ytterligare kommentar gällande Trafikverkets rekommendationer och hur kommunen ställer sig till dessa. Här nämner flera att de inte sett skriften tidigare, men att de efter att ha läst den är positivt inställda och att dokumentet ger en god överblick över sätt att mäta cykeltrafik. Vissa menar att det borde informeras mer om rekommendationerna.

Känner kommunen till Trafikverkets rekommendationer för utformning av mätningar av cykeltrafiken och cykelresandet?

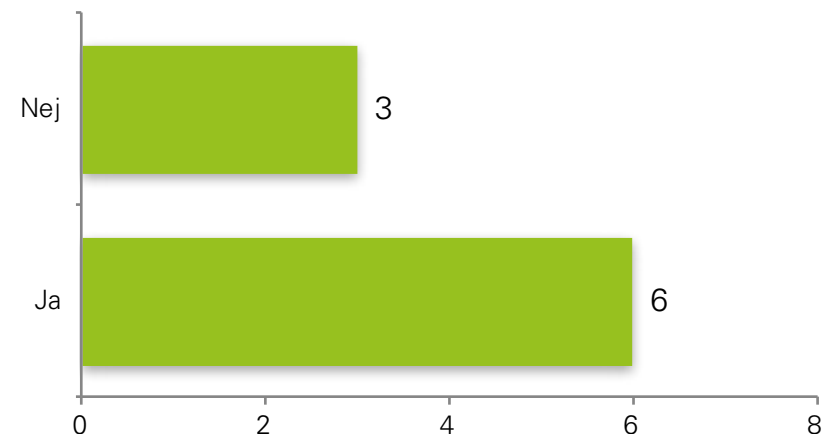


Varför följer kommunen inte Trafikverkets rekommendationer?

"Det är för stora praktiska problem och alltför höga kostnader förknippade med att utföra mätning av cykeltrafik på det sätt som föreslås. Visneglarmer mot en framtida möjlig datainsamlingsutveckling med hjälp av mobildata. Det kan ge oss ett betydligt bättre underlag inom en relativt nära framtid."

"Rekommendationerna har inte legat till grund för stadens egna rutiner för mätning av cykeltrafiken, men i praktiken gör vi mycket av det som står i dem. Rekommendationerna skulle framgent dock kunna bidra till en möjlig inriktning för utveckling av mätningarna utifrån våra förutsättningar och erfarenhet."

Följer kommunen Trafikverkets rekommendationer för utformning av mätningar av cykeltrafiken och cykelresandet?



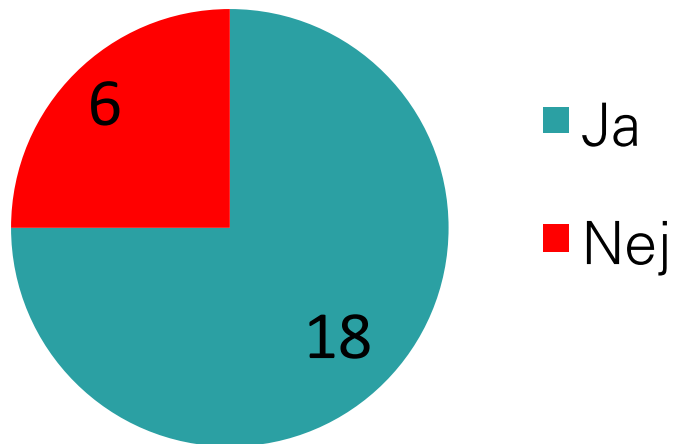


Del 7: Kostnader

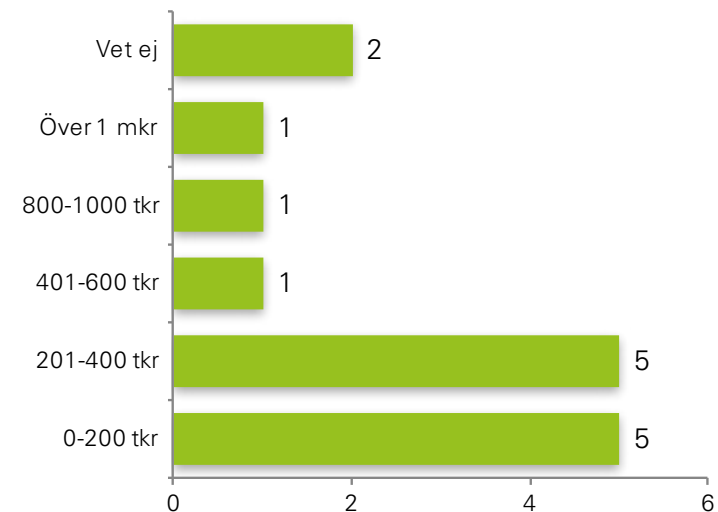
Av de 24 deltagande kommunerna svarar 18 st att kostnaderna för cykelmätningarna går att urskilja från andra åtgärder eller från drift och underhåll riktade mot cyklande. 6 kommuner svarar nej på samma fråga.

Kommunerna fick även svara på en fråga om vilka kostnader de haft för cykeltrafikmätningar under de senaste tre åren. Här svarar fem kommuner att kostnaderna legat på mellan 201 000-400 000 kr. Lika många kommuner har haft kostnader på 200 000 kr eller mindre.

Går kostnaderna för mätning av cykeltrafik och cykelresande att urskilja från andra åtgärder eller från drift och underhåll riktade mot cyklande?



Vilka kostnader har kommunen haft för mätningar av cykeltrafiken och cykelresandet under de senaste tre åren?



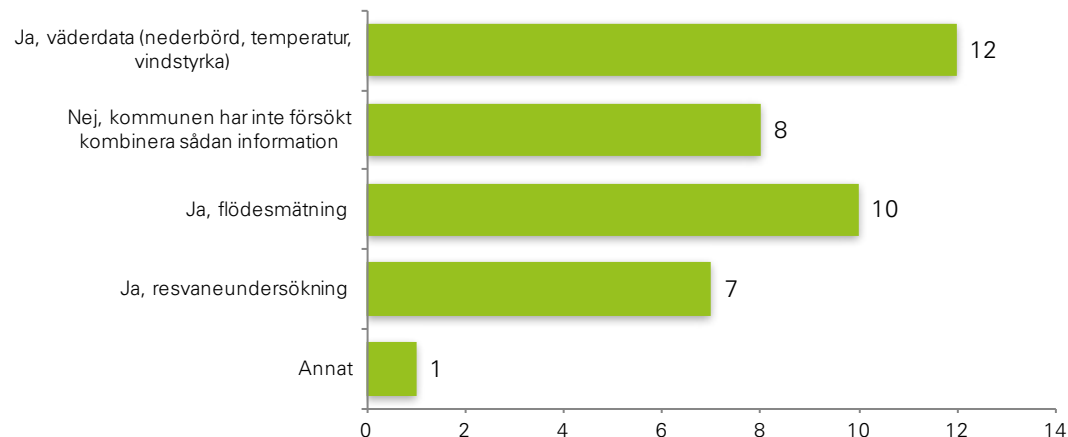


Del 8: Kombinerade undersökningar

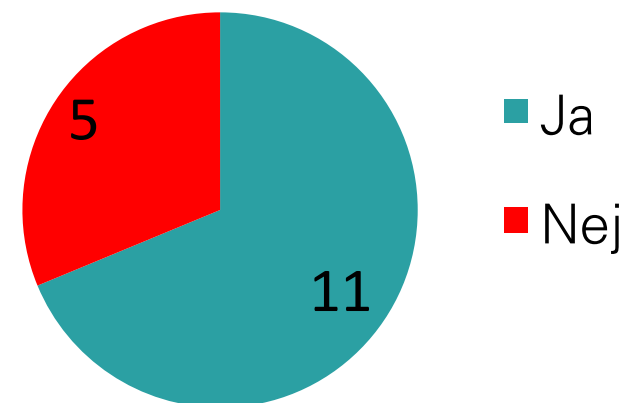
12 av kommunerna har försökt att kombinera information om väderdata med cykeltrafikmätningarna. 10 kommuner har kombinerat undersökningarna med flödesmätningar och 7 st med resvandeundersökningar. En kommun svarar att de även kombinerat mätningarna med information om cykelhjälmsanvändningen samt flödet av gångtrafikanter.

Det ställdes även en fråga om huruvida kommunen dragit några lärdomar av de kombinerade undersökningarna. Här svarar flera att de kunnat konstatera att cykling till stor del är väderberoende. Ett fåtal skriver även att cykeltrafikmätningarna inte är en exakt vetenskap, utan mer en indikation som ger kommunen en uppfattning om storleksordningar etc. 11 kommuner svarar vidare att det finns underlag att ta del av från undersökningarna.

Har kommunen försökt att kombinera information från olika typer av mätningar/undersökningar med avseende på mätningar av cykeltrafik och cykelresande?



Finns det underlag att ta del av?





Del 9: Övriga kommentarer om mätningar

Är det något mer du vill tillägga angående kommunens erfarenheter av mätningar av cykeltrafiken och cykelresandet?

- Vi kommer under närmaste åren försöka använda våra permanenta mätstationer för att jobba med effektsamband vid byggnation av infrastruktur.
- Vi är positiva till ökade nationella riktlinjer om sådana går att ta fram. Ökad och gemenskap kunskap i branschen är bra och borde ge bättre underlag till upphandlingar.
- Vi håller på att utvärdera våra cykelräknare. Radar ger mätfel, av flera olika anledningar, men mätfelen är olika på olika platser och tider, så det är svårt att ringa in mätfelen och korrigera för dem.
- Två områden vi arbetar mycket med att utveckla.
- Vintertid kan vi inte använda slangar att mäta med då de skulle gå sönder om vi skulle behöva ploga så det är därför vi räknar manuellt då.
- Eftersom cyklingen är beroende av vädret känns det bra att vi börjat mäta med våra cykelbarometrar som komplement till de andra mätningarna och resvaneundersökningarna då man kan ha otur/tur med vädret just de veckorna man mäter som då påverkar resultatet.
- Tidigare hade vi radarräknare på våra fasta punkter, men dessa krånglade ofta var inte särskilt pålitliga. Nu har vi nedfrästa slingor som fungerar bra.
- Umeå kommun har mätt cykel flödet regelbundet sedan 2000. Kommunen har även genomfört mätningar innan dess men kanske inte i så ordnade former.
- Ja - det är ett viktigt verktyg som vi ska utveckla.
- Utbudet på mätutrustning och leverantörer av utrustning har ökat de senaste åren. Även kvaliteten på mätutrustning har förbättrats vilket underlättar för då det blir mer kvalitetssäkrat och kostnadseffektivt.
- Jag tycker att det vi har tagit fram och mäter är rätt för vår stad och som ett underlag för vidare arbete med cykel.
- Att det är väldigt bra med fasta mätstationer. Om man placerar stationen på en vettig plats får man snabbt en bild av hur cyklandet förändras över tid, såväl över dygn och vecka som mer långsiktigt över år. Man slipper mycket arbete med tillfälliga mätningar där mätutrustningen kräver initierad personal och mantimmar och där utrustningen ofta utsätts för olika typer av sabotage eller inte placerats rätt.
- Vi har längre tillbaka i tiden även använt manuell räkning i ett betydligt större antal räknesenitt men med väldigt kort räknetid. Det kan ge en bra översikt av staden som helhet och ett underlag för var man kan placera en fast station. Däremot känns den statistiska säkerheten och möjligheten att jämföra år från år begränsad i synnerhet när cyklandet är svagt och svajigt som det är i vår stad. Dessutom kräver en sådan samlad räkning väldigt mycket arbetstimmar både för förberedande underlag, i fält och även efteråt i form av tolkning och sammanställning av räknedata. Vädret och vilka datum man väljer att räkna kan påverka resultatet väldigt mycket.
- Stockholms stad har långa kontinuerliga mätserier vad gäller manuella mätningar av cykeltrafik. Innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet har mätts sedan tidigt 1980-tal.



Undersökningar som leder till utveckling!