

CYKELFRÄMJANDETS *KOMMUN- VELOMIETER* 2018

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

INNEHÅLL

<p>Vad är Kommunvelometern – och vad är den inte? 5</p> <p>Efter år av ökade poäng är Uppsala årets cykelfrämjande kommun 7</p> <p style="padding-left: 20px;">Om metoden 8</p> <p style="padding-left: 20px;">Syfte och mål 9</p> <p style="padding-left: 20px;">Resultatspridning 9</p> <p>Resultat 11</p> <p style="padding-left: 20px;">Sammanlagda resultat för samtliga kommuner 11</p> <p style="padding-left: 20px;">Stora kommuner 13</p> <p style="padding-left: 20px;">Mellanstora kommuner 13</p> <p style="padding-left: 20px;">Små kommuner 15</p> <p style="padding-left: 20px;">Befintlig infrastruktur 16</p> <p style="padding-left: 20px;">Infrastruktur och underhåll 16</p> <p style="padding-left: 20px;">Information och marknadsföring 21</p> <p style="padding-left: 20px;">Cykelaktiviteter under 2017 21</p> <p style="padding-left: 20px;">Cykelpolitik 23</p> <p style="padding-left: 20px;">Uppföljning och mätning 23</p> <p>Kommunsammanfattningar 27</p> <p style="padding-left: 20px;">Ale 28</p> <p style="padding-left: 20px;">Avesta 30</p> <p style="padding-left: 20px;">Borlänge 32</p> <p style="padding-left: 20px;">Borås 34</p> <p style="padding-left: 20px;">Danderyd 36</p> <p style="padding-left: 20px;">Enköping 38</p> <p style="padding-left: 20px;">Eskilstuna 40</p> <p style="padding-left: 20px;">Falun 42</p> <p style="padding-left: 20px;">Finspång 44</p> <p style="padding-left: 20px;">Gävle 46</p> <p style="padding-left: 20px;">Göteborg 48</p> <p style="padding-left: 20px;">Heby 50</p> <p style="padding-left: 20px;">Helsingborg 52</p> <p style="padding-left: 20px;">Hässleholm 54</p> <p style="padding-left: 20px;">Järfälla 56</p> <p style="padding-left: 20px;">Jönköping 58</p> <p style="padding-left: 20px;">Karlskrona 60</p> <p style="padding-left: 20px;">Karlstad 62</p> <p style="padding-left: 20px;">Katrineholm 64</p> <p style="padding-left: 20px;">Kiruna 66</p>		<p>Knivsta 68</p> <p>Kristianstad 70</p> <p>Lidingö 72</p> <p>Linköping 74</p> <p>Lomma 76</p> <p>Ludvika 78</p> <p>Luleå 80</p> <p>Lund 82</p> <p>Malmö 84</p> <p>Motala 86</p> <p>Mölnadal 88</p> <p>Nacka 90</p> <p>Skellefteå 92</p> <p>Skövde 94</p> <p>Sollentuna 96</p> <p>Solna 98</p> <p>Stockholm 100</p> <p>Strömstad 102</p> <p>Sundbyberg 104</p> <p>Svedala 106</p> <p>Tjörn 108</p> <p>Trelleborg 110</p> <p>Tyresö 112</p> <p>Täby 114</p> <p>Umeå 116</p> <p>Upplands Väsby 118</p> <p>Uppsala 120</p> <p>Varberg 122</p> <p>Vänersborg 124</p> <p>Västerås 126</p> <p>Växjö 128</p> <p>Ystad 130</p> <p>Östersund 132</p> <p>Bilaga 135</p> <p style="padding-left: 20px;">Granskningsmall 135</p> <p style="padding-left: 20px;">Bedömning av delområden 135</p> <p style="padding-left: 40px;">Befintlig infrastruktur 135</p> <p style="padding-left: 40px;">Infrastruktur och underhåll 135</p> <p style="padding-left: 40px;">Information och marknadsföring 136</p> <p style="padding-left: 40px;">Cykelaktiviteter under 2017 136</p> <p style="padding-left: 40px;">Cykelpolitik 137</p> <p style="padding-left: 40px;">Uppföljning och mätning 137</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Vad är Kommunvelometern – och vad är den inte?

Cykelfrämjandets Kommunvelometer är en benchmarking-studie som mäter och jämför kommuners insatser för cykling. Syftet med Kommunvelometern, så som med andra benchmarking-studier, är att kunna jämföra nuläget i en kommun med andra, förändringar över tid samt att visa inom vilka områden det finns potential för förbättringar.

Det finns olika sätt att mäta och jämföra hur cykelvänlig en kommun eller stad är och hur cykeltrafiken utvecklas.

Ett sätt är att mäta omfattningen av cykeltrafiken och andelen cykelresor. Det görs vanligen genom resvaneundersökningar. Resvaneundersökningar kan utöver andelen av olika färdssätt även visa förändringar mellan olika år och ge information om för vilka typer av resor och sträckor cykeln används. För att resultaten mellan kommuner ska vara jämförbara behöver undersökningarna vara genomförda på samma sätt, vilket inte alltid är fallet. Bäst jämförbarhet har den nationella resvaneundersökningen som genomförs i hela landet. Den visar att andelen cykelresor varierar stort mellan olika kommuner i Sverige, från 20 procent eller mer för exempelvis Malmö eller Lund till bara några enstaka procent.

En annan metod är att genomföra trafikmätningar som räknar antalet passerande cyklar vid olika mätpunkter. Genomförs mätningarna regelbundet och över flera år kan de ge en indikation över hur cykeltrafiken utvecklas. Begränsningen är att resultaten inte är direkt jämförbara mellan städer och att de inte med säkerhet beskriver utvecklingen av cyklingen i orten i stort utan endast vid platsen där det mäts. Resultaten från trafikmätningar av cyklister behöver tolkas med försiktig-

het då de kan påverkas av faktorer som exempelvis vädret vid mättillfället eller att till exempel en ombyggnation av cykelväg i ett närliggande område kan påverka flödena vid mätplatsen.

För att veta hur cyklisterna uppfattar nuläget kan enkätstudier genomföras, där cyklister själva utifrån sina egna erfarenheter bedömer hur cykelvänlig orten är. Exempel på den typen av nöjdhetsstudier är tyska "Fahrradklima-Test" som genomförs av ADFC, Tysklands största cyklistorganisation, eller nöjdhetsundersökningar som regelbundet genomförs i Köpenhamn. Resultaten ger en indikation över vad som fungerar bra eller dåligt, hur nöjda cyklisterna är, var problemområden finns och ger en värdefull återkoppling till både politiker och cykelplanerare. Resultaten av den typen av undersökningar påverkas både av vem och hur många som deltar. Vidare påverkas resultaten av de svarandes förväntningar, eftersom nöjdhet inte bara beror på hur bra situationen är objektivt, utan också på vilka förväntningar som finns. Därför är det svårt att utifrån denna typ av undersökningar säga hur bra situationen för cyklister är och att på ett rättvist sätt jämföra resultaten mellan kommuner.

En ytterligare ansats är att bedöma kommunernas aktuella insatser för cykling. Det är den metoden som har valts för Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Metoden mäter varken utvecklingen av

cykeltrafiken eller cyklisternas nöjdhet, utan kommunens insatser för cykling utifrån aspekter som finansiering, politiska mål, vilka aktiviteter som genomförs med mera. Denna typ av mätning bygger på kontrollerbara uppgifter som tillhandahålls av respektive deltagande kommun.

När en kommun genomför omfattande satsningar på cykeltrafik, är det möjligt att få höga betyg i Kommunvelometern, även om den inte (än) upplevs som särskilt cykelvänlig. Omvänt kan en kommun där den befintliga infrastrukturen är cykelvänlig och många cyklister är nöjda få låga betyg, om den slutar satsa på cykling.

Resultaten av de ovan beskrivna ansatserna för att bedöma cykelvänligheten av en kommun är inte direkt jämförbara eftersom de beskriver olika aspekter av frågan. Samtliga metoder har sina fördelar och begränsningar och bör ses som komplement till varandra.

Cykelfrämjandet har valt att börja med att mäta kommunernas insatser för cykeltrafik eftersom de kan förändras och påverkas förhållandevis snabbt och för att den ger möjligheten att jämföra kommuner på objektiva grunder. Förhoppningsvis så ger starkare insatser på sikt även nöjdare cyklister och ökad cykeltrafik.

Efter år av ökade poäng är *Uppsala årets cykelfrämjande kommun!*

Uppsala tar för första gången förstaplatsen i Kommunvelometern – Cykelfrämjandets oberoende granskning av kommunernas arbete med cykling. Kommunvelometern fortsätter växa och lockar fler och fler kommuner.

Under våren 2018 genomförde Cykelfrämjandet den nionde upplagan av Kommunvelometern, en oberoende granskning av kommunernas arbete med cykling. I år deltar 53 kommuner i granskningen, vilket är rekord i antalet kommuner och det femte året i rad med ett ökat antal deltagare!

Även om det är stora skillnader mellan kommunerna så finns det potential för fortsatt utveckling för samtliga deltagare. Likt de senaste åren rankas och jämförs inte endast samtliga deltagare med varandra, utan kommunerna jämförs även inom den storleksgrupp de tillhör. *Stora kommuner* är kommuner med mer än 100 000 invånare, *mellanstora kommuner* har 50 000–100 000 invånare och *små kommuner* är de som har upp till 50 000 invånare. Gruppindelningen förenklar för kommunerna att jämföra sig med kommuner med mer likartade förutsättningar som de själva har.

Årets högst rankade kommun är Uppsala! Uppsala har deltagit i granskningen under samtliga år förutom 2011 och 2012. Uppsala har genom alla år de deltagit ökat sina poäng gentemot tidigare år och har framförallt de senaste åren fått väldigt höga totalpoäng. Detta är dock första gången Upp-

sala rankas högst i Kommunvelometern. Uppsalas resultat genom åren visar tydligt att kommunen arbetar strategiskt och långsiktigt och att cykling ligger högt på agendan. Uppsala får i årets granskning full poäng inom samtliga delområden förutom *befintlig infrastruktur*.

Närmast efter Uppsala, på en delad andraplats, följer Linköping och Lund, vilka även de uppvisar ett tydligt, prioriterat och aktivt arbete för att främja cykling. Tredjeplats i årets granskning delas av Malmö, Nacka och Umeå. Denna ordning utgör även resultatet i storleksgruppen *stora kommuner*.

I gruppen *mellanstora kommuner* får Karlstad och Luleå högst totalpoäng följt av Sollentuna och Växjö. I gruppen *små kommuner* hamnar Sundbyberg högst följt av Danderyd och Lomma.

Av årets deltagare har 47 kommuner varit med i granskningen under tidigare år, medan 6 kommuner deltar för första gången. Av de 47 som deltagit tidigare har 23 stycken (49 procent) förbättrat sina resultat sedan senast de deltog, 21 stycken (45 procent) har minskat sina poäng sedan senast och 3 stycken (6 procent) har samma poäng som senast. Av de som deltagit tidigare i Kommunvelometern

har årets resultat i jämförelse med det första året de deltog förbättrats för 72 procent av deltagarna. Likt förra året är totalpoängen i snitt 36,5 bland årets deltagare. Totalt har 100 svenska kommuner någon gång deltagit i Kommunvelometer och sex kommuner, Göteborg, Malmö, Jönköping, Borås, Gävle och Varberg har deltagit samtliga år sedan starten 2010.

Årets resultat är sett till snittpoäng totalt och inom respektive delområde i stort sett samma som förra årets resultat. Vissa förändringar kan dock ses. Inom *information och marknadsföring* ökar satsade medel samt andelen kommunala cykelvägar som har vägvisande skyltning. Inom *cykelpolitik* ökar andelen deltagare som har antagen cykelstrategi, cykelplan samt cykelparkeringstal. Vidare är det något färre som i år angett att de har en antagen underhållsplan samt mätbara mål.

I resterande delområden kan en mindre minskning i poäng märkas, om än endast på detaljnivå. Några större trender eller skillnader mellan årets och förra årets resultat kan alltså inte ses. Gruppen *stora kommuner* förbättrar sina poäng inom samtliga områden förutom *aktiviteter* som inte ändrats och *uppföljning och mätning* där en viss minskning kan ses. För *mellanstora kommuner* minskar snittpoängen något i alla områden utom *information och marknadsföring* där poängen istället ökar något.

Bland *små kommuner*, där alla årets förstaårskommuner ingår (Ale, Heby, Svedala, Tjörn, Vänersborg och Ystad) minskar poängen inom samtliga områden utom för *cykelpolitik och uppföljning och mätning*.

Cykelfrämjandets Kommunvelometer är den största jämförande granskningen av kommuners arbete med cykling i Sverige. Granskningen möjliggör objektiva jämförelser av kommuner, men kan även användas för att följa utvecklingen i en kommun från år till år.

I år genomförs granskningen för nionde året i rad. 53 kommuner deltar frivilligt i undersökningen. Sammanlagt har årets deltagande kommuner cirka 5 185 000 invånare, vilket är drygt 51,5 procent av Sveriges befolkning och det högsta deltagandet i granskningens historia sett både till antalet deltagare och antalet invånare. Genom att granskningen görs i ett flertal kommuner och nu för nionde året i rad, skapas en bild av hur prioriterat cyklingen är bland svenska kommuner och hur cyklingens status utvecklas.

Årets deltagare presenteras i Tabell 1.

OM METODEN

Kommunvelometerns metod möjliggör att på ett snabbt och enkelt sätt göra en objektiv analys av

Tabell 1. Granskade kommuner i årets granskning, från största till minsta, med totalt 5 184 544 invånare¹

Kommun	Befolkning				
Stockholm	947380	Solna	79328	Trelleborg	44521
Göteborg	562748	Luleå	77307	Enköping	43639
Malmö	332534	Järfälla	75798	Motala	43471
Uppsala	218865	Skellefteå	73638	Vänersborg	39063
Linköping	157917	Sollentuna	71591	Katrineholm	34075
Västerås	149695	Täby	70106	Danderyd	32859
Helsingborg	142793	Karlskrona	66608	Ale	29979
Jönköping	137031	Mölnadal	65631	Ystad	29696
Umeå	124675	Varberg	62590	Ludvika	26998
Lund	121014	Östersund	62479	Lomma	24205
Borås	110663	Falun	58214	Kiruna	23178
Eskilstuna	104529	Skövde	54682	Avesta	23163
Nacka	100830	Hässleholm	51897	Finspång	21516
Gävle	100500	Borlänge	51848	Svedala	21022
Karlstad	90882	Sundbyberg	49018	Knivsta	17873
Växjö	90899	Tyresö	47203	Tjörn	15778
Kristianstad	83975	Lidingö	47137	Heby	13826
		Upplands Väsby	44545	Strömstad	13132

cykelarbetet i en kommun och är ett verktyg för att kunna mäta och jämföra hur Sveriges kommuner arbetar med och prioriterar cykling. Metodens fokus ligger på att utvärdera hur systematiskt kommuner har jobbat med cykling under det gångna året. Fokus ligger på beslutsprocessen, resurstilldelning och faktiska åtgärder.

Liksom tidigare år har granskningen genomförts med hjälp av en enkät med frågor som kommunerna har svarat på. Svaren har bedömts och viktats enligt fastställda kriterier där fokus ligger på det arbete som gjordes under 2017. Undersökningen bygger helt på uppgifter som kommunerna själva har lämnat. Cykelfrämjandet har inte möjligheten att i detalj kontrollera samtliga uppgifter från kommunerna, svaren har dock genomgått en rimlighetskontroll för att kunna upptäcka uppenbara fel och överraskande eller oväntade svar har följts upp och kontrollerats.

Kommunvelometern bedömer inte kvaliteten av kommunernas insatser, inte heller granskas hur förutsättningarna för cykling inom kommunen upplevs av cyklister. Kommunvelometern mäter därmed inte hur bra det är att cykla i kommunen eller hur utbredd cykling är. Det finns dock en tydlig men fördröjd koppling mellan dessa aspekter, där nuläget för cyklister bygger på summan av flera års insatser och satsade medel.

Frågorna har utvecklats för att ge en så verklig bild som möjligt av hur kommunen arbetar med cykling idag, men tar också hänsyn till det som åstadkommit tidigare och det som planeras i en nära framtid. Deltagandet är frivilligt och bygger på att kommunerna aktivt medverkar genom att tillhandahålla de uppgifter som ligger till grund för granskningen. Kommunerna har också möjlighet att förklara och beskriva kommunens arbete

och utmaningar, samt även redogöra för åtgärder eller aktiviteter som genomförs för att främja cykling men som ligger utanför de poänggenererande frågorna i denna granskning. För granskningsmall och bedömning se Bilaga 1.

SYFTE OCH MÅL

Syftet med Kommunvelometern är att på ett objektivt sätt jämföra kommunernas arbete med cykling, men även att granskningen ska skapa nationell och lokal debatt och ge kommunerna incitament för förbättringar.

Kommunvelometern har som mål att vara ett stöd för de deltagande kommunerna genom att enkelt kunna lyfta fram och ge input kring kommunernas styrkor och svagheter i sitt cykelarbete och visa vad som krävs för att skapa goda förutsättningar för cykling. Ett annat mål är att uppmärksamma behoven av insatser för ökad cykling och lyfta fram positiva exempel genom att publicera resultaten lokalt och regionalt.

RESULTATSPRIDNING

Resultaten sprids både till nationell och lokal media med målet att öka uppmärksamheten för cykelfrågor och att skapa debatt som kan leda till lokala förbättringar för cyklingen. Alla resultat är offentliga och delges berörda kommuner. Vidare erbjuds deltagarna att få sina resultat presenterade och en möjlighet att diskutera resultaten med berörda politiker och tjänstemän.

Årets Kommunvelometer presenteras på Cykelkonferensen i Östersund 22–23 maj. Under konferensen tillkännages årets cykelkommun samt de högst rankade kommunerna inom de olika storleksgrupperna *stora*-, *mellanstora*- och *små kommuner*.



Resultat

I denna del presenteras resultaten i de sex granskade områdena. Först redogörs det sammanlagda resultatet, följt av jämförelser mellan kommunerna för varje delområde. Här redovisas också resultatet för de tre kommungrupperna; stora, mellanstora och små kommuner, vilka underlättar för deltagarna att jämföra sitt resultat med kommuner av liknande storlek. Efter de jämförande resultatsidorna löper kommunernas sammanfattningar i bokstavsordning.

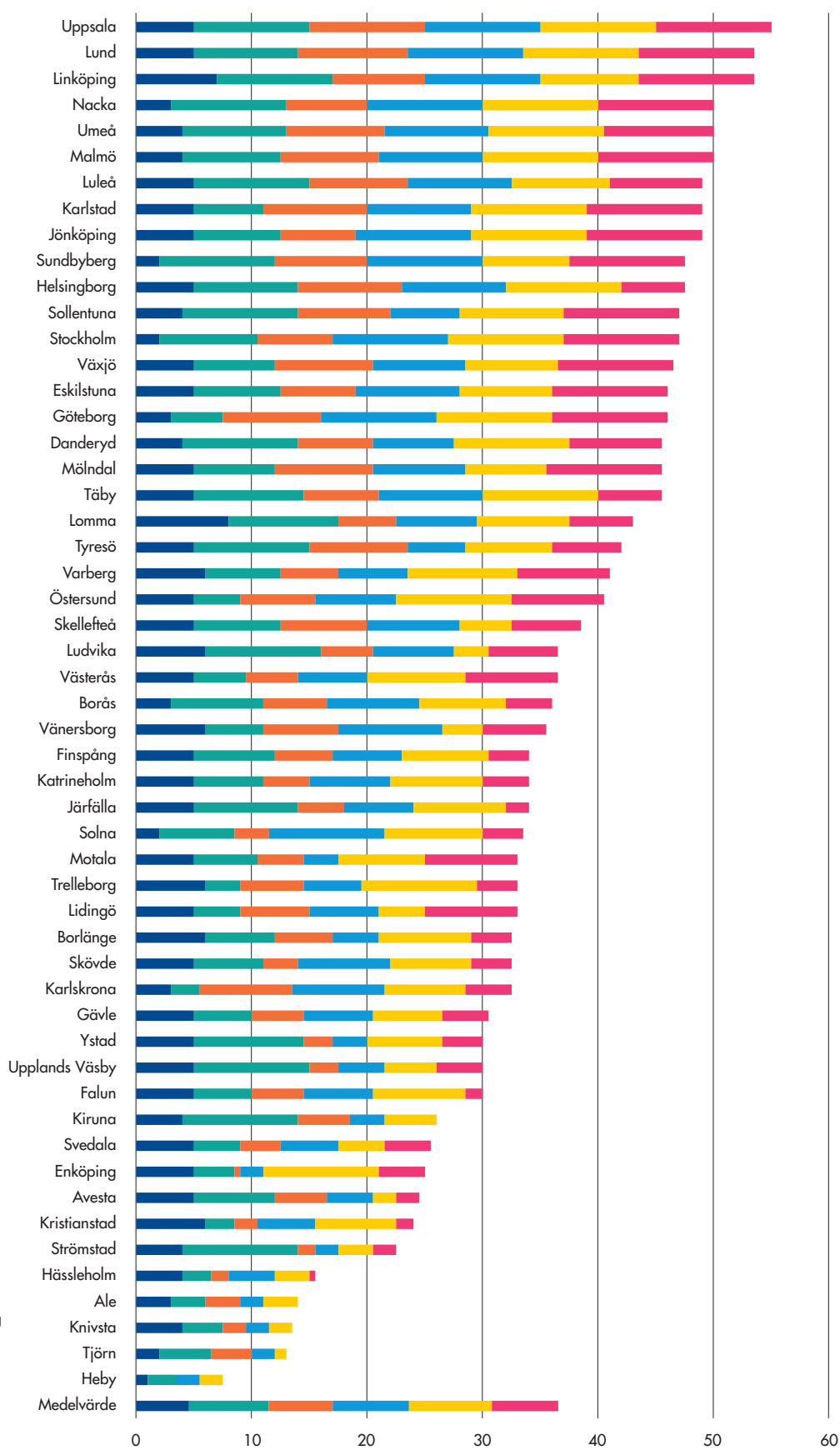
SAMMANLAGDA RESULTAT FÖR SAMTLIGA KOMMUNER

Uppsala är den kommun med högst poäng i 2018 års granskning! Uppsala har ökat sina poäng för varje år de deltagit och har framförallt de senaste åren fått väldigt höga totalpoäng. Detta är dock första gången Uppsala rankas högst i Kommunvelometern. Uppsala får i årets granskning full poäng inom samtliga delområden förutom *befintlig infrastruktur* och uppvisar ett imponerande arbete för att främja cykling genom ett aktivt arbete samtidigt som de har ett strukturerat arbetssätt och dokument som vägleder arbetet. Uppsala gör också stora insatser för att mäta och följa upp sitt arbete, inte minst genom ett årligt och omfattande cykelbokslut.

De största poängskillnaderna mellan de högre rankade kommunerna och de lägre rankade kommunerna finns framförallt inom *aktiviteter, cykelpolitik och uppföljning och mätning*. Detta innebär att många av de lägre rankade kommunerna inte är lika aktiva i sitt arbete vilket kan härledas till både satsade medel och personresurser som jobbar med cykling, men också att dessa kommuner ofta saknar viktiga strategiska och vägledande dokument eller arbetssätt för ökad cykling. De lägst rankade kommunerna saknar ofta helt insatser inom *uppföljning och mätning*, med ett fåtal undantag.

Det finns vissa skillnader poängmässigt mellan stora -, mellanstora -, och små kommuner. Övergripande har de stora kommunerna högre snittpoäng än både små och mellanstora, vilket avspeglas i den totala rankingen. Samtidigt finns det flera exempel på både små och mellanstora kommuner med höga poäng som bedriver ett välstrukturerat cykelarbete jämförbart med stora kommuner. Det är också stora skillnader inom respektive storleksgrupp. Störst skillnad inom en storleksgrupp är det bland *små kommuner* där totalpoängen spänner från 7,5 till hela 47,5 poäng. Även bland stora -, och mellanstora kommuner är skillnaderna i totalpoäng stor, med spann på 30,5 till 55 i totalpoäng bland *stora kommuner* och från 15,5 till 49 i totalpoäng bland *mellanstora kommuner*.

Totala poängsammansättningen för Kommunvelometer 2018.



Årets resultat visar på en stor spridning, från 7,5 till 55 i totalpoäng. I snitt är totalpoängen 36,5 poäng. Av årets 53 deltagare får 23 kommuner (cirka 43 procent) över 40 i totalpoäng. Dessa kommuner arbetar mycket bra med cykling inom alla eller en majoritet av delområdena och har troligen gjort det under ett flertal år. Kommuner med mellan 30 och 40 poäng arbetar relativt aktivt, men saknar oftast struktur inom ett eller ett par områden. Bland de deltagare som nått ett slutresultat mellan 20 och 30 poäng saknas ofta strategi, ordentligt med medel eller så saknas arbetssätt helt inom något delområde. Har kommunen under 20 poäng saknas arbetssätt, medel för att jobba med cykling och i vissa fall även den politiska viljan att främja cykling i kommunen.

Av årets 53 deltagande kommuner har en klar majoritet – 47 kommuner – deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare, och 38 deltar för tredje gången eller mer. Sex kommuner, Borås, Göteborg, Gävle, Jönköping, Malmö och Varberg har varit med sedan starten av Kommunvelometern och deltar därmed för nionde året i rad.

Den största förbättringen sedan förra året står Tyresö för, med en ökning på 10 poäng. Andra kommuner som gått starkt fram sedan förra årets granskning är Ludvika med 9,5 poäng och Linköping med 7,5 poäng. Två kommuner som gått starkt fram sedan senaste året de deltog är Lomma (deltog senast 2013) och Solna (deltog senast 2016) som ökar sin totalpoäng med 16,5 respektive 16 poäng. Jämförs deltagares utveckling sedan första året de deltog finns det flera exempel på kommuner som kraftigt ökat sin totalpoäng. Exempelvis Sollentuna som ökat från 18 i totalpoäng (2013) till 47 poäng i år, Luleå från 24,5 i totalpoäng (2010) till 49 poäng i år och Sundbyberg från 22,5 i totalpoäng (2016) till 47,5 poäng i år. Detta är några av alla exempel på kommuner med en positiv poängutveckling och som har utvecklats från att göra en rad bra insatser för cykling till att jobba aktivt, brett och prioriterat. En majoritet av deltagarna, cirka 72 procent, ökar sin poäng i jämförelse med första året de deltar.

STORA KOMMUNER

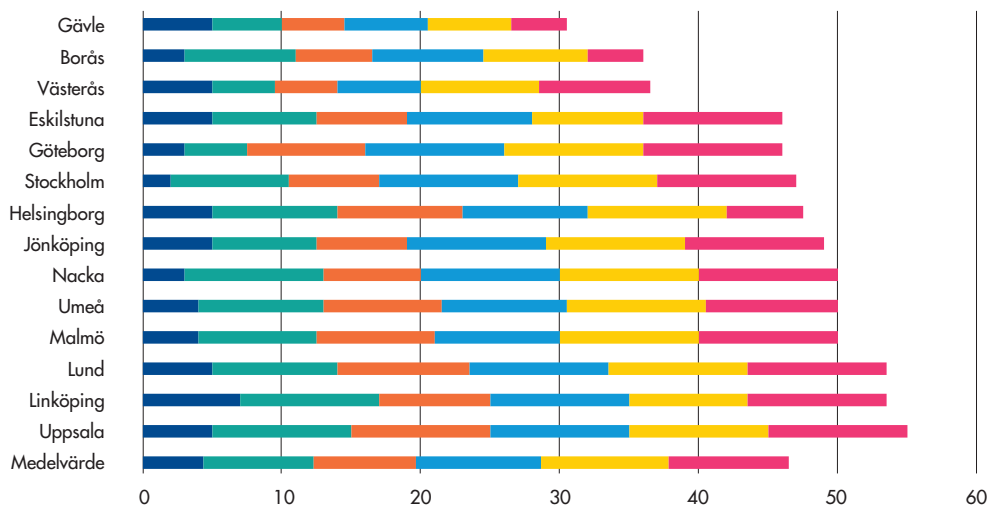
I gruppen *stora kommuner*, med 100 000 invånare eller fler, deltar 14 av totalt 17 kommuner i Sverige i denna storlek. Samtliga inom denna grupp har deltagit tidigare. Medelpoängen i gruppen är 46,5, vilket är en ökning med 1 poäng från förra året. De sex kommuner med högst poäng i årets granskning tillhör gruppen *stora kommuner*.

En klar majoritet av kommunerna i denna grupp jobbar systematiskt och får poäng i alla delområden och många får också full poäng inom flera delområden. Uppsala får full poäng inom samtliga delområden, förutom inom *befintlig infrastruktur*. Stora kommuner har i snitt högre poäng inom samtliga områden i jämförelse med både mellanstora och små kommuner. Inom gruppen *stora kommuner* finns ingen tydlig koppling mellan kommunstorlek och höga poäng.

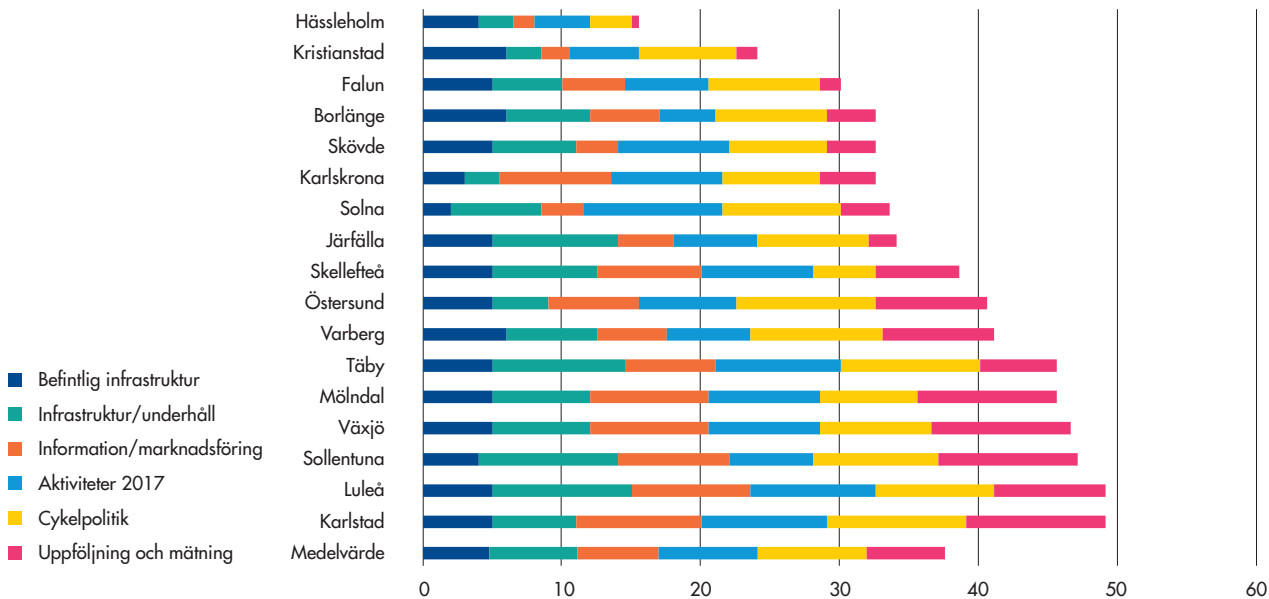
MELLANSTORA KOMMUNER

Bland *mellanstora kommuner* ingår topp-tio kommunerna Karlstad, Luleå och Sollentuna. Poängspannet bland kommuner i denna grupp visar på stora skillnader – allt ifrån en del kommuner som får riktigt höga poäng för sitt arbete för cykling till kommuner som saknar struktur, politisk vilja och satsade medel. Snittet inom gruppen är 37,5 i totalpoäng, vilket är en minskning med 4,5 poäng i jämförelse med förra årets resultat. Samtliga kommuner i denna grupp har varit med i granskningen tidigare år.

Poängsammanställning för Kommunvelometern 2018: stora kommuner.



Poängsammanställning för Kommunvelometern 2018: mellanstora kommuner.



Skillnaden i resultat mellan *mellanstora kommuner* och *stora kommuner* är tydligast inom områdena *uppföljning och mätning*, *aktiviteter* samt *infrastruktur och underhåll*. Dock finns det i de mellanstora kommunerna något fler meter cykelväg per invånare än i de stora kommunerna.

Poängsammanställning för Kommunvelometern 2018: små kommuner.



SMÅ KOMMUNER

Gruppen *små kommuner* (färre än 50 000 invånare) har historiskt sett haft lite svårare att mäta sig med de större kommunerna, vilket tydligt avspeglas i ett lägre poängsnitt i denna grupp. Sundbyberg, Danderyd, Lomma och Tyresö visar dock i årets granskning att höga poäng och ett välutvecklat cykelarbete är möjligt trots en mindre kommunstorlek. Inom gruppen finner vi även samtliga av de 6 förstaårskommunerna i årets granskning och historiskt får förstaårskommuner något lägre poäng i jämförelse med andra kommuner i sin storleksgrupp. Bland årets förstaårskommuner finns dock både de som får de lägsta totalpoängen i årets granskning men även några, till exempel Vänersborg och Ystad, som trots att det är första gången de deltar når ett resultat som ligger över gruppens medelpoäng.

Snittpoängen inom gruppen *små kommuner* har minskat med en halv poäng från förra årets 30 till 29,5 poäng i år. Resultatspridningen är som störst inom denna grupp med ett poängs spann från 7,5 till 47,5 i totalpoäng. I jämförelse med stora och mellanstora kommuner är det framförallt inom områdena *information och marknadsföring, aktiviteter, cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning* som små kommuner får lägre poäng inom. Inom delområdena *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll* ligger små kommuner dock relativt bra till i jämförelse med de andra storleksgrupperna.

BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd per invånare är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och *befintlig infrastruktur* är det delområde som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. Måttet säger inte hur bra den befintliga infrastrukturen faktiskt är och gör heller inte skillnad mellan olika typer av cykelväg såsom till exempel GC-bana eller cykelfält. Måttet är kvantitativt och mäter cykelvägnätets längd, inte dess kvalitet. Andra faktorer, som befolkningstäthet, topografi, avstånd mellan målpunkter och tätorter med mera påverkar också behovet av längd cykelväg. Även om längd cykelväg per invånare säger något om tillgängligheten till cykelväg är det i vissa kommuner minst lika viktigt med andra infrastrukturella åtgärder. I undersökningen är det dock endast de cykelvägar som kommunen är väghållare för som ger poäng. Längd cykelväg med annan väghållare, såsom Trafikverket, per invånare i kommunerna varierar stort men inkluderas inte i granskningen då de inte faller under kommunernas ansvar.

I årets granskning har Lomma och Linköping de längsta befintliga cykelvägnäten per invånare med 4,4 respektive 3,5 meter cykelväg per invånare. Snittet i årets granskning är 2,1 meter cykelväg per invånare. De längsta kommunala cykelnäten i årets Kommunvelometer har Stockholm med totalt 913 km, Göteborg med 814 km och Linköping med 560 km.

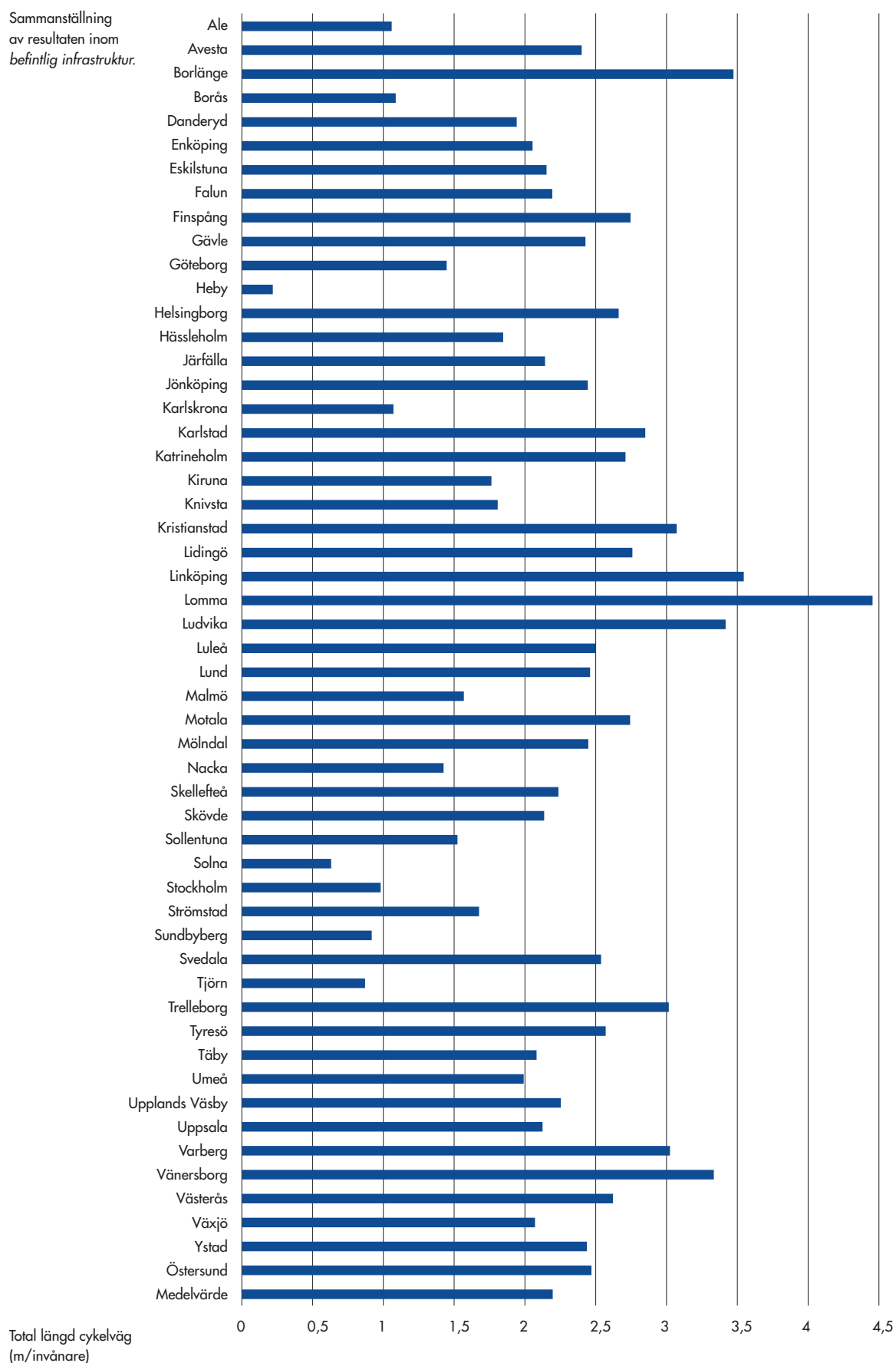
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Hela tolv kommuner får full pott, det vill säga 10 av 10 möjliga poäng inom *infrastruktur och underhåll* och ytterligare tre kommuner får 9,5 poäng. Medelpoängen inom området är i årets granskning 7 poäng. Malmö har flest heltidstjänster som arbetar med cykelfrågor, 5,5 heltidstjänster per 100 000 invånare. Eskilstuna, Ale och Lund är tätt efter med 5, 4,9 respektive 4,5 heltidstjänster per 100 000 invånare.

Det är stora skillnader mellan kommunerna i hur mycket medel de satsar inom *infrastruktur och underhåll*. Frågor om budget och investeringar är de frågor som oftast är svårast för deltagarna att ge exakta uppgifter kring. Svaren innehåller inte sällan en del osäkerheter då en rad antaganden har fått göras och dessutom ger en eller ett par större infrastrukturella projekt stora effekter på investerade kr per invånare, vilket inte minst är synligt i små och mellanstora kommuner. I årets granskning satsar Tyresö, Ludvika och Uppsala mest medel per invånare. Medelvärdet har ökat från förra årets 350 kr per invånare och år till 367 kr för *infrastruktur och underhåll* i årets granskning. Av snittet 367 kr per invånare och år går cirka 255 kr (cirka 69 procent) till investeringar i infrastruktur och 113 kr (cirka 31 procent) går till drift och underhåll. Samtliga kommuner investerade medel i cykelinfrastruktur under 2017 och har också budgeterat för ny infrastruktur för 2018.

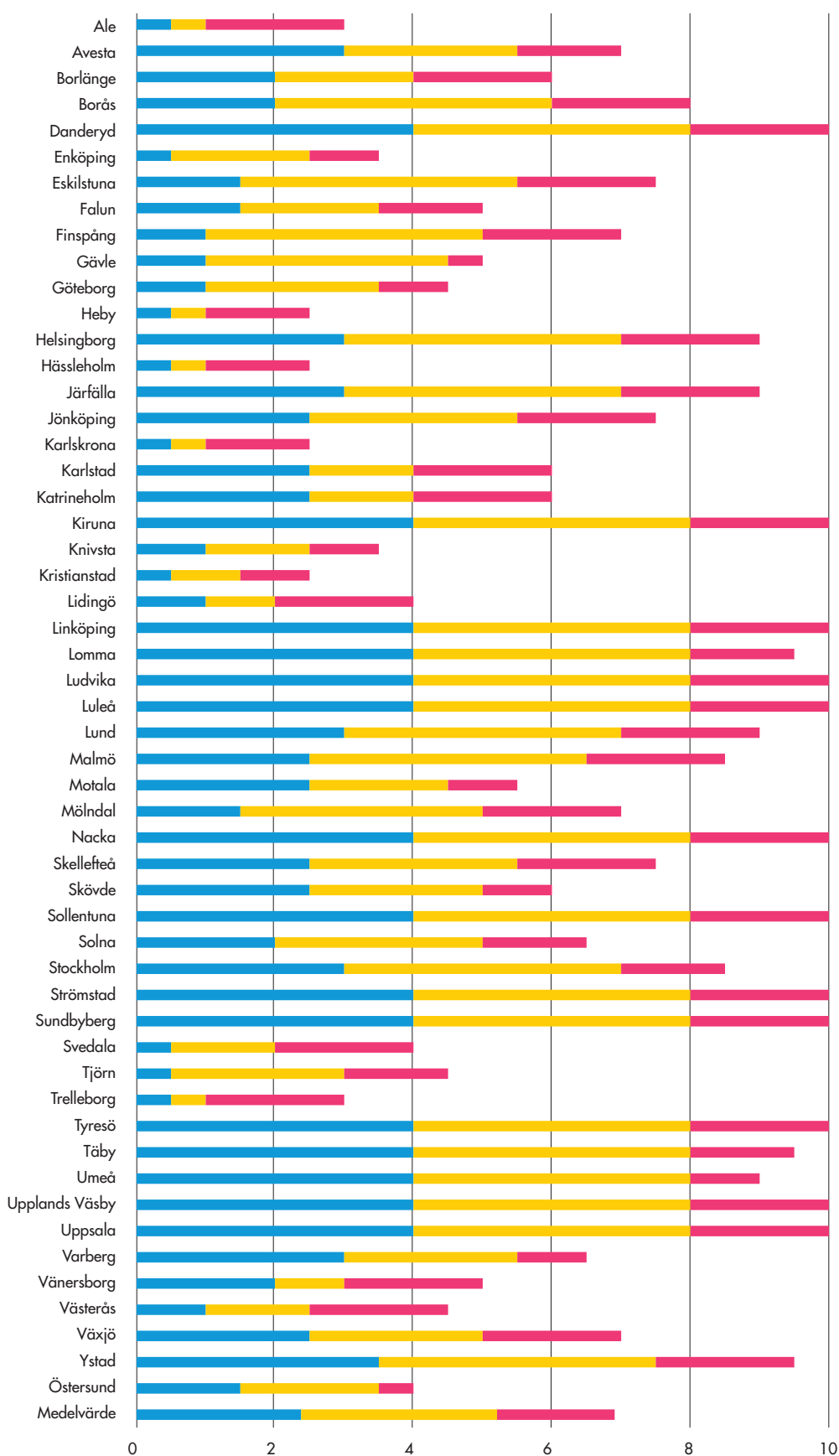
Vid bedömning av kategorin måste också hänsyn tas till att kostnaden för vissa cykelåtgärder i många fall utgör en del av en större budgetsomma. Så är till exempel fallet om kommunen i samband med bilvägsbygge beslutar att bygga en cykeltunnel under en väg, vilket ofta medför att investeringen hamnar under kostnaderna för vägbygget och inte under "cykelåtgärder". På samma sätt är det för många kommuner svårt att urskilja drift och vinterväghållning av cykelvägar från andra kostnader för drift av vägnätet, då dessa

Sammanställning
av resultaten inom
befintlig infrastruktur.



Total längd cykelväg
(m/invanare)

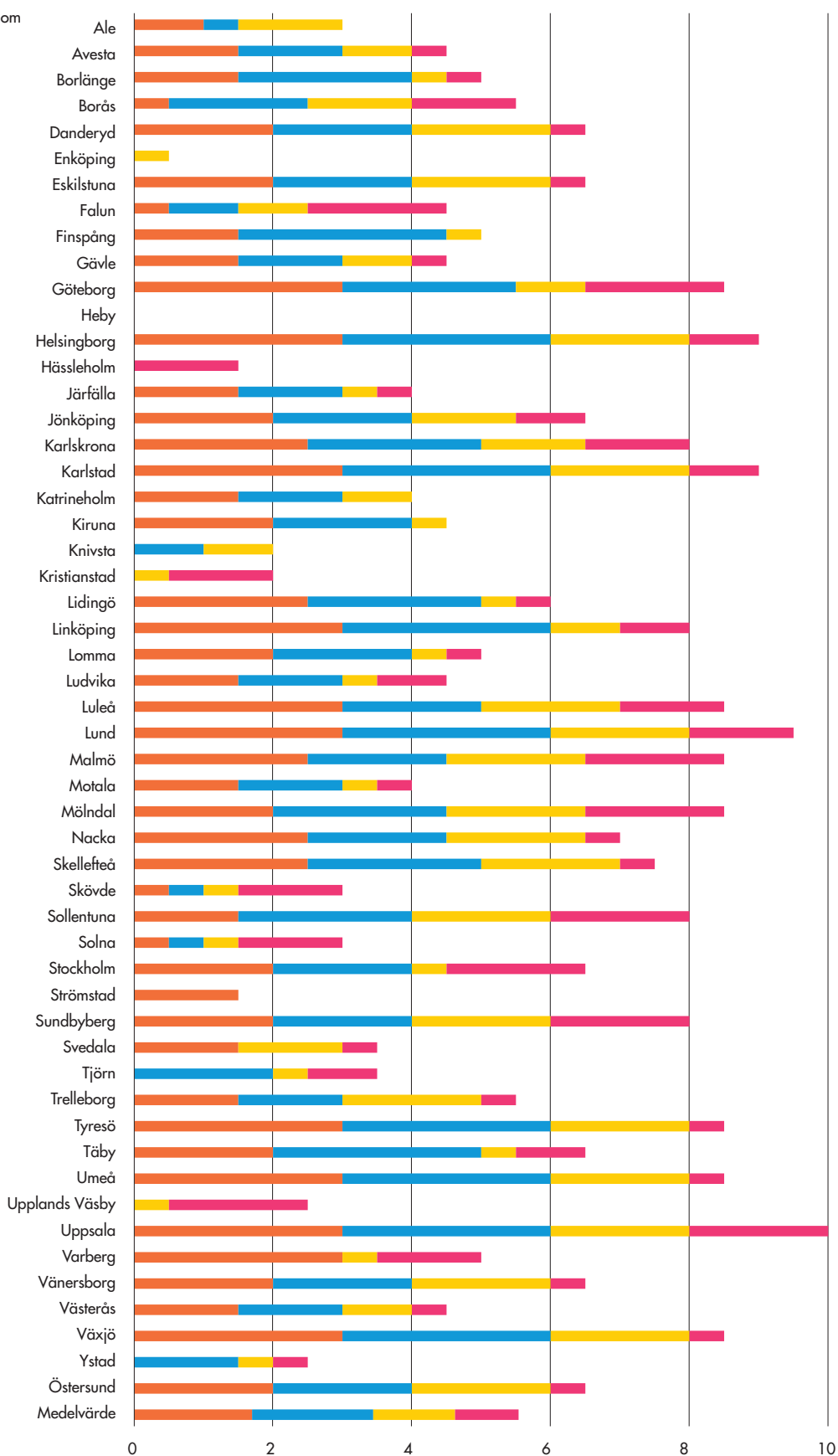
Sammanställning av resultaten inom infrastruktur och underhåll.



Kommun	Investeringar 2017–2018 kr/inv.	Drift och underhåll 2017–2018 snitt kr/inv.	Totalt
Ale	59	11	70
Avesta	196	87	283
Borlänge	165	48	214
Borås	250	102	352
Danderyd	380	122	502
Enköping	110	27	138
Eskilstuna	267	49	316
Falun	72	121	193
Finspång	380	65	445
Gävle	149	115	264
Göteborg	125	71	196
Heby	54	17	71
Helsingborg	515	87	601
Hässleholm	24	0	24
Järfälla	333	47	380
Jönköping	209	100	309
Karlskrona	28	16	43
Karlstad	151	63	214
Katrineholm	147	77	224
Kiruna	259	544	802
Knivsta	106	53	159
Kristianstad	68	29	98
Lidingö	51	74	125
Linköping	495	70	565
Lomma	559	153	712
Ludvika	926	35	960
Luleå	370	181	551
Lund	204	204	408
Malmö	227	134	361
Motala	103	138	241
Mölnadal	215	76	291
Nacka	459	55	514
Skellefteå	190	93	283
Skövde	250	43	292
Sollentuna	527	56	583
Solna	99	185	284
Stockholm	312	58	370
Strömstad	368	129	497
Sundbyberg	334	141	475
Svedala	39	79	118
Tjörn	93	66	159
Trelleborg	29	30	59
Tyresö	437	637	1 074
Täby	383	412	795
Umeå	523	117	641
Upplands Väsby	526	248	774
Uppsala	516	292	809
Varberg	211	82	294
Vänersborg	101	77	179
Västerås	80	82	162
Växjö	218	75	293
Ystad	486	30	516
Östersund	124	70	195
Medelvärd	255	113	368

Tabell 2. Medelvärde för investeringar samt budgeterade medel 2017–2018 för infrastruktur samt medel för drift och underhåll 2017–2018 samt totalt snitt över satsade medel inom infrastruktur och underhåll för 2017–2018.

Sammanställning av resultaten inom information och marknadsföring.



ofta är upphandlade av extern aktör och ingen närmare nedbrytning görs i olika kostnadsposter. Flera deltagande kommuner har uppskattat de cykelspecifika kostnaderna utifrån den övergripande budgeten, vilket innebär att uppgifterna kan ha en viss osäkerhet

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom detta område mäts vilka medel och personresurser som kommunerna har för att informera och kommunicera om cyklingens möjligheter. Vanliga åtgärder är olika 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.

Uppsala är den enda kommunen i årets granskning som får full pott med 10 poäng inom detta område, tätt följd av Lund med 9,5 poäng. Uppsala, Karlstad och Tyresö har högst genomsnittligt satsade medel inom området och fem deltagande kommuner: Enköping, Heby, Hässleholm, Kristianstad och Upplands Väsby satsar inte några medel alls inom området. Medelvärdet i år är 5,9 kr per invånare och år, vilket är en ökning från förra årets 4,1 kr per invånare och år.

Spridningen mellan kommunerna gäller även antalet heltidstjänster inom delområdet. Tre kommuner: Heby, Hässleholm och Strömstad saknar helt personresurser inom området, medan Malmö, Karlstad följd av Helsingborg och Trelleborg är de kommuner med flest personresurser per 100 000 invånare inom delområdet.

I *information och marknadsföring* ingår även andel cykelväg med vägvisande skyltning. Fyra kommuner: Göteborg, Malmö, Stockholm och Upplands Väsby har samtliga, alltså 100 procent av sina cykelvägar skyltade med cykelvägvisning. Totalt är det 22 kommuner som har 50 procent eller mer av sina cykelvägar skyltade medan sex kommuner helt saknar vägvisande skyltning. I snitt har de deltagande kommunerna skyltat cirka 45 procent av sina cykelvägar med vägvisande skyltning, vilket i jämförelse med förra årets snitt, 37,5 procent, är en ökning med 7 procentenheter.

CYKELAKTIVITETER UNDER 2017

Syftet med delområdet *aktiviteter* är att få en översikt av och utvärdera vilka aktiviteter kommunerna arbetat med under föregående år (2017). Aktiviteter som genomförs är dels sådana som är årligt återkommande och dels sådana som genomförs med längre mellanrum. Kommunerna har även möjlighet att berätta om genomförda aktiviteter som inte ger poäng i granskningen, men som ändå främjar cykling i kommunen.

Samtliga kommuner genomför drift och underhåll av sina cykelvägar, både under sommar- och vinterhalvåret. De allra flesta kommuner har byggt nya cykelvägar, arbetat för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, utfört någon form av flödesmätning samt genomfört kampanjer. I jämförelse med förra årets granskning har den totala aktivitetsnivån bland de deltagande kommunerna minskat något.

Aktivitet	Nya cykelvägar	Trafiksäkerhet	Cykelparkering	Skyltning	Cykelkarta	Kampanjer	Politiska mål	Cykelstrategi	Cykelplan	Drift och underhåll – sommar	Drift och underhåll – vinter	Flödesmätningar	Resvaneundersökning	Nöjdhetsundersökning	Cykelbokslut	Antal aktiviteter	Poäng
Ale																4	2
Avesta																6	4
Borlänge																6	4
Borås																10	8
Danderyd																9	7
Enköping																4	2
Eskilstuna																11	9
Falun																8	6
Finspång																8	6
Gävle																8	6
Göteborg																15	10
Heby																4	2
Helsingborg																11	9
Hässelholm																6	4
Järfälla																8	6
Jönköping																13	10
Karlskrona																10	8
Karlstad																11	9
Katrineholm																9	7
Kiruna																5	3
Knivsta																4	2
Kristianstad																7	5
Lidingö																8	6
Linköping																12	10
Lomma																9	7
Ludvika																9	7
Luleå																11	9
Lund																15	10
Malmö																11	9
Motala																5	3
Mölnadal																10	8
Nacka																12	10
Skellefteå																10	8
Skövde																10	8
Sollentuna																8	6
Solna																12	10
Stockholm																12	10
Strömstad																4	2
Sundbyberg																12	10
Svedala																7	5
Tjörn																3	2
Trelleborg																7	5
Tyresö																7	5
Täby																11	9
Umeå																11	9
Upplands Väsby																6	4
Uppsala																12	10
Varberg																8	6
Vänersborg																11	9
Västerås																8	6
Växjö																10	8
Ystad																5	3
Östersund																9	7

Tabell 3. Översikt över kommunernas cykelaktiviteter 2017.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* granskas vilka politiska dokument och planeringsinstrument som kommunerna har antagit och arbetat efter. Bedömningen omfattar endast om dokumenten och planerna finns, inte hur de tillämpas eller följs upp.

15 kommuner får 10 poäng och därmed full pott inom området. Lägst poäng får Tjörn med 1 av 10 möjliga poäng följt av Avesta, Heby och Knivsta med 2 av 10 möjlig poäng inom området. Medelvärde inom *cykelpolitik* för samtliga deltagare är 7 av 10 möjliga poäng.

En klar majoritet av årets deltagande kommuner har politiska mål för cykling där de flesta även har mål som är mätbara och tidsatta samt följs upp av nämnd. Vidare driver en majoritet av kommunerna ett aktivt internt arbete för att få fler anställda att cykla till jobbet. De flesta kommuner har även medel till genomförande av konkreta cykelåtgärder samt cykelparkeringstal som ger riktlinjer kring behovet av cykelparkering för olika typer av målpunkter.

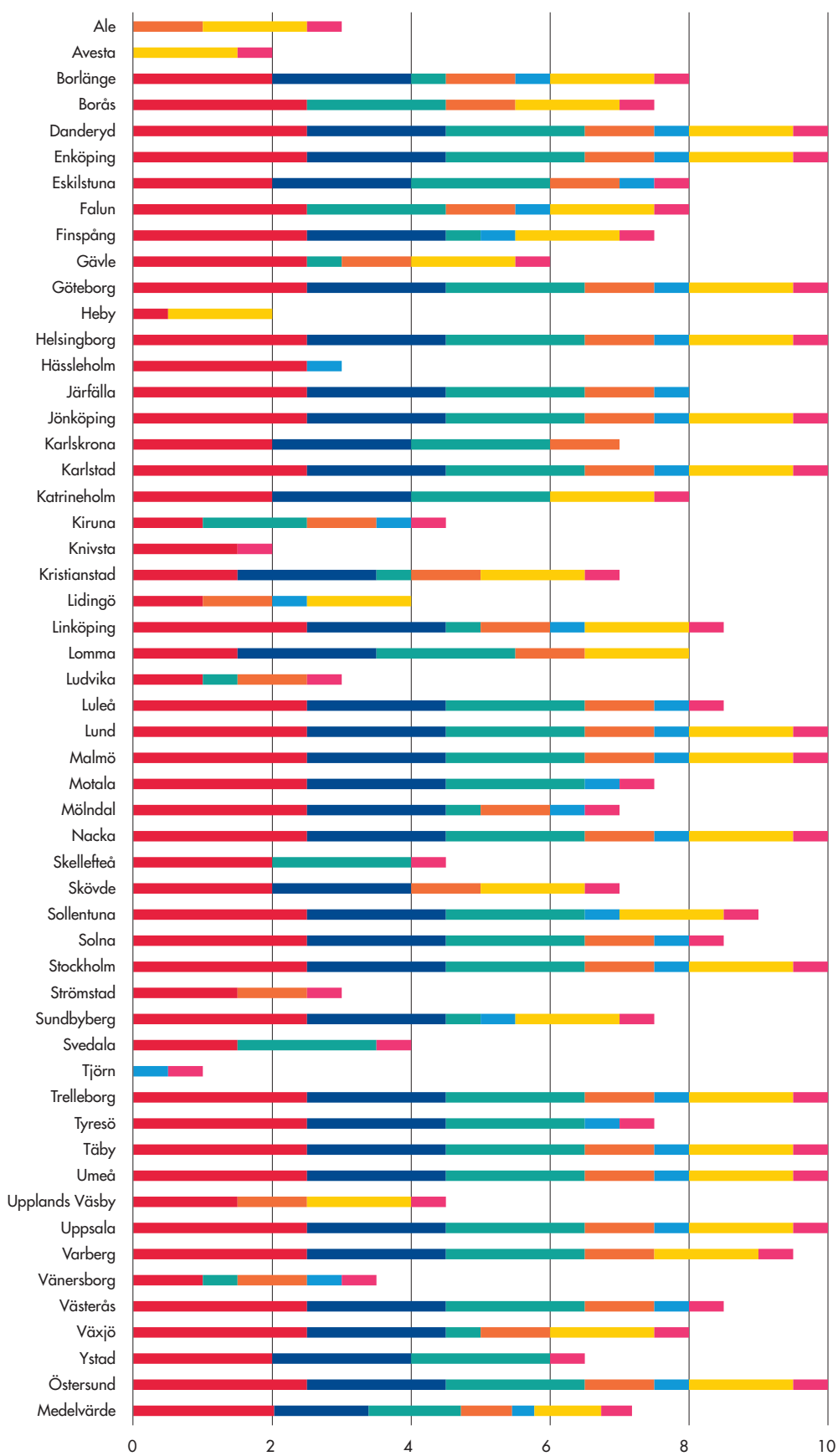
UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* mäts bland annat om kommunerna genomfört någon flödesmätning av cyklist, resvaneundersökning eller nöjdhetsundersökning. Åtgärder och insatser för uppföljning och mätning av cykling visar på stor spridning mellan deltagarna. Fem kommuner utför ingen uppföljning eller mätning av sitt cykelarbete överhuvudtaget, medan totalt 14 kommuner får 10 av 10 möjliga poäng. Sammantaget är det 42 av 53 kommuner som genomför någon typ av flödesmätning. Vanligast är att kommunerna genomför både periodiska och kontinuerliga mätningar (17 st) följt av endast periodiska (14 st) samt endast kontinuerliga (11 st). De mest ambitiösa mätningarna genomförs av Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund, Linköping och Jönköping.

En majoritet, 35 av 53 kommuner har genomfört en resvaneundersökning under de senaste fem åren. Något färre, 26 av 53 kommunerna har genomfört en nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren.

25 av 53 kommuner har ett samarbete med cyklistorganisationer eller referensgrupper och 28 av 53 kommuner följer upp sitt arbete med ett cykelbokslut eller genom en extern granskning, såsom BYPAD.

Sammanställning av resultaten inom *cykelpolitik*.



Sammanställning av resultaten inom uppföljning och mätning.







Kommun- samman- fattningar

Ale

Ale deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får 14 av 60 möjliga poäng. Ale får poäng inom samtliga områden förutom *uppföljning och mätning*. Sett till personresurser som jobbar med cykling ligger Ale relativt bra till. Med ökade medel, tydliga politiska mål samt en rad strategiska dokument och arbetsätt, såsom cykelstrategi, skulle Ale kunna utveckla sitt arbete för att främja cykling.

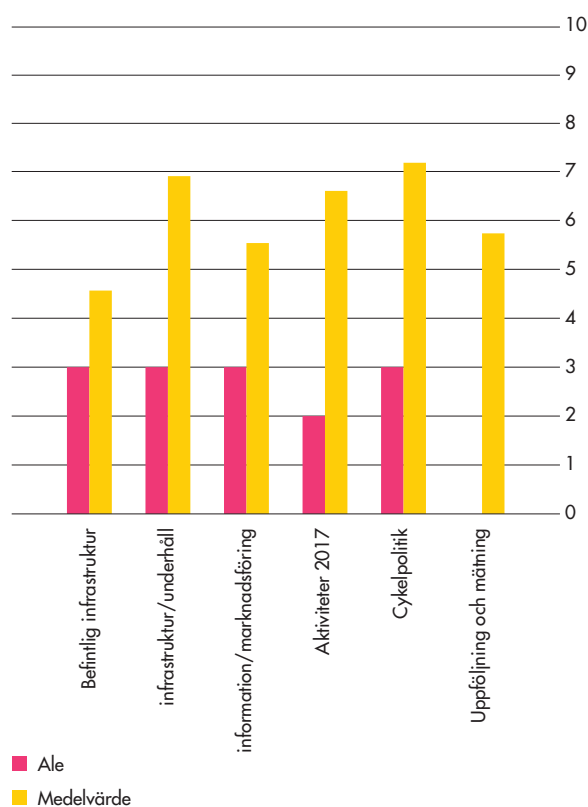
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Ale finns det totalt cirka 67 km cykelväg varav kommunen är väghållare för cirka 32 km. Detta innebär 1,1 meter cykelväg per invånare och 3 av 10 möjliga poäng för Ale inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Ale under det senaste året installerat cykelboxar vid pendelstationer i kommunen samt driver ett aktivt arbete för att bygga förhöjda cykelöverfarter.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Ale 3 av 10 möjliga poäng då kommunen satsar 70 kr per invånare och år. I snitt för samtliga kommuner satsas 367 kr och för små kommuner i snitt 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Ale 3 av 10 möjliga poäng. Ale satsar 0,7 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år och små kommuner har snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Ale 1 heltidstjänst per 100 000 invånare i jämförelse med 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. Ale saknar helt vägvisande skyltning längs sina cykelvägar. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Ale får 2 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar och genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Exempel på åtgärder för ökad trafiksäkerhet är ett arbete med säkra skolvägar med särskilt fokus på korsningspunkter mellan cykelväg och bilväg. Kommunen håller även på att ta fram en cykelplan som ska bli klar under 2018.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Ale 3 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan samt ett aktiv internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda, bland annat genom deltagande i Cykelutmaningen där kommunen deltagit under flera år. Exempel på vad Ale saknar inom området är politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd samt antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel till genomförande av åtgärder i en cykelplan.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Ale 0 poäng. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen mäter inte cykelflöden i kommunen och har inte genomfört resvaneundersökning eller nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Ale saknar även ett samarbete med cyklister samt cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Ale deltar för första gången i Kommunvelometern och får 14 av 60 i totalpoäng och får poäng inom samtliga områden förutom inom *uppföljning och mätning*. Ale har stora möjligheter att utveckla sitt arbete för att främja cykling inom samtliga områden som efterfrågas i granskningen, utmaningen handlar till stor del om vilka åtgärder som ska prioriteras. För att kunna arbeta långsiktigt och strategiskt bör

Ale arbeta fram en cykelstrategi som kan vägleda deras arbete. Rekommenderat är att framtagandet av en cykelstrategi kombineras med en cykelplan som konkretiserar infrastrukturella åtgärder som behövs. Om möjligt bör politiken även avsätta öronmärkta medel till cykelplanens genomförande då det också underlättar uppföljning av genomförda åtgärder. Cykelstrategi med tillhörande cykelplan som en del av kommunens hållbarhetsarbete kräver resurser, både i ekonomiska medel och personresurser för att tas fram, men kan bli avgörande och tydligt påverka kommunens arbete med cykling de följande åren. Framtagande av dessa dokument kan också fungera som startskott för att jobba med cykling brett, då det kan få effekter inom till exempel påverkansinsatser för ökad cykling och för uppföljning och mätning av cykling i kommunen och av kommunens insatser.

Vidare rekommenderas Ale att börja mäta och följa upp sitt arbete med cykling. Att få en bild av resandemönster i kommunen genom en resvaneundersökning är ett bra sätt som inte bara visar cykelandelar men även resandemönster och färdmedelsval i stort. Även en nöjdhetsundersökning eller ett samarbete med cyklister i kommunen skulle kunna ge en ökad bild och förståelse för behovet av cykelfrämjande åtgärder.

Även ett cykelbokslut skulle kunna vara ett arbetssätt för ökad struktur. Cykelbokslut är dessutom ett enkelt sätt att kommunicera genomförda åtgärder både internt i den egna organisationen och gentemot politiken, men även externt till kommuninvånare.

Avesta

Avesta deltar för andra gången totalt och andra året i rad i Kommunvelometern och får 26,5 i totalpoäng, vilket är en liten minskning i totalpoäng sedan förra året. Kommunen backar något inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*. Trots minskning är *infrastruktur och underhåll* tillsammans med *befintlig infrastruktur* Avestas starkaste område och något för kommunen att bygga vidare på för att främja cyklandet i kommunen.

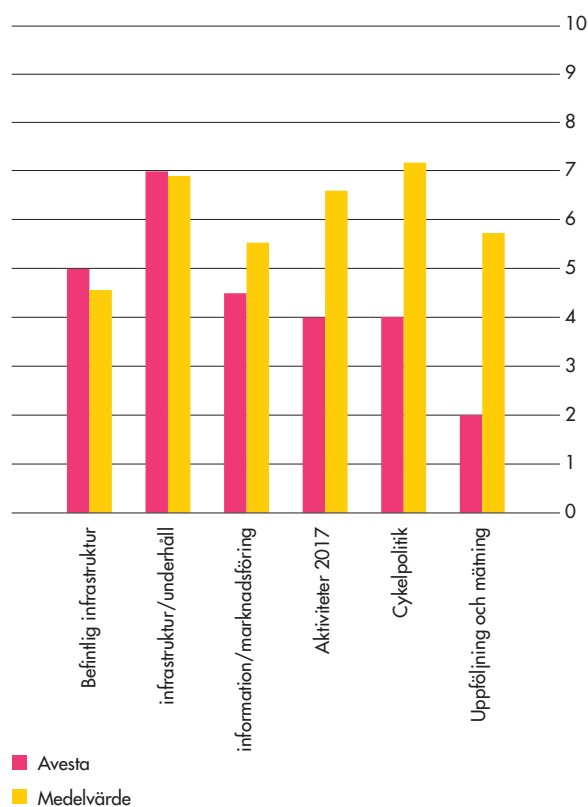
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Avesta finns det totalt cirka 58 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 55 km vilket ger cirka 2,4 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelvägar har Avesta under det senaste året byggt en cykelöverfart på en vältrafikerad plats.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Avesta 7 av 10 möjliga poäng. Avesta satsar 283 kr per invånare och år. I snitt bland samtliga kommuner satsas 367 kr och bland små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Avesta 4,5 av 10 möjliga poäng. Avesta satsar 2,2 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Avesta 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 10 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Avesta får 4 av 10 möjliga poäng då de har byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, satt upp vägvisande skyltning och genomfört flödesmätningar.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Avesta 4 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Avesta har politiska mål som är mätbara och som följs upp av nämnd, målen är dock inte tidsatta. Vidare har Avesta en aktuell underhållsplan samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. För fler poäng inom området kan Avesta bland annat anta en cykelstrategi och/eller cykelplan, avsätta medel till planens genomförande eller integrera cykling i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 2 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Avesta gör kontinuerliga flödesmätningar av cyklingen i kommunen, men har inte genomfört någon resvaneundersökning eller nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Kommunen saknar även ett samarbete med cyklister och genomför inte heller något cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

De områden som Avesta är starkast inom är *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll*, och detta är områden som ger kommunen en bra grund att bygga vidare på för att främja cykling. För att öka struktur, långsiktighet och att jobba med cyk-

ling bredare finns det många arbetssätt och insatser som kommunen kan genomföra och implementera i sitt arbete.

Avesta rekommenderas att prioritera framtagandet av en cykelstrategi som kan vägleda kommunens insatser för cykling brett genom att se till vilka behov det finns inom kommunen, inte endast gällande infrastrukturella åtgärder utan även sådant som påverkansinsatser inom särskilda områden samt sådant som nämns inom mätning och uppföljning av cykling, till exempel flödesmätningar, nöjdhetsundersökningar, samarbete med cyklister med mera. Framtagandet av en cykelstrategi kan med fördel kombineras med framtagandet av en cykelplan där konkreta infrastrukturella åtgärder listas. För att cykelstrategi och cykelplan ska möta det behov och efterfrågan av goda möjligheter till cykling i kommunen kan cyklister som cyklar i Avesta idag engageras.

För ytterligare struktur bör Avesta årligen eller vartannat år genomföra ett cykelbokslut då det är ett effektivt sätt att samla genomförda åtgärder samt blicka framåt på vilka insatser som ska göras det nästkommande året. På så sätt får kommunen en återkommande återkoppling och uppföljning av sina insatser. Ett cykelbokslut är också ett effektivt sätt att kommunicera insatser och åtgärder både internt inom den egna organisationen, gentemot politiken men även för allmänheten kring vad kommunen gör för att förbättra och underlätta cykling.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Avesta	2017	5	8,5	5,5	4	2	2	27
	2018	5	7	4,5	4	4	2	26,5

Borlänge

Borlänge deltar för tredje gången i Kommunvelometern och får i år 32,5 i totalpoäng, vilket är en viss minskning sedan senast de deltog 2014 men en ökning sedan de deltog för första gången 2012. Även om Borlänge får höga poäng inom *befintlig infrastruktur* och *cykelpolitik* har kommunen goda möjligheter att utveckla sitt arbete, inte minst inom *uppföljning och mätning* där en rad insatser skulle ge kommunen viktig information och kunskap för att utveckla sina insatser för cykling.

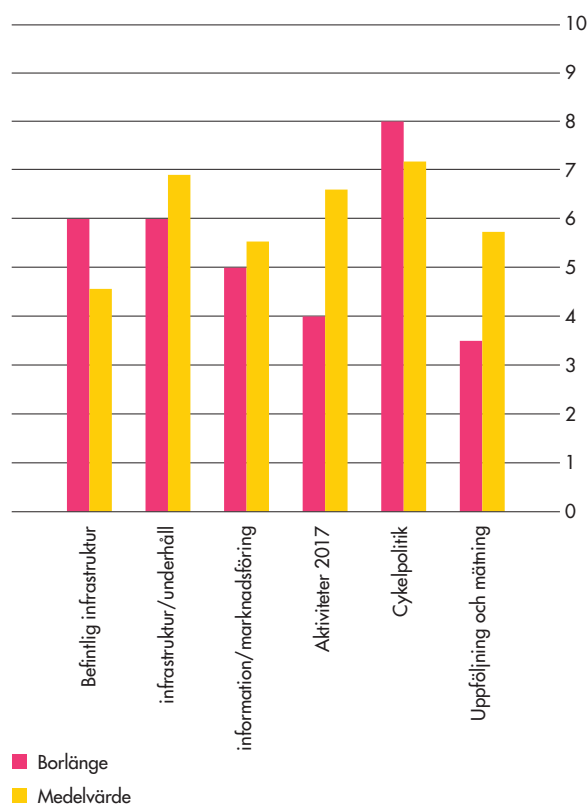
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Borlänge kommun är väghållare för totalt cirka 180 km cykelväg vilket ger cirka 3,5 meter cykelväg per invånare och 6 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Borlänge under det senaste året arbetat med att säkra korsningar bland annat genom planskildhet, byggt fyra cykelpendelstråk med prioriterad snöröjning, anlagt cykelparkering, skapat ett cykelgarage vid resecentrum samt cykelservicestationer, en i centrum och en vid resecentrum.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Borlänge 6 av 10 möjliga poäng. Borlänge satsar 214 kr per invånare och år. I snitt bland samtliga kommuner satsas 367 kr och för mellanstora kommuner 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har Borlänge 3,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster i snitt bland alla deltagare och 2 heltidstjänster i snitt bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Borlänge 5 av 10 möjliga poäng. Borlänge satsar 4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Borlänge 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster



bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 19 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Borlänge

får 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat anlagt nya cykelvägar, genomfört trafik-säkerhetsåtgärder, skapat cykelparkering samt genomfört flödesmätningar av cyklister. Ett exempel på det arbete som kommunen utfört senaste året är att jobba med säkra skolvägar genom inventering av alla kommunens skolor utifrån trafikflöden, trafiksäkerhet, koppling till kollektivtrafik, cykelvägar samt cykelparkeringsmöjligheter.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Borlänge 8 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara, dock följs de inte upp av berörd nämnd. Borlänge har verksamhetsmål för minskad klimatpåverkan där ett mål är att andelen cykelresor i kommunen ska öka och i kommunens miljöplan anges det bland annat att kommunen som arbetsgivare ska uppmuntra sina anställda till ett klimatsmart resande till jobbet, Borlänge Energi har till exempel ett poängsystem för friskvård där de anställda får poäng om de cyklar till jobbet. Kommunen arbetar även för att uppmuntra att det interna resandet görs med cykel. Vidare har Borlänge även aktuell underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 3,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Borlänge genomför periodiska flödesmätningar av cyklingen

i kommunen och har genomfört en resvaneundersökning under de senaste fem åren. Kommunen saknar dock genomförd nöjdhetsundersökning, samarbete med cyklister samt att sammanställa sitt cykelarbete i ett cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Borlänge får i årets granskning 32,5 i totalpoäng, vilket är en viss minskning sedan kommunen deltog senast 2014 och en totalpoäng något under snittet för samtliga deltagare som är 36,5 poäng. Borlänge får relativt bra poäng inom *befintlig infrastruktur* och *cykelpolitik* vilket innebär att kommunen har en god grund att bygga vidare på.

Det område där Borlänge har störst utvecklingspotential är *uppföljning och mätning* där kommunen saknar flera arbetsätt och åtgärder som skulle kunna bidra till den fortsatta utvecklingen av cykelfrämjande insatser. Främst rekommenderas Borlänge att årligen eller vartannat år sammanställa sina insatser i ett cykelbokslut. Ett cykelbokslut är ett effektivt verktyg som ökar strukturen i det årliga arbetet då det ger återkommande återkoppling och en tydlig, samlad bild över kommunens insatser. Ett cykelbokslut bör behandla genomförda cykelåtgärder brett samt ha en utblick över nästkommande år. Det är även ett effektivt sätt att kommunicera kommunens arbete med cykling, både internt inom den egna organisationen och gentemot politiken men också för kommuninvånarna.

Inom *uppföljning och mätning* kan Borlänge även genomföra nöjdhetsundersökning samt inleda ett samarbete med cyklister. Dessa insatser ger kommunen en tydligare bild över hur cyklister upplever hur det är att cykla i Borlänge.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Borlänge	2012	5	3,5	5,5	8	2,5	4	28,5
	2014	5	4	5	10	8	4	36
	2018	6	6	5	4	8	3,5	32,5

Borås

Borås är en av sex deltagare som deltagit samtliga år av granskningen. Borås snittpoäng, sett till samtliga år kommunen deltagit, är cirka 36,5 i totalpoäng. I år får Borås 36 i totalpoäng, vilket är en viss minskning sedan förra året och kommunen backar inom områdena *information och marknadsföring*, *aktiviteter* och *uppföljning och mätning*.

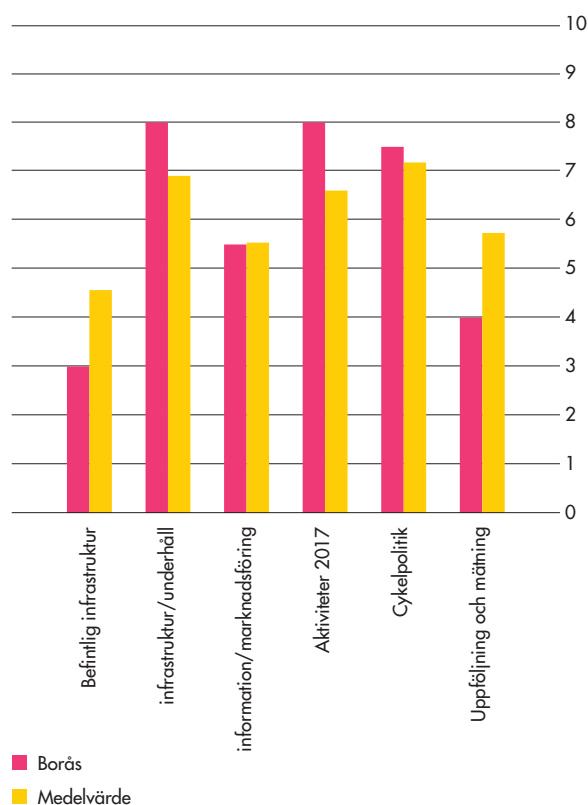
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Borås finns det totalt cirka 168 km cykelväg varav kommunen är väghållare för cirka 119 km. Detta innebär cirka 1,1 meter cykelväg per invånare och 3 av 10 möjliga poäng inom befintlig infrastruktur. Medelvärdet för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg arbetar Borås kontinuerligt med att göra korsningar längs cykelstråk säkrare, bland annat genom kantsten på båda sidor cykelvägen samt att beläggningen i de centrala delarna av staden görs med gul beläggning för ökad tydlighet.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Borås 8 av 10 möjliga poäng. Borås satsar 352 kr per invånare och år. I snitt bland samtliga kommuner satsas 367 kr och för stora kommuner satsas 434 kr per invånare och år inom området. Borås budget inom området ökar relativt kraftigt från de investeringar som gjordes under 2017 till vad som är budgeterat för 2018 och beror främst på att kommunen själva finansierar mycket i nya cykelvägar och cykelinfrastruktur som ska byggas under 2018. Gällande personresurser inom området har kommunen 3,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Borås 5,5 av 10 möjliga poäng. Borås satsar 2,5 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Borås 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster



ter bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 70 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent. Utöver den skyltning som kommunen tillhandahåller längs det kommunala cykelvägnätet tillhandahåller kommunen vägvisning även längs den cykelturistiska leden Sjuhäradsrundan samt även vissa sträckor som går längs Trafikverkets cykelvägar, exempelvis till Sandared.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Borås får 8 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, gjort insatser för ökad trafik-säkerhet, byggt cykelparkering samt skyltat cykelvägar. Kommunen har även genomfört kampanjer, gjort flödesmätningar av cykling samt antagit cykelplan och politiska mål för cyklingens utveckling i Borås. Utöver aktiviteter som efterfrågas i enkäten har kommunen även stöttat uppstarten av ett cykelkök. Vidare försåg kommunen 35 cyklister med dubbdäck inom utmaningen Vintercyklist.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Borås 7,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Borås har även antagit en cykelplan de senaste fem åren samt har medel till genomförande av åtgärder i planen. I Borås är cykling integrerat i plandokument och det finns både en aktuell underhållsplan samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempelvis har kommunanställda möjligheten att köpa cykel via bruttolöneavdrag (förmånscykel).

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Borås 4 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. I Borås görs kontinuerliga flödesmätningar av cyklister och kommunen har även genomfört ett cykelbokslut. För högre poäng inom området kan kommunen till exempel genomföra resvaneundersökningar, nöjdhetsundersökningar eller inleda ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Sett över åren har Borås pendlat mellan 30 och 40,5 i totalpoäng med ett snitt på cirka 36,5 poäng. I år får Borås 36 i totalpoäng. I jämförelse med förra året är det framförallt inom *uppföljning och mätning* som kommunen tappar poäng och således det område där Borås rekommenderas att stärka sina insatser.

En resvaneundersökning skulle till exempel ge kommunen en tydlig bild över resandemönster, färdmedelsval med mera som inte endast skulle tydliggöra hur invånarna i Borås reser med cykel. Denna information kan vara viktig för det fortsatta arbetet för att främja cykling då en resvaneundersökning kan fånga upp vad som krävs för att fler ska välja cykel, inte endast hur många och för vilka resor invånare cyklar idag.

Genomförandet av en nöjdhetsundersökning och att inleda ett samarbete med cyklister skulle ytterligare öka bilden av vad som krävs för att fler ska cykla i kommunen. En nöjdhetsundersökning kan utformas på många olika sätt och kan även i enklare former ge kommunen viktiga inspel i planeringen för cykelfrämjande åtgärder. Att inleda ett samarbete med cyklister kan ge ytterligare en dimension i att öka kunskapen om vad som är bra och vad som är mindre bra med att cykla i Borås. Denna typ av dialog- och samverkansform kan utformas på olika sätt, antingen genom årliga träffar eller som en plattform vid behov.

Även inom *cykelpolitik* finns det utvecklingsmöjligheter och de två åtgärder som saknas för full poäng inom området är också två insatser som rekommenderas Borås att genomföra. Den första är framtagandet och antagandet av en cykelstrategi som kan vägleda och underlätta ett strategiskt arbete för att främja cykling. Den andra åtgärden är att integrera cykling i plandokument vilket gör att cykling blir en naturlig del i all stads- och samhällsplanering i kommunen.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Borås	2010	3	5,5	3	10	3,5	5	30
	2011	3	4,5	5,5	10	6	6	35
	2012	3	5,5	3	10	5,5	6	33
	2013	3	6,5	7	10	6,5	6	39
	2014	2	5	8	10	5,5	8	38,5
	2015	3	6,5	4,5	7	5,5	8	34,5
	2016	3	5,5	4	9	7,5	6	35
	2017	3	8	7	9	7,5	6	40,5
	2018	3	8	5,5	8	7,5	4	36

Danderyd

Danderyd deltar i Kommunvelometern för sjätte året totalt och sjätte året i rad. Sedan förra året har Danderyd ökat sina poäng inom *infrastruktur och underhåll* och får i år 45,5 i totalpoäng vilket är kommunens bästa resultat hittills i granskningen. Danderyd har haft en väldigt positiv utveckling genom åren och har flera gånger varit bland de högst rankade små kommunerna i granskningen. I år når kommunen andraplatsen inom gruppen *små kommuner*!

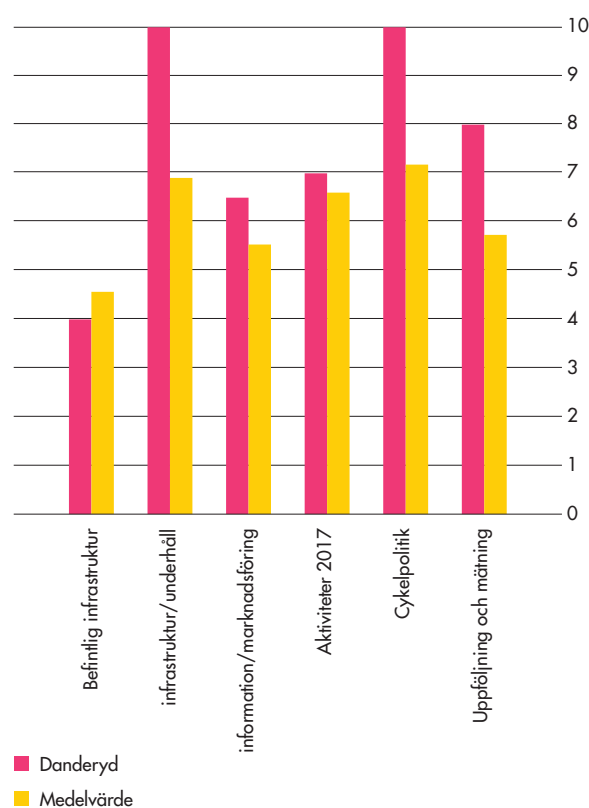
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Danderyd kommun är väghållare för totalt cirka 64 km cykelväg vilket innebär 1,9 meter cykelväg per invånare och 4 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Danderyd investerat i cykelöverfarter och haft fokus på att tillskapa säkra korsningar utmed det regionala cykelstråk som löper genom kommunen.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Danderyd 10 av 10 möjliga poäng. Danderyd satsar 502 kr per invånare och år. I snitt för samtliga kommuner satsas 367 kr och för små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Danderyd 6,5 av 10 möjliga poäng. Danderyd satsar 4,6 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Danderyd 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning så är cirka 30 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Danderyd ska under 2018 ta fram och genomföra en kommunövergripande



cykelvägvisningsplan. Snittet för samtliga deltagare är andelen skyltade cykelvägar 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Danderyd får 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland

annat anlagt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, tagit fram och/eller spridit cykelkarta, genomfört kampanjer, flödesmätningar, nöjdhetsundersökning samt gjort ett cykelbokslut.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Danderyd full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade styrdokument och arbetssätt. Exempelvis har kommunen politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Ett exempel på mål, som det anges i kommunens trafikstrategi, är att 15 procent av det totala resandet ska göras med cykel år 2024. Danderyds cykelplan utgörs av ett åtgärdsprogram med planer för utbyggnad av cykelinfrastruktur i kommunen. Åtgärdsprogrammet är integrerat i kommunens cykelstrategi. Danderyd har även ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland sina anställda, till exempel genom en intern cykelpool med standardcyklar, elcyklar och lådcyklar avsedd för tjänsteresor. Kommunen tittar även på att börja erbjuda kommunens anställda förmåncykel.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Danderyd 8 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar och har genomfört en resvaneundersökning under de senaste fem åren. Kommunen ska genomföra en ny resvaneundersökning under 2018. Danderyd genomför årligen ett cykelbokslut. För fler poäng inom området kan Danderyd genomföra

nöjdhetsundersökning samt inleda ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Danderyd får full poäng inom både *infrastruktur och underhåll* och *cykelpolitik*. Detta pekar på att cykling är ett prioriterat område som kommunen satsar resurser. Kommunens resultat över åren och den positiva poängutvecklingen understryker hur viktigt det är med arbetsätt och insatser för att skapa goda möjligheter till cykling.

För att ta ytterligare steg i den positiva utvecklingen som Danderyd visar rekommenderas kommunen att stärka sitt arbete inom *uppföljning och mätning* genom att både genomföra en nöjdhetsundersökning och skapa en dialog och/eller plattform med cyklister i kommunen. Både dessa åtgärder kan utformas på olika sätt och kan även i sin enklaste form ge kommunen viktig information och en ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i Danderyd.

Idag har cirka 30 procent av kommunens cykelvägnät vägvisande skyltning. Skyltning är en viktig åtgärd för att påvisa cyklingens möjligheter, inte bara för de som cyklar idag utan även för att locka nya cyklister. Danderyd ska under 2018 jobba just med skyltning i kommunen vilket bådär gott inför framtida granskningar.

Danderyds stora utmaning i det fortsatta arbetet är att jobba strukturerat och långsiktigt med att främja cykling. Kommunen satsar relativt mycket medel och har också bra med personresurser inom *infrastruktur och underhåll*. Det är viktigt att till exempel medel för drift och underhåll utvecklas i takt med om- och nybyggnation av cykelinfrastruktur för att undvika att cykelinfrastruktur blir eftersatt istället för att vara tillgänglig och erbjuda användarna hög komfort.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Danderyd	2013	5	5,5	4	10	4	4	32,5
	2014	5	10	6	10	4	4	39
	2015	5	8,5	6	10	6,5	8	44
	2016	5	10	5,5	7	5	6	38,5
	2017	4	9	6,5	7	10	8	44,5
	2018	4	10	6,5	7	10	8	45,5

Enköping

Enköping deltar för sjätte gången i Kommunvelometern. I år får Enköping 25 i totalpoäng vilket är ett av de bästa resultaten kommunen fått även om det är en minskning från förra årets 33 poäng. Enköping ökar sina poäng inom *cykelpolitik*, men minskar inom bland annat *information och marknadsföring*, *aktiviteter* och *uppföljning och mätning*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Enköping finns det totalt cirka 98 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 90 km vilket innebär 2 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare.

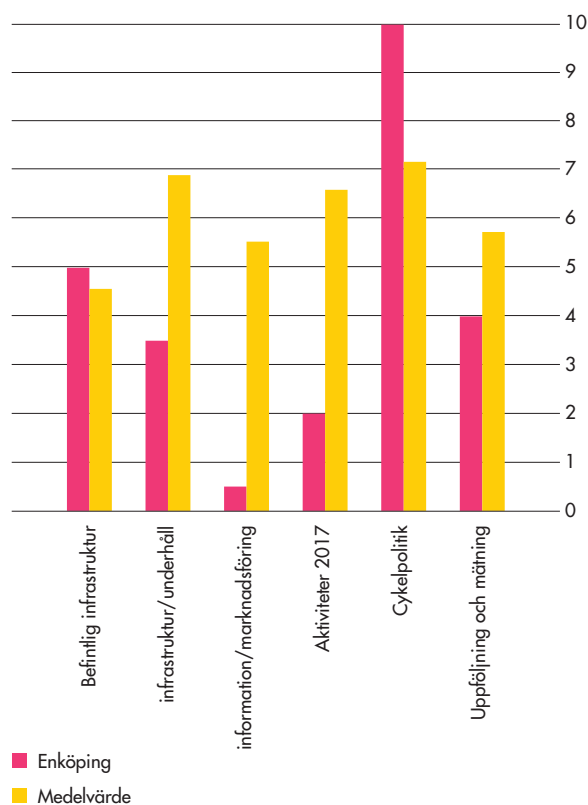
Inom *infrastruktur och underhåll* får Enköping 3,5 av 10 möjliga poäng. Enköping satsar 138 kr per invånare och år. I snitt bland samtliga kommuner satsas 367 kr och bland små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster i snitt bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Enköping 0,5 av 10 möjliga poäng. Enköping satsar inga medel inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Enköping 0,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. Enköping saknar helt vägvisande skyltning längs cykelvägar i kommunen. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Enkö-



ping får 2 av 10 möjliga poäng då kommunen det senaste året byggt nya cykelvägar och antagit politiska mål för cykling.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Enköping 10 av 10 möjliga poäng då de har samtliga efterfrågade arbetsätt och dokument. Snittet bland samtliga deltagare är 7,2 poäng och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara

och som följs upp av nämnd. Enköping har även en antagen cykelstrategi, en cykelplan, medel till genomförande av cykelplanen, cykelparkerings-tal, integrerat cykling i plandokument, aktuell underhållsplan och ett aktivt, internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 4 av 10 möjliga poäng. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Enköping utför dock inga flödesmätningar av cyklister eller cykelbokslut. Enköping saknar även ett samarbete med cyklister i kommunen.

REKOMMENDATIONER

Enköping minskar sin totalpoäng i jämförelse med förra året men ökar och får full pott inom *cykelpolitik*, vilket är ett område som innehåller många viktiga arbetssätt och dokument för att jobba strategiskt och långsiktigt med att förbättra för cykling. Detta är förhoppningsvis ett tecken på att kommunen kommer att fortsätta utveckla sitt arbete vilket också kommer att ge effekt i kommande granskningar.

Trots de ökade poängen inom *cykelpolitik* finns

det en rad områden som Enköping kan utveckla. Rekommenderat är att stärka sina insatser inom *uppföljning och mätning* då kommunen idag saknar flödesmätningar, cykelbokslut och ett samarbete med cyklister. Framförallt så är ett cykelbokslut ett effektivt verktyg som hjälper kommunen att få en tydlig bild över sina genomförda insatser under ett år (eller tvåårsperiod om det görs vartannat år). Ett cykelbokslut är även ett bra sätt att kommunicera både internt inom den egna organisationen och gentemot politiken såväl som till kommuninvånarna. Vidare kan ett samarbete med cyklister ge kommunen en ökad bild och förståelse för hur det är att vara cyklist i Enköping idag gällande vad som är bra, vad som är mindre bra och vad som efterfrågas för att göra cyklingen än mer attraktiv och tillgänglig. Ett samarbete med cyklister kan utformas på många olika sätt med olika upplägg, men även i en enklare form kan det ge kommunen viktig kunskap för det fortsatta arbetet.

Rekommenderat är även att se över om resurser som satsas – både i ekonomiska medel och i personresurser – är tillgängliga för att nå de uppsatta politiska mål för cyklingens utveckling som finns i kommunen. En utmaning för Enköping är att hitta långsiktiga, stabila investeringsnivåer som möjliggör utveckling och förbättringar över tid samtidigt som den befintliga cykelinfrastrukturen kan ha god kvalitet och vara tillgänglig för användarna.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Enköping	2012	5	4	0,5	4	2	0	15,5
	2013	5	4	1,5	3	0	0	13,5
	2015	5	1,5	0,5	6	7,5	1,5	22
	2016	1	2	0,5	5	9,5	1,5	19,5
	2017	5	4	7,5	4	7	5,5	33
	2018	5	3,5	0,5	2	10	4	25

Eskilstuna

Eskilstuna deltar för sjunde gången i Kommunvelometern och får i år 46 av 60 möjliga i totalpoäng. Detta är ytterligare ett starkt resultat av kommunen som fortsätter visa att de arbetar strategiskt och långsiktigt för att främja cykling. I jämförelse med förra året backar Eskilstuna något inom *information och marknadsföring* samt *cykelpolitik*.

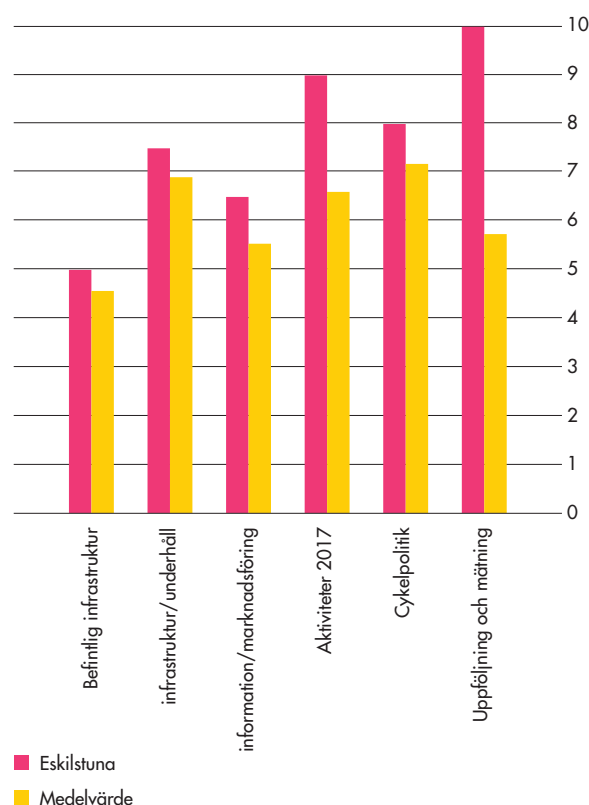
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Eskilstuna finns det totalt cirka 230 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 224 km vilket innebär 2,1 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Eskilstuna under 2017 jobbat med utvecklingen av det cirka 12,5 km långa rekreationscykelstråket Lejonrundan, arbetat med färg och minutvägvisning på huvudcykelvägnätet, installerat cykelpumpar och pendulaboxar samt tagit fram egna "cykelhagar" som ställts ut på kantstensparkerings.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Eskilstuna 7,5 av 10 möjliga poäng. Eskilstuna satsar 316 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner 367 kr och bland stora kommuner satsas det i snitt 434 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Eskilstuna 6,5 av 10 möjliga poäng. Eskilstuna satsar 3,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Eskilstuna 1,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 35 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Eskilstuna får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, genomfört kampanjer, flödesmätningar av cyklisterna, nöjdhetsundersökning, cykelbokslut samt tagit fram och/eller spridit cykelkarta. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Eskilstuna även genomfört cykelutbildningar för vuxna, arbetat med påverkan för nyinflyttade, tagit fram en mobil cykelsäkerhetsbana för barn samt arrangerat cykelauktion.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Eskilstuna 8 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara, dock följs de inte upp av berörd nämnd. Exempel på mål är ett färdmedelsmål som anger att cykelandelen ska öka från 13 procent 2015 till 26 procent 2030, vilket mäts genom resvaneundersökning. Vidare har Eskilstuna även en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel till dess genomförande, cykelparkeringstal (är en del av kommunens flexibla parkeringstal), integrerat cykling i plandokument samt ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är riktlinjer för tjänsteresor, utlåning av elcyklar och tjänstecyklar samt tillgång till pump. Det som saknas inom cykelpolitik, utöver att berörd nämnd ska följa upp mål för cykling, är en antagen underhållsplan. Detta är dock något som är under framtagande och som ska vara klart under 2018/2019.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen full pott, 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. Eskilstuna genomför samtliga efterfrågade åtgärder och arbetssätt för att mäta och följa upp cyklingen i kommunen. Resvaneundersökningar genomförs exempelvis återkommande för att kunna följa upp resandeutveckling inom kommunen, inte minst för att följa upp uppsatta kommunala mål om resandemönster. Eskilstuna genomför årligen ett cykelbokslut och har ambitionen att var femte år genomföra en BYPAD.

REKOMMENDATIONER

Eskilstuna fortsätter, trots en viss nedgång sedan deras högsta notering med 51,5 poäng i 2015, att visa fina resultat i Kommunvelometern vilket pekar på att kommunen jobbar strategiskt och långsiktigt inom flera områden. Sedan förra året backar Eskilstuna inom *information och marknadsföring* samt inom *cykelpolitik* vilket således blir de områdena där det främst finns potential att stärka sina insatser.

Det är relativt vanligt att poängen inom *information och marknadsföring* varierar över åren då särskilda insatser inom området såsom kampanjer, informationsspridning, framtagande av cykelkartor och annat material inte alltid är årligt återkommande insatser. Skyltning är också en del av *information och marknadsföring* och i Eskilstuna har cirka 35 procent av cykelvägarna vägvisande skyltning. Här rekommenderas kommunen att se över om det saknas skyltning i vissa delar av kommunen eller längs vissa särskilt viktiga stråk och/eller från och till viktiga målpunkter. Skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar och för att underlätta för nya cyklister att hitta en bra väg utan är också en viktig kommunikationsinsats för att påvisa cyklingens möjligheter. Skyltning bör, utöver riktning, även innefatta kilometerangivelser.

Inom *cykelpolitik* saknas för fler poäng dels att berörd nämnd följer upp mål för cyklingen samt en aktuell underhållsplan. Utöver detta är Eskilstunas utmaning att fortsätta jobba långsiktigt med cykling och att vara aktiva med cykelfrämjande åtgärder. Poängutvecklingen de senaste åren är att kommunen tappat något sedan sin toppnotering 2014 då de fick 51,5 poäng. För att inte fortsätta tappa poäng rekommenderas Eskilstuna att se över vilka insatser – stora som små – de kan göra för att främja cykling i kommunen.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Eskilstuna	2010	4	2,5	5	10	5	5,5	32
	2012	4	7,5	5,5	10	4	7,5	38,5
	2014	5	10	7,5	10	10	8	50,5
	2015	5	10	6,5	10	10	10	51,5
	2016	5	8	6,5	10	10	10	49,5
	2017	5	7,5	7	9	10	10	48,5
	2018	5	7,5	6,5	9	8	10	46

Falun

Falun deltar för tredje gången i Kommunvelometern och minskar tyvärr sin poäng sedan senast de var med 2016, men också sedan första gången de deltog 2011. I år får Falun 30 i totalpoäng. Falun får bra poäng inom *cykelpolitik* som är ett område som innehåller många viktiga arbetsätt och åtgärder för främjandet av cykling samtidigt saknas nästan helt insatser inom *uppföljning och mätning*.

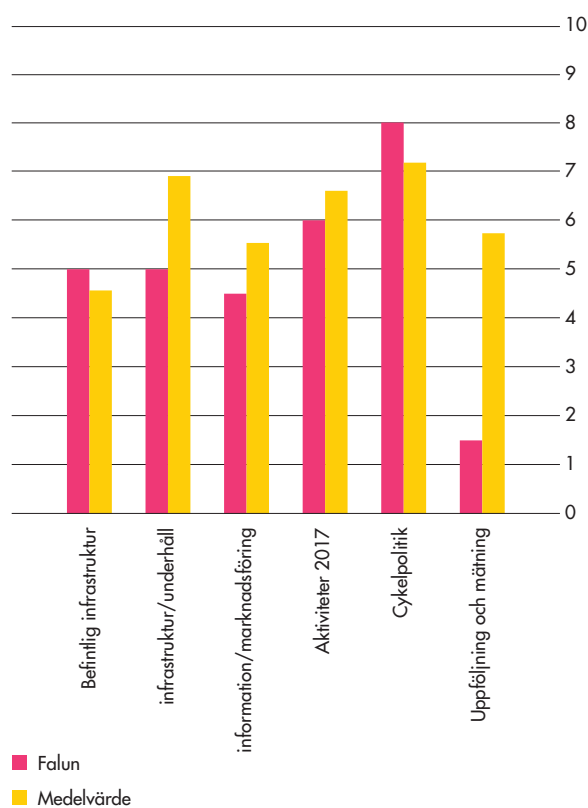
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Falun finns det totalt cirka 157 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 126 km vilket innebär 2,2 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har kommunen under 2017 byggt cirka 20 cykelöverfarter, varav något mer än hälften har satts i drift under 2017. Resterande ska målas och sättas i drift under 2018. Falun jobbar även med att hastighetssäkra passager på huvudcykelstråk vilket är en del av en utbyggnadsplan för huvudcykelstråk i kommunen.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Falun 5 av 10 möjliga poäng. Falun satsar 193 kr per invånare och år. I snitt bland samtliga kommuner satsas 367 kr och för mellanstora kommuner satsas 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Falun 4,5 av 10 möjliga poäng. Falun satsar 0,5 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. Bland mellanstora kommuner satsas 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Falun 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka



95 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Falun får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer, flödesmätningar, anlagt

cykelparkering samt tagit fram och/eller spridit cykelkarta. Exempel på en årligt återkommande kampanj är "Miljöresan", vilken är riktad mot grundskolor för att få fler att cykla och gå till skolan. Kommunen har även genomfört besök på gymnasieskolor för att informera elever och anställda om kommunens nya cykelöverfarter genom utdelning av broschyrer, filmvisning samt frågesportstävling om cykelöverfarter med biobiljetter som pris.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Falun 8 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Falun har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Ett mål är att cyklandet vid Kommunens mätstationer 2020 ska visa fördubblad cykling jämfört med 2013. Kommunen har även en cykelplan samt medel till dess genomförande. Vidare har kommunen cykelparkeringstal, integrerat cykling i plan-dokument, underhållsplan samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är tillgång till tjänstecyklar inklusive elcyklar, framtagande av webbaserad resvalstjänst med syftet att underlätta för tjänstepersoner att välja det mest hållbara färd sättet. Det som saknas för full poäng inom *cykelpolitik* är en antagen cykelstrategi.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 1,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Det som ger Falun poäng inom området är att kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cykling. Däremot saknas genomförd resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning samt cykelbokslut. Kommunen hade under 2017 inte heller något samarbete eller dialog med cyklister i kommunen,

dock har kommunen under inledningen av 2018 påbörjat dialog med cyklister genom en referens-/intressegrupp.

REKOMMENDATIONER

Falun får i år 30 av 60 möjliga poäng. Sett till poängutvecklingen sedan 2011 då de deltog för första gången har poängen minskat. Trots detta får Falun, framförallt inom det viktiga området *cykelpolitik*, höga poäng vilket innebär att kommunen har en god grund att jobba vidare ifrån. Det som saknas för full pott är en antagen cykelstrategi, vilket också är något som skulle kunna få positiva effekter på andra områden. Rekommenderat är därför att arbeta fram en cykelstrategi som tar ett brett grepp om cykel frågor i kommunen och som kan vägleda arbetet de kommande åren.

Utöver detta bör kommunen stärka sitt arbete inom *uppföljning och mätning*. Idag görs endast periodiska mätningar av cykel flöden. Falun saknar inom området resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning samt samarbete med cyklister och cykelbokslut. En resvaneundersökning skulle ge Falun, inte bara en bättre bild av resande med cykel, utan en större bild över bland annat resandemönster och färdmedelsval för olika typer av resor inom kommunen. En nöjdhetsundersökning, likt ett samarbete med cyklister, skulle ge kommunen en ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i Falun idag gällande vad som är bra, vad som är mindre bra och vad som saknas för att göra cykling än mer attraktivt och tillgängligt. Även ett cykelbokslut skulle kunna bidra till kommunens arbete då det är ett effektivt sätt att sammanställa vad som gjorts under det föregående året. Ett cykelbokslut möjliggör också att kommunens arbete kan kommuniceras inom den egna organisationen, gentemot politiken såväl som till kommuninvånarna.

Falun rekommenderas även att se över om resurser – både ekonomiska och antalet personer som jobbar med cykel – är tillräckliga för att nå de uppsatta mål som finns för cykling.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Falun	2011	5	3,5	9	10	7	4	38,5
	2016	4	5,5	8	6	8	2	33,5
	2018	5	5	4,5	6	8	1,5	30

Finspång

Finspång deltar för tredje året i rad och tredje året totalt i Kommunvelometern och får i år 34 i totalpoäng vilket är en ökning från de två föregående åren då Finspång fick 32,5 i totalpoäng. Finspång minskar visserligen sina poäng inom *infrastruktur och underhåll* samt *aktiviteter*, men ökar inom *information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning*.

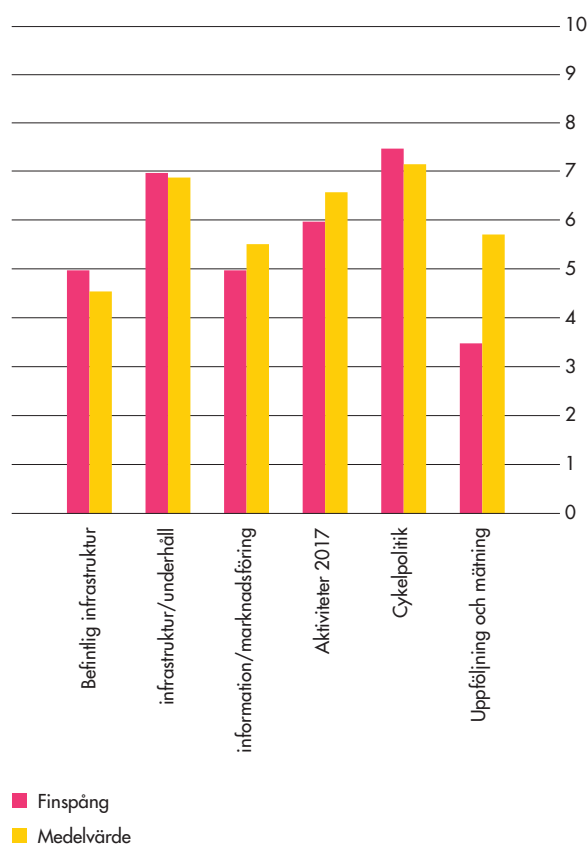
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Finspång finns det totalt cirka 69 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare av 59 km vilket ger 2,7 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg arbetade Finspång under 2017 med att säkra cykelpassager och korsningar, ett arbete som fortsätter under 2018.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Finspång 7 av 10 möjliga poäng. Finspång satsar 445 kr per invånare och år. I snitt bland samtliga kommuner satsas inom området 367 kr och för små kommuner 390 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 3,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Finspång 5 av 10 möjliga poäng. Detta är ett av områdena som Finspång ökar sina poäng inom, vilket kan förklaras av att kommunen avsatt 3 miljoner kronor extra för diverse kommunikationsåtgärder och mindre åtgärder för att främja cykling. Gällande personresurser inom området har Finspång 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 5 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Finspång får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, skyltat cykelvägar, antagit politiska mål, genomfört flödesmätningar samt nöjdhetsundersökning.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Finspång 7,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål för cykling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Mål för cykling är att andelen cyklister ska öka. Finspång har även en antagen cykelstrategi, integrerat cykling i plandokument, aktuell underhållsplan samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling. Det interna arbetet utgörs främst av diverse kampanjer för att främja och visa på cyklingens möjligheter.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 3,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Finspång genomför periodiska flödesmätningar av cyklister i kommunen samt har genomfört en nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. För fler poäng kan Finspång genomföra resvaneundersökning, sammanställa sina insatser och arbete för cykling i ett cykelbokslut eller ha ett samarbete med cyklister i kommunen.

REKOMMENDATIONER

Finspång får i år 34 poäng vilket är en ökning i jämförelse med tidigare år. Poängen inom de olika områdena må skifta något där kommunen minskar sina poäng inom ett par områden samtidigt som poängen ökar inom ett par andra. Tydligt är att Finspång är på rätt väg då de ligger kvar på stabila nivåer inom *infrastruktur och underhåll* samt *cykel-*

politik samtidigt som poängen ökar inom *uppföljning och mätning*.

Den stora utmaningen för Finspång är att fortsätta utvecklas och att satsa medel och resurser där de verkligen behövs utan att det satsas väldigt mycket medel under ett år eller två för att sedan sjunka kraftigt. Det bör prioriteras att skapa en långsiktigt hög nivå som möjliggör förbättringar över tid gällande om- och nybyggnationer samt att befintlig infrastruktur kan hållas i gott skick.

Sett till vilka insatser och åtgärder som rekommenderas bör kommunen arbeta fram en cykelplan som konkretiserar cykelinfrastrukturella åtgärder som ska genomföras de kommande åren. Detta underlättar också budgetering och planering.

Vidare är det framförallt inom *uppföljning och mätning* som kommunen kan stärka sitt arbete där resvaneundersökning, samarbete med cyklister samt cykelbokslut är åtgärder som idag saknas. En resvaneundersökning skulle till exempel ge kommunen en tydligare bild över resandemönster, färdmedelsval med mera i kommunen, inte minst gällande cykling. Ett samarbete med cyklister skulle göra det enklare att sammanställa en cykelplan med konkreta åtgärder då dagens cyklister vet vad som är bra och vad som är mindre bra med att cykla i Finspång. Dessutom skulle ett cykelbokslut hjälpa kommunen att årligen (eller vartannat år) få en helhetsbild över genomförda insatser samt möjliggöra en utblick för det kommande året. Ett cykelbokslut möjliggör också att kommunens insatser på ett enkelt och överskådligt sätt kan kommuniceras både inom den egna organisationen, gentemot politiken såväl som till kommuninvånarna.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Finspång	2016	5	7,5	3,5	7	7,5	2	32,5
	2017	5	7,5	3,5	7	7,5	2	32,5
	2018	5	7	5	6	7,5	3,5	34

Gävle

Gävle är en av sex kommuner som deltagit samtliga år av Kommunvelometern. I år får Gävle 30,5 i totalpoäng vilket är en fortsättning av minskade poäng sedan kommunen fick höga 49 i totalpoäng 2013. Gävle ökar sin poäng inom *information och marknadsföring* men backar inom *infrastruktur och underhåll* samt *uppföljning och mätning*.

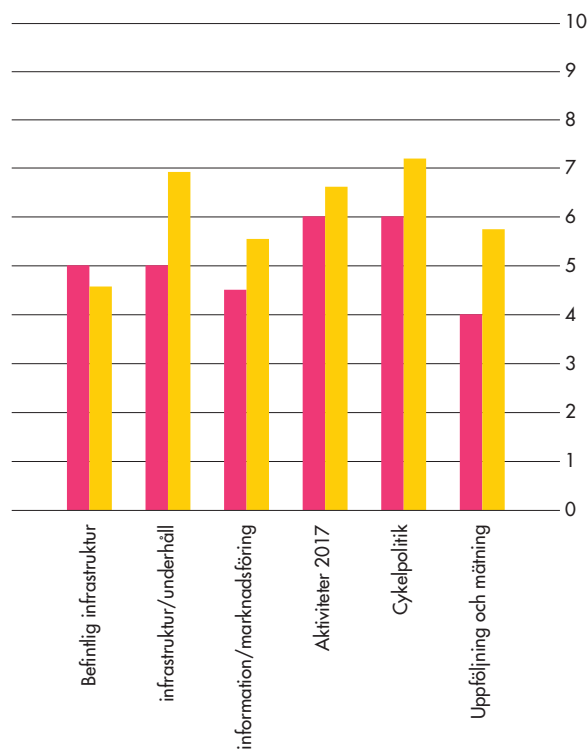
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Gävle finns det totalt cirka 279 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 243 km vilket innebär 2,4 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Gävle under 2017 arbetat med att sätta upp ny cykelvägvisning längs hela huvudcykelvägnätet samt byggt ett antal cykelöverfarter.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Gävle 5 av 10 möjliga poäng. Gävle satsar 264 kr per invånare och år. I snitt bland samtliga kommuner satsas 367 kr och för stora kommuner 434 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Gävle 4,5 av 10 möjliga poäng. Gävle satsar 2 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Gävle 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 32 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent.



■ Gävle
■ Medelvärde

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Gävle får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafik-säkerhet, skyltat cykelvägar, anlagt cykelparkering samt genomfört kampanjer och flödesmätningar av cyklisterna.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Gävle 6 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen har politiska mål för cykling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål för cyklingens utveckling är att av alla resor i kommunen ska cykelandelen öka från 14 procent (2012) till 33 procent 2030. Inom området får Gävle även poäng för att de har cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling. Interna åtgärder är exempelvis kampanjerna "Cykelvänlig arbetsplats" samt "Vintercyklisten". För fler poäng kan Gävle anta cykelstrategi, cykelplan samt integrera cykling i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 4 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. Gävle genomför kontinuerliga flödesmätningar av cyklisterna i kommunen samt har genomfört nöjdhetsundersökningar under de senaste fem åren. För att få fler poäng inom området kan kommunen genomföra resvaneundersökningar, cykelbokslut samt inleda ett dialogsamarbete med cyklisterna i kommunen.

REKOMMENDATIONER

För att bryta den negativa poängutvecklingen i Gävle haft sedan kommunens rekordår 2013 finns

det många arbetssätt och insatser som kommunen idag saknar som skulle ge ökad struktur och långsiktighet i arbetet samt återigen högre poäng i granskningen.

Framförallt bör Gävle arbeta fram en ny cykelstrategi då det får effekter inom samtliga områden om cykling behandlas brett. En cykelstrategi kan med fördel kombineras med framtagandet av en cykelplan som konkretiserar kommande infrastrukturella åtgärder gällande nya cykelvägar, överfarter och annan infrastruktur.

Framtagande av cykelstrategi och cykelplan kan även kombineras med ett samarbete och dialog med cyklisterna i Gävle. På så vis får kommunen in viktig information om hur bra eller mindre bra det upplevs vara att cykla i Gävle. Samarbete med cyklisterna är en del av *uppföljning och mätning* där även resvaneundersökning (inte äldre än fem år) samt cykelbokslut är något som idag saknas. En resvaneundersökning skulle ge kommunen en tydligare bild över cykelresandet i kommunen samt resandemönster, färdmedelsval för olika typer av resor med mera. Ett cykelbokslut skulle också kunna ge kommunen en ökad struktur i sitt cykelarbete samt möjliggöra tydlig kommunikation av kommunens insatser både internt i den egna organisationen, gentemot politiken såväl som för kommuninvånare.

Slutligen rekommenderas Gävle att se över om de resurser – både i ekonomiska medel såväl som gällande personresurser – för cykelinsatser är tillräckliga för att nå de uppsatta målen.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Gävle	2010	1	6	5	10	7,5	8	37,5
	2011	6	5,5	6	10	7,5	7,5	42,5
	2012	5	6	6	10	8	10	45
	2013	5	10	6	10	8	10	49
	2014	5	7	7	10	8	10	47
	2015	5	5,5	7,5	6	10	8	42
	2016	5	5,5	7	10	6,5	8	42
	2017	5	6,5	4	6	6	6	33,5
	2018	5	5	4,5	6	6	4	30,5

Göteborg

Göteborg är en av sex deltagare som varit med i Kommunvelometern sedan starten 2010. I år får Göteborg 46 i totalpoäng vilket är kommunens bästa resultat hittills i granskningen och med detta resultat fortsätter kommunen att närma sig toppkommunerna i granskningen. Sedan förra året ökar Göteborg sina poäng inom *infrastruktur och underhåll* såväl som *information och marknadsföring*.

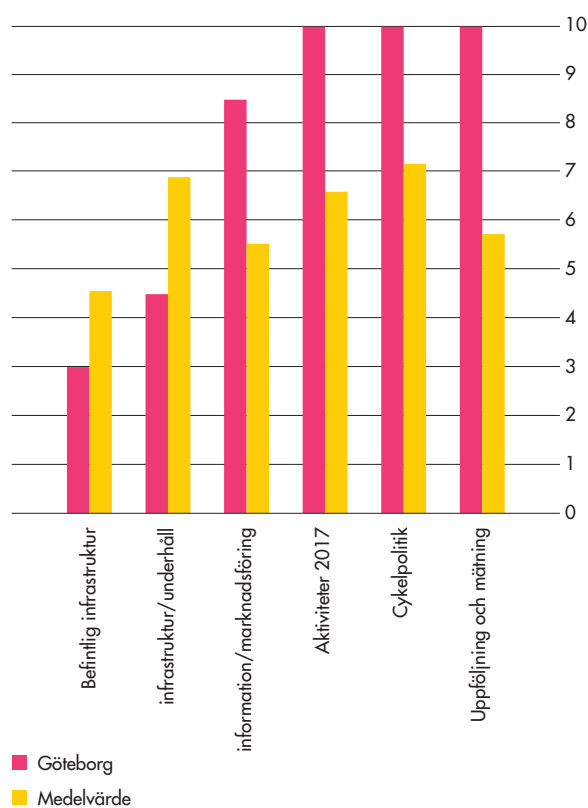
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Göteborg finns det totalt cirka 842 km cykelväg varav kommunen är väghållare för 814 km. Detta ger 1,4 meter cykelväg per invånare och 3 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelvägar byggde Göteborg under 2017 cirka 40 förhöjda passager fartsäkrade till max 30 km/h (just nu finns det i Göteborg cirka 1400 förhöjda cykelpassager som går över bilkörbanor) samt byggt ut belysning längs cirka 2 km cykelväg där belysning tidigare saknades.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Göteborg 4,5 av 10 möjliga poäng. Göteborg satsar cirka 196 kr per invånare och år. I snitt satsar årets deltagare 367 kr och gruppen stora kommuner 434 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Göteborg 8,5 av 10 möjliga poäng. Göteborg satsar 2,8 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Göteborg 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är samtliga, 100 procent, av kom-



munens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Göteborg får 10 av 10 möjliga poäng och har genomfört samtliga av de efterfrågade aktiviteterna i granskningen. Utöver de aktiviteter som efterfrågas har Göteborg även inventerat behovet av cykelparkering vid till

exempel större butiker och verksamheter, byggt ut låncykelsystemet "Styr och Ställ", vidareutvecklat kommunens cykelapp samt drivit ett arbete för att motivera företag att ge anställda bra förutsättningar för att cykla till och från arbetet. Kommunen fokuserar även på att skapa bra och gena cykelbanor genom byggområden och stora infrastrukturprojekt.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Göteborg full poäng, 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen genomför samtliga av de efterfrågade arbetssätten och dokumenten inom området. Gällande mål för cykling anger Göteborgs cykelprogram som antogs 2015 att cykeltrafiken skall tredubblas till 2025 och utgöra 12 procent av det totala resandet i kommunen. Exempel på interna åtgärder för att främja cykling bland kommunanställda är bidrag för cykelköp och cykelservice.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom *uppföljning och mätning* får Göteborg 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. Kommunen genomför samtliga av de efterfrågade arbetssätten och dokumenten inom området såsom flödesmätningar av cyklister, resvaneundersökningar och nöjdhetsundersökningar och kommunen har samarbete med cyklister samt har genomfört cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Göteborg har deltagit samtliga år i Kommunvelometer och har fått höga totalpoäng varje år och visar också på en positiv utveckling sedan 2010. I

år ökar Göteborg ytterligare och får också sitt bästa resultat hittills i granskningen. Göteborg får full poäng inom *aktiviteter*, *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning* och har således en väldigt god grund för att arbeta långsiktigt och strukturerat för att främja cykling.

Även om Göteborg ökar sin poäng inom infrastruktur och underhåll i jämförelse med förra året satsar kommunen under snittet bland samtliga deltagare och i jämförelse med andra stora kommuner. Även gällande personresurser ligger Göteborg en bra bit under snittet för samtliga deltagare och stora kommuner. Rekommenderat är att kolla över om resurser inom området, både gällande ekonomiska medel men också personresurser är tillräckliga för att nå de uppsatta politiska mål för cyklingens utveckling. Satsningar inom *infrastruktur och underhåll* i ekonomiska medel samt sett till personresurser kommer få effekter även för andra områden i granskningen.

Även inom *information och marknadsföring* satsar Göteborg relativt lite medel i jämförelse med alla deltagare och i jämförelse med andra stora kommuner. Information och marknadsföring kan gå hand i hand med om- och nybyggnation av cykelinfrastruktur för att tydligt påvisa cyklingens möjligheter, men kan också användas för att visa tillfälliga lösningar och för att informera om vad komma skall.

Utöver detta är Göteborgs utmaning att fortsätta utveckla sina insatser för att främja cykling och att bygga vidare på den positiva poängutveckling de har sedan starten 2010. Ökar kommunen sina insatser inom *infrastruktur och underhåll* har Göteborg goda chanser att närma sig toppkommunerna i granskningen.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Göteborg	2010	3	4,5	5,5	10	8	8	39
	2011	3	4,5	7	10	10	10	44,5
	2012	3	5	5,5	10	8,5	10	42
	2013	3	7	5,5	10	8,5	10	44
	2014	4	6	6,5	10	8,5	10	45
	2015	3	4	7,5	10	8,5	10	43
	2016	3	4,5	6,5	10	10	10	44
	2017	3	4	6,5	10	10	10	43,5
2018	3	4,5	8,5	10	10	10	46	

Heby

Heby deltar för första gången i Kommunvelometern och får 7,5 i totalpoäng. Även om detta är en låg totalpoäng och kommunen inte får några poäng för varken *information och marknadsföring* eller *uppföljning och mätning* så drivs ett visst arbete inom kommunen för att främja cykling. Heby bedöms ha goda möjligheter för att komma igång med ett strukturerat cykelarbete, vilket säkerligen kommer att få tydliga effekter i kommande granskningar.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Heby finns det totalt cirka 19 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 3 km. Detta innebär 0,2 meter cykelväg per invånare och 1 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare.

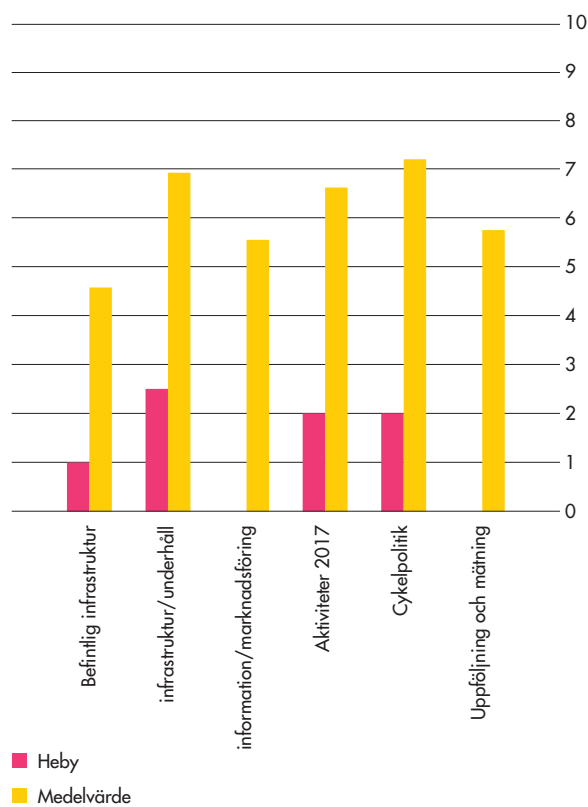
Inom *infrastruktur och underhåll* får Heby 2,5 av 10 möjliga poäng. Heby satsar 71 kr per invånare och år. I snitt bland samtliga kommuner satsas 367 kr och för små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Heby inte några poäng. Snittet för alla deltagare gällande satsade medel är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området är snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. Heby saknar även vägvisande skyltning längs kommunens cykelvägar. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Heby får 2 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat



byggt nya cykelvägar och genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Heby 2 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har aktuell underhållsplan och politiken följer även utveckling i kommunen när det

kommer till cykling. Heby har påbörjat ett arbete att fram riktlinjer för cykelfrågor som ska färdigställas under 2018. Däremot saknas bland annat politiska mål som är tidsatta och mätbara, en cykelstrategi, en cykelplan, en underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling med mera.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Heby inte några poäng. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Även inom detta område har Heby goda möjligheter att utveckla sitt arbete.

REKOMMENDATIONER

Heby deltar för första gången i Kommunvelometern och får visserligen den lägsta totalpoängen i årets granskning men kommunen har en del bra saker att bygga vidare på och har också påbörjat ett arbete med att ta fram riktlinjer för hur de ska jobba med cykelfrågor framöver. Heby bedöms ha väldigt goda möjligheter att utveckla sitt arbete vilket snabbt skulle ge effekt på resultatet i kommande granskningar. Den stora utmaningen ligger i att prioritera vart kommunen ska börja sitt arbete. Arbetet med att ta fram riktlinjer för cykling är en väldigt bra start då det kommer att ge kommunen en övergripande bild över vad de gör för cyklingen i kommunen idag, men kanske framförallt vad de inte gör.

Heby rekommenderas att ta fram en övergripande cykelstrategi i kombination med en cykelplan där de viktigaste infrastrukturella åtgärderna listas. En rimlig tidsperiod bör vara de kommande 3–5 åren. I detta arbete behöver kommunen sammanställa information om mängd och typ av cykelinfrastruktur som de har, inte minst gällande tillgängliga cykelvägar och cykelparkering vid särskilt viktiga målpunkter. Denna kunskap möjliggör planering för de kommande åren och gör det lättare att prioritera.

Vidare rekommenderas kommunen att se till sin egen organisation vad det gäller möjligheterna för hållbart resande till, från och inom arbete. Att skapa goda parkeringsmöjligheter i entrénära lägen, eventuellt även med möjligheten till ombyte och dusch, skulle göra cykling mer attraktiv för kommunanställda och även vara en viktig signal för andra verksamheter i kommunen. Det bör även ses över om det finns ett behov av att tillhandahålla tjänstecyklar som kan användas i tjänst. Detta kan även stärkas genom att ta fram en enklare resepolicy.

Om möjligt skulle även en resvaneundersökning kunna hjälpa kommunen vidare i sitt arbete då det inte bara ger en bild av cyklandet i kommunen utan resandemönster i kommunen totalt sett. En resvaneundersökning kan även fånga upp varför kommuninvånare inte cyklar idag och vad som skulle krävas för att de skulle välja cykeln som transportmedel för olika typer av resor.

Helsingborg

Helsingborg har deltagit samtliga år förutom första året 2010 och har fått höga poäng i varje granskning de deltagit i. I år får Helsingborg 47,5 i totalpoäng vilket är ett av kommunens bästa resultat genom åren. Även om Helsingborg backar inom *uppföljning och mätning* går kommunen framåt inom både *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*.

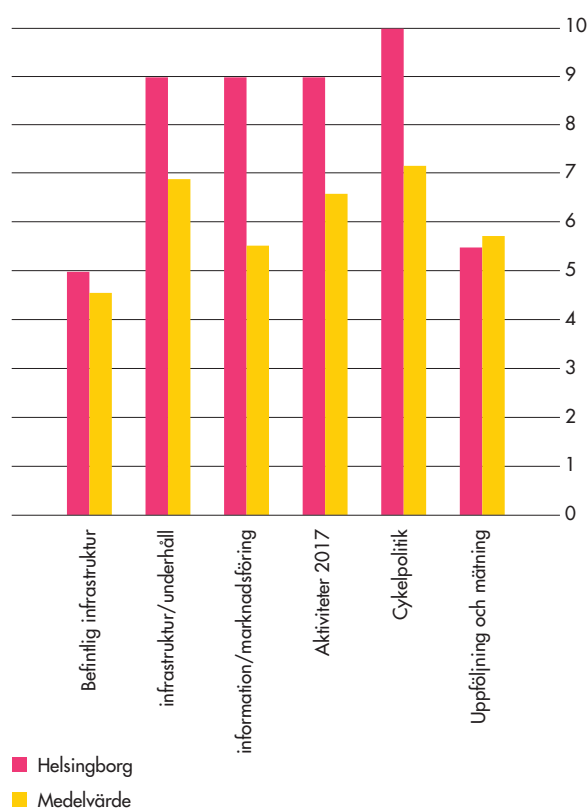
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Helsingborg finns det totalt cirka 391 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 380 km vilket ger cirka 2,7 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Helsingborg 9 av 10 möjliga poäng. Helsingborg satsar 601 kr per invånare och år. Den relativt höga siffran förklaras delvis av att Helsingborg ska bygga en GC-bro till ett nytt exploateringsområde samt byggandet av passagen "Landborgskopplingen" vilket är en del av ett större projekt för att göra centrala Helsingborg mer cykel- och gångvänligt. I snitt bland samtliga kommuner satsas 367 kr och bland stora kommuner satsas 434 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Helsingborg 9 av 10 möjliga poäng. Helsingborg satsar 9,1 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. I samband med att paradgatan Drottninggatan/Järnvägsgatan byggs om satsar kommun på en del informationskampanjer och har dessutom startat ett cykelbibliotek och ett arbete för att få fler företag att jobba med



sina anställdas resor. Gällande personresurser inom området har Helsingborg 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 51 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Helsingborg får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet och skyltat cykelvägar samt genomfört kampanjer, flödesmätningar och cykelbokslut. Dessutom har kommunen arbetat fram både cykelstrategi och cykelplan. Utöver de aktiviteter som efterfrågas inom området så har Helsingborg även drivit en cykeltrafikskola för unga.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Helsingborg 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetssätt och styrdokument inom området. Exempel på mål för cyklingens utveckling i Helsingborg är att öka antalet cyklister vid de 9 fasta mätpunkterna i kommunen och att 21 procent av det totala resandet 2022 ska göras med cykel. Exempel på interna åtgärder är att kommunen jobbar med "Cykelvänlig arbetsplats" och bland annat erbjuder cykelgarage och omklädningsrum.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 5,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cyklister i kommunen och har genomfört resvaneundersökningar under de senaste fem åren samt genomfört ett cykelbokslut (görs årligen). För fler poäng kan Helsingborg bland annat genomföra nöjdhetsundersökningar samt inleda ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Helsingborg är en av de kommuner som deltagit flest gånger i Kommunvelometern och har genom åren fått höga totalpoäng, även så i år när de får ett av sina bästa resultat. Helsingborg förbättrar sina resultat inom ett par områden men tappar inom *uppföljning och mätning*. Detta är också det område där kommunen tydligast kan stärka sitt arbete för att närma sig toppkommunerna i granskningen ytterligare.

Inom *uppföljning och mätning* rekommenderas Helsingborg till exempel att genomföra en nöjdhetsundersökning och/eller inleda ett samarbete med cyklister i kommunen. Dessa två insatser ger kommunen en tydligare bild över hur det är att vara cyklist i Helsingborg gällande vad som är bra och vad som är mindre bra. Utformningen och omfattning av detta arbete kan variera kraftigt men kan även i enklare former ge kommunen viktiga inspel för det fortsatta arbetet. Helsingborg har under det senaste året öppnat ett cykelbibliotek, vilket skulle kunna vara en ingång till att både hitta cyklister för dialogsamverkan men också som en plattform för nöjdhetsundersökningar.

Ett annat område som kommunen kan utveckla är skyltning av cykelvägar. Idag är cirka 51 procent av kommunens cykelvägar utrustade med vägvisande skyltning. Utökad skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar idag utan påvisar cyklingens möjligheter för alla kommuninvånare. Skyltning kan, förutom riktning, även påvisa kilometerangivelser till både närmål och fjärrmål.

Vidare rekommendationer är att fortsätta på den inslagna vägen och att fortsätta arbeta brett, långsiktigt och strukturerat med cykelfrågor. Gör Helsingborg detta har de goda chanser att ytterligare närma sig toppkommunerna i Kommunvelometern.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Helsingborg	2011	2	6	6,5	10	10	8	42,5
	2012	8	6,5	8	10	10	10	52,5
	2013	8	6	6	10	10	8	48
	2014	5	6,5	5,5	10	10	10	47
	2015	5	3	5	5	8,5	8	34,5
	2016	5	5	6	9	8,5	8	41,5
	2017	5	7	7,5	9	10	8	46,5
	2018	5	9	9	9	10	5,5	47,5

Hässleholm

Hässleholm deltar för andra gången i Kommunvelometern. Senast kommunen deltog var 2011 och då blev totalpoängen 29,5. I årets granskning får Hässleholm 15,5 i totalpoäng då de backar inom flera områden. Trots detta gör Hässleholm en hel del för att främja cykling och bedöms också ha goda möjligheter att stärka sina insatser inom flera områden.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Hässleholms kommun är väghållare för totalt cirka 95 km cykelväg vilket ger 1,8 meter cykelväg per invånare och 4 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare.

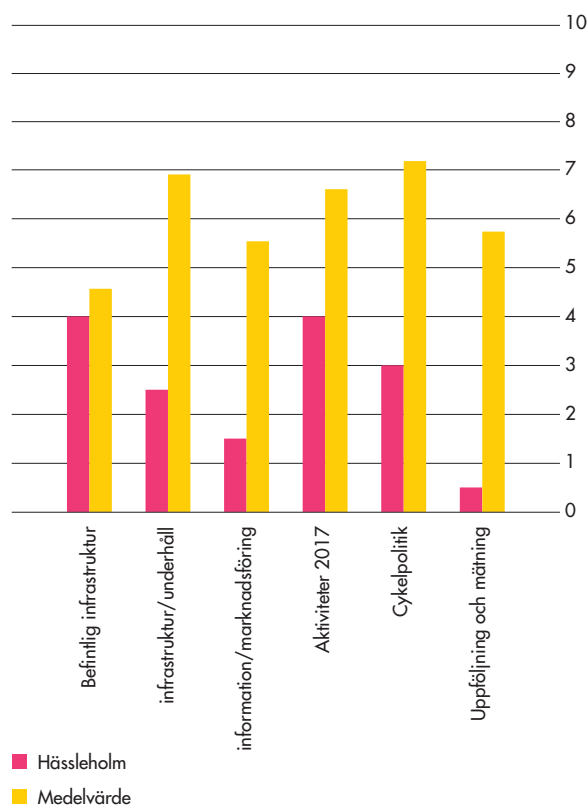
Inom *infrastruktur och underhåll* får Hässleholm 2,5 av 10 möjliga poäng. Hässleholm satsar 24 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner 367 kr och mellanstora kommuner 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Hässleholm 1,5 av 10 möjliga poäng. Hässleholm satsar inga medel inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Hässleholm har inga personresurser inom området i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 75 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Hässle-



holm får 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering samt spridit och/eller tagit fram cykelkarta. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Hässleholm stöttat en cykelreparationsverkstad samt cykelutbildningar för icke cykelkunniga nyanlända.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Hässleholm 3 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Hässleholm har politiska mål för cykling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Cykel är även integrerat i plandokument. Hässleholm saknar dock antagen cykelstrategi, cykelplan med medel till dess genomförande samt underhållsplan och ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Hässleholm ska under 2018 anta en trafikplan som även innehåller mål för cykling, där det bland annat anges att cykling ska öka sin andel av det totala resandet från dagens 8 procent till 15 procent år 2030. Att denna plan antas under 2018 bådär gott för Hässleholm i framtida granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 0,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Inom området saknas bland annat genomförd resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning, cykelbokslut samt ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Hässleholm hade vissa svårigheter att få fram uppdaterad data och korrekt information för 2018 och tvingades utgå från uppgifter från 2011 för en del frågor. Även om detta innebär att poängen inom vissa områden inte återspeglar dagens situation korrekt pekar den totala poängminskningen på att kommunens insatser för cykling minskat över tid.

Sett till totalpoäng backar Hässleholm relativt kraftigt sedan senast de deltog men kommunen dri-

ver en hel del cykelfrämjande arbete, vilket inte minst märks inom *aktiviteter* där kommunen är aktiva i en del projekt, bland annat för människor som inte kan cykla samt en cykelreparationsverkstad.

För att återigen komma igång med ett strukturerat och långsiktigt arbete för att främja cykling rekommenderas kommunen att skapa sig en övergripande bild över vilka insatser kommunen gör för cykling vilket bör följas av ett arbete med att ta fram en cykelstrategi samt en cykelplan. Dessa två styrdokument kan med fördel kombineras även om en cykelplan fokuserar på konkreta infrastrukturåtgärder och en cykelstrategi tar ett bredare tag om cykelarbetet i kommunen.

En enkel insats som kommunen kan påbörja omgående är att driva ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunanställdas resor till, från och inom arbetet. Att tillse entrénära, väderskyddad parkering, driva årliga tävlingar/kampanjer och att köpa in tjänstecyklar för resande i tjänst är några exempel på åtgärder som kan göras. Kommunen visar på så sätt även andra verksamheter i kommunen på cyklingens möjligheter.

Kopplat till arbetet med cykelstrategi och cykelplan bör Hässleholm se över vilka resurser som satsas på cykling. Framförallt gäller detta ekonomiska medel inom *infrastruktur och underhåll* och om de är tillräckliga för att nå de befintliga politiska målen för cykling.

Om möjligt bör Hässleholm genom en resvaneundersökning skaffa sig en tydligare bild över resandemönster och färdmedelsval för olika typer av resor i kommunen med mera. En resvaneundersökning kan med fördel fördjupa sig i frågor om cykelresandet i kommunen gällande vilka resor som görs och inte görs med cykel samt vad som skulle krävas för att fler skulle cykla.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Hässleholm	2011	4	3,5	7,5	8	4,5	2	29,5
	2018	4	2,5	1,5	4	3	0,5	15,5

Järfälla

Järfälla deltar för sjätte året i rad och sjätte året totalt i Kommunvelometern. I år får kommunen 34 i totalpoäng vilket visar att kommunen driver ett arbete inom samtliga områden men också att en del viktiga insatser för att främja cykling saknas. Kommunen minskar sina poäng inom *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning* men ökar inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*.

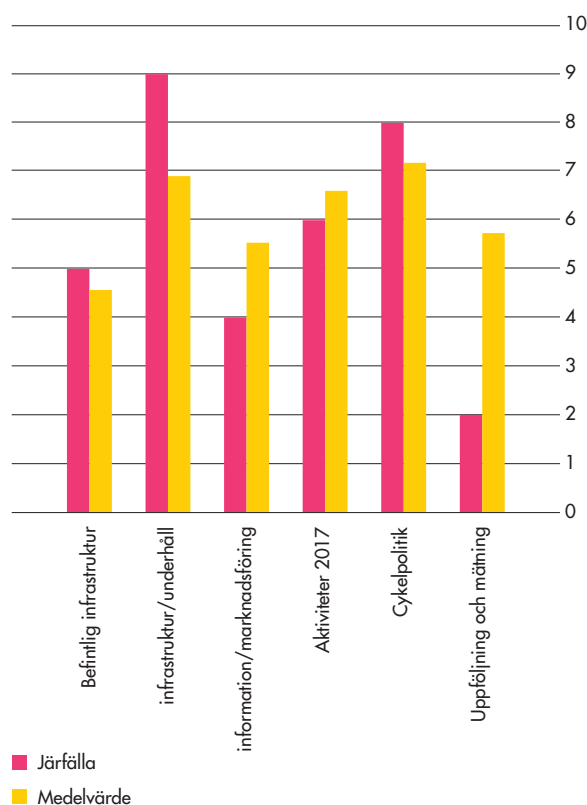
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Järfälla kommun är väghållare för totalt cirka 160 km cykelväg. Detta ger 2,1 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg jobbar Järfälla kommun kontinuerligt med att säkra upp cykelöverfarter med kantsten för biltrafiken.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Järfälla 9 av 10 möjliga poäng. Järfälla satsar 380 kr per invånare och år. I snitt bland samtliga kommuner satsas 367 kr och bland mellanstora kommuner satsas i snitt 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Järfälla 4 av 10 möjliga poäng. Järfälla satsar 1,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Järfälla 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 25 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Kommunen har under det senaste året jobbat med skyltplan för huvudcykelnätet och montering av skyltar planeras ske under 2018.



Snittet för andel skyltade cykelvägar är för samtliga deltagare 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Järfälla får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad

trafiksäkerhet, genomfört kampanjer i samband med europeiska trafikantveckan och flödesmätningar av cyklister samt reviderat sin cykelplan. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Järfälla finansierat cykelkurser.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Järfälla 8 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Järfälla har politiska mål för cykling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är 20 procent cykelandel av den totala trafiken år 2020 (idag utgör cyklingen 6 procent), ett ökat antal cyklister på huvudcykelnätet samt uppföljning av antalet upprustade och nyanlagde cykelvägar per år. Vidare har kommunen även en antagen cykelstrategi, en cykelplan med medel till dess genomförande, cykelparkeeringstal samt integrerat cykling i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 2 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Kommunen genomför både periodiska och kontinuerliga mätningar av cyklistflöden. Däremot saknas genomförd resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren, cykelbokslut samt ett samarbete med cyklister. Enligt kommunens cykelplan ska cykelbokslut genomföras, dock har inget gjorts för 2017.

REKOMMENDATIONER

Även om poängen i de olika områdena skiftar över åren så ligger Järfälla kvar på runt 34 i totalpoäng,

vilket också är kommunens totalpoäng i år. Järfälla driver flera arbeten som kommer få positiva effekter på cyklandet i kommunen och i kommande granskningar, inte minst gäller detta insatser för ökad andel cykelvägar med vägvisande skyltning samt genomförandet av cykelbokslut. Årets resultat pekar framförallt på behovet av att stärka upp arbetet inom *uppföljning och mätning* där Järfälla endast utför flödesmätningar av cyklister men bland annat saknar resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning samt ett samarbete med cyklister och cykelbokslut.

En resvaneundersökning skulle ge kommunen, inte bara en tydligare bild över cykelresandet i kommunen och vad som saknas för att fler ska cykla, utan en bredare bild över resandemönster med alla transportslag. En resvaneundersökning kan med fördel fördjupa sig i frågor kring cykling gällande vilka resor som görs idag, hur ofta människor cyklar men också vad som saknas för att fler ska cykla.

Nöjdhetsundersökning och att inleda ett samarbete med cyklister är två åtgärder som kan ge kommunen en tydligare bild över hur det är vara cyklist i Järfälla idag när det kommer till vad som är bra och vad som är mindre bra. Ett samarbete med cyklister möjliggör också en närmare dialog och möjlighet att testa och diskutera både konkreta lösningar men också beteendepåverkande insatser.

Vidare kan även ett cykelbokslut ge kommunen ytterligare struktur i sitt arbete. Enligt kommunens cykelplan ska cykelbokslut genomföras, dock har inget gjorts för 2017. Ett cykelbokslut är ett effektivt verktyg för att kommunicera kommunens cykelfrämjande insatser både internt i den egna organisationen och gentemot politiken men också för kommuninvånarna.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Järfälla	2012	5	10	6	10	5	4	40
	2013	5	6	3	10	5,5	2	31,5
	2014	5	8	2,5	10	6	4	35,5
	2016	5	7	3,5	5	9,5	3,5	33,5
	2017	5	7,5	2,5	6	9,5	4	34,5
	2018	5	9	4	6	8	2	34

Jönköping

Jönköping är en av sex kommuner som varit med under samtliga år som Kommunvelometern genomförts och har sakta men säkert ökat sina poäng. I år får Jönköping 49 i totalpoäng vilket är kommunens bästa resultat någonsin i granskningen. Jönköping backar visserligen något inom *infrastruktur och underhåll* men ökar inom både *cykelpolitik* och *information och marknadsföring*.

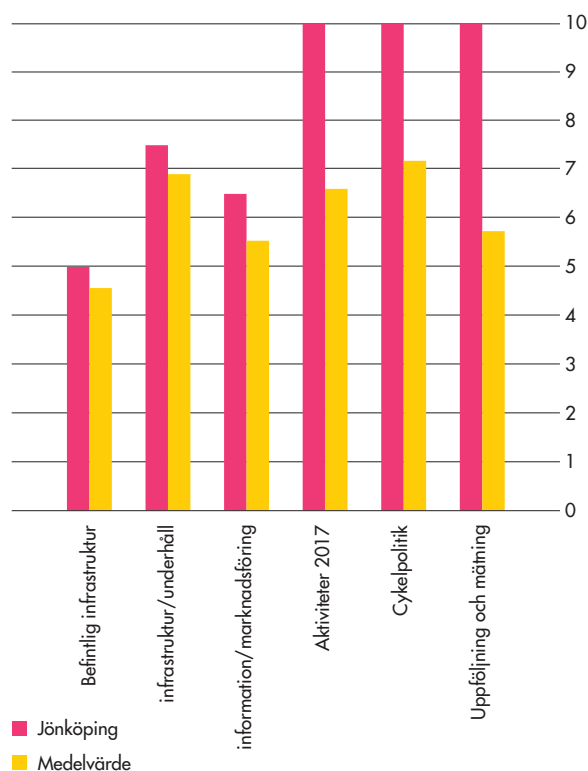
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Jönköping finns det totalt cirka 344 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 334 km vilket innebär 2,4 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg arbetade Jönköping under 2017 med skapandet av cykelöverfarter, ett arbete som fortsätter under 2018. Vidare utförs sopsaltning av en 15 km lång cykelväg från Bankeryd via Jönköping till Huskvarna, vilket är ett huvudcykelstråk som ser en ökning av vintercykling. Dessutom har kommunen tagit fram kartor för cykelutflykter i området mellan Gränna och Huskvarna med cykling på landsvägar och grusvägar.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Jönköping 7,5 av 10 möjliga poäng. Jönköping satsar 309 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga deltagande kommuner 367 kr och stora kommuner 434 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Jönköping 6,5 av 10 möjliga poäng. Jönköping satsar 4,1 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Jönköping 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 41 procent av kommunens



cykelvägar skyltade. Kommunen har även skyltat cirka 10 km cykelväg där kommunen inte är väghållare. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Jönköping får 10 av 10 möjliga poäng då de genomfört 13 av 15 efterfrågade aktiviteter. Exempel på aktiviteter är att kommunen byggt cykelväg, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, genomfört kampanjer, flödesmätningar och cykelbokslut. Dessutom har Jönköping antagit både cykelstrategi, cykelplan och politiska mål för cyklingens utveckling.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Jönköping full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen genomför och har samtliga efterfrågade insatser och arbetssätt inom området. Ett exempel på politiskt mål för ökad cykling är att cyklandet till och från centrum senast 2020 ska öka med 15 procent jämfört med 2015 (mäts via dygnsmedelvärde under cykelsäsongen april till oktober vid fasta mätpunkter samt dygnsmedelvärde under 2 veckor genom slangmätning i september). Andra mål är att andelen hållbara (gång/cykel/kollektivtrafik) tjänsteresor upp till 3 km i kommunal verksamhet senast 2020 ska vara 70 procent (följs upp genom intern resvaneundersökning). Jönköping driver även ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland sina anställda som bland annat sker genom kampanjen "Bästa cykelstället" där det skapas olika förbättringsinsatser för cykling till arbetsplatser. Kommunen erbjuder även förmåncykel. Hittills har 2041 personer (cirka 17 procent av personalen) beställt 2399 cyklar varav drygt hälften är elcyklar. En utvärdering visar att bland förmåncyklisterna ökade cykelpendlingen under sommarhalvåret från 20 procent till 43 procent samtidigt som deras bilpendling minskade från 54 procent till 36 procent. Elcykel anges ha en stark påverkan på resandemönster.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom området *uppföljning och mätning* får kommunen full pott, 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen genomför och har samtliga efterfrågade insatser och arbetssätt inom området. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. I kommunens senast genomförda resvaneundersökning bads respondenterna svara på om de tycker kommunen, om de måste välja, ska satsa på gång och cykeltrafik

eller biltrafik och 58 procent uppgav att de tyckte kommunen ska satsa på gång och cykel medan 18 procent tyckte att kommunen ska satsa på biltrafiken. Utöver detta har kommunen genomfört en nöjdhetsundersökning och genomför årligen ett cykelbokslut samt har samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Sett över åren Jönköping deltagit i Kommunvelometern har kommunen haft en positiv utveckling och i år får de också sina högsta poäng hittills. Jönköping får full poäng inom flera områden vilket tydliggör att kommunen driver ett aktivt cykelarbete men framförallt att kommunen arbetar brett, långsiktigt och strukturerat med cykling.

Ett område som kommunen kan stärka sig inom är vägvisande skyltning. Idag är cirka 41 procent av cykelvägarna skyltade med vägvisande skyltning. Att fler cykelvägar är skyltade är inte bara trevligt för de som cyklar där idag utan kan också utgöra en viktig kommunikationsåtgärd för att påvisa cyklingens möjligheter för de som inte cyklar. Skyltning bör, utöver riktning, även inneha kilometerangivelser både till fjärrmål och närmål.

Vidare rekommenderas Jönköping att se över hur de arbetar med påverkan och marknadsföring av cykling. Att kommunicera och berätta om cyklingens möjligheter är en viktig del i att få fler att cykla, inte minst blir detta viktigt när kommunen driver ett omfattande cykelarbete och således har mycket att kommunicera om.

Jönköpings utmaning ligger främst i att fortsätta utvecklas och att hålla fast vid den höga poängen och det fina resultat som de får i år. Att ha cykling högt på agendan över tid är en utmaning för alla kommuner med höga poäng och kräver ett fortsatt aktivt arbete för att främja cykling. Den goda grund som Jönköping nu har ger dem goda möjligheter att ytterligare närma sig toppkommunerna i Kommunvelometern.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Jönköping	2010	5	3,5	3	10	6	1,5	29
	2011	5	3,5	4,5	10	5	4	32
	2012	5	4,5	4,5	10	6,5	4	34,5
	2013	5	6,5	6	10	9	4	40,5
	2014	5	7	6	10	7,5	4	39,5
	2015	5	5	6,5	10	7,5	10	44
	2016	5	5,5	6	8	5	10	39,5
	2017	5	8,5	6	10	6,5	10	46
2018	5	7,5	6,5	10	10	10	49	

Karlskrona

Karlskrona deltar för tredje gången i Kommunvelometern och får i årets granskning 32,5 i totalpoäng. Detta är, trots viss ökning inom några områden och minskning inom andra, samma totalpoäng som kommunen fick när de deltog senast. Karlskrona har en bra grund genom både cykelstrategi och cykelplan inom *cykelpolitik*, men saknar samtidigt struktur inom andra områden.

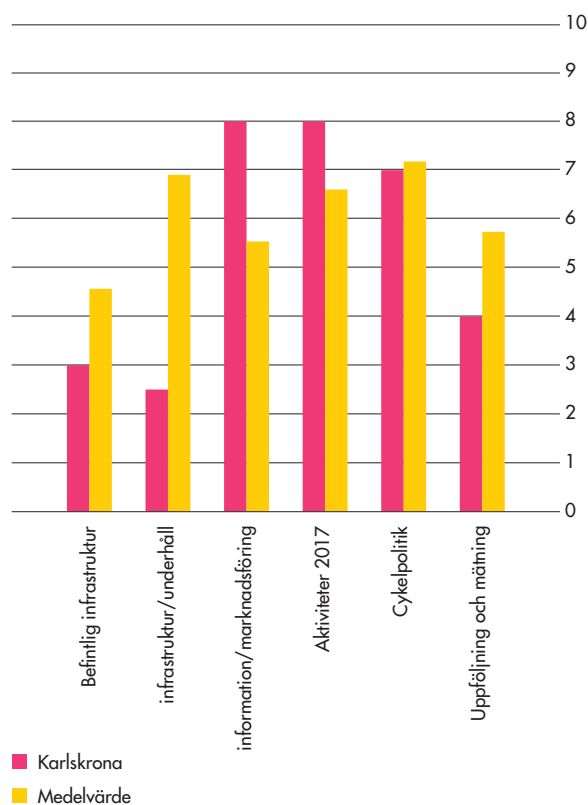
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Karlskrona finns det totalt cirka 103 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 71 km. Detta innebär 1,1 meter cykelväg per invånare och 3 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Karlskrona byggt en handfull cykelöverfarter under de senaste åren samt försett signalstolpar med cyklistrücken.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Karlskrona 2,5 av 10 möjliga poäng. Karlskrona satsar 43 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga deltagare i årets granskning 367 kr och mellanstora kommuner i snitt 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Karlskrona 8 av 10 möjliga poäng. Karlskrona satsar 5,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Karlskrona 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 80 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Karlskrona får 8 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, tagit fram och/eller spridit cykelkarta, genomfört kampanjer och flödesmätningar av cyklister samt cykelbokslut. Karlskrona har även arbetat med både cykelstrategi och cykelplan. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Karlskrona genomfört en täv-

ling för skolbarn F-6 för att fler ska gå, cykla eller åka kollektivt till skolan samt drivit cykelskola för invandrare.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Karlskrona 7 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Karlskrona har politiska mål som är tidsatta och som följs upp av nämnd. Karlskrona genomför inte traditionella resvaneundersökningar utan gör diverse "stickprovsundersökningar" såsom information från cykelmätare, enkät till kommunanställda samt trafikräkning vid ett infartssnitt till centrum för att få indikationer på cyklandets utveckling. Kommunen har även antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel till genomförande av åtgärder i cykelplanen.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 4 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Karlskrona genomför både periodiska och kontinuerliga flödesmätningar av cyklister samt årligen ett cykelbokslut. Kommunen saknar dock resvaneundersökningar, nöjdhetsundersökningar samt ett samarbete med cyklister i kommunen för att få fler poäng inom området.

REKOMMENDATIONER

Karlskrona får 32,5 i totalpoäng vilket är samma totalpoäng som senast de deltog 2016. Även om

totalpoängen blir densamma skiftar poängen inom fem av sex delområden. Årets resultat pekar framförallt på att kommunen behöver stärka sitt arbete inom *infrastruktur och underhåll* samt *uppföljning och mätning* för att öka sin totalpoäng.

Sett till *infrastruktur och underhåll* rekommenderas kommunen att se över om de resurser som satsas, framförallt ekonomiska resurser, är tillräckliga för att nå de uppsatta målen för cyklingens utveckling i kommunen. Utan ekonomiska medel som möjliggör utbyggnad av ny cykelinfrastruktur och att befintlig infrastruktur kan hållas i god kvalitet är det svårt att ha en cykelinfrastruktur som är attraktiv, tillgänglig och som ger komfort till användarna.

Vidare rekommenderas kommunen att stärka sitt arbete inom *uppföljning och mätning*. Här kan resvaneundersökningar, nöjdhetsundersökningar samt ett samarbete med cyklister i kommunen bidra med viktig information för det fortsatta arbetet. En resvanundersökning kan ge en ökad bild över resandemönster, färdmedelsval totalt sett i kommunen men kan också fördjupa sig i resande med cykel.

En ytterligare åtgärd som är relativt snabb att starta upp är att driva ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda till, från och inom jobbet. Att kommunen gör insatser för sina anställda kan även ge ringar på vattnet och få andra verksamheter i kommunen att göra det samma. Här finns det även koppling till påverkansinsatser i form av kampanjer och tävlingar som kan genomföras, både för kommunanställda men också för andra organisationer i kommunen.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Karlskrona	2013	4	3,5	2	6	0	2	17,5
	2016	3	2	7,5	9	6	6	32,5
	2018	3	2,5	8	8	7	4	32,5

Karlstad

Karlstad får i årets granskning 49 i totalpoäng vilket innebär att kommunen tillsammans med Luleå får högst poäng inom gruppen *mellanstora kommuner*. Karlstad får full poäng inom *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning* samt 9 av 10 möjliga poäng inom *information och marknadsföring* samt *aktiviteter*. Karlstads resultat visar tydligt att kommunen arbetar långsiktigt och strukturerat med att främja cykling.

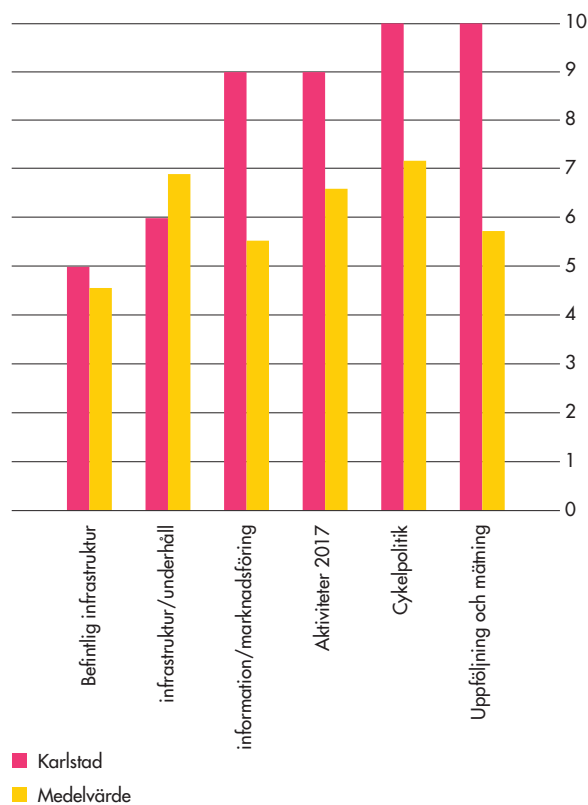
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Karlstad finns det totalt cirka 262 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 259 km vilket ger 2,8 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelvägar har Karlstad arbetat med att göra cykelkorsningar mer trafiksäkra, byggt cykelbro över en väg, breddat cykelpendlarstråk samt byggt en ramp på befintlig bro.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Karlstad 6 av 10 möjliga poäng. Karlstad satsar 214 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga deltagande kommuner i årets granskning 367 kr och mellanstora kommuner 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Karlstad 9 av 10 möjliga poäng. Karlstad satsar 20,7 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Karlstad är projektägare för regionala EU-projektet "Hållbart resande i ett växande Värmland" med en, jämfört med ordinarie verksamhet för påverkansåtgärder, stor budget. Exempel på åtgärder inom projektet är innovations- och utvecklingsarbete för hållbara



handelsresor med cykel, test av app för cyklister, cykelkampanjer för arbetsplatser med mera.

Gällande personresurser inom området har Karlstad 2,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 40 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Karlstad får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer, flödesmätningar av cyklister, anlagt cykelparkering med mera. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen driver Karlstad gratis utlåning av cyklar under sommartid (Solacykeln) samt infört förmånsyklar för kommunanställda. Karlstad har även ett externt cykelråd och är dessutom projektägare för ”Hållbart resande i ett växande Värmland”.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Karlstad full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Karlstad genomför inom området samtliga efterfrågade arbetssätt och insatser. Exempel på politiska mål för cyklandet utveckling i Karlstad är att andelen cykeltrafik ska öka från 24 procent till 27 procent år 2020 och 30 procent år 2030. Andelen gäller invånarnas resor som börjar och slutar inom kommunen, inte andelen av det totala resandet. Andelen cykling av det totala resandet i kommunen var 19 procent år 2014 (resvaneundersökning genomfördes 2014). Andra exempel på åtgärder inom *cykelpolitik* är att cykling är integrerat i plandokument i form av genhetsknot, restidskvot med mera samt interna åtgärder för att främja cykling bland kommunanställda såsom förmånsykel, cykelkampanjer, resepolicy, bilparkeringspolicy, cykelpooler med tjänstesyklar, rabatt hos cykelhandlare, inköp av lastcyklar och elcyklar till kommunala verksamheter för att stimulera cyklande i arbetet med mera.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom *uppföljning och mätning* får Karlstad 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga delta-

gande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Karlstad gör samtliga efterfrågade insatser och åtgärder inom området såsom flödesmätningar, cykelbokslut, samarbetar med cyklister samt har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren.

REKOMMENDATIONER

I år är femte året som Karlstad deltar i Kommunvelometern och kommunen fortsätter att få höga poäng i granskningen. Karlstad är tillsammans med Luleå de mellanstora kommuner med högst poäng.

Sett till totalpoängen rekommenderas Karlstad att se över medel som satsas inom *infrastruktur och underhåll* för att se om satsade medel är tillräckliga för att nå de uppsatta målen för cykling. Viktigt är att tillse en stabil nivå av investeringar och tillgängliga medel för att möjliggöra infrastrukturella förbättringar och nybyggnation där det behövs samtidigt som befintlig infrastruktur kan tas hand om så den är tillgänglig för användarna. Cykelinfrastruktur av god kvalitet lockar också fler att cykla än om kvaliteten varierar och till och med är dålig på sina ställen.

Ett annat område som Karlstad kan stärka sina insatser inom är skyltning. Idag är cirka 40 procent av kommunens cykelvägar skyltade med vägvisande skyltning, vilket är något under snittet för samtliga deltagare och i jämförelse med andra mellanstora kommuner. Skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar idag utan är också ett sätt att kommunicera cyklingens möjligheter för att få fler att cykla. Skyltning bör, utöver riktning, informera om kilometerangivelser till både fjärrmål och närmål.

Karlstads utmaning är framförallt att hålla sig kvar på den nivån de ligger idag och att fortsätta jobba långsiktigt och strategiskt med cykling. Kommunen har idag en väldigt god grund vilket de också visat sig ha över tid, men för att närma sig toppkommunerna i Kommunvelometern krävs att arbete och insatser stärks något inom vissa områden.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Karlstad	2012	5	7,5	8	10	10	8	48,5
	2013	5	9	8	10	7,5	8	47,5
	2015	5	9	8,5	10	7,5	10	50
	2017	5	6	9	9	10	10	49
	2018	5	6	9	9	10	10	49

Katrineholm

Katrineholm deltar för femte året i rad och för femte året totalt i Kommunvelometern. I år får Katrineholm 34 i totalpoäng, vilket är kommunens bästa resultat hittills i granskningen. I jämförelse med förra året går Katrineholm framåt inom *information och marknadsföring*, *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*.

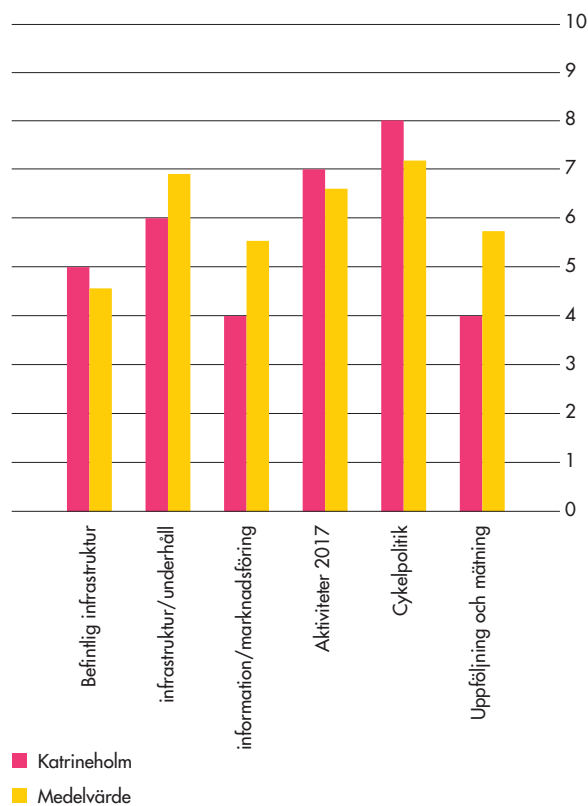
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Katrineholm finns det totalt cirka 105 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 92 km. Detta ger 2,7 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har kommunen under 2017 arbetat med att färdigställa sex nya cykelöverfarter samt genomfört hastighetssäkrande åtgärder och förbättrat belysning i centralorten.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Katrineholm 6 av 10 möjliga poäng. Katrineholm satsar 224 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga deltagare 367 kr och små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Katrineholm 4 av 10 möjliga poäng. Katrineholm satsar 2 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Katrineholm 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är endast någon enstaka procent av kommunens cykelvägar skyltade. Dock är det beslutat att skyltning av cykelvägar i centralorten ska ske. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och i små kommuner är i snitt 24 procent av cykelvägarna skyltade.



AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Katrineholm får 7 av 10 möjliga poäng. Katrineholm har bland annat byggt cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering (exempelvis väderskyddad parkering vid resecentrum och cykelhagar i centralorten) samt genomfört både kampanjer och flödesmätningar av cyklisterna. Kommunen har även tagit fram och/eller spridit en cykelkarta samt antagit en cykelstrategi. Utöver aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Katrineholm genomfört en rad aktiviteter under

trafikantveckan såsom namngivning av cykelvägar, invigning av en cykelbarometer samt genomfört ett event vid cykelöverfart med utdelning av en ”goodiebag” – presentpåse som tack till de som cyklar.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Katrineholm 8 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Katrineholm har politiska mål som är tidsatta och mätbara, dock följs de inte upp av nämnd. Exempel på mål är att 29 procent av resor inom kommunen ska ske till fots- eller cykel år 2030, för centralorten är målet 55 procent. Vidare har Katrineholm i dagsläget inga cykelparkerings- tal även om det i vissa fall ställs krav på cykelparkering. Cykelparkeringstal är dock något som ska tas fram i arbetet med ny parkeringsnorm för bil. Medel för genomförande av cykelplan finns i separat budgetpost för att förverkliga gång- och cykelplanens intentioner med separata poster för säkerhetshöjande åtgärder vid korsningar såsom belysningsförbättringar med mera. Vidare bedriver Katrineholm ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda genom resepolicy som pekar ut cykel som prioriterat färdval, möjlighet att köpa förmånscykel, genom tillgång till tjänstecyklar inklusive elcyklar samt deltagande i ”Cykelvänlig arbetsplats”.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 4 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Katrineholm genomför både periodiska och kontinuerliga flödesmätningar och har genomfört en resvaneundersökning under de senaste fem åren. Däremot saknas nöjdhetsundersökning, samarbete med cyklister samt cykelbokslut. Dock kommer kommunen från och med 2018 att ta fram ett cykelbokslut/trafikbokslut.

REKOMMENDATIONER

Katrineholm får i år sitt bästa resultat hittills i Kommunvelometern och går framåt inom flera områden i granskningen, inte minst inom *cykelpolitik* har kommunen stärkt sitt arbete. Även inom *uppföljning och mätning* ökar kommunen sin poäng och för kommande granskningar ser det bra ut då kommunen från och med 2018 även ska börja ta fram cykelbokslut.

Även inom *information och marknadsföring* kommer Katrineholm troligtvis att stärka sitt resultat i kommande granskningar då kommunen ska påbörja ett arbete med att skylta cykelvägar med vägvisande skyltning. Detta gör det inte bara trevligt för de som cyklar idag utan ökar cyklingens status genom att cyklingens möjligheter synliggörs. Skyltning är ett viktigt sätt att kommunicera cykling och bör, utöver riktning, även visa kilometerangivelse både till fjärrmål och närmål.

Vidare rekommenderas kommunen att se över om mängden satsade medel inom *infrastruktur och underhåll* är tillräckligt för att nå uppsatta mål för cykling inom kommunen.

Ett annat område som Katrineholm kan stärka sitt arbete inom är *uppföljning och mätning*. Ett cykelbokslut är ett effektivt verktyg för kommunen för att sammanställa genomförda åtgärder. Ett cykelbokslut möjliggör även att kommunens insatser på ett enkelt och överskådligt sätt kan kommuniceras internt i den egna organisationen, gentemot politiken såväl som till kommuninvånarna. Även nöjdhetsundersökningar och samarbete med cyklister kan vara åtgärder viktiga för Katrineholms fortsatta cykelarbete. Båda dessa kan utformas på många olika sätt och kan även i sin enklaste form bidra med inspel och kunskap till kommunen om vad som är bra och vad som är mindre bra med att cykla i kommunen.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Katrineholm	2014	8	5,5	4	3	1,5	2	24
	2015	4	4	4,5	5	3,5	4	25
	2016	4	4	3,5	7	8,5	4	31
	2017	5	6	3,5	7	5,5	3,5	30,5
	2018	5	6	4	7	8	4	34

Kiruna

Kiruna deltar för andra gången i Kommunvelometern och får i år 26 i totalpoäng, vilket är en ökning med hela 9,5 poäng sedan de deltog senast 2015. Kiruna backar visserligen inom *uppföljning och mätning* men ökar sina poäng inom *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring*, *aktiviteter* samt *cykelpolitik*.

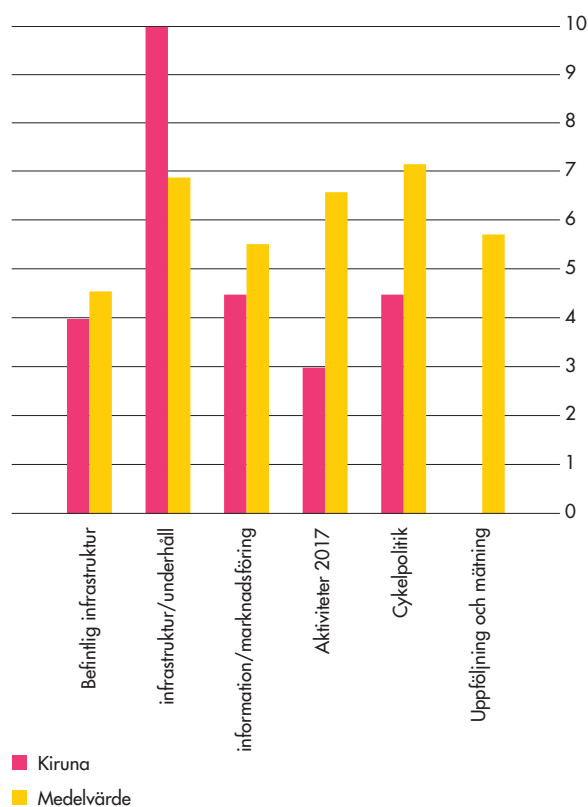
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Kiruna finns det totalt cirka 56 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 41 km vilket ger cirka 1,8 meter cykelväg per invånare och 4 av 10 möjliga poäng inom befintlig infrastruktur. Medelvärdet för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Kiruna jobbat med att hastighets-säkra övergångsställen som ingår i cykelvägnätet samt hastighetsanpassat gator.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Kiruna full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen satsar 802 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner 367 kr och små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Kiruna 4,5 av 10 möjliga poäng. Kiruna satsar 4,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Kiruna 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. Kiruna saknar helt vägvisande skyltning idag men ska köpa in och montera skyltar under 2018. Andelen skyltade cykelvägar för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.



AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Kiruna får 3 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafik-säkerhet samt kampanjer.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Kiruna 4,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt

bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål för cykling, men de är varken tidsatta, mätbara eller följs upp av nämnd. Kiruna har även en cykelplan (del av rådande trafikplan), cykelparkeringstal, integrerat cykling i plandokument samt driver ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är ”Vintercyklisten”, inköp av elcyklar som ska användas för internt resande istället för bil samt anläggandet av en väderskyddad cykelparkering för kommunanställda. Utöver att mål för cykling kan vara tidsatta, mätbara och att de följs upp av nämnd kan Kiruna för att få fler poäng inom *cykelpolitik* även anta cykelstrategi, ha medel för genomförande cykelplan samt ha en aktuell underhållsplan.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får inte Kiruna några poäng då de inte genomför några åtgärder eller insatser inom området. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Exempel på åtgärder inom området är flödesmätningar av cyklister, resvaneundersökningar, nöjdhetsundersökningar och samarbete med cyklister samt cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Kiruna ökar sin totalpoäng med hela 9,5 poäng sedan de deltog senast och visar att de driver cykelfrågan brett, samtidigt saknas en rad viktiga arbetssätt och insatser för ökad struktur och långsiktighet. Kiruna bedöms ha goda möjligheter att

fortsätta utveckla sitt cykelarbete för högre totalpoäng i kommande granskningar.

Först och främst rekommenderas Kiruna att arbeta fram en cykelstrategi som kan vägleda kommunens cykelarbete inom cykelinfrastruktur, påverkande åtgärder såväl som uppföljning och mätning av cykling i kommunen.

Vidare rekommenderas Kiruna att stärka sitt arbete inom *uppföljning och mätning* då de idag helt saknar arbetssätt inom området. Här finns det således mycket som kommunen kan genomföra. En resvaneundersökning skulle ge kommunen, inte bara en bättre bild av cyklandet i kommunen utan även en bredare bild över resandemönster och färdmedelsval för olika typer av resor med mera. En resvaneundersökning kan utformas för att bland annat fånga upp vilka cykelresor som görs idag och vad som skulle krävas för att fler skulle cykla. Även nöjdhetsundersökningar och ett samarbete med cyklister kan ge kommunen viktig information om hur det är att vara cyklist i Kiruna idag.

Ett annat område där kommunen kan utvecklas är skyltning av cykelvägar. Idag saknar Kiruna helt vägvisande skyltning längs sina cykelvägar. Rekommenderat är därför att påbörja detta arbete och att åtminstone skylta huvudcykelnätet eller de viktigaste cykelstråk samt till och från viktiga målpunkter i kommunen längs med cykelstråk. Skyltning är inte bara trevlig för de som cyklar idag utan är också ett viktigt sätt att kommunicera cyklingens möjligheter. Skyltning bör, utöver riktning, även visa kilometerangivelser både till fjärrmål och närmål.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Katrineholm	2015	4	4,5	0	2	4	2	16,5
	2018	4	10	4,5	3	4,5	0	26

Knivsta

Knivsta deltog senast 2012 i Kommunvelometern och fick då 33 i totalpoäng. I årets granskning minskar kommunen till 13,5 i totalpoäng. Den låga totalpoängen pekar på att Knivsta saknar struktur inom flera områden i granskningen samt en rad viktiga styrdokument som kan vägleda kommunens cykelfrämjande arbete.

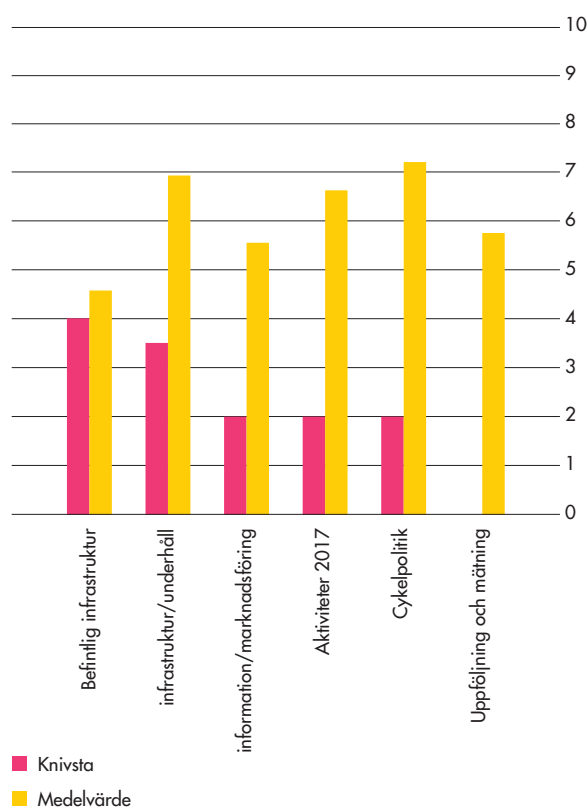
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Knivsta finns det totalt cirka 33 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 32 km. Detta ger 1,8 meter cykelväg per invånare och 4 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Knivsta 3,5 av 10 möjliga poäng. Knivsta satsar 159 kr per invånare och år. Knivsta har bland annat budgeterat 30 miljoner kronor för att bygga en GC-väg för att kunna binda samman Uppsala med Stockholm där Knivsta idag utgör den felande länken. Projektet är en del av "fyrspårsavtalet" där det ingår en rad mobilitetsprojekt, inte minst för att främja cykling. I snitt bland samtliga kommuner satsas 367 kr och bland små kommuner satsas 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Knivsta 2 av 10 möjliga poäng. Knivsta satsar 0,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Knivsta 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. Knivsta saknar helt cykelvägvisande skyltning men har som avsikt att arbeta fram ett vägvisningsprogram under 2018.



Andelen skyltade vägar för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Knivsta får 2 av 10 möjliga poäng då kommunen bland annat har byggt nya cykelvägar och tagit fram och/eller spridit en cykelkarta.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Knivsta 2 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål för cykling som följs upp av nämnd, dock är de inte tidsatta eller mätbara. Knivsta har även ett internt arbete för att uppmuntra kommunanställda till att cykla. Kommunen saknar dock bland annat cykelstrategi, cykelplan med medel till dess genomförande, underhållsplan, integrering av cykling i plandokument samt cykel-parkeringsstal. En revidering av kommunens parkeringsnorm ska dock ske inom ramarna för ”fyrspårsavtalet”.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Knivsta 0 poäng. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Inom området finns åtgärder såsom resvaneundersökningar, nöjdhetsundersökningar, flödesmätningar, cykelbokslut samt samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Sett till totalpoäng backar Knivsta rejält sedan de deltog senast i Kommunvelometern 2012. Kommunen saknar struktur inom flera områden och flera viktiga, centrala styrdokument som kan vägleda kommunens insatser såsom cykelstrategi och cykelplan.

Den stora utmaningen för Knivsta är att veta var de ska börja och hur prioritering mellan olika åtgärder ska göras. Rekommenderat är att kommunen utifrån resultaten i årets granskning inledningsvis skapar sig en än tydligare bild över kommunens insatser inom samtliga områden följt av att arbetet med en cykelstrategi påbörjas. Med fördel bör detta arbete kombineras med flera åtgärder såsom framtagande av cykelplan, översikt över politiska mål för cykling och exempelvis en enklare nöjdhetsundersökning eller ett samarbete med cyklister för att få en bild över hur det är att vara cyklist i Knivsta idag. Dessa steg skulle göra stor skillnad, inte bara för respektive område i denna granskning men främst för kommunens fortsatta arbete.

Utöver detta rekommenderas Knivsta att genomföra en resvaneundersökning för att få en klar bild över bland annat cykelresandet, resandemönster, färdmedelsval för olika typer av resor inom kommunen med mera. En resvaneundersökning kan fånga upp flera aspekter av cykelresor i kommunen gällande vilka typer av resor som görs men också vad som krävs för att fler ska cykla.

Vidare bör kommunen se över om satsade medel, inte minst inom *infrastruktur och underhåll* är tillräckligt för att nå uppsatta politiska mål. Knivsta må ha budgeterat för sin del av en GC-väg mellan Uppsala och Stockholm men i ett längre perspektiv är det viktigt att kommunen satsar tillräckligt med medel för att förbättra och bygga ut ny cykelinfrastruktur såväl som att se till att befintlig infrastruktur är tillgänglig för användarna.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Knivsta	2012	4	9	3	10	5	2	33
	2018	4	3,5	2	2	2	0	13,5

Kristianstad

Kristianstad deltar för tredje året i rad och tredje året totalt i Kommunvelometern. Kommunens totalpoäng minskar till 24 från 29,5 poäng förra året och 32 poäng året innan det. Även om Kristianstad ökar sina poäng inom *infrastruktur och underhåll* samt *cykelpolitik* backar de inom *information och marknadsföring*, *aktiviteter* samt *uppföljning och mätning*.

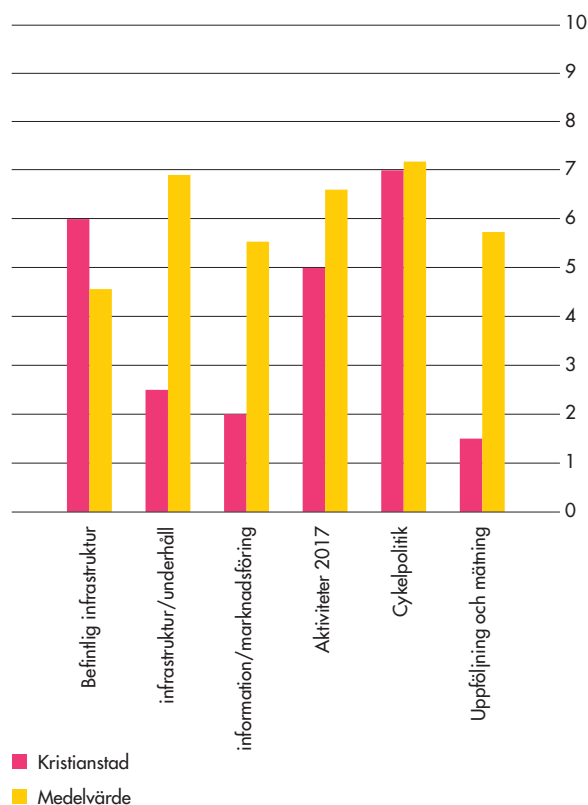
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Kristianstad finns det totalt cirka 293 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 257 km vilket innebär 3,1 meter cykelväg per invånare och 6 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Kristianstad genomfört säkerhetshöjande åtgärder genom upphöjning av cykelväg, avsmalning av bilväg och/eller färgad asfalt.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Kristianstad 2,5 av 10 möjliga poäng. Kristianstad satsar 98 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och mellanstora kommuner i snitt 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Kristianstad 2 av 10 möjliga poäng. Kristianstad satsar inga medel inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Kristianstad 0,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 85 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Utöver de kommunala cykelvägarna går även 65 km av Sydostle-



den genom kommunen, som är skyltad. Andelen skyltade vägar för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Kristianstad får 5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder

för ökad trafiksäkerhet, skyltat cykelvägar samt genomfört både resvaneundersökning och flödesmätningar av cyklister.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Kristianstad 7 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Kristianstad har politiska mål för cykling som följs upp av nämnd, målen är dock inte tidsatta eller mätbara. Vidare har kommunen en antagen cykelstrategi, cykelparkeringstal, underhållsplan samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är satsningar på cykelpool och elcyklar för internt bruk. Inom området saknar Kristianstad bland annat cykelplan samt att cykling är integrerat i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Kristianstad 1,5 poäng av 10 möjliga då de genomför periodiska flödesmätningar. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. För fler poäng kan Kristianstad genomföra resvaneundersökningar, nöjdhetsundersökningar, inleda samarbete med cyklister och genomföra cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Kristianstads utveckling sedan de deltog för första gången 2016 pekar på en trend i minskade totalpoäng. För att vända på denna utveckling finns det ett flertal insatser och åtgärder för kommunen att genomföra.

Först och främst rekommenderas kommunen att skapa sig en tydlig bild över vilka resurser som satsas för att jobba med cykling och om det är tillräckligt för att nå kommunens politiska mål för cykling. Både när det kommer till *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring* ligger Kristianstad en bra bit under snitten för ekonomiska medel samt personresurser.

Vidare rekommenderas Kristianstad att stärka sitt arbete inom *uppföljning och mätning*. Inom området görs i dagsläget endast periodiska flödesmätningar av cyklister men exempelvis resvaneundersökningar, nöjdhetsundersökningar, cykelbokslut och samarbete med cyklister saknas. En resvaneundersökning skulle ge kommunen en bra bild över resandemönster och kan fånga upp flera viktiga aspekter gällande cykling såsom andel cykelresor, vilka typer av resor som görs med cykel samt vad som skulle krävas för att få fler att cykla. En nöjdhetsundersökning och ett samarbete med cyklister är två andra arbetssätt som kan ge kommunen viktiga inspel och en ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i Kristianstad idag. En referensgrupp med cyklister och tjänstemän med regelbundna möten kan vara ett väldigt viktigt steg i Kristianstads arbete för att främja cykling. Denna grupp kan även vara viktig i framtagandet av en cykelplan som listar konkreta infrastrukturella åtgärder som behöver genomföras. Gällande *uppföljning och mätning* rekommenderas Kristianstad att sammanställa sina insatser i ett årligt cykelbokslut då det är ett effektivt sätt att samla genomförda åtgärder. Ett cykelbokslut erbjuder således en samlad bild som är lätt att kommunicera inom den egna organisationen, gentemot politiken samt för kommuninvånare.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Kristianstad	2016	6	2,5	4,5	9	6,5	3,5	32
	2017	6	2	3,5	6	6,5	5,5	29,5
	2018	6	2,5	2	5	7	1,5	24

Lidingö

Lidingö deltar för femte gången i Kommunvelometern och får i årets granskning 33 i totalpoäng. Detta är en viss minskning sedan förra årets 36 poäng. Kommunen backar inom *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring* och *cykelpolitik*. Däremot ökar Lidingö sina poäng inom *uppföljning och mätning*.

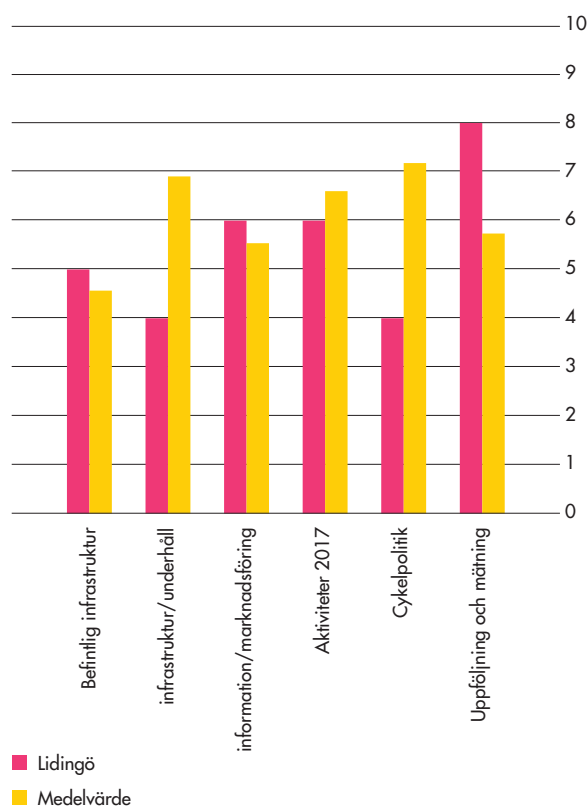
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Lidingö stad är väghållare för totalt cirka 130 km cykelväg vilket ger 2,7 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg arbetar Lidingö med säkra skolvägar för att fler unga ska kunna ta sig till skolan till fots eller med cykel där kommunen tillsammans med skolan och föräldrar vill påverka beteenden samt ge förslag på fysiska åtgärder.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Lidingö 4 av 10 möjliga poäng. Lidingö satsar 125 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och små kommuner i snitt 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Lidingö 6 av 10 möjliga poäng. Lidingö satsar 5,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Lidingö 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 25 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Andelen skyltade cykelvägar för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Lidingö får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering genomfört kampanjer och flödesmätningar samt resvaneundersökning.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Lidingö 4 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål för att främja cyklingen, men de är inte tidsatta, mätbara och följs inte heller upp av berörd nämnd. Lidingö har däremot cykelparkeringstal, underhållsplan och integrerat cykling i plandokument. Vidare saknar Lidingö en antagen cykelstrategi och cykelplan samt medel till planens genomförande.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Lidingö 8 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Lidingö utför kontinuerliga flödesmätningar av cyklister, har genomfört både resvaneundersökning samt nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren och har ett samarbete med cyklister. För full poäng inom *uppföljning och mätning* saknar kommunen cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Lidingö deltar för femte gången i Kommunvelometern och även om totalpoängen har minskat sedan förra året så går kommunen starkt framåt inom *uppföljning och mätning*. Dock backar Lidingö inom flera andra områden.

Utifrån årets resultat rekommenderas Lidingö främst att se över de ekonomiska medel som satsas på *infrastruktur och underhåll* och se om det satsas tillräckligt för att nå de politiska målen. Det vore också bra om de politiska målen kan tidsättas, vara mätbara och att politiken engagerar sig genom att följa upp arbetet med att nå de uppsatta målen.

Vidare rekommenderas Lidingö att arbeta fram en cykelstrategi som kan leda kommunens arbete med cykling genom att strategin tar ett brett grepp om cykelarbetet som ska göras. En cykelstrategi kan med fördel kombineras med framtagandet av en cykelplan där infrastrukturella åtgärder konkretiseras. Detta skulle även underlätta att hitta en bra nivå för vilka ekonomiska medel som behöver sättas av för cykel. Då kommunen redan idag har ett samarbete med cyklister i kommunen kan det vara en klok idé att engagera dem i arbetet med både cykelstrategi och cykelplan för att få in en tydlig bild över hur det är att vara cyklist i Lidingö idag.

Om möjligt kan Lidingö även börja sammanställa sina insatser för cyklingen i ett årligt cykelbokslut. Detta ökar strukturen i kommunens arbete och ger en samlad, tydlig bild över kommunens insatser. Ett cykelbokslut kan även enkelt kommuniceras inom den egna organisationen, gentemot politiken (som en del av att följa utveckling och arbetet för att nå de politiska målen) samt mot kommuninvånarna.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Lidingö	2012	7	5,5	3,5	10	3	2	31
	2015	6	5,5	5	7	7	4	34,5
	2016	5	7,5	8,5	8	8	4	41
	2017	5	8	7	6	8	2	36
	2018	5	4	6	6	4	8	33

Linköping

Linköping deltar för sjätte gången i Kommunvelometern och får i år sitt bästa resultat hittills. Kommunen får 53,5 i totalpoäng vilket leder till en delad andraplats med Lund som toppade förra årets granskning. Linköping ökar sina poäng i fem av sex områden och visar tydligt att cykling ligger högt på kommunens agenda.

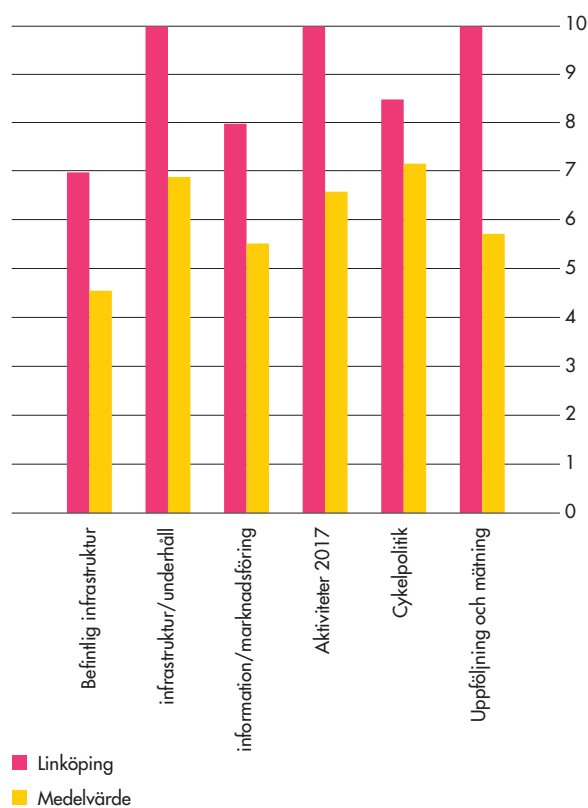
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Linköping kommun är väghållare för totalt cirka 560 km cykelväg. Detta ger 3,5 meter cykelväg per invånare och 7 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Linköping byggt flera cykelöverfarter, cykelfält i cirkulationsplatser, cykelboxar i trafiksignalerade korsningar, påbörjat byggandet av ett cykelpendlarstråk med separerad gång- och cykelbana, målat cykelsymboler, byggt cykelhus samt skapat särskilda lastcykelparkeringar.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Linköping full poäng, 10 av 10 möjliga. Linköping satsar 565 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och bland stora kommuner satsas i snitt 434 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 3,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Linköping 8 av 10 möjliga poäng. Linköping satsar 13,2 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Linköping 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 60 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Andelen skyltade cykelvägar



för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Linköping får 10 av 10 möjliga poäng då de bland annat har byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, satt upp vägvisande skyltning, genomfört kampanjer och flödesmätningar samt cykelbokslut och resvaneundersökning. Linkö-

ping har även uppdaterat sin cykelkarta och dessutom gjort den tillgänglig på fyra språk. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Linköping ett väldigt aktivt år bakom sig då de byggt och informerat om ett cykelhus vid en infartsparkering ("parkera bilen och cykla sista biten"), genomfört ett projekt där bilister får testa elcykel, arbetat med cykelrekreationsleder och en informationskampanj kring cykelöverfarer och cykelfält i cirkulationsplatser. Vidare har kommunen satt upp en 3D-kameramätning längs GC-stråk, drivit Cykla utan ålder-konceptet (fyra elcykelrickshaws är inköpta) och lett samverkan mot cykelstöder tillsammans med Polisen med flera samt en höstkampanj kring cykellysen och reflexer. Dessutom har kommunen tagit fram en grön resplan för Science Park Mjärdevi med 6500 anställda (350 företag) och mål om att minska CO2-utsläpp med 15 procent där en mängd cykelfrämjande aktiviteter och åtgärder ska genomföras.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Linköping 8,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetssätt, mål och styrdokument förutom en antagen cykelplan. I Linköpings Trafikstrategi för 2010–2030 anges det bland annat att andelen biltrafik ska minska från 60 procent till 40 procent, att andelen kollektivtrafikresenärer ska öka från 13 procent till 20 procent och att andelen cykeltrafikanter ska öka från 27 procent till 40 procent. Linköping har även ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på åtgärder är en grön resplan inklusive en mängd cykelfrämjande aktiviteter såsom klimatkompensationskonto dit förvaltningarna får betala extra för flyg samt egen bil i tjänst. Dessutom kan personalen löneväxla sig till en cykel och kommunanställda har i tjänsten tillgång till ett flertal cyklar och elcyklar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Linköping full pott, 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. Kommunen har samtliga inom området efterfrågade arbetssätt och genomförda mätningar såsom flödesmätningar, genomförd resvaneundersökning samt nöjdhetsundersökning, cykelbokslut och samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Linköping ökar sina poäng inom fem av sex områden i granskningen och når i årets granskning en delad andraplats med Lund. Det är tydligt att Linköping har ett aktivt år bakom sig och att kommunen succesivt utvecklat sitt cykelarbete.

Linköpings stora utmaning blir att fortsätta prioritera cykling genom att jobba långsiktigt och strukturerat. Det är inte ovanligt att kommuner storsatsar under ett år eller ett par år för att sedan tappa den höga nivån. Om Linköping kan fortsätta på den inslagna vägen finns det goda möjligheter att även ta det sista steget upp till en förstaplace i granskningen.

Sett till årets resultat är det svårt att, förutom att understryka vikten av att fortsätta jobba som de gör, rekommendera Linköping att utveckla sitt arbete. Något som dock saknas är en antagen cykelplan vilket är något som ökar legitimiteten för konkreta ut- och nybyggnationer av cykelinfrastrukturen i kommunen.

Vidare kan kommunen även se över andelen cykelvägar som har vägvisande skyltning. Idag har cirka 60 procent vägvisande skyltning. Utökad andel skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar längs cykelvägarna idag utan är också ett effektivt och tydligt sätt att kommunicera cyklingens möjligheter för att locka nya cyklister. Skyltning rekommenderas att, utöver riktning, visa kilometerangivelser till både fjärrmål och närmål.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Linköping	2012	6	7	6	10	9,5	5,5	44
	2013	7	9	6	10	8,5	5,5	46
	2015	7	9	6,5	10	6	8	46,5
	2016	7	9	7	9	6,5	6	44,5
	2017	6	9,5	7	9	8,5	6	46
	2018	7	10	8	10	8,5	10	53,5

Lomma

Lomma är tillbaka i Kommunvelometern och får i årets granskning 43 i totalpoäng vilket innebär en tredjeplats inom gruppen *små kommuner*! Senast kommunen deltog 2013 fick de 26,5 i totalpoäng vilket pekar på att kommunen ökat sitt fokus för att främja cykling. Lomma minskar visserligen sin poäng inom *aktiviteter*, men ökar samtidigt sin poäng inom resterande fem områden i granskningen.

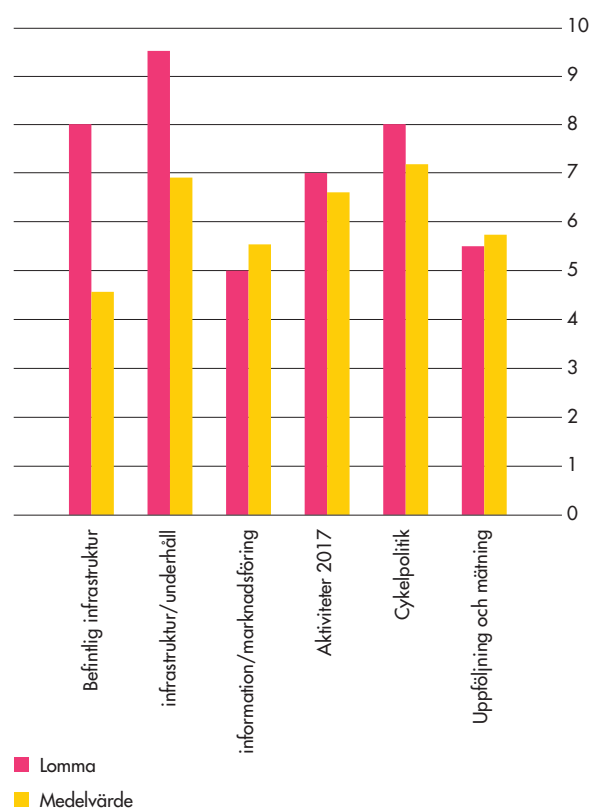
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Lomma kommun är väghållare för totalt cirka 106 km cykelväg. Detta ger 4,4 meter cykelväg per invånare och 8 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Lomma under 2017 arbetat med hastighets säkring av passager, utveckling av den cykelturistiska leden Sydkustleden, planskildhet vid passage av järnväg samt installerat ny belysning längs cykelvägar.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Lomma 9,5 av 10 möjliga poäng. Lomma satsar 712 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner i årets granskning 367 kr och små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Lomma 5 av 10 möjliga poäng. Lomma satsar 4,2 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Lomma 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 20 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Andelen för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Lomma får 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, satt upp vägvisande skyltning, genomfört kampanjer, flödesmätningar och nöjdhetsundersökning. Utöver aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Lomma deltagit i trafikantveckan och köpt in elcyklar för utlåning till kommuninvånare.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Lomma 8 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Lomma har politiska mål för cykling som följs upp av nämnd, men de är inte tidsatta eller mätbara. Kommunen har vidare en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel till planens genomförande, cykelparkeringstal och underhållsplan. Utöver att de politiska målen för cykling ska vara tidsatta och mätbara kan Lomma för fler poäng inom området integrera cykling i plandokument samt driva ett aktivt arbete för att främja cykling bland kommunanställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Lomma 5,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen genomför periodiska mätningar av cyklister och har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Inom området saknar Lomma bland annat ett samarbete med cyklister samt cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Lomma deltog senast 2013 och fick då 26,5 i totalpoäng. I årets granskning ökar kommunen sina poäng i fem av sex områden och får 43 i totalpoäng. Detta pekar tydligt på att cykelfrågor tar mer plats i kommunen idag och att cykling är något som Lomma jobbar långsiktigt, strukturerat och

brett med. Trots de fina resultaten finns det några arbetssätt och insatser som Lomma skulle kunna implementera för att öka strukturen i sitt arbete för att fortsätta utvecklas.

Främst rekommenderas Lomma att stärka sitt arbete inom *uppföljning och mätning*. Här saknar kommunen både att genomföra cykelbokslut och ett samarbete med cyklister. Ett cykelbokslut är ett effektivt verktyg för ökad struktur då det samlar kommunens insatser för året och möjliggör att på ett enkelt sätt kommunicera kommunens insatser, både inom den egna organisationen, gentemot politiken samt för kommuninvånarna. Ett samarbete med cyklister är en ytterligare insats inom området som ger kommunen en ökad bild och förståelse kring hur det är att vara cyklist i Lomma. Dessa erfarenheter och kunskaper kan vara väldigt viktiga i det fortsatta arbetet för att främja cykling.

Även om Lomma tar stora steg framåt inom cykelpolitik så kan de för att få full poäng inom området både integrera cykling i plandokument samt driva ett aktivt arbete internt för att främja cykling. Plandokument som tar upp cykling kan vara ett bra verktyg för att lyfta cyklingens status i det kommunala arbetet. Vidare kan ett internt arbete för att främja cykling ha många positiva effekter. Cykling ger bland annat positiva effekter ur ett folkhälso- och miljöperspektiv när personal får incitament att cykla till och från jobbet eller att använda cykeln för kortare tjänsteresor där ökad cykling i tjänst också kan ersätta behovet av vissa typer av bilresor. På så vis kan kommunen vara en förebild för andra verksamheter och organisationer i kommunen.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Lomma	2013	7	7	0	8	2,5	2	26,5
	2018	8	9,5	5	7	8	5,5	43

Ludvika

Ludvika deltar för tredje gången i Kommunvelometern och får i årets granskning 36,5 i totalpoäng. Detta är en ökning med hela 8,5 poäng sedan förra året och Ludvikas bästa resultat i granskningen hittills. Ludvika ökar sina poäng inom *aktiviteter*, *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning* och har dessutom flera projekt på gång för de kommande åren som bådar gott inför kommande granskningar.

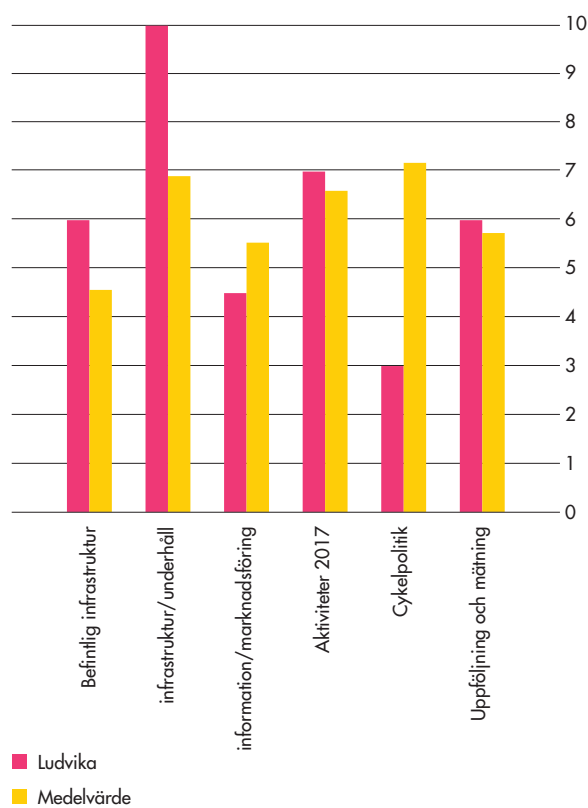
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Ludvika finns det totalt cirka 110 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 92 km vilket innebär 3,4 meter cykelväg per invånare och 6 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Ludvika under 2017 färdigställt en planskild GC-väg under en banvall i Ludvika tätort vilken kopplar samman ett rekreations- och idrottsområde med centrala Ludvika.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Ludvika 10 av 10 möjliga poäng. Ludvika satsar 960 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Ludvika 4,5 av 10 möjliga poäng. Ludvika satsar 1,1 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Ludvika 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 56 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Andelen skyltade vägar för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.



AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Ludvika får 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering och genomfört kampanjer. Utöver aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Ludvika under 2017 arbetat med ett projekt med testresenärer för elcykel där kommunen har två elcyklar för utlåning till kommuninvånare. Intresset är stort med kötid upp till två år för att få låna elcykel i två veckor. Vidare har Ludvika även uppdaterat

kommunens översiktsplan samt fastställt befintliga mål om att få fler att resa hållbart med cykel.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Ludvika 3 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål för cykling, dock är de inte tidsatta, mätbara eller följs upp av nämnd. Ludvika har medel till genomförande av konkreta åtgärder, cykelparkeringstal (som en del i flexibla parkeringstal) och ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är att göra kommunala arbetsplatser mer cykelvänliga bland annat genom att erbjuda bra, väderskyddad cykelparkering med belysning, laddmöjligheter och bra cykelställ. Kommunen har även köpt in elcyklar för kommunanställda att använda i tjänsten och tittar också på möjligheten till förmåncykel. För fler poäng inom området kan kommunen bland annat anta en cykelstrategi, en cykelplan, integrera cykling i plandokument samt ta fram underhållsplan. Ludvika har både trafikstrategi och cykelstrategi under framtagande vilket bådär gott inför framtida granskningar, inte bara inom *cykelpolitik* då en cykelstrategi kan få positiva effekter även inom andra områden i granskningen.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Ludvika 6 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Ludvika har genomfört resvaneundersökning under de senaste fem åren, har ett samarbete med cyklister samt sammanställer sina insatser i ett årligt cykelbokslut (från och med 2017). Den senaste resvaneundersökningen, som gjordes tillsammans med grannkommunen Smedjebacken visar på att 8 procent av alla resor görs med cykel och hela 71 procent med bil. För resor upp till 1 km tar cirka en tredjedel bilen och cirka 9 av 10 har tillgång till bil i hushållet, samtidigt angav en fjärdedel av respondenterna att även om de använder bilen till

de flesta resorna idag funderar de på att minska sin bilanvändning. Inom *uppföljning och mätning* saknar kommunen flödesmätningar av cyklister samt genomförda nöjdhetsundersökningar. Dock ska Ludvika under våren 2018 installera 5 fasta mätpunkter i centrala Ludvika för att mäta cykeltrafiken vilket inte bara kommer att ge kommunen en bild av antalet cyklister som passerar dessa platser men även ge ökade poäng i kommande granskningar.

REKOMMENDATIONER

Ludvika deltar i år för tredje gången och får sitt bästa resultat hittills. Kommunen går starkt framåt inom flera områden och har även flera projekt och insatser på gång de kommande åren som gör att de har goda chanser att fortsätta den positiva utvecklingen.

Ludvika rekommenderas främst att stärka sitt arbete inom *cykelpolitik* genom att anta cykelstrategi och cykelplan. Här har också kommunen både trafikstrategi och cykelstrategi under framtagande. En cykelstrategi tas med fördel fram i kombination med andra åtgärder såsom en cykelplan som konkretiserar behovet av infrastrukturella åtgärder.

Vidare kan Ludvika se över sitt arbete inom *information och marknadsföring* när det gäller satsade resurser, både när det kommer till ekonomiska medel men också personresurser inom området. Att påverka beteenden genom att påvisa cyklingens möjligheter är en viktig del i en kommuns arbete för att främja cykling. Genom till exempel cykelkartor, information på hemsida, kampanjer, tävlingar samt information och dialog via sociala medier möjliggör kommunen för fler att upptäcka cykeln som transportmedel i vardagen och för olika typer av resor.

Om möjligt kan Ludvika även se över skyltning av cykelvägar i kommunen. Idag är 56 procent av cykelvägarna skyltade vilket är över snittet för samtliga och klart över snittet i jämförelse med andra små kommuner. Skyltning är dock inte bara trevligt för de som cyklar idag utan även ett viktigt sätt att visa på cyklingens möjligheter. Skyltning bör, utöver riktning, även kommunicera kilometerangivelser till fjärrmål och närmål.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Ludvika	2012	6	7	5	10	3	0	31
	2017	6	10	4,5	3	2,5	2	28
	2018	6	10	4,5	7	3	6	36,5

Luleå

Luleå har deltagit i Kommunvelometern samtliga år förutom 2011. I år tangerar kommunen förra årets resultat, 49 i totalpoäng, och är tillsammans med Karlstad de två kommuner med bäst resultat inom gruppen *mellanstora kommuner*. I jämförelse med förra året minskar Luleå sina poäng inom *aktiviteter* och *uppföljning och mätning*, men ökar inom *information och marknadsföring*.

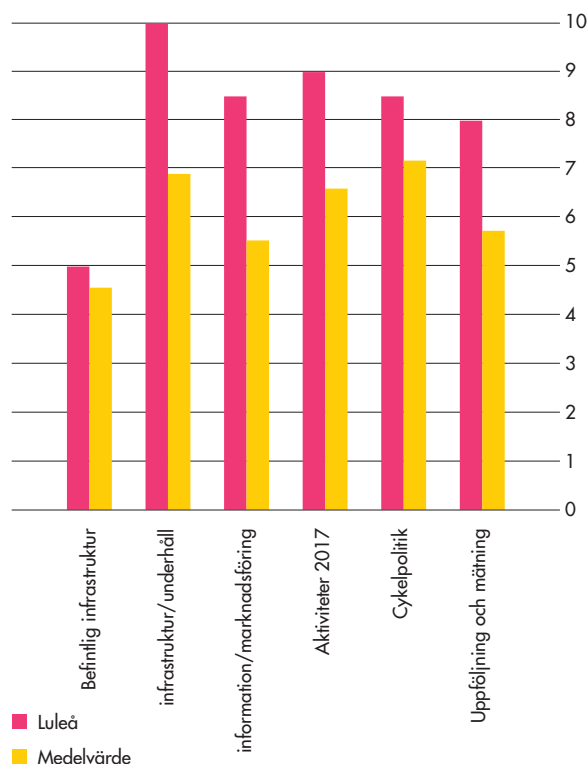
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Luleå finns det totalt cirka 213 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 193 km vilket innebär cirka 2,5 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Luleå under 2017 påbörjat planering av kommunens första cykelöverfart samt byggt genomgående cykelbanor som knyter samman stadsdelar för genare, snabbare och mer lättorienterade stråk.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Luleå 10 av 10 möjliga poäng. Luleå satsar 551 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och mellanstora kommuner i snitt 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Luleå 8,5 av 10 möjliga poäng. Luleå satsar 6,8 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Luleå 1,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 70 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Utöver de kommunala cykelvägarna som är skyltade har kommunen varit med och uppdaterat skyltning längs Cykelfrämjandets "Cykelspåret" samt tillsammans med cykelorganisationer skyltat



en rad mountainbike-leder. Andelen skyltade vägar för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Luleå får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, satt upp vägvisande skyltning, tagit fram och/eller spridit cykelkarta, genomfört kampanjer, flödesmätningar, nöjdhetsundersökning och cykelbokslut. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har kommunen genomfört en lång rad aktiviteter och events, som

exempelvis ett cykelforum med tema vintercykling. Kommunen har även drivit medborgardialog om cykelutvecklingen i Luleå och om till exempel vinterväghållningen längs cykelbanor. Vidare har kommunen haft föreläsningar om aktiva skoltransporter, vinteräventyr på "fatbikes" längs Kungsleden och vintercykling i skärgården. Luleå har deltagit i Europeiska cykelkampen (Luleå slutade på 8:e plats), och genomfört "På stan utan bil" som är en heldag tillägnad hållbara transporter. Kommunen har även genomfört "Vintertramparna" som är ett projekt som drivs tillsammans med Luleå Tekniska Universitet där deltagarna under vintern ska utföra 50 procent av sina vardagsresor med cykel samt anteckna sina erfarenheter och resor i dagbok samt göra hälsokontroll i början och i slutet av projektet.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Luleå 8,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har politiska mål för cykling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att minst 20 procent av alla resor år 2020 ska göras med cyklar, att minst 30 procent av alla resor år 2020 kortare än 4 km görs med cykel samt att ingen cyklist ska dö eller skadas svårt i trafiken. Luleå har även antagen cykelstrategi, cykelplan (i Luleå kallad "Underlag för utbyggnad av cykelvägnätet") samt medel till planens genomförande och cykelparkeringstal, integrerat cykling i plandokument samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är resepolicy för resor i tjänst, tillgång till lånecyklar (både standard- och elcyklar) samt höjda avgifter vid arbetsplatsparkering. Det enda som Luleå saknar inom området för att få full poäng är en aktuell underhållsplan.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Luleå 8 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Luleå genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar och har genomfört resvaneundersökning, cykelbokslut samt har ett samarbete med cyklister. Det som kommunen saknar för att få full poäng inom området är genomförd nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren.

REKOMMENDATIONER

Luleå tangerar i årets granskning sin totalpoäng från förra året, vilket var kommunens bästa resultat hittills. Utmaningen för Luleå är att fortsätta på den inslagna vägen med ett långsiktigt och strukturerat cykelarbete. Gör kommunen det kommer den ytterligare att närma sig toppkommunerna i Kommunvelometern.

Årets resultat visar på några insatser och åtgärder som Luleå kan genomföra för ökad struktur i sitt arbete, bland annat en underhållsplan som tydliggör prioritering och upplägg för underhåll samt en nöjdhetsundersökning som kan fånga upp hur det är att vara cyklist i Luleå idag. Kommunen må ha ett samarbete med cyklister vilket ger kommunen goda insikter redan idag men en nöjdhetsundersökning kan fånga upp åsikter ur en bredare grupp av cyklister men också bland de som inte cyklar idag. Dessa åsikter kan vara väldigt viktiga för att locka fler att cykla i vardagen och för olika typer av resor.

Utöver detta är den tydligaste rekommendationen att Luleå ska fortsätta med ett långsiktigt cykelarbete som ser på cykelfrågor brett för att fånga in allt inom bland annat infrastruktur, beteendepåverkan, mätning, hälsa och miljö.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Luleå	2010	4	6	3	6	1,5	4	24,5
	2012	4	8	4	10	2,5	5,5	34
	2013	5	9,5	4,5	8	3	5,5	35,5
	2014	5	9,5	5	10	4,5	6	40
	2015	5	9	3	9	7	8	41
	2016	5	9,5	5,5	7	7,5	8	42,5
	2017	5	10	5,5	10	8,5	10	49
	2018	5	10	8,5	9	8,5	8	49

Lund

Lund har deltagit i Kommunvelometern samtliga år förutom första året 2010 och kommunen har flera gånger fått högst poäng. I år får Lund 53,5 i totalpoäng vilket innebär en delad andraplats med Linköping. Även om Lund backar inom *infrastruktur och underhåll* i jämförelse med förra året så är det tydligt att det drivs ett långsiktigt och strukturerat cykelarbete i kommunen.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Lunds kommun är väghållare för totalt 297 km cykelväg vilket innebär 2,5 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare.

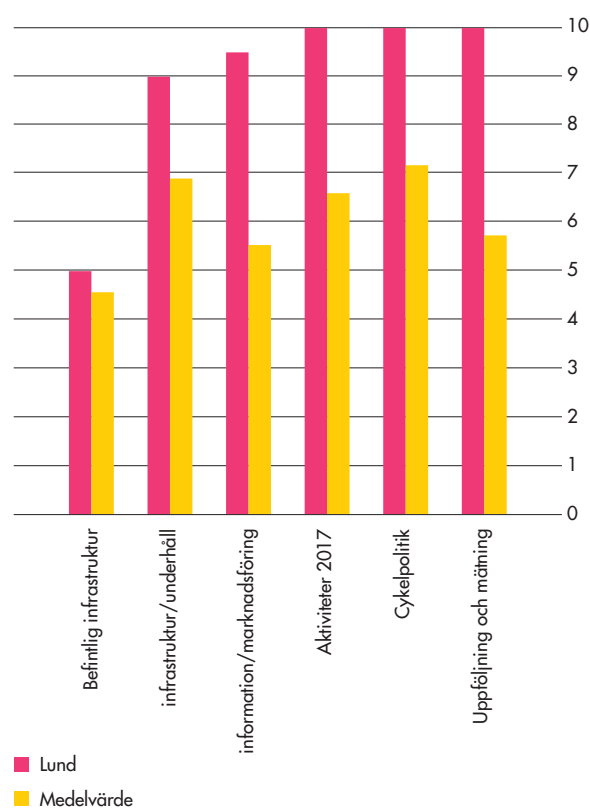
Inom *infrastruktur och underhåll* får Lund 9 av 10 möjliga poäng. Lund satsar 408 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och stora kommuner i snitt 434 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 4,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Lund 9,5 av 10 möjliga poäng. Lund satsar 7,6 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Lund 1,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 75 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Andelen skyltade cykelvägar för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Lund får full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har genomfört



samtliga av de efterfrågade aktiviteterna i granskningen. Utöver dessa har Lund även stöttat rödakorset och Lunds naturskyddsförening som driver cykelutbildning för vuxna, tagit fram en strategi för att arbeta med barn och ungas gång- och cykelresor till skolan samt arbetat med Mobility Management i byggskedet av den kommande spårvägen i Lund och för nya resvanor där människor erbjuds att testa elcykel och prova på att åka kollektivt. Kommunen har prövat en stadsmässig utformning av "cykelgata" på delar av den nordsydliga axeln genom Lunds stadskärna, arbetat med innovativ

belysning längs ett av stadens huvudcykelstråk och genomfört en genusanalys av kommande infrastrukturinvesteringar för cykel. I syfte att föra dialog kring kommunens arbete med cykling har kommunen anordnat en cykeldag och i samband med den dagen delades det ut reflexvästar och cykelbelysning för att öka synbarheten hos cyklister och det genomfördes även en nöjdhetsundersökning.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Lund full poäng, 10 av 10 möjliga. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade mål för cykling, styrmedel samt arbetssätt inom området. Exempel på mål är att cykeltrafiken per invånare ska öka med 1 procent per år, att av alla resor i Lunds kommun ska 70 procent ske med gång, cykel och kollektivtrafik år 2020 och 75 procent år 2030 samt att av alla resor till och från Lunds kommun ska 45 procent ske med gång, cykel och kollektivtrafik 2020 och 50 procent år 2030. Exempel på interna åtgärder för att främja cykling är att kommunen arbetar för att det ska finnas cykelparkering samt omklädningsrum, läsbara klädsåk och dusch i eller i anslutning till alla kommunala arbetsplatser. Vidare uppmanar Lund anställda att använda tjänstecyklar (både standard- och elcyklar) för resor inom tätorten och medarbetare i Kristallen (förvaltningsbyggnad) har tillgång till kostnadsfri låst cykelparkering för privata cyklar i fastigheten och erbjuds att prova på elcykel. Lund tittar även på möjligheten att erbjuda anställda förmåncykel.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom området *uppföljning och mätning* får Lund 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga

deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. Lund genomför flödesmätningar av cyklister, cykelbokslut och har ett samarbete med cyklister samt har genomfört resvaneundersökning samt nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren.

REKOMMENDATION

Lund har deltagit samtliga år förutom första året 2010 och har samtliga år fått 50 eller mer i totalpoäng vilket är väldigt imponerande och visar tydligt hur högt prioriterat cykling är i kommunen. Lund har tagit förstaplatsen i Kommunvelometern 4 gånger totalt, varav en gång delades förstaplatsen med Malmö. Historiskt är det tydligt att cykling är något som Lund arbetar med brett, långsiktigt och strukturerat.

Sett till årets resultat får Lund full poäng inom de tre områdena *aktiviteter*, *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning* samt höga poäng både inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*. Utmaningen för Lund, likt tidigare år, är att fortsätta arbeta med cykelfrågorna brett för att fortsätta utvecklas.

Ett område där Lund har viss utvecklingspotential är vägvisande skyltning. I dagsläget är 75 procent av cykelvägarna skyltade och här kan kommunen stärka sitt arbete genom utökad skyltning. Skyltning bör, utöver riktning, även visa kilometerangivelser både till fjärrmål och närmål samt till och från viktiga målpunkter i kommunen. Skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar idag utan påvisar även cyklingens möjligheter för de som inte cyklar. Skyltning är således ett viktigt verktyg för att kommunicera tillgänglig cykelinfrastruktur och förutsättningarna för cykling.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Lund	2011	5	9	9,5	8	10	8,5	50
	2012	5	9	9,5	10	10	10	53,5
	2013	5	10	8,5	10	8,5	10	52
	2014	5	10	7	10	10	10	52
	2015	5	7,5	7,5	10	10	10	50
	2016	5	10	7,5	10	10	10	52,5
	2017	5	10	9,5	10	10	10	54,5
	2018	5	9	9,5	10	10	10	53,5

Malmö

Malmöns höga resultat i Kommunvelometern fortsätter även i årets granskning då de får 50 i totalpoäng vilket innebär en delad tredjeplats med Nacka och Umeå. Även om Malmö backar något inom *information och marknadsföring* samt *aktiviteter* i jämförelse med förra året är det tydligt att kommunen har ett långsiktigt och strukturerat cykelarbete.

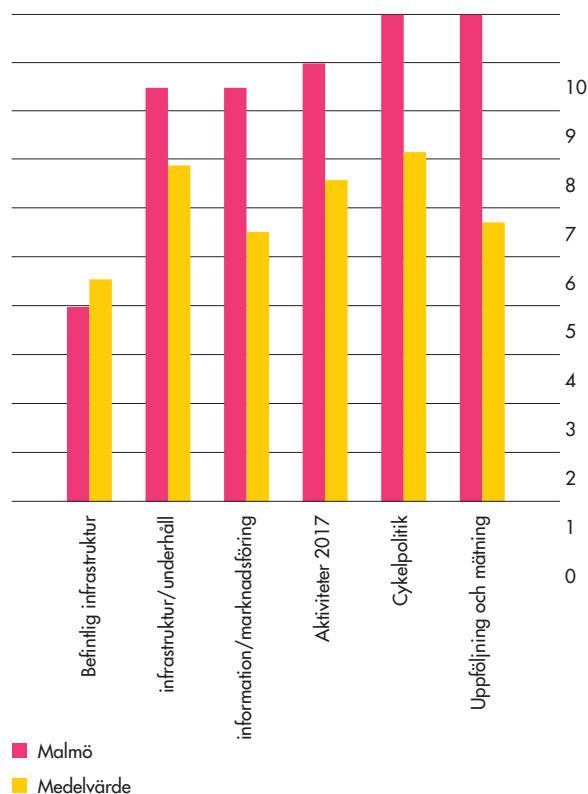
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Malmö stad är väghållare för totalt 513 km cykelväg. Detta innebär 1,6 meter cykelväg per invånare och 4 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelvägar har Malmö under 2017 reglerat 15 cykelöverfarer (idag finns det i Malmö totalt 39 cykelöverfarer) och genomfört tillhörande kampanj för att uppmärksamma cykelöverfarterna (som bland annat visats på SF-biosalonger). Malmö har under året även hastighetssäkrat ett antal cykelpassager och byggt planskilda cykeltunnlar.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Malmö 8,5 av 10 möjliga poäng. Malmö satsar 361 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner 367 kr och stora kommuner 434 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 5,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Malmö 8,5 av 10 möjliga poäng. Malmö satsar 5,6 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Malmö 2,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är samtliga av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent.



AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Malmö får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar (totalt 5 km ny cykelväg under 2017), genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet (cykelöverfarer, hastighetssäkring med mera), satt upp skyltning (kompletterande delområdesskyltar), genomfört kampanjer, flödesmätningar, cykelbokslut och tagit fram och/eller spridit cykelkarta. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Malmö genomfört en informations- och påverkanskampanj som uppmärksammat cykelöverfarer via bio, reklampelare,

radio och sociala medier. Staden har genomfört en utredning av fortsatt utbyggnad av hyrcykelsystemet gällande bland annat stationsplaceringar, vidareutvecklat Cykling utan ålder, utvecklat samarbetet med Cykelskolor för vuxna samt arbetat vidare med elcykeltest och leasing av elcyklar för att förmå fler att cykelpendla längre sträckor istället för att använda bil.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Malmö full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetssätt, mål för cykling och styrdokument inom området. Exempel på mål är att Malmöbornas resor år 2030 ska göras till 30 procent med cykel där ökningen i cyklande ska ske på bekostnad av biltrafikens färdmedelsandel. Exempel på interna åtgärder är ett tjänstecykelsystem på stadens olika förvaltningar som uppmuntrar till att cykla under arbetsdagen med förhoppningen att ett flitigt användande av cykeln under arbetsdagen skapar en vana och ett beteende som också ger ett ökat användande av cykeln privat. Vidare blir det även vanligt att förskolor har egna lådcyklar eller leasar lådcyklar från tjänstecykelsystemet vilket är ett smart sätt att kunna ta sig på både korta och lite längre utflykter. På en del förvaltningar har även elcyklar lånats ut till anställda för att stimulera till långväga arbetspendling med cykel istället för med bil.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom området *uppföljning och mätning* får Malmö 10 poäng av 10 möjliga då kommunen gör samtliga efterfrågade insatser inom området. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng

och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. I Malmö har det alltså genomförts flödesmätningar av cyklister, cykelbokslut och resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Dessutom har kommunen ett samarbete med cyklister. Nöjdhetsundersökningen som genomfördes 2016 engagerade 800 Malmöbor och ligger nu till grund för att utveckla kommunens målarbete gällande cykling.

REKOMMENDATIONER

Malmö har deltagit i Kommunvelometern under samtliga år och har i alla år fått höga totalpoäng. Kommunens insatser över åren är väldigt imponerande då Malmö också nått förstaplatsen i Kommunvelometern totalt 4 gånger, varav en gång delades förstaplatsen med Lund. Historiskt är det tydligt att cykling är något som Malmö arbetar med brett, långsiktigt och strukturerat.

Malmö stora utmaning, likt många av de kommuner som får de högsta poängen i granskningen, är att fortsätta sätta cykling högt på agendan och att driva ett cykelarbete som fångar in cyklingens många aspekter: säker, tillgänglig och attraktiv infrastruktur, tydligt och informativt kampanjarbete och beteendepåverkande insatser samt påvisande av miljö- och hälsoeffekter, sociala aspekter med mera.

Det är svårt att rekommendera en kommun som får 50 eller mer i totalpoäng några särskilda insatser som de bör göra för att lyfta cyklingen i kommunen. Sett till Malmö resultat bör de möjligtvis se över att de medel som satsas inom *infrastruktur och underhåll* är tillräckliga för att nå de uppsatta politiska målen. Viktigt är också att kommunen har tillräckligt med medel för att ta hand om sin cykelinfrastruktur så att den är tillgänglig, säker och ger användarna hög komfort.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Malmö	2010	3	4	8	10	10	7,5	42,5
	2011	4	9,5	9	10	10	8,5	51
	2012	4	10	9,5	10	10	10	53,5
	2013	4	10	10	10	10	10	54
	2014	4	10	8,5	10	10	6	48,5
	2015	4	10	10	10	10	10	54
	2016	4	9	10	10	10	8	51
	2017	4	8,5	10	10	10	10	52,5
	2018	4	8,5	8,5	9	10	10	50

Motala

Motala deltar för sjunde året i rad och har vid flera tillfällen varit den kommun i gruppen *små kommuner* med högst poäng. I år backar dock Motala något och får 33 i totalpoäng. Trots att kommunen backar inom fem av sex områden i granskningen har Motala en fortsatt bra grund för att driva ett brett och långsiktigt cykelarbete.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Motala kommun är väghållare av totalt 119 km cykelväg. Detta ger 2,7 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare.

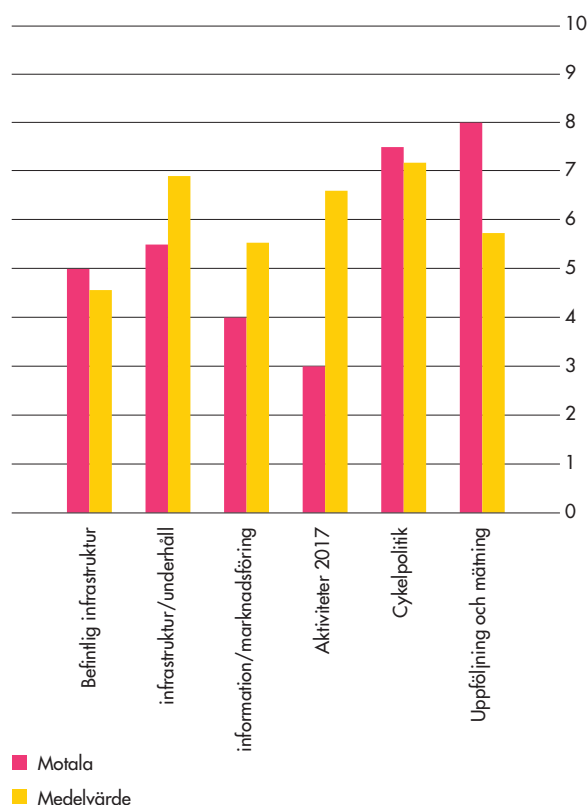
Inom *infrastruktur och underhåll* får Motala 5,5 av 10 möjliga poäng. Motala satsar 241 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Motala 4 av 10 möjliga poäng. Motala satsar 1,1 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Motala 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 35 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Andelen skyltade cykelvägar för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Motala får 3 av 10 möjliga poäng. Motala har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad



trafiksäkerhet och anlagt cykelparkering. Gällande drift och underhåll använder Motala för andra året sopsaltning för att förbättra möjligheterna till att använda cykeln även vintertid. Utöver aktiviteter som efterfrågas i granskningen har kommunen gjort en större satsning på belysning för att skapa en ökad trygghet för oskyddade trafikanter.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Motala 7,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommu-

ner. Motala har politiska mål för cykling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd och har även antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel till planens genomförande. Exempel på politiska mål är bland annat att minst hälften av kommunens invånare använder cykeln som färdmedel en gång i veckan eller mer, att kvaliteten på cykelvägnätet ska öka, att ingen cyklist ska omkomma eller bli allvarligt skadad, att cykel ska behandlas som ett eget trafikslag vid detaljplanering och nyexploatering samt att antalet trygga, säkra och attraktiva cykelparkeeringar ska öka. Vidare har Motala även integrerat cykling i plandokument och driver ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är en tävling varje månad där de som cyklar minst 3 gånger i veckan är med i en utlottning av cykelrelaterade priser, så som däck, lysen med mera. Det som saknas för att Motala ska få full poäng inom området är cykelparkeeringstal samt aktuell underhållsplan.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Motala 8 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen genomför inga flödesmätningar av cyklisterna men har genomfört resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren och genomför årligen cykelbokslut. Motala har även uttalat samarbete med cyklisterna.

REKOMMENDATIONER

Motala deltar i år för sjunde året i rad och sjunde året totalt i Kommunvelometern. Efter att ha varit den kommunen i gruppen *små kommuner* med högst poäng de senaste åren backar Motala något i detta års granskning men har fortsatt en bra grund att jobba vidare ifrån. Motala har en antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel till cykelplanens genomförande och även politiska mål för cykling. Detta, tillsammans med ett gediget arbete inom *uppföljning och mätning*, är viktiga grundstenar i att en kommun ska kunna arbeta brett och strukturerat med cykling.

Utifrån årets resultat rekommenderas Motala att se över om medel som satsas, både inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*, är tillräckliga för att nå de uppsatta politiska målen för cyklingens utveckling i kommunen.

Vidare finns det en rad åtgärder som kommunen kan fundera på att arbeta fram, såsom cykelparkeeringstal, underhållsplan samt om kommunen ska börja genomföra flödesmätningar av cyklisterna. Flödesmätningar, både periodiska och kontinuerliga, är en relativt enkel insats och kan ge direkt återkoppling på hur många cyklisterna som passerar särskilda platser i kommunen. Flödesmätningar är ett bra komplement till andra mätningar, såsom resvaneundersökningar och nöjdhetsundersökningar. En flödesmätare med för cyklisterna synlig barometer är också ett sätt att direkt kommunicera cyklingens möjligheter till kommuninvånare.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Motala	2012	5	7	6,5	6	3,5	4,5	32,5
	2013	5	9	7,5	10	3,5	5,5	40,5
	2014	5	10	8,5	10	5	5,5	44
	2015	5	6,5	9	10	7,5	9,5	47,5
	2016	5	7	9	7	7,5	9,5	45
	2017	5	6,5	7	8	9	9,5	45
	2018	5	5,5	4	3	7,5	8	33

Mölnadal

Mölnadal deltar för femte gången i Kommunvelometern och har sedan 2010 varit med vartannat år. I år får Mölnadal 45,5 i totalpoäng vilket är en ökning sedan 2016 då de deltog senast. Kommunen går framåt inom *befintlig infrastruktur, infrastruktur och underhåll* samt *uppföljning och mätning*.

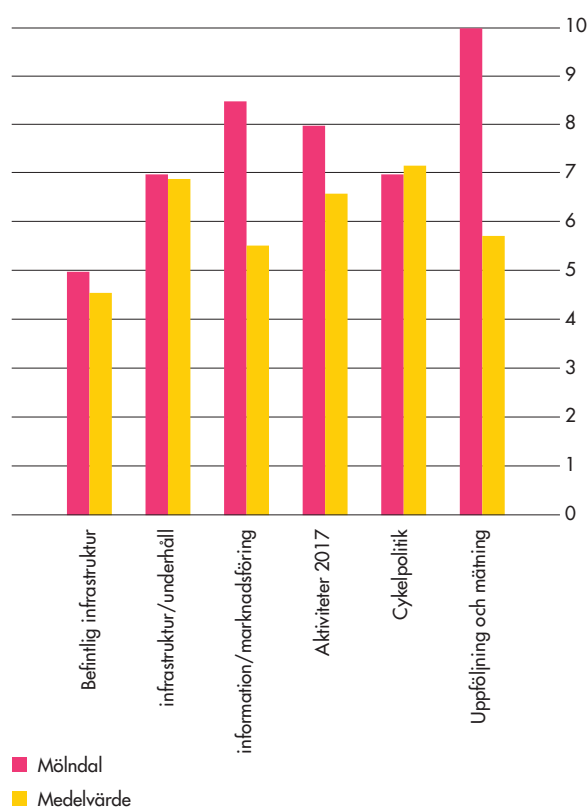
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Mölnadal finns det totalt cirka 185 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 160 km vilket ger 2,4 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Mölnadal under 2017 påbörjat planeringen av att bygga cykelöverfarter längs huvudcykelstråk i kommunen.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Mölnadal 7 av 10 möjliga poäng. Mölnadal satsar 291 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och mellanstora kommuner 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Mölnadal 8,5 av 10 möjliga poäng. Mölnadal satsar 4,8 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Mölnadal 1,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 90 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Andelen skyltade cykelvägar för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Mölnadal får 8 av 10 möjliga poäng. Mölnadal har byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, genomfört kampanjer, flödesmätningar, cykelbokslut och resvaneundersökning. Utöver aktiviteter som efterfrågas i granskningen ordnar kommunen kurs i nybörjarcykling som bidrar till integration då deltagarna samtidigt får prata svenska och lära sig cykelns

delar. Dessutom har kommunen tagit fram en skolresepplan för en lågstadieskola med syfte att öka andelen gång- och cykelresor till och från skolan och samtidigt minska skjutsningsgraden.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Mölndal 7 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att fler än hälften av mölndalsbornas resesätt görs med hållbara färdsätt 2022 (cykel, gång och kollektivtrafik). Vidare har Mölndal antagen cykelstrategi, medel till genomförande av konkreta åtgärder, cykelparkeringstal (som utöver parkeringstal innehåller instruktioner för hur olika cykelparkeringar ska utformas med avseende på storlek, trygghet och säkerhet, integrerat cykling i plandokument samt driver ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är ett välkomstbrev till nyanställda där kommunens resepolicy om vilka resor som bör genomföras med cykel eller kollektivtrafik framgår. Ett annat exempel är ett låst cykelgarage under tak med möjlighet att få skåp i omklädningsrum med dusch och tillgång till låncyklar inklusive elcykel för tjänsteresor. Dessutom är Mölndal med i "Cykelvänlig arbetsplats" samt betalar anställdas deltagande i "cykelutmaningen" och slutligen ordnas årligen rabatterad cykelservice för anställda utanför stadshuset.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Mölndal full poäng, 10 av 10 möjliga då de har samtliga efterfrågade arbetssätt och insatser inom området. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng.

Mölndal genomför kontinuerliga flödesmätningar av cyklister, cykelbokslut (görs vartannat år) och har samarbete med cyklister. Dessutom har kommunen genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren.

REKOMMENDATIONER

Mölndal har deltagit i Kommunvelometern vartannat år sedan starten 2010 och i år deltar alltså kommunen för femte gången. Mölndal har genom åren fått bra totalpoäng och visar att de driver ett cykelarbete som är brett strukturerat. I år får också kommunen ett av sina bästa resultat hittills och Mölndal närmar sig toppkommunerna inom gruppen *mellanstora kommuner*. Det är tydligt att cykling är en fråga som är fortsatt högt på kommunens agenda.

Utifrån årets resultat rekommenderas Mölndal att se över om de medel som satsas inom *infrastruktur och underhåll* är tillräckliga för att nå de uppsatta politiska målen för cyklingens utveckling i kommunen. Viktigt är att kommunen har en långsiktig och stabil nivå på de medel som satsas så att det finns utrymme både för att bygga nytt där det till exempel saknas länkar eller trafiksäkerhetsåtgärder samtidigt som kommunen har möjlighet att tillse så att den befintliga infrastrukturen hålls i god kvalitet.

Vidare kan Mölndal arbeta fram en cykelplan som konkretiserar vilka infrastrukturella åtgärder som behöver genomföras i kommunen. På så vis blir det också lättare att hitta en nivå för behovet av medel för investeringar.

Utöver detta är Mölndals utmaning att fortsätta på den inslagna vägen att jobba brett och strukturerat med cykling. Gör kommunen det har de goda möjligheter att ytterligare närma sig inte bara toppkommunerna i gruppen *mellanstora kommuner* utan även totalt i granskningen.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Mölndal	2010	4	5	8,5	10	4,5	5,5	37,5
	2012	4	5	8,5	10	7,5	10	45
	2014	4	7,5	9	10	7,5	10	48
	2016	4	5,5	8,5	8	7	8	41
	2018	5	7	8,5	8	7	10	45,5

Nacka

Nacka deltar för andra gången i Kommunvelometern och redan förra året visade kommunen att de driver ett cykelarbete som är strukturerat och brett. I år får Nacka 50 i totalpoäng vilket är en ökning med 0,5 poäng i jämförelse med förra året vilket innebär en delad tredjeplats med Malmö och Umeå. Nacka ökar sina poäng inom *information och marknadsföring* och får full poäng inom fyra områden.

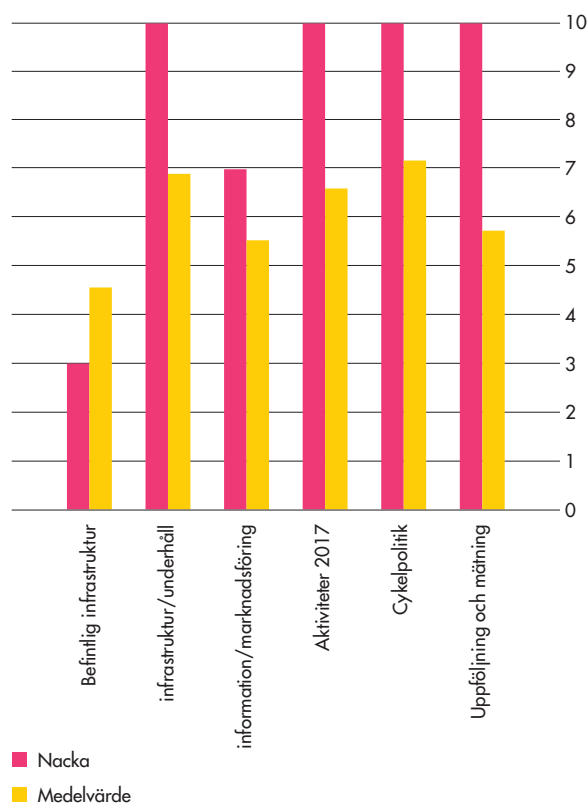
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Nacka finns det totalt cirka 186 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 143 km. Detta ger 1,4 meter cykelväg per invånare och 3 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Nacka fokus på ut- och ombyggnad av regionala pendlingscykelstråk som går genom kommunen. Dessutom har kommunen säkrat korsningar och byggt cykelöverfarter.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Nacka full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Nacka satsar 514 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och stora kommuner i snitt 434 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Nacka 7 av 10 möjliga poäng. Nacka satsar 5 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Nacka 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 32 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Andelen skyltade cykelvägar för samtliga del-



tagare är i snitt 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Nacka får 10 av 10 möjliga poäng inom området. Nacka har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, genomfört skyltning, kampanjer, flödesmätningar,

nöjdhetsundersökning, resvaneundersökning och cykelbokslut. Exempel på aktiviteter som kommunen genomfört och som inte efterfrågas i granskningen är de cykelfrämjande kampanjerna ”Cykla på vintern” och ”Cykelvänlig arbetsplats”.

CYKELPOLITIK

Även inom *cykelpolitik* får Nacka 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetssätt och insatser inom området såsom politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd, cykelparkeringstal, underhållsplan, antagen cykelstrategi, cykelplan och medel till planens genomförande samt ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda med mera. Exempel på interna åtgärder är att kommunen erbjuder förmånscyklar, har cykelpool, gång- och cykeltävlingar samt byggt nya cykelparkeringar till anställda med dusch och ombytesmöjligheterna.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Nacka full poäng, 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cyklister, cykelbokslut och har ett samarbete med cyklister i kommunen. Dessutom har Nacka genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren.

REKOMMENDATIONER

Nacka fortsätter att visa att cykling är något som kommunen satt högt på agendan och delar med sina 50 i totalpoäng tredjeplatsen med Malmö och Umeå. Utmaningen för Nacka ligger i att fortsätta ligga på denna höga nivå och om möjligt fortsätta utvecklas. Gör kommunen det har de goda möjligheter att ta ytterligare steg i granskningen och än högre placering.

Sedan förra året ökar Nacka sina poäng inom *information och marknadsföring*. Trots detta är det framförallt inom detta område som kommunen rekommenderas att se över sina insatser. Nacka ligger bra till både vad det gäller satsade medel och personresurser inom området men kan stärka sina insatser gällande andel cykelvägar som har vägvisande skyltning. Idag är 32 procent av cykelvägarna skyltade. Utökad skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar idag utan är också ett effektivt verktyg för att påvisa cyklingens möjligheter för de som inte cyklar. Skyltning bör, utöver riktning, även ange kilometerangivelser till både fjärrmål och närmål.

Resultaten pekar på att den befintliga infrastrukturen när det gäller tillgänglig cykelväg kan utvecklas i Nacka. Kommunen har cirka 1,4 meter cykelväg per invånare vilket kan jämföras med i snitt 2,2 meter för samtliga deltagare och 2 meter för stora kommuner. Antal meter cykelväg säger inte allt om hur tillgänglig cykelinfrastrukturen är i en kommun men kan ändå ge en viss indikation. En prioritering kan vara att se över om det finns saknade länkar i kommunens cykelvägnät för att kunna binda samman befintliga cykelvägar och på så sätt öka tillgängligheten till cykelvägar för flera.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Nacka	2017	3	10	6,5	10	10	10	49,5
	2018	3	10	7	10	10	10	50

Skellefteå

I år deltar Skellefteå för femte gången i Kommunvelometern. Sett över åren har Skellefteå de flesta år fått bra poäng även om det var en viss minskning i 2016 års granskning. I år ökar Skellefteå sina poäng sedan dess och får 38,5 i totalpoäng. Kommunen ökar sina poäng inom *infrastruktur och underhåll*, *aktiviteter*, *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*.

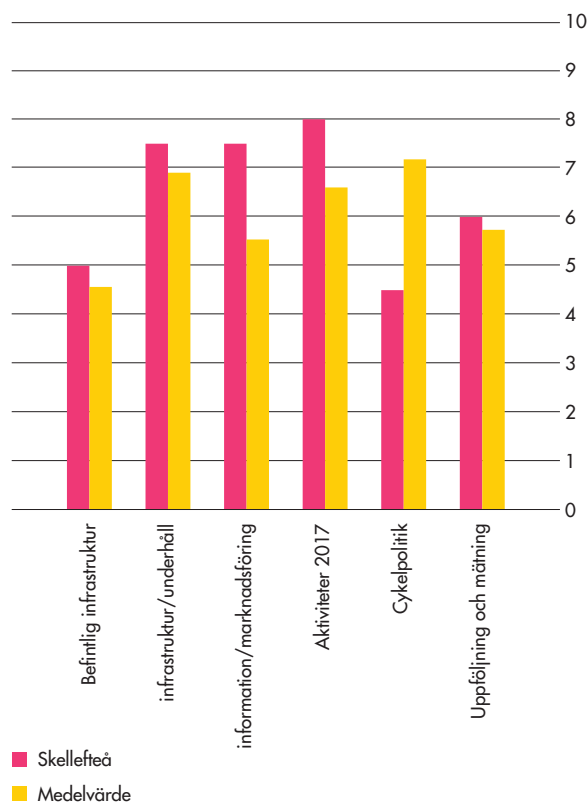
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Skellefteå finns det totalt cirka 220 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 162 km. Detta ger 2,2 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg hastighetssäkrade Skellefteå 17 cykelpassager under 2017 och påbörjade även arbetet med planering och projektering av en planskildhet.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Skellefteå 7,5 av 10 möjliga poäng. Skellefteå satsar 283 kr per invånare och år. I snitt satsar årets deltagande kommuner 367 kr och mellanstora kommuner 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 4,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Skellefteå 7,5 av 10 möjliga poäng. Skellefteå satsar 6,1 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Skellefteå 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 22 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Utöver kommunens cykelvägar har kommunen även skyltat cykelvägar med statlig väghållning. Andelen skyltade cykelvägar för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.



AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Skellefteå får 8 av 10 möjliga poäng. Skellefteå har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafik-säkerhet, kampanjer, flödesmätningar av cyklisterna, cykelbokslut, nöjdhetsundersökning, tagit fram och/eller spridit cykelkarta samt arbetat fram en cykelplan. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Skellefteå under 2017 deltagit i European Cycling Challenge (Cykelkampen) och blev 12:e bästa cykelstad i Europa, tagit fram "tra-

fikväskor” med pedagogiskt material för trafikundervisning som kostnadsfritt lånas ut till grundskolans årskurs 4 och 5, genomfört en lokal version av ”Gå och cykla till skolan”, delat ut ”God morgon-påsar” under våren för att uppmuntra cyklande samt genomfört projektet ”Vintercyklist” i syfte att förbättra cykelbanornas underhåll för att locka till ökat vintercyklande.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Skellefteå 4,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Skellefteå har politiska mål för cykling som är tidsatta och mätbara, dock följs de inte upp av nämnd. Ett exempel på mål är att cykeltrafiken ska utgöra minst 44 procent av andelen resor som är kortare än 5 km. Vidare har kommunen en cykelplan samt medel till planens genomförande men saknar en antagen cykelstrategi. Skellefteå saknar även cykelparkeringstal och cykling som integrerad del i plandokument och underhållsplan även om kommunen sedan många år prioriterar vinterväghållning på huvudvägnätet för gång och cykel framför bilvägar (så kallad jämställd snöröjning). Däremot driver kommunen ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda, exempelvis genom resepolicy och tillgång till tjänstecyklar (inklusive elcyklar).

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Skellefteå 6 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cyklister, cykelbokslut samt har genomfört en nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren. För fler poäng inom området kan Skellefteå genomföra en resvaneundersökning samt inleda ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Skellefteå deltar för femte gången i Kommunvelometer och ökar sina poäng i jämförelse med när de var med senast 2016. Årets totalpoäng är 38,5 vilket är något över snittet för samtliga deltagare. Kommunen går framåt inom *infrastruktur och underhåll*, *aktiviteter*, *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*. Skellefteå backar något inom *information och marknadsföring* och detta är också ett område där kommunen rekommenderas att se över sina insatser och då framförallt gällande skyltning av cykelvägar. I Skellefteå är cirka 22 procent av cykelvägarna skyltade med vägvisande skyltning. Ökad skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar idag utan är också ett sätt att påvisa cyklingens möjligheter för de som inte cyklar. Skyltning bör, utöver riktning, även peka ut fjärrmål och närmål med kilometerangivelser.

Vidare rekommenderas Skellefteå att arbeta fram en cykelstrategi som kan vägleda kommunens fortsatta arbete för att främja cykling. En cykelstrategi bör ta ett brett grepp om cykelfrågor och innefatta infrastruktur, påverkansinsatser, mätningar, uppföljning samt aspekter kring folkhälsa, miljö med mera.

Ytterligare rekommendationer är att stärka insatserna inom *uppföljning och mätning* och genomföra resvaneundersökningar samt inleda ett samarbete med cyklister i kommunen. En resvaneundersökning ger inte bara kommunen en tydligare bild över det totala resandet och färdmedelsvalet för olika typer av resor utan kan även utformas för att fånga in mer detaljerade kunskaper om cyklandet i kommunen och vad som saknas för att fler ska cykla. Även om Skellefteå har genomfört nöjdhetsundersökningar skulle ett samarbete med cyklister ge kommunen en ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i kommunen idag. Ett samarbete möjliggör även för kommunen att testa och bolla idéer med faktiska användare och att få en tydlig bild över vart det behövs insatser för att göra cykling mer attraktivt, säkert och tillgängligt.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Skellefteå	2011	6	7,5	7,5	10	7	3,5	41,5
	2013	5	6	7	10	8,5	6	42,5
	2014	5	5,5	8	10	6,5	8	43
	2016	5	4,5	8	6	4	2	29,5
	2018	5	7,5	7,5	8	4,5	6	38,5

Skövde

Skövde deltar för sjunde året i rad och sjunde året totalt i Kommunvelometern. I år får Skövde 32,5 i totalpoäng vilket är en minskning med 0,5 poäng i jämförelse med förra årets 33 i totalpoäng. Även om kommunen backar inom *uppföljning och mätning* så finns det en god grund för det fortsatta arbetet med att främja cykling.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Skövde finns det totalt cirka 136 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 117 km vilket ger 2,1 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare.

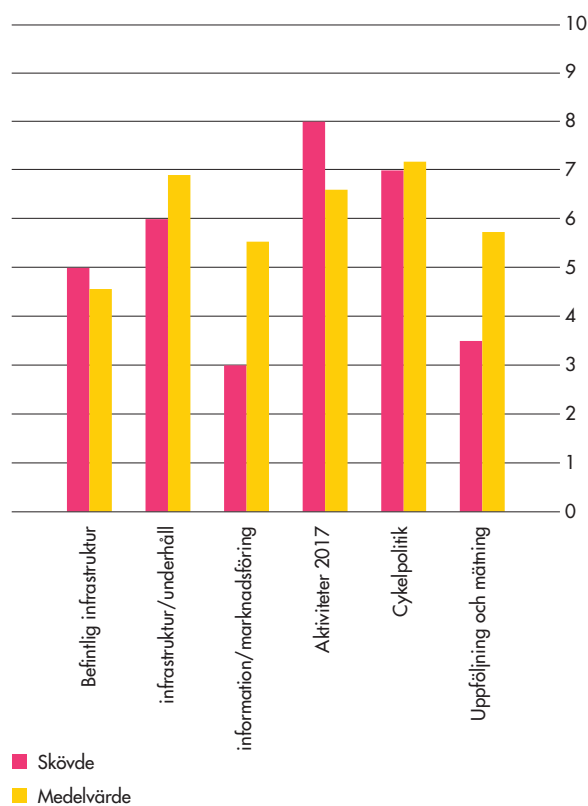
Inom *infrastruktur och underhåll* får Skövde 6 av 10 möjliga poäng. Skövde satsar 292 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner 367 kr och mellanstora kommuner 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Skövde 3 av 10 möjliga poäng. Skövde satsar 0,4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Skövde 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 75 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Skövde får 8 av 10 möjliga poäng. Skövde har bland annat byggt nya



cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, skyltat cykelvägar samt genomfört kampanjer, flödesmätningar och nöjdhetsundersökning. Skövde har även arbetat vidare med en cykelstrategi med tillhörande cykelplan som nu är ute på remiss för politiskt beslut inom kort.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Skövde 7 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora

kommuner. Kommunen har politiska mål för cykling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Skövde har en antagen cykelstrategi (är idag en del av kommunens övergripande trafikstrategi), cykelparkeringstal, underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är ”Cykla till jobbet”-kampanjer och tillgång till tjänstecyklar (inklusive elcyklar) för tjänsteärenden. Kommunen undersöker även möjligheten att införa förmåncykel. Det som Skövde saknar är en cykelplan (är dock ute på remiss), medel till genomförande av planen samt att cykling ska vara integrerat i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Skövde 3,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Skövde genomför periodiska flödesmätningar av cyklister och har genomfört en resvaneundersökning under de senaste fem åren. Däremot saknar kommunen bland annat genomförda nöjdhetsundersökningar, cykelbokslut och ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Skövde må backa något sedan förra året men har fortsatt en god grund för sitt fortsatta arbete, inte minst då kommunen har arbetat fram en cykelplan som ska antas under 2018. Cykelplanen kan få goda effekter på förutsättningarna att cykla i kommunen, dock krävs det att resurser satsas så att åtgärder i cykelplanen kan realiseras. Sett till

årets resultat rekommenderas kommunen att se över just satsade medel och tillgängliga resurser inom *infrastruktur och underhåll* och huruvida de är tillräckliga för att dels kunna genomföra åtgärder i planen men också för att nå de uppsatta politiska målen för cykling.

Även inom *information och marknadsföring* rekommenderas Skövde att se över om de ekonomiska medel och de tillgängliga personresurserna är tillräckliga för att nå de politiska målen. Att kommunicera och marknadsföra cyklingens möjligheter är viktiga delar i arbetet att få fler att cykla.

Vidare bör Skövde stärka sitt arbete inom *uppföljning och mätning*. Kommunen saknar bland annat genomförd nöjdhetsundersökning, ett samarbete med cyklister samt ett cykelbokslut där kommunen sammanställer sina insatser. Samtliga dessa insatser kan göras i varierande omfattning men kan även i enklare former ge kommunen viktig information. En nöjdhetsundersökning ger kommunen en bild över hur det är att vara cyklist i Skövde idag gällande vad som är bra och vad som är mindre bra. Även ett samarbete med cyklister kan bidra till en ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i Skövde. Detta möjliggör även för kommunen att testa och bolla idéer genom ett samarbete med cyklister formas likt ett cykelråd eller liknande. Slutligen skulle ett cykelbokslut kunna förbättra kommunens cykelarbete då det är ett effektivt sätt att sammanställa genomförda insatser som också gör det enkelt att kommunicera kommunens arbete internt i den egna organisationen, gentemot politiken såväl som för kommuninvånarna.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Skövde	2012	5	4	3,5	10	2,5	7,5	32,5
	2013	5	4	4,5	10	7,5	5,5	36,5
	2014	5	5	3,5	10	7	5,5	36
	2015	5	3,5	3	5	7	3,5	27
	2016	5	5,5	3	5	7	3,5	29
	2017	5	6	3	8	7	4	33
	2018	5	6	3	8	7	3,5	32,5

Sollentuna

Sollentuna deltar för femte gången i Kommunvelometern och får i år 47 i totalpoäng vilket är kommunens bästa resultat hittills. Sollentuna backar visserligen inom *aktiviteter*, men ökar samtidigt inom både *information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning*. Årets resultat ger Sollentuna en andraplats bakom Karlstad och Luleå inom gruppen *mellanstora kommuner*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

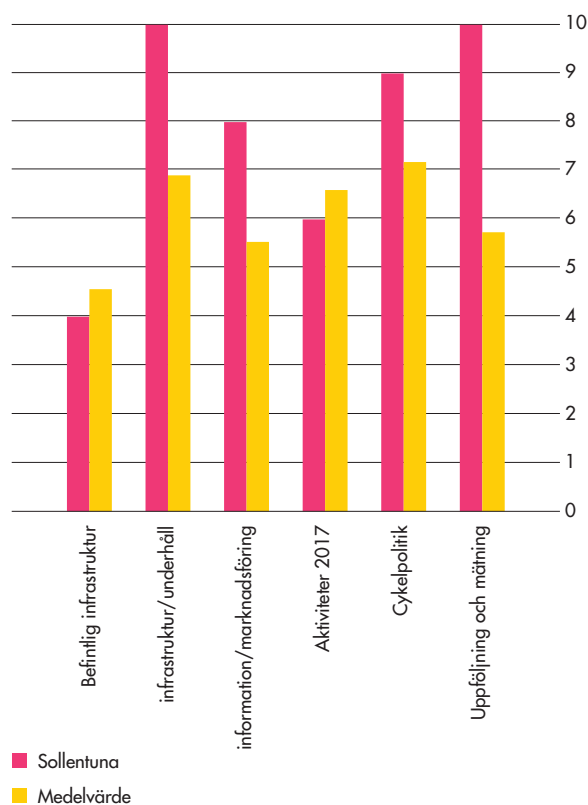
Sollentuna kommun är väghållare av totalt 108 km cykelväg vilket ger 1,5 meter cykelväg per invånare och 4 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har kommunen under 2017 byggt upphöjda cykelpassager i anslutning till regionala cykelstråk som går genom kommunen, sänkt kantsten vid övergångsställen för att tillgänglighetsanpassa och underlätta för cyklister samt byggt ut lokala cykelkopplingar till exempel i anslutning till skolor.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Sollentuna 10 av 10 möjliga poäng. Sollentuna satsar 583 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner 367 kr och mellanstora kommuner 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Sollentuna 8 av 10 möjliga poäng. Sollentuna satsar 4,2 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. Sollentuna har en rad satsningar planerade inom området såsom fortsättning på cykelskola för vuxna, ett projekt med cykling för äldre och ett projekt för vintercykling.

För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Sollentuna 1,4 heltidstjänster per 100 000



invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 90 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Sollentuna får 6

av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, genomfört kampanjer, flödesmätningar och cykelbokslut. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Sollentuna genomfört cykelutbildningar för vuxna samt åtgärder för att få fler barn att gå och cykla till skolan.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Sollentuna 9 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har allt som efterfrågas inom området förutom cykelparkeringstal. Sollentuna har alltså politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att andelen resor som sker med cykel ska vara 14 procent 2020 och 20 procent 2030. Vidare har Sollentuna en antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel till planens genomförande, integrerat cykling i plandokument, underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på intern åtgärd är tillgång till tjänstecyklar i form av standard- och elcyklar samt lastcykel med el-assist.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Sollentuna full poäng, 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetssätt inom området såsom flödesmätningar, cykelbokslut, samarbete med cyklister samt genomförd resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning.

REKOMMENDATIONER

Sollentuna deltar för femte gången i Kommunvelometer och får i år sitt bästa resultat hittills

då de når 47 i totalpoäng. Sollentuna backar inom *aktiviteter*, men ökar inom både *information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning*. Årets resultat ger Sollentuna en andraplats bakom Karlstad och Luleå inom gruppen *mellanstora kommuner*. Utmaningen för Sollentuna är framförallt att fortsätta utvecklas och att jobba brett med cykel frågor. Gör kommunen det kan de närma sig både de kommunerna inom gruppen *mellanstora kommuner* men även toppkommunerna totalt i granskningen.

Sett till årets resultat är det framförallt inom *aktiviteter* som kommunen bedöms kunna stärka sitt resultat. Området aktiviteter mäter just hur aktiv en kommun varit i sitt cykelarbete det senaste året och även om Sollentuna genomfört åtgärder som inte efterfrågas i granskningen är en ökad aktivitet, om så endast en uppdatering av cykelkartan eller en enklare nöjdhetsundersökning, ett tecken på att kommunen jobbar för att hålla cykel frågor aktuella.

Vidare kommer säkerligen Sollentunas insatser för cykling, inte minst inom *infrastruktur och underhåll* på sikt få goda effekter på resultaten inom *befintlig infrastruktur*. Inom *befintlig infrastruktur* mäts idag antal meter cykelväg per invånare och även om detta inte säger allt om tillgänglig cykelinfrastruktur så ger det en indikation över tillgängligheten i kommunen. I vissa fall är det minst lika viktigt att jobba med annan cykelinfrastruktur såsom säkra korsningar, parkering, skyltning med mera framför att bygga nya cykelvägar.

Något som saknas inom *cykelpolitik* för att Sollentuna ska få full poäng är cykelparkeringstal. Detta är ett sätt att påverka strukturer genom att behovet av cykelparkering vid om- och nybyggnationer blir en fråga som ständigt lyfts och aktualiseras. Varje cykelresa har ett start- och ett slutmål därför är möjligheten att kunna parkera sin cykel säkert vid målpunkter en avgörande faktor för att göra cykling till ett attraktivt alternativ.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Sollentuna	2013	4	2,5	0	10	1,5	0	18
	2015	3	7,5	2,5	8	8,5	2	31,5
	2016	4	10	6	8	9	8	45
	2017	4	10	6,5	7	9	10	46,5
	2018	4	10	8	6	9	10	47

Solna

Solna deltar för andra gången i Kommunvelometern och ökar från 2016 års 17,5 i totalpoäng till 33,5 i totalpoäng i årets granskning. Solna går starkt framåt inom fem av sex områden sedan senast. Samtidigt har kommunen fortsatt goda möjligheter att utveckla sina cykelfrämjande insatser.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Solna kommun är väghållare för totalt 49 km cykelväg vilket ger 0,6 meter cykelväg per invånare och 2 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Solna under 2017 arbetat med att byta ut all cykelvägvisning och tillsatt 700 nya cykelvägvisningsskyltar (tabellvägvisning).

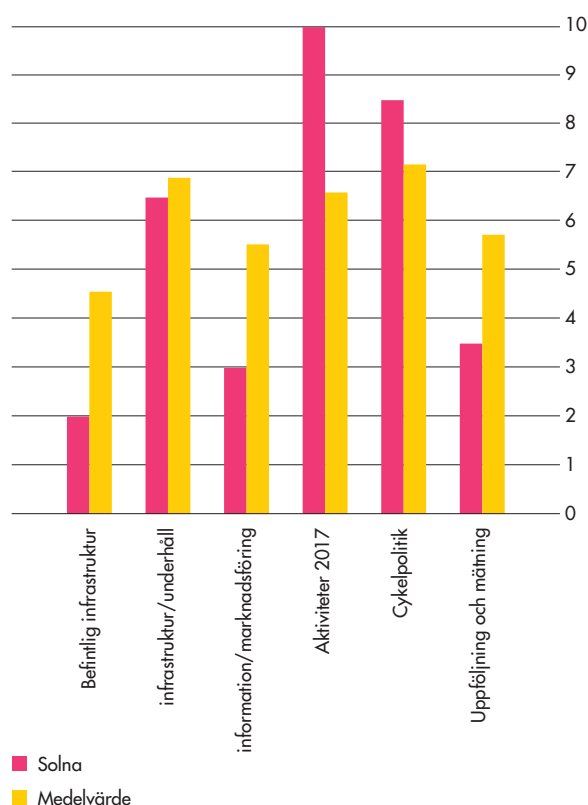
Inom *infrastruktur och underhåll* får Solna 6,5 av 10 möjliga poäng. Solna satsar 284 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner 367 kr och mellanstora kommuner 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Solna 3 av 10 möjliga poäng. Solna satsar 0,2 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Solna 0,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning så är cirka 75 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Solna får full pott,



10 av 10 möjliga poäng. Solna har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, arbetat fram cykelstrategi och cykelplan samt genomfört flödesmätningar, cykelbokslut, kampanjer och resvaneundersökning. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Solna inventerat cykelvägar, genomfört en enkät för hur elever tar sig till skolan och tagit fram ett genomförandeprogram för "Säkra skolvägar"-projekt. Vidare har kommunen drivit kampanjen "Vi är cyklist" med information

om hälso- och miljöfördelarna med att cykla där deltagare också kunde tävla om en elcykel.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Solna 8,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Ett exempel på mål är att cykelresor ska utgöra 20 procent av alla lokala resor, vilket är likt det mål som finns i den regionala cykelplanen för alla regionala resor. Solna har även en antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel till planens genomförande, cykelparkeringstal, integrerat cykling i plandokument och ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Solna 3,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cyklister och har genomfört en resvaneundersökning. Inom området saknar Solna dock bland annat genomförd nöjdhetsundersökning, ett cykelbokslut och ett samarbete med cyklister i kommunen.

REKOMMENDATIONER

Solna ökar kraftigt sin totalpoäng i årets granskning i jämförelse med senast de deltog. I år får

Solna 33,5 i totalpoäng då de går framåt inom fem av sex områden i granskningen. Trots den starka ökningen har Solna goda möjligheter att fortsätta utveckla sitt arbete genom ökade strukturer och fler insatser inom vissa områden.

Solna rekommenderas främst att se över om de har tillräckliga resurser, både inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*, för att nå sina politiska mål för cykling. Inom båda dessa områden ligger Solna relativt lågt och för att kunna utveckla sitt cykelarbete krävs både ekonomiska medel och tillgängliga personresurser.

Vidare är det framförallt inom *uppföljning och mätning* som kommunen kan stärka sitt arbete. Här saknas exempelvis nöjdhetsundersökningar, ett samarbete med cyklister samt ett cykelbokslut. En nöjdhetsundersökning samt ett samarbete med cyklister kan ge en ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i Solna idag. Ett samarbete med cyklister kan dessutom möjliggöra att idéer och projekt för cykling i kommunen kan testas och diskuteras med aktiva användare. Detta kan underlätta för kommunen att prioritera mellan olika åtgärder.

Slutligen kan ett cykelbokslut (årligen eller vartannat år) bidra till att kommunen jobbar mer strukturerat med cykelfrågor. Ett cykelbokslut är ett effektivt verktyg för att sammanställa kommunens genomförda insatser och möjliggör också ett enkelt sätt att kommunicera kommunens cykelarbete inom den egna organisationen, gentemot politiken såväl som till kommuninvånarna.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Solna	2016	4	1,5	0,5	6	5,5	0	17,5
	2018	2	6,5	3	10	8,5	3,5	33,5

Stockholm

Stockholm deltar i Kommunvelometern för fjärde året i rad och fjärde året totalt och i jämförelse med förra året ökar kommunen sin totalpoäng från 44,5 i fjol till 47 i årets granskning. Stockholm ökar sina poäng inom både *infrastruktur och underhåll* samt inom *information och marknadsföring* och visar tydligt att de jobbar brett och långsiktigt för att främja cykling.

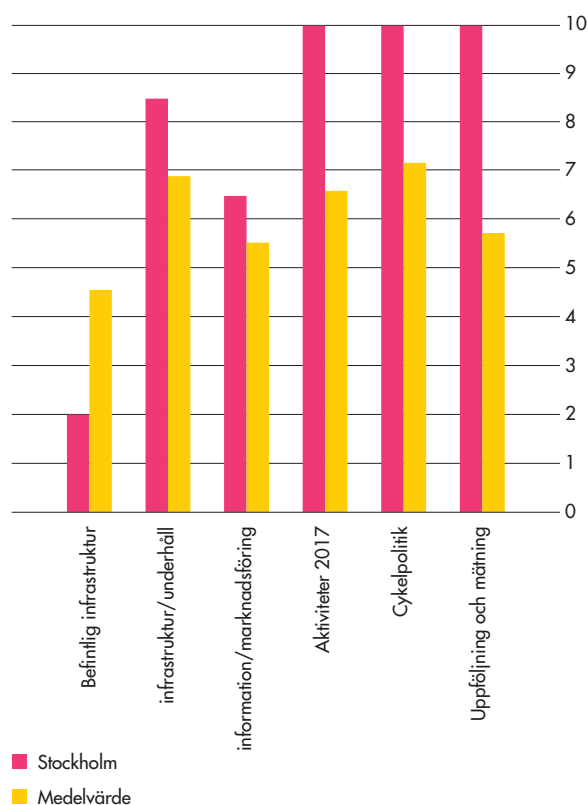
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Stockholm finns det totalt cirka 919 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 913 km. Detta ger 1 meter cykelväg per invånare och 2 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Stockholm fortsatt att öppna upp för dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator (cirka 270 kvarter totalt under 2016–2017) som innebär att 25 km ”ny” cykelinfrastruktur tillgängliggjorts för cyklister. Denna vägtyp räknas dock som cykling i blandtrafik i denna granskning. Stockholm har även skapat en stor mängd ”cykelboxar”, lagt cykeldetektorer i om- och nybyggnationsprojekt, uppdaterat befintliga signalanläggningar med cykeldetektorer, arbetat med diverse korsningslösningar och hastighetssäkrat GCM-passager för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Vidare har Stockholm drivit projekt för att pröva nya åtgärder för oskyddade trafikanter vid omledningar i samband med vägarbeten och exploateringsprojekt med mera.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Stockholm 8,5 av 10 möjliga poäng. Stockholm satsar 370 kr per invånare och år. I snitt satsar årets deltagande kommuner 367 kr och stora kommuner 434 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Stockholm 6,5 av 10 möjliga poäng. Stockholm satsar 4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per



invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Exempel på påverkansinsatser är kampanjer såsom samspelskampanjen ”Visa mer hjärta i trafiken”, ”I stan utan min bil” inom ramen för europeiska trafikantveckan och en kommande marknadsföringskampanj för ”tyck till-appen” samt Stockholms tips- och felanmälnings-app. Gällande personresurser inom området har Stockholm 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är samtliga av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Stockholm får full poäng, 10 av 10 möjliga. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar (cirka 54 pågående investeringsprojekt), genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet (målning, beläggning och höjd ambition gällande skötsel, drift och underhåll inklusive sopsaltning på cirka 207 km cykelstråk), anlagt cykelparkering (2700 säkra cykelplatser har uppförts), skyltat cykelvägar samt genomfört kampanjer, flödesmätningar och cykelbokslut med mera. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Stockholm genomfört ett projekt med yta för vänstersväng i korsningen Sveavägen-Kungsgatan, tagit fram en prototyp för lastcykelparkering och genomfört både fysiska och beteendepåverkande åtgärder för säkra och trygga skolvägar. Trafiknämnden har vidare beslutat att upphandla ett nytt låne-cykelsystem med fler cyklar och utökad tillgänglighet. Dessutom genomförs kampanjen ”Sthlm Vintertramp” (60 vintercyklister antog utmaningen att under vintern cykla till och från jobbet minst tre gånger i veckan) och i december 2017 lanserades ”Cykla och gå i Stockholms stad” på Facebook, där staden berättar om de satsningar som görs på cykel och gång.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Stockholm full poäng, 10 av 10 möjliga. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen gör samtliga efterfrågade insatser inom området och har styrdokument såsom antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel till planens genomförande, cykelparkeringstal, integrerat cykling i plandokument (bland annat i kommunens budget samt ÖP), underhållsplan och ett aktivt internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är att de anställda har tillgång till låncyklar, tjänstecyklar och cykelhjälm. Stockholm har även politiska mål för cyklingens utveckling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 12 procent 2018

och minst 15 procent år 2030, att öka antalet passager med cykel i stadens mätpunkter samt att barn i årskurserna 4–9 som cyklar till skolan ska öka.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom *uppföljning och mätning* får Stockholm 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska mätningar av cyklister samt cykelbokslut och har genomfört resvaneundersökningar såväl nöjdhetsundersökningar de senaste fem åren. Dessutom har Stockholm ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Stockholm deltar i år för fjärde gången och når i år sitt högsta resultat hittills i granskningen. Stockholm får fortsatt full poäng inom flera områden samtidigt som poängen inom både *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring* ökar. Sett till poängen kan Stockholm tyckas ligga lågt inom *befintlig infrastruktur* men då måttet baseras på meter cykelväg per invånare och det faktum att Stockholm i jämförelse med andra kommuner är tätbefolkat gör det svårt för kommunen att öka sina poäng inom området. Det finns dessutom mer cykelinfrastruktur än endast cykelvägar som gör cykling mer tillgänglig och attraktiv såsom cykelparkering, säkra korsningar, ”cykelboxar”, cykeldetektion och till exempel att tillåta dubbelriktad cykel på tidigare enkelriktade cykelvägar.

Årets resultat pekar tydligt på att Stockholm driver ett brett, långsiktigt och strukturerat cykelarbete och om kommunen fortsätter på den inslagna vägen finns det goda möjligheter att ytterligare närma sig toppkommunerna i granskningen.

Trots ökning sedan förra året inom både *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring* rekommenderas Stockholm att se över om de resurser, både ekonomiska och i personresurser, som satsas inom dessa områden är tillräckliga för att nå de uppsatta politiska målen för cyklingens utveckling.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Stockholm	2015	5	4,5	6,5	10	9,5	8	43,5
	2016	2	5	5,5	10	9,5	10	42
	2017	2	7	5,5	10	10	10	44,5
	2018	2	8,5	6,5	10	10	10	47

Strömstad

Strömstad har deltagit i Kommunvelometern en gång tidigare och då fick kommunen 26 i totalpoäng. I årets granskning får Strömstad 22,5 i totalpoäng. Kommunen ökar visserligen sina poäng inom både *infrastruktur och underhåll* samt *aktiviteter*, men minskar samtidigt både inom *information och marknadsföring* och *cykelpolitik*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Strömstad finns det totalt cirka 41 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 22 km. Detta ger 1,7 meter cykelväg per invånare och 4 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare.

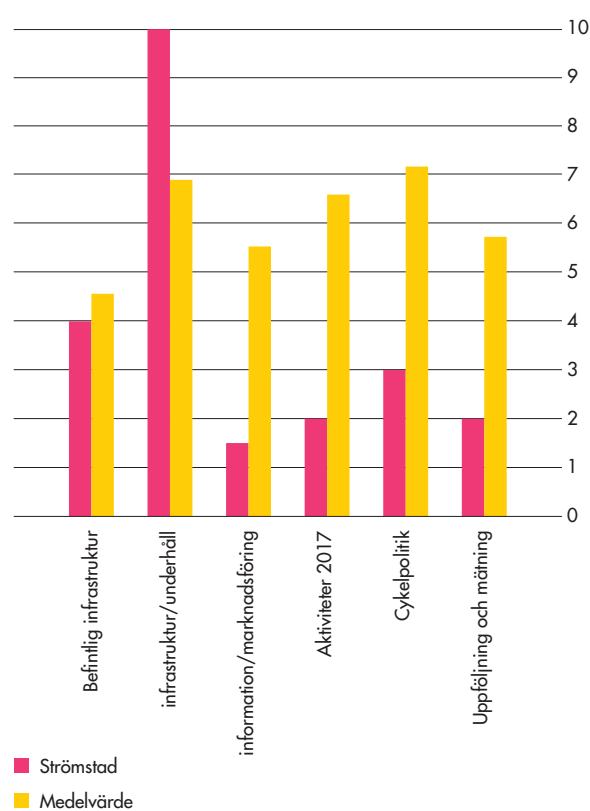
Inom *infrastruktur och underhåll* får Strömstad full poäng, 10 av 10 möjliga poäng. Strömstad satsar 497 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner 367 kr och små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 3,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Strömstad 1,5 av 10 möjliga poäng. Strömstad satsar 0,8 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser saknar Strömstad helt personresurser inom området i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning saknar kommunen helt vägvisande skyltning längs sina cykelvägar. Andelen skyltade cykelvägar för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Ström-



stad får 2 av 10 möjliga poäng. Kommunen har utöver drift och underhåll båda sommar och vintertid byggt nya cykelvägar samt genomfört en resvaneundersökning.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Strömstad 3 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål för cykling som följs upp av nämnd, men målen är inte

tidsatta eller mätbara. Strömstad har även cykel-parkeringstal samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland sina anställda. För fler poäng inom området skulle Strömstad kunna arbeta fram och anta en cykelstrategi, en cykelplan samt avsätta medel för genomförande av cykelplanen men även integrera cykling tydligt i plandokument samt ta fram en underhållsplan.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Strömstad 2 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen får poäng inom området då de har genomfört en resvaneundersökning. För fler poäng kan Strömstad genomföra flödesmätningar av cyklist, arbeta fram ett cykelbokslut, inleda ett samarbete med cyklist eller genomföra nöjdhetsundersökningar.

REKOMMENDATIONER

Strömstad deltar för andra gången i Kommunvelometer. Senast var 2016 och då fick kommunen 26 i totalpoäng. I årets granskning slutar Strömstad på 22,5 i totalpoäng. Strömstad får visserligen full poäng inom *infrastruktur och underhåll* men har goda möjligheter till utveckling inom flera av de andra områdena.

Utmaningen för Strömstad är att prioritera bland tänkbara åtgärder för att komma igång med ett strukturerat cykelarbete. Först och främst rekommenderas Strömstad att arbeta fram en cykelstrategi samt en cykelplan. Dessa två doku-

ment kan med fördel tas fram samtidigt även om en cykelstrategi bör ta ett bredare grepp om cykel-frågor och en cykelplan på behovet av cykelinfrastruktur i kommunen. En cykelstrategi och en cykelplan skapar struktur för cykelfrämjande åtgärder i kommunen och kan vägleda det fortsatta arbetet. Dessa dokument får även effekter inom andra områden, inte minst en cykelstrategi som samlar cyklingens många aspekter inom samma styrdokument som kan få goda effekter på cykelarbetet i kommunen även inom till exempel påverkans- och beteendeåtgärder.

I arbetet med att ta fram en cykelstrategi kan det vara en bra idé att inleda ett samarbete med cyklist då de besitter stor kunskap och erfarenhet om hur det är att vara cyklist i Strömstad idag. Denna kunskap kan underlätta för kommunen i hur de ska prioritera mellan olika åtgärder.

För en ytterligare förbättring av strukturen kring cykling kan Strömstad börja sammanställa sina insatser i ett cykelbokslut. Även i sin enklaste form möjliggör ett cykelbokslut att kommunens insatser sammanställs och kan kommuniceras på ett lättöverskådligt vis i den egna organisationen, gentemot politiken samt till kommuninvärna.

Vidare bör Strömstad se över om de behöver satsa mer resurser, både ekonomiska och i personresurser, inom *information och underhåll* samt hur behovet av vägvisande skyltning ser ut. Idag saknas skyltning helt. Skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar idag utan är även ett smart sätt att kommunicera cyklingens möjligheter för de som inte cyklar.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Strömstad	2016	4	4	7	5	4	2	26
	2018	4	10	1,5	2	3	2	22,5

Sundbyberg

Sundbyberg deltar för tredje gången i Kommunvelometern och får i år 47,5 vilket är kommunens bästa resultat hittills vilket också innebär att Sundbyberg är den kommun i gruppen *små kommuner* med högst poäng! Sedan förra året då totalpoängen blev 42,5 ökar Sundbyberg sina poäng inom *information och marknadsföring*, *aktiviteter*, *cykelpolitik* och inom *uppföljning och mätning*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Sundbybergs kommun är väghållare av cirka 45 km cykelväg vilket ger 0,9 meter cykelväg per invånare och 2 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelvägar har Sundbyberg byggt om korsningar till genomgående upphöjda cykelbanor.

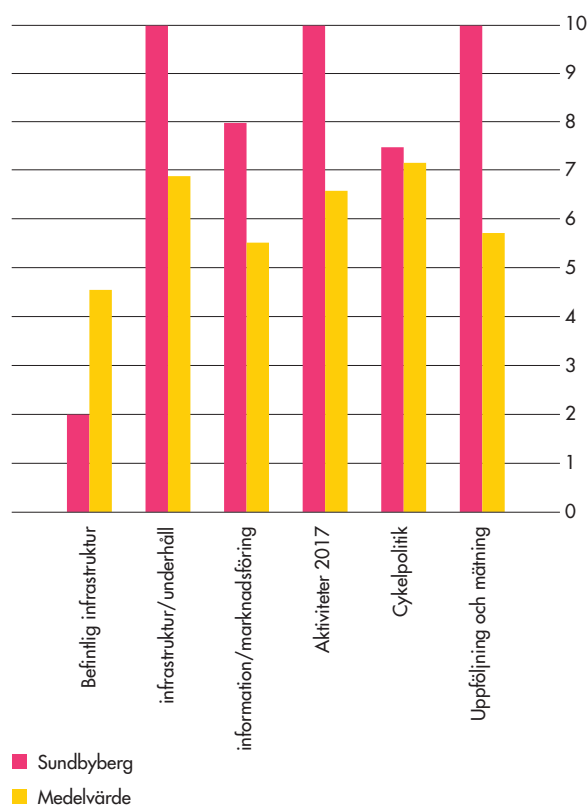
Inom *infrastruktur och underhåll* får Sundbyberg full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Sundbyberg satsar 475 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner 367 kr och små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 3,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Sundbyberg 8 av 10 möjliga poäng. Sundbyberg satsar 4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Sundbyberg 1,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 90 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Även här får Sund-



byberg 10 av 10 möjliga poäng. Sundbyberg har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, genomfört kampanjer, flödesmätningar, cykelbokslut, en nöjdhetsundersökning samt arbetat fram en cykelstrategi och tagit fram och/eller spridit kommunens cykelkarta.

CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Sundbyberg 7,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i

snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål för cykling som är mätbara, tidsatta och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att kommuninvånarnas vardagsresor till 15 procent ska göras med cykel 2025 och till 20 procent år 2030. Sundbyberg har även en antagen cykelstrategi samt medel till genomförandet av konkreta åtgärder och har integrerat cykling i plan-dokument, en aktuell underhållsplan och ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är omklädningsrum, torkskåp samt ny cykelparkering för att passa fler cyklar. Det som saknas för fler poäng inom området är en cykelplan samt cykelparkeringstal (är dock under framtagande).

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom *uppföljning och mätning* får Sundbyberg 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar, cykelbokslut (årligen) samt har genomfört både en resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Dessutom har kommunen ett samarbete med cyklister genom ett cykelråd.

REKOMMENDATIONER

Sundbybergs tredje deltagande i Kommunvelometern ger dem förstaplatsen inom gruppen *små kommuner* och höga 47,5 i totalpoäng. Sundbyberg går framåt inom fyra av sex områden i granskningen och visar upp en imponerande utveckling sedan de deltog första gången 2016.

Sett till årets resultat är det framförallt inom *befintlig infrastruktur* och *cykelpolitik* där Sundbyberg kan stärka sina insatser. Befintlig och tillgänglig infrastruktur är effekten av många års fokuserat arbete för cykling och fortsätter Sundbyberg att jobba brett med cykling samt att de satsar bra med ekonomiska medel samt har personresurser inom bland annat *infrastruktur och underhåll* så kommer det i längden att påverka den tillgängliga infrastrukturen för användarna. Måttet som används i denna granskning är antal meter cykelväg per invånare. Det kan dock vara minst lika viktigt med annan typ av cykelinfrastruktur än endast cykelväg såsom cykelparkering, skyltning, säkra korsningar, prioriterande signalsystem med mera.

Inom *cykelpolitik* saknas bland annat en antagen cykelplan. En cykelplan kan vara ett viktigt, vägledande styrdokument som ger kommunen en samlad bild över behovet av om- och nybyggnation av cykelinfrastruktur. En samlad bild underlättar också prioritering mellan olika åtgärder. Vidare saknas även cykelparkeringstal. Ett cykelparkeringstal som vägleder kommunen och andra verksamheter kring behovet av cykelparkering för olika målpunkter gör cykelparkering till en naturlig del av planeringen av till exempel nya bostadsområden och stadsdelar vilket ökar tillgängligheten för cyklister.

Den största utmaningen för Sundbyberg är att fortsätta på den inslagna vägen och att arbeta brett, långsiktigt och strukturerat med cykling. Gör kommunen det kan de befästa sin plats i toppen av gruppen *små kommuner* men också närma sig toppkommunerna i Kommunvelometern.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Sundbyberg	2016	2	5,5	2,5	5	3,5	4	22,5
	2017	2	10	6,5	9	7	8	42,5
	2018	2	10	8	10	7,5	10	47,5

Svedala

Svedala deltar i år för första gången och får 25,5 i totalpoäng. Även om totalpoängen är under årets snitt på 36,5 i totalpoängen gör kommunen flera bra och viktiga insatser för att främja cykling. För ökad struktur i sitt cykelarbete och för att främja cykling i kommunen ytterligare finns det flera åtgärder och arbetssätt som kommunen rekommenderas att implementera vilket även skulle få goda effekter i kommande granskningar.

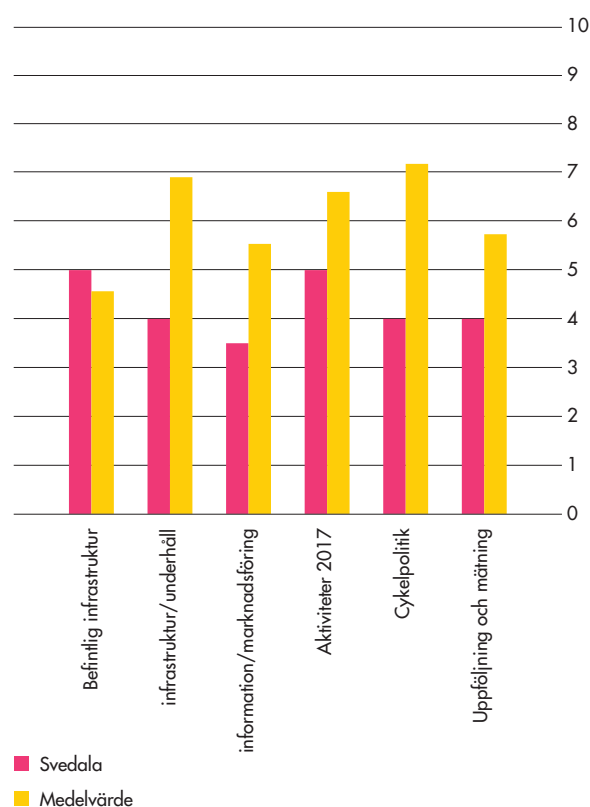
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Svedala kommun är väghållare för totalt 53 km cykelväg vilket ger 2,5 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelvägar har Svedala arbetat med upphöjda korsningspunkter för gång- och cykel som en del av investeringar som årligen görs för att främja trafiksäkerheten.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Svedala 4 av 10 möjliga poäng. Svedala satsar 118 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Svedala 3,5 av 10 möjliga poäng. Svedala satsar 1,2 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Svedala 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 10 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.



AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Svedala får 5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, arbetat fram cykelplan samt genomfört kampanjer. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Svedala lanserat cykelutbildningar för vuxna, startat

gratis 5-dagars utlåning av elcykel till kommuninvånare, publicerat texter om cykling i kommunbladet, upprättat kommunens första lastcykelparkering vid Svedala station samt stöttat och genomfört aktiviteter genom Trafikkalendern och i samband med Europeiska trafikantveckan.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Svedala 4 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål för cykling som följs upp av nämnd, målen är dock inte tidsatta eller mätbara. Exempel på mål är att den största andelen resor ska ske miljövänligt med miljöbil, cykel, till fots eller med kollektivtrafik och att kommunen där det är möjligt ska bygga nya cykel- och gångbanor för att underlätta för fler att välja bort bilen. Svedala har även en antagen cykelplan samt medel till cykelplanens genomförande och ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är att Svedala under 2017 inskaffat 18 elcyklar för tjänsteresor samt 6 el-assisterade lastcyklar för förskoleverksamheten och en specialcykel för ett äldreboende i kommunen. Inom området saknar Svedala en antagen cykelstrategi, cykel-parkeringsstal, en underhållsplan och cykling som integrerad del i kommunala plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Svedala 4 poäng av 10 möjliga då kommunen har genomfört både en resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren. En nöjdhetsundersökning utgjordes av en enkät som under trafikantveckan spreds till kommuninvånarna och en annan togs fram specifikt för att utvärdera utlåningen av elcyklar till kommuninvånare. Där visade resultaten att 44 procent av respondenterna anser att elcykeln är ett fullgott alternativ till bilägande samt att 85 procent kan tänka sig att skaffa en egen elcykel. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. För fler

poäng inom området kan Svedala genomföra flödesmätningar, cykelbokslut eller inleda ett samarbete och dialog med cyklister i kommunen.

REKOMMENDATIONER

Svedala deltar för första gången i Kommunvelometern och får 25,5 i totalpoäng. Årets resultat visar att Svedala gör en hel del insatser för att främja cykling i kommunen samtidigt som det finns stora utvecklingsmöjligheter, inte minst för att skapa ökad struktur i arbetet med cykling. Svedalas utmaning ligger i vilka åtgärder och insatser som ska prioriteras.

Först och främst rekommenderas Svedala att arbeta fram en cykelstrategi som kan vägleda kommunens arbete. En cykelstrategi som tar ett samlat grepp kring cykelfrågor gällande allt från ny- och ombyggnation av infrastruktur, riktlinjer för standard, påverkansinsatser till frågor om miljö, folkhälsa, säkra skolvägar och ökad cykelpendling med mera. Detta kan ge kommunen en samlad plattform att jobba utifrån.

I kombination med att en cykelstrategi arbetas fram kan det vara en bra idé att inleda ett samarbete med cyklister, till exempel i form av ett cykelråd. De erfarenheter som cyklister i kommunen besitter kan inte bara vara viktiga i arbetet med att ta fram en cykelstrategi utan kan även få goda effekter för kommunens insatser i ett längre perspektiv då ett cykelråd kan rådfrågas om planerade insatser och idéer som kommunen vill testa.

Vidare kan ett cykelbokslut vara ett sätt för en ytterligare strukturförbättring inom arbetet med cykling då det är ett effektivt verktyg för att samla kommunens insatser för cykling under ett år (eller vartannat). Det är även ett enkelt sätt att kommunicera genomfört cykelarbete inom den egna organisationen, gentemot politiken samt till kommuninvånarna.

Slutligen bör Svedala se över så att de ekonomiska medel som satsas inom *infrastruktur och underhåll* är tillräckliga för att nå de uppsatta, politiska målen för cyklingen i kommunen.

Tjörn

Tjörn deltar för första gången i Kommunvelometern och får i årets granskning 13 i totalpoäng. Trots att kommunen inte får några poäng inom *uppföljning och mätning* och relativt låga poäng inom de andra områdena har Tjörn ett visst cykelarbete som de kan bygga vidare på för ökad struktur och högre poäng i kommande granskningar.

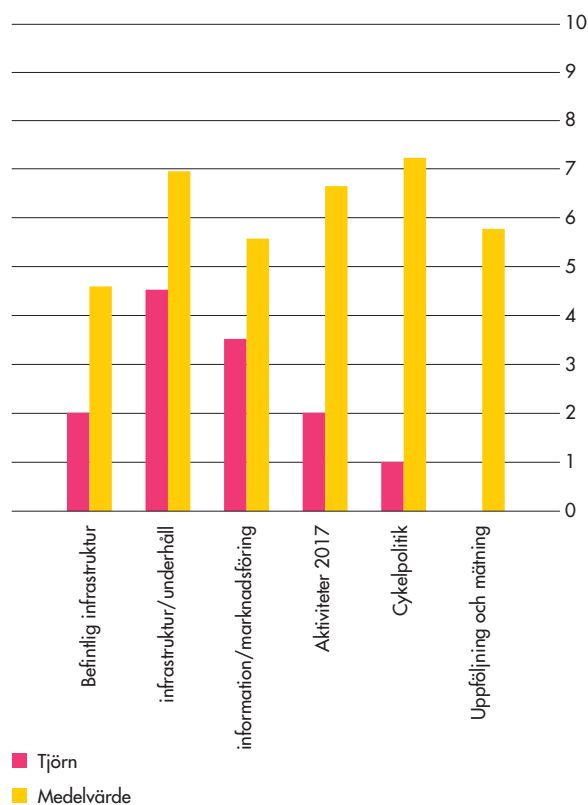
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Tjörn finns det totalt cirka 25 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 13,5 km. Detta ger 0,9 meter cykelväg per invånare och 2 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg arbetar kommunen för att bevarandeområden med natur- och kulturvärden ska göras tillgängliga genom bland annat cykelleder inom arbetet med friluftsliv och turism i kommunen.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Tjörn 4,5 av 10 möjliga poäng. Tjörn satsar 159 kr per invånare och år. I snitt satsar årets deltagare 367 kr och små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Tjörn 3,5 av 10 möjliga poäng. Tjörn satsar 1,6 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Tjörn 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 60 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.



AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Tjörn får 2 av 10 möjliga poäng. Kommunen genomför drift och underhåll av cykelinfrastruktur både under sommar- och vinterhalvåret samt har under 2017 byggt nya cykelvägar. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Tjörn arbetat för att få två nya cykelvägar längs statlig väg med Trafikverket

samt börjat erbjuda kommuninvånare lån av elcykel upp till två dagar utan kostnad.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Tjörn 1 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har integrerat cykling i plandokument (bland annat i ÖP) samt driver ett internt arbete för att främja cykling. Inom området kan Tjörn, för fler poäng i kommande granskningar, bland annat arbeta fram mål för cykling, cykel-parkeringstal och underhållsplan. Kommunen har under 2016–2017 tagit fram en förstudie till en ny trafikstrategi, och ska under 2018 påbörja arbetet med själva strategin. Trafikstrategin kommer att beröra cykeltrafik och ha ett stort fokus på hållbart resande. Tjörn är idag regionens mest biltäta kommun och ser ett stort framtida behov av att avlasta sin enda fastlandsförbindelse Tjörnbron från biltrafik till kollektivtrafik. I detta arbete kommer även cykelfrågor att vara en viktig del.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Tjörn inga poäng. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen gör alltså inga flödesmätningar av cyklister eller cykelbokslut och har inte heller något samarbete med cyklister. Tjörn har inte heller genomfört någon resvaneundersökning eller nöjdhetsundersökning de senaste fem åren.

REKOMMENDATIONER

Tjörn får visserligen en relativt låg totalpoäng i årets granskning och resultatet pekar tydligt på att kommunen saknar struktur inom flera områden

samt en rad viktiga arbetssätt och styrdokument för att kunna jobba med cykling långsiktigt och brett. Tjörns utmaning är att prioritera mellan vilka åtgärder som ska genomföras för att utveckla sitt cykelarbete.

En viktig del i en kommuns cykelfrämjande insatser är en cykelstrategi som vägleder kommunens arbete. Kommunen har också under 2016/2017 arbetat med att ta fram en förstudie till ny trafikstrategi inklusive strategier för cykel vilken ska arbetas vidare med och slutföras under 2018. Rekommenderat är att i kombination med detta arbete även arbeta fram en cykelplan som konkretiserar behovet av om- och nybyggnation. Trafikstrategin kommer säkerligen få goda effekter på kommunens insatser för cykling, vilket också kan få effekt på resultatet i kommande granskningar.

Vidare rekommenderas Tjörn se över om de medel som satsas inom *infrastruktur och underhåll* är tillräckliga för att nå de uppsatta politiska målen för cyklingen i kommunen. Detta blir än viktigare med en ny trafikstrategi och de delar som berör cykling samt om kommunen även arbetar fram en cykelplan.

Tjörn bör även om möjligt genomföra en resvaneundersökning då det skulle ge kommunen inte bara en tydlig bild över resandemönster i kommunen totalt sett men även en klar bild över cykelandelar, vilka typer av cykelresor som görs idag och vad som saknas för att fler ska välja cykeln för olika typer av cykelresor. Slutligen kan ett samarbete med cyklister och ett cykelbokslut även i sin enklaste form ge kommunen en tydligare bild över hur det är att vara cyklist på Tjörn samt en ökad struktur i sitt arbete. Ett cykelbokslut är också ett effektivt sätt att kommunicera kommunens insatser inom den egna organisationen, gentemot politiken samt för kommuninvånare.

Trelleborg

Trelleborg deltar för andra året i rad och andra året totalt och får i år 33 i totalpoäng vilket är en viss minskning sedan året då kommunen fick 34,5 i totalpoäng. Trelleborg får fortsatt full poäng inom *cykelpolitik* och ökar inom både *information och marknadsföring* och *uppföljning och mätning*, men minskar sina poäng inom *befintlig infrastruktur*, *infrastruktur och underhåll* samt *aktiviteter*.

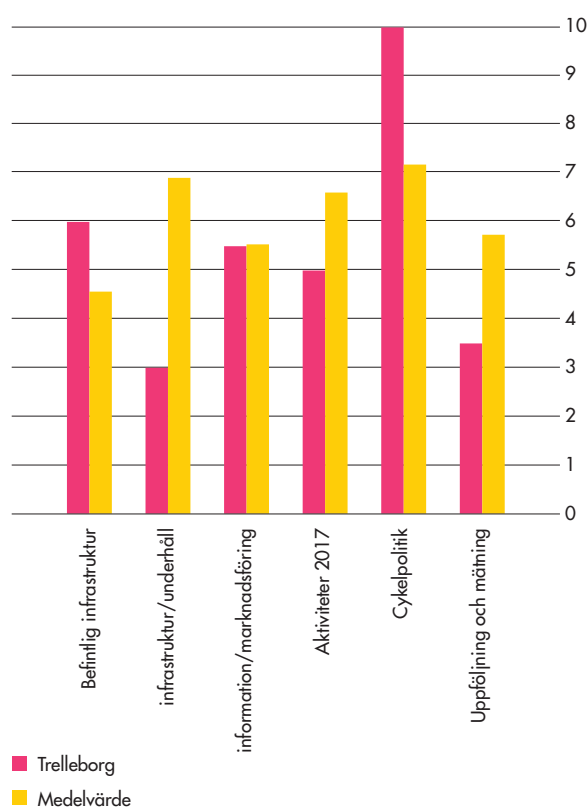
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Trelleborg finns det totalt cirka 158 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 134 km vilket ger 3 meter cykelväg per invånare och 6 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Trelleborg arbetat vidare med att bygga cykelöverfarter i kommunen.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Trelleborg 3 av 10 möjliga poäng. Trelleborg satsar 59 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Trelleborg 5,5 av 10 möjliga poäng. Trelleborg satsar 1,1 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Trelleborg 2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 10 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Trelleborg får 5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, tagit fram och spridit en cykelkarta och genomfört kampanjer samt flödesmätningar. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Trelleborg under 2017 genomfört cykelutbildningar för vuxna.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Trelleborg full poäng, 10 av 10 möjliga. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetsätt i granskningen såsom politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att andelen cykling vid korta resor (upp till 5 km) ska öka från 26 procent till 34 procent mellan åren 2013 och 2020. Vidare har Trelleborg antagen cykelstrategi, cykelplan med medel till planens genomförande såväl som cykelparke-ringstal, underhållsplan, integrerat cykling i plando-kument samt interna insatser för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är riktade insatser mot kommunala arbetsplatser som tillgång till tjänstecyklar (inklusive elcyklar) och riktlinjer för möten och resor som motverkar användandet av egen bil i tjänsten.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Trelleborg 3,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cyklisterna samt har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren. Däremot saknas genomförda nöjdhetsundersökningar, ett samarbete med cyklisterna samt att kommunens insatser och åtgärder för cykling sammanställs i ett cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

I jämförelse med förra året backar Trelleborg från 34,5 i totalpoäng till 33 i totalpoäng. Trots denna minskning visar Trelleborgs resultat att kommunen har en god grund att jobba vidare från, inte minst syns detta inom *cykelpolitik* där kommunen får full poäng. *Cykelpolitik* innehåller arbetsätt

och styrdokument som är centrala för att ge kommunen struktur i sitt arbete med cykling.

Först och främst rekommenderas Trelleborg att se över så att de ekonomiska medel som satsas inom *infrastruktur och underhåll* är tillräckliga för att nå de uppsatta politiska målen för cyklingens utveckling i kommunen.

Vidare rekommenderas Trelleborg att stärka sina insatser inom *uppföljning och mätning*. Inom området saknas bland annat genomförda nöjdhetsundersökningar, ett samarbete med cyklisterna samt att kommunen sammanställer sina insatser i ett cykelbokslut. Även i dess enklaste former kan dessa åtgärder och arbetsätt ge kommunen en ökad bild och förståelse för hur det är att vara cyklist i Trelleborg samt bidra till en bättre struktur i kommunens arbete.

Både nöjdhetsundersökningar och samarbetet med cyklisterna kan genomföras för att få en tydligare bild över cyklisternas erfarenheter och kunskaper om att cykla i Trelleborg. Ett cykelråd med återkommande träffar eller träffar vid behov är ett enkelt sätt att få snabb återkoppling på tänkta och planerade åtgärder oavsett om det handlar om infrastruktur, påverkansarbete eller annat. Ett cykelbokslut är ett effektivt verktyg för att skapa en samlad bild över kommunens insatser över det gångna året (eller två åren om det görs vartannat år) samt är ett enkelt sätt att kommunicera genomförda åtgärder inom den egna organisationen, gentemot politiken men även för kommuninvånarna.

Om möjligt bör Trelleborg även se över den vägvisande skyltningen i kommunen. Idag är cirka 10 procent av cykelvägarna skyltade. En ökad andel skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar idag utan är också ett sätt att kommunicera cyklingens möjligheter för de som inte cyklar. Skyltning bör, utöver riktning, även visa kilometerangivelser till både fjärrmål och närmål.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Trelleborg	2017	7	3,5	5	7	10	2	34,5
	2018	6	3	5,5	5	10	3,5	33

Tyresö

Tyresö deltar i Kommunvelometern för femte gången i rad och femte gången totalt. I årets granskning ökar Tyresö inom fyra av sex områden och får 42 i totalpoäng, vilket är kommunens bästa resultat hittills och en ökning med hela tio poäng sedan förra året. Tyresös utmaning ligger främst i att arbeta långsiktigt och strukturerat för att främja cykling.

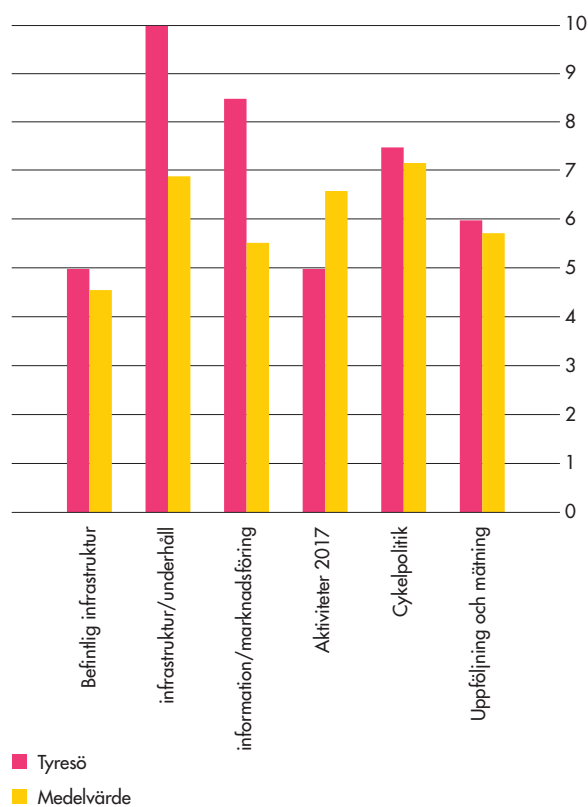
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Tyresö finns det totalt cirka 123 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare av cirka 121 km. Detta ger 2,6 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har kommunen byggt en upphöjd cykelpassage intill Tyresövägen och en signalreglerad passage över Bollmoravägen.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Tyresö full poäng, 10 av 10 möjliga. Tyresö satsar hela 1074 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner i årets granskning 367 kr och små kommuner i snitt 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Tyresö 8,5 av 10 möjliga poäng. Tyresö satsar 19 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. Delvis förklaras de relativt höga medlen inom området av att kommunen under 2017 genomförde ett större påverkansprojekt för att få vanebilister att gå över till elcykel. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Tyresö 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När



det kommer till skyltning är cirka 30 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Tyresö får 5 av 10 möjliga poäng. Tyresö har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäker-

het samt genomfört kampanjer och flödesmätningar av cyklister. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Tyresö erbjudit cykelutbildning för nybörjare, drivit flera påverkansprojekt såsom att få vanebilister att börja pendla med elcykel och genomfört en cykeltävling bland kommunanställda samt tävlingar på skolor i kommunen.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Tyresö 7,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Tyresö har även en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel till cykelplanens genomförande. Dessutom har kommunen integrerat cykling i plandokument och ett internt arbete för att främja cykling bland annat genom cykeltävlingar och informationskampanjer. Tyresö saknar dock cykelparkeringstal och underhållsplan.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Tyresö 6 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar och har ett samarbete med cyklister samt har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren. Inom området saknar kommunen en genomförd nöjdhetsundersökning samt ett cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Tyresö ökar sin totalpoäng med hela 10 poäng i jämförelse med förra året vilket pekar på att kommunen, inte minst inom *infrastruktur och underhåll* och *information och marknadsföring* är inne i en period med kraftiga satsningar. Den främsta utmaningen för Tyresö är att hitta nivåer på satsade medel som långsiktigt möjliggör om- och nybyggnation

av cykelinfrastruktur samt att kommunen även kan ha ett underhåll som garanterar att cykelinfrastrukturen är tillgänglig med hög komfort. Att hitta långsiktiga arbetssätt med stabila nivåer av satsade medel är oftast att rekommendera framför några få år med kraftigt ökade medel som sedan också kraftigt minskar.

Utöver detta finns det både inom *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning* arbetssätt och insatser som Tyresö kan genomföra. Inom *cykelpolitik* saknas det både cykelparkeringstal och underhållsplan vilket är två styrdokument som lyfter cykling på agendan ytterligare. Ett cykelparkeringstal gör att frågor om tillgänglighet till målpunkter i kommunen blir ständigt aktuella vid om- och nybyggnation och en underhållsplan konkretiserar till exempel prioriteringsordningen och standardkraven för underhållet av cykelinfrastruktur (detta arbete utförs eventuellt i praktiken, men en underhållsplan ger ökad tyngd och legitimitet till dessa insatser).

Inom *uppföljning och mätning* saknas både en nöjdhetsundersökning och ett cykelbokslut. Även om kommunen har ett samarbete med cyklister som kan ge kommunen en bild över hur det är att vara cyklist i kommunen kan en nöjdhetsundersökning fånga upp nöjdheten i ett bredare perspektiv och även få in erfarenheter av de som idag inte cyklar. Vidare ger ett cykelbokslut kommunen ökad struktur i sitt arbete och en samlad bild över genomförda insatser kring cykling. Ett cykelbokslut möjliggör också att kommunens insatser på ett överskådligt sätt kan kommuniceras inom den egna organisationen, gentemot politiken såväl som för kommuninvånare.

Slutligen kan Tyresö även se över om de ska utöka den vägvisande skyltningen längs cykelvägar i kommunen. Skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar idag utan är också ett sätt att kommunicera cyklingens möjligheter till de som inte cyklar. Skyltning bör, utöver riktning, även informera om kilometerangivelser till både fjärrmål och närmål.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Tyresö	2014	5	5	5,5	9	5	3,5	33
	2015	5	5	6,5	8	6,5	4,5	35,5
	2016	5	4	6,5	5	8	6	34,5
	2017	5	3	7,5	4	6,5	6	32
	2018	5	10	8,5	5	7,5	6	42

Täby

Täby deltar för femte gången i Kommunvelometern och får i år 45,5 i totalpoäng vilket är kommunens bästa resultat hittills i granskningen och en fortsättning på den positiva utvecklingen sedan första året de deltog 2014. Sedan förra året har Täby stärkt sina insatser inom *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Täby kommun är väghållare för totalt 146 km cykelväg. Detta ger 2,1 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare.

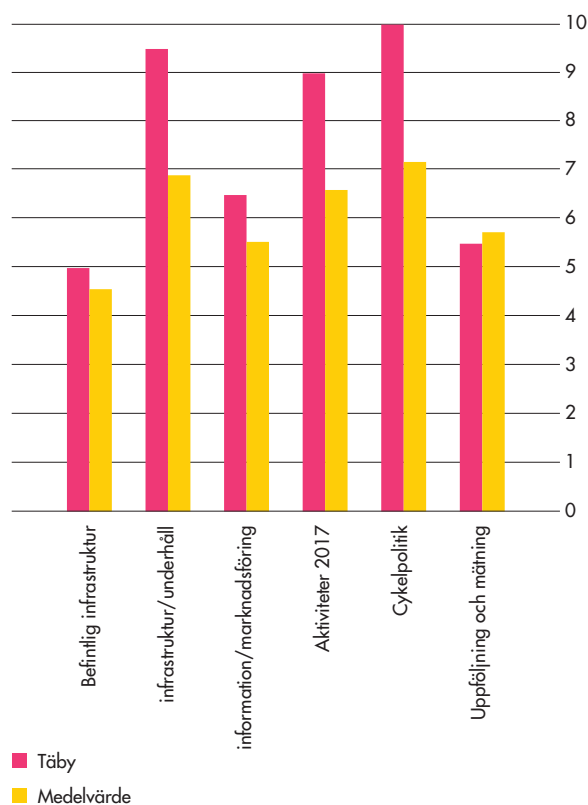
Inom *infrastruktur och underhåll* får Täby 9,5 av 10 möjliga poäng. Täby satsar 795 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner i årets granskning 367 kr och mellanstora 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Täby 6,5 av 10 möjliga poäng. Täby satsar 5,7 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Täby 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 45 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Täby får 9 av 10



möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört trafiksäkerhetshöjande åtgärder, byggt cykelparkering, skyltat cykelvägar med vägvisande skyltning samt genomfört kampanjer, nöjdhetsundersökning, cykelbokslut och har även arbetat fram en cykelplan.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Täby full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt

bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetssätt och styrdokument som politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd samt antagen cykelstrategi, cykelplan med medel till planens genomförande men även cykel-parkeringstal, underhållsplan, plandokument där cykling är integrerad och ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är friskvårdsbidrag och friskvårdstid kopplat till cykling.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Täby 5,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar, har ett samarbete med cyklister i kommunen och genomför årligen ett cykelbokslut. Inom området saknar Täby en genomförd resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning de senaste fem åren.

REKOMMENDATIONER

Årets resultat är Täbys bästa hittills och sedan förra året går kommunen framåt inom *infrastruktur och underhåll, information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning*. Täbys främsta utmaning ligger i att fortsätta på den inslagna vägen och att hitta arbetssätt och nivåer av satsade medel som

möjliggör ett långsiktigt arbete med att främja cykling i kommunen.

Sett till årets resultat rekommenderas Täby främst att se om de kan genomföra både en resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning. En resvaneundersökning skulle inte endast ge kommunen en tydligare bild över resandemönster och färdmedelsval för olika resor totalt sett i kommunen utan skulle även kunna utformas för att skapa kunskap om cyklandet i kommunen gällande andel cykling, vilka resor som idag görs med cykel samt vad som saknas för att fler ska välja cykeln. Även en nöjdhetsundersökning, om så endast i enklare form, skulle kunna ge kommunen ökad kunskap om hur det är att vara cyklist i Täby idag. Detta är viktig information för att veta att kommunen satsar resurser inom rätt områden och gör sådana insatser för cyklingen som efterfrågas av både de som cyklar idag men också av de som inte cyklar.

Vidare kan Täby även se över andelen cykelvägar som har vägvisande skyltning. Idag är 45 procent av cykelvägarna i Täby skyltade, vilket visserligen är i nivå med snittet för samtliga deltagare och strax under snittet för andra mellanstora kommuner men en ökad skyltning skulle inte bara vara trevligt för de som cyklar idag utan även bidra till att cyklingens möjligheter kommuniceras. Skyltning bör, utöver riktning till och från viktiga målpunkter, även informera om kilometerangivelser till både fjärrmål och närmål.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Täby	2014	4	7,5	5	7	6,5	3,5	33,5
	2015	4	7	5,5	10	10	3,5	40
	2016	4	9	5	8	10	3,5	39,5
	2017	5	9	5,5	9	10	3,5	42
	2018	5	9,5	6,5	9	10	5,5	45,5

Umeå

Umeå deltar för fjärde gången i Kommunvelometern och i årets granskning får Umeå 50 i totalpoäng vilket ger en delad tredjeplats med Malmö och Nacka. Årets resultat är också en tangering av 2014 års resultat vilket är kommunens högsta resultat i granskning. Umeå backar visserligen inom *befintlig infrastruktur*, *information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning* men ökar inom *infrastruktur och underhåll* samt *cykelpolitik*.

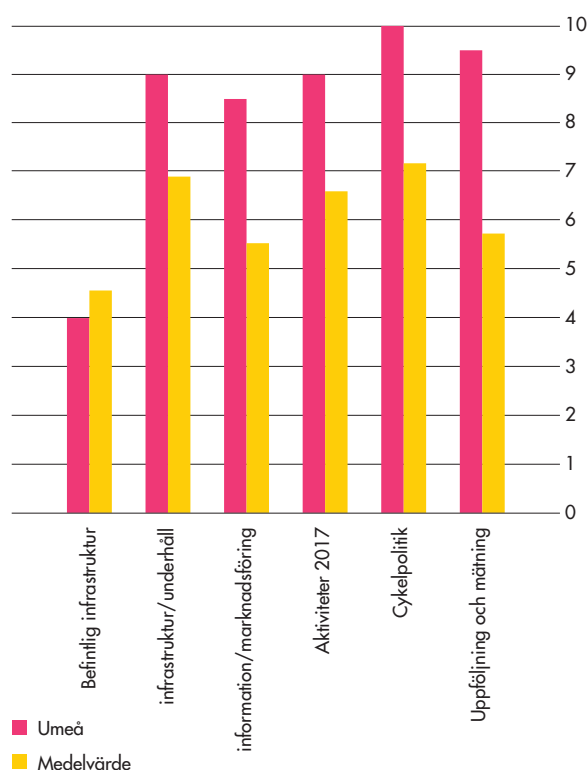
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Umeå finns det totalt cirka 250 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 248 km. Detta ger 2 meter cykelväg per invånare och 4 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Umeå tagit fram en policy gällande cykelöverfarter och cykelpassager inklusive en översyn över alla korsningar i cykelvägnätet samt upprättat en åtgärdsplan med syftet att skapa bättre framkomlighet för cyklisterna. Kommunen driver ett löpande arbete för att hastighets-säkra korsningspunkter. I dagsläget är 52 procent av korsningarna i huvudvägnätet hastighetssäkrade. Umeå har även infört "bikers rest" (stödstoppar för cyklisterna i väntan på grönt ljus vid trafiksignalerna) samt jobbat mycket med att skapa bättre parkeringssituationer för cyklisterna, inte minst i centrum där behovet av cykelparkeringar är som störst.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Umeå 9 av 10 möjliga poäng. Umeå satsar 641 kr per invånare och år. I snitt satsar årets deltagare 367 kr och stora kommuner 434 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Umeå 8,5 av 10 möjliga poäng. Umeå satsar 13,4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Exempel på påverkanskampanjer och beteendepåverkande åtgärder är projektet "Koldiox-



idsnåla platsen" för att göra det enklare för Umeås invånare att göra hållbara val i vardagen och minska sin klimatpåverkan från resor, boende och inköp. Andra exempel är kommunens lådcykelpool "Ubike", projekten "Parkera Schyst", "Cykelkampen", Trafikkalenderns "Gå och cykla till skolan"-projekt samt "Umecyklisten". Gällande personresurser inom området har Umeå 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 32 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Framst är det vägvisning längs huvudnätet som finns idag, dock ska kompletteringsskyltning på det lokala

nätet göras under de närmste åren. Andelen skyltade cykelvägar för samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för små kommuner är andelen 67 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Umeå får 9 av 10 möjliga poäng. Umeå har under 2017 byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, skyltat cykelvägar, genomfört kampanjer, flödesmätningar, en nöjdhetsundersökning och ett cykelbokslut. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har kommunen infört el-lådcykelpoolen "Ubike" för allmänheten och bland annat genomfört kampanjen "Umeåcyklisten" som är en cykel- och trafikutbildning för alla fjärdeklassare. Sedan 2012 har kampanjen haft ett deltagande på över 80 procent av alla fjärdeklassare och 2017/2018 var deltagandet 92 procent.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Umeå full poäng, 10 av 10 möjliga. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetsätt och styrdokument inom området såsom antagen cykelstrategi, cykelplan med medel till planens genomförande och cykelparkeringstal, underhållsplan, cykel som integrerad del i plandokument (bland annat i ÖP) samt sammanställt sina insatser i ett cykelbokslut och drivit ett internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är till exempel en resepolicy som säger hur anställda ska resa i tjänsten samt ett internt hyrcykelsystem med både standardcyklar och elcyklar. I kommunen finns det även politiska mål för cykling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Ett exempel på mål är att andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots ska vara 65 procent av alla resor (2014 var siffran cirka 50 procent).

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommu-

nen 9,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. Det enda som Umeå saknar för full poäng inom området är att göra kontinuerliga flödesmätningar av cyklister. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar, cykelbokslut (tas fram årligen), har ett samarbete med cyklister och har genomfört både en resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Gällande resvaneundersökning så har Umeå haft en positiv utveckling sett till vardagsresorna där cykelandelen i Umeå tätort har ökat från 22 procent 2006 till 29 procent 2014.

REKOMMENDATIONER

Senast Umeå deltog i Kommunvelometern var 2015 och i jämförelse med resultatet från det året backar kommunen inom *befintlig infrastruktur, information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning* men ökar samtidigt inom *infrastruktur och underhåll* samt *cykelpolitik*. Årets resultat och de tidigare resultaten Umeå fått i granskningen pekar tydligt på hur långsiktigt, strukturerat och brett kommunen jobbar för att främja cykling.

Det är svårt att rekommendera särskilda insatser och arbetsätt till kommuner som får 50 poäng eller mer i granskningen. Uppmaningen och utmaningen är framförallt att fortsätta jobba med cykling på det sätt som idag görs och att fortsätta att prioritera cykelfrågor framöver. Gör kommunen det har de goda chanser att utvecklas och att närma sig toppkommunerna ytterligare.

Ett område där Umeå eventuellt kan stärka sina insatser är andelen cykelvägar som är skyltade. Idag är främst huvudcykelnätet skyltat med vägvisande skyltning, men kommunen har planer på kompletteringsskyltning av det resterande cykelvägnätet under de kommande åren. Detta bådär gott, inte bara för att påvisa cyklingens möjligheter för fler i kommunen och det trevliga i skyltning för de som cyklar idag, utan även för kommande granskningar. Skyltning bör, utöver riktning, även visa kilometerrangivelser till både fjärrmål och närmål.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Umeå	2013	4	6	7,5	10	9,5	8	45
	2014	5	7,5	7,5	10	10	10	50
	2015	5	6	9,5	9	8,5	10	48
	2018	4	9	8,5	9	10	9,5	50

Upplands Väsby

Upplands Väsby deltar för fjärde gången i rad och fjärde gången totalt i Kommunvelometern. I år får kommunen 30 i totalpoäng vilket är en ökning sedan förra året och Upplands Väsby's bästa resultat hittills. Även om kommunen minskar sina poäng inom *information och marknadsföring* samt *cykelpolitik* ökar de poängen inom *infrastruktur och underhåll*, *aktiviteter* och *uppföljning och mätning*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Upplands Väsby finns det totalt cirka 106 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 101 km vilket ger 2,2 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare.

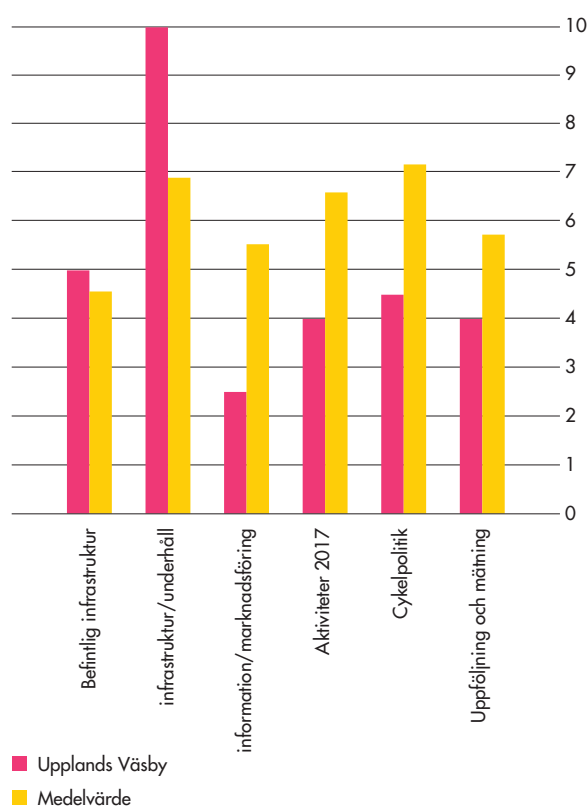
Inom *infrastruktur och underhåll* får Upplands Väsby 10 av 10 möjliga poäng. Upplands Väsby satsar 774 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner inom området 367 kr och inom gruppen små kommuner satsas i snitt 390 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 3,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Upplands Väsby 2,5 av 10 möjliga poäng. Upplands Väsby satsar inga ekonomiska medel inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Upplands Väsby 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är samtliga av kommunens cykelvägar skyltade. Andelen bland samtliga deltagare är i snitt 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Upplands Väsby



får 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering samt genomfört flödesmätningar av cyklister och cykelbokslut.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Upplands Väsby 4,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har bland annat politiska mål för cykling som följs upp av nämnd, dock är de

inte tidsatta eller mätbara. Exempel på mål är att fler resor ska företas med cykel samt att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka i förhållande till biltrafiken. Vidare har Upplands Väsby även cykelparteringstal, underhållsplan och ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Inom området saknar kommunen antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel till planens genomförande och att cykling är integrerat i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Upplands Väsby 4 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen har ett samarbete med cyklister samt sammanställt sina cykelinsatser i ett cykelbokslut (görs årligen). Inom området saknas flödesmätningar samt genomförda resvaneundersökningar och nöjdhetsundersökningar under de senaste fem åren.

REKOMMENDATIONER

Upplands Väsby ökar sin totalpoäng i jämförelse med förra året och går framåt inom flera områden. Kommunen är stark inom *infrastruktur och underhåll*, men har fortsatt goda utvecklingsmöjligheter inom flera av de andra områdena.

Främst rekommenderas Upplands Väsby att arbeta fram en cykelstrategi och en cykelplan. Dessa två styrdokument kan med fördel arbetas fram tillsammans även om en cykelstrategi bör ta ett bredare grepp om cykelfrågor i kommunen och en cykelplan bör konkretisera vilket behov av infra-

strukturella åtgärder som finns i kommunen samt i vilken ordning åtgärderna ska prioriteras. En cykelstrategi bör samla kommunens samtliga kommande insatser och områden samt tydliggöra varför och hur kommunen ska arbeta gällande cykelinfrastruktur, beteendepåverkande insatser såväl som aspekter kopplade till miljö, folkhälsa, säkra skolvägar, arbetspendling med mera. En viktig del i detta arbete är att även räkna fram behovet av ekonomiska medel för att möjliggöra strategi och plan som ett led i att uppnå de politiska mål som finns för cykling i kommunen.

Vidare rekommenderas Upplands Väsby att se över sina insatser inom *information och marknadsföring* då de i jämförelse med andra deltagare ligger lågt, både när det kommer till ekonomiska medel och tillgängliga personresurser inom området. En viktig del i att få fler att cykla är att kommunicera cyklingens möjligheter och att driva informationskampanjer inom särskilda områden efter behov och med olika intressenter.

Om möjligt bör Upplands Väsby även se om kommunen ytterligare kan stärka sina insatser inom *uppföljning och mätning*. Här saknas bland annat en resvaneundersökning som skulle ge kommunen en bra bild över resandemönster i kommunen, flödesmätningar av cyklister som skulle möjliggöra att följa utvecklingen av antalet cyklister vid särskilda platser samt en nöjdhetsundersökning som skulle tydliggöra hur det är att vara cyklist i Upplands Väsby idag men även vad som saknas för att fler ska välja cykeln som transportmedel för olika typer av resor.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Upplands Väsby	2015	5	5,5	7	3	4,5	0	25
	2016	5	4	2	3	4,5	3,5	22
	2017	5	8	3	3	5	2	26
	2018	5	10	2,5	4	4,5	4	30

Uppsala

Uppsala är årets cykelfrämjande kommun! Kommunen får hela 55 av 60 möjliga poäng och 10 av 10 möjliga poäng inom fem av sex områden i Kommunvelometern. Uppsala har ökat sina poäng för varje år de deltagit och i år, det sjunde året kommunen deltar, når de förstaplatsen. Sedan förra året har Uppsala ökat sina poäng inom *befintlig infrastruktur, aktiviteter* samt *cykelpolitik*.

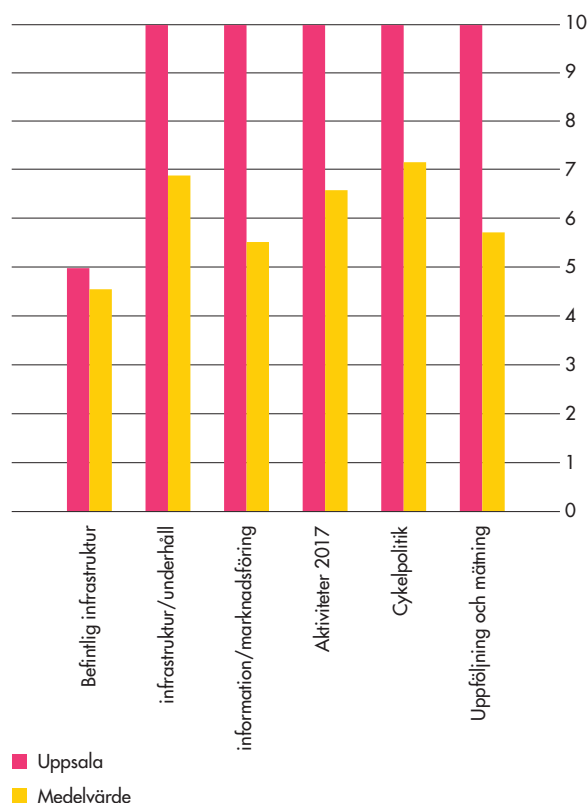
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Uppsala finns det totalt cirka 529 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 454 km vilket ger 2,1 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Uppsala under 2017 genomfört ett stort antal insatser gällande cykelinfrastruktur inklusive nya cykelvägar och upprustning av befintliga cykelvägar, åtgärder för att skilja cyklister och fotgängare, öppnat upp tidigare enkelriktade gator för dubbelriktad cykling, cykelparkering, cykeldetektering, installerat offentliga cykel-pumpar samt byggt en helt ny cykelbro med mera.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Uppsala 10 av 10 möjliga poäng. Uppsala satsar 809 kr per invånare och år. Inom området satsar samtliga kommuner i årets granskning i snitt 367 kr och stora kommuner 434 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 3,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Uppsala 10 av 10 möjliga poäng. Uppsala satsar 26,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Uppsala har satsat bland annat på en felanmälanstjänst, startat ett cykelråd, tryckt och marknadsfört en ny cykelkarta och genomfört en rad åtgärder för att kommunen ska bli en cykelvänligare arbetsplats. Gällande personresurser inom området har Uppsala 1,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster



bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 95 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Uppsala får full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, tagit fram och spridit cykelkarta, genomfört kampanjer, flödesmätningar, cykelbokslut och nöjdhetsundersökning med mera. Utöver aktiviteter som efterfrågas i

granskningen har Uppsala genomfört ett stort antal insatser inom kommunikation såsom nyhetsbrev, evenemang och närvaro i social media men också "Klimatmatchen" för föreningsaktiva ungdomar, "Cykling för ovana", "Parkera Schyst", "Cykelvänlig arbetsplats", Testresenärprojekt med elcyklar, "Trafikkalendern – gå och cykla till skolan", "Cykling utan ålder", "TrafiQ"-projekt för bättre trafikbeteende med mera.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Uppsala full poäng, 10 av 10 möjliga. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetsätt och styrdokument såsom antagen cykelstrategi, cykelplan med medel till planens genomförande, cykelparkeeringstal, underhållsplan, integrerat cykling i plandokument (bland annat i ÖP) och det finns även politiska mål för cykling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att cykeltrafikens andel ska utgöra minst 40 procent av resandet i Uppsala tätort och 35 procent sammantaget i hela kommunen till 2030 samt att andelen resor till fots, cykel och kollektivtrafik tillsammans ska utgöra minst 75 procent av resandet inom Uppsala tätort år 2050.

Vidare driver även Uppsala ett internt arbete för att främja cykling bland sina kommunanställda så att cykeln är ett naturligt färdmedel såväl i tjänsten som till och från jobbet. Exempel är att det i anslutning till de flesta arbetsplatser finns tjänstecyklar (inklusive elcyklar) och hjälmar att låna och för arbete i exempelvis parker finns lastcyklar att tillgå. Kommunens cyklar utrustas med vinterdäck under vintern. Under 2017 har Uppsala även arbetat med att ta fram nya riktlinjer för resor i tjänsten (resepolicy), deltagit i "Vintercyklisten" (30 kommunanställda deltog), uppmuntrat till cykling som transportmedel i olika interna aktivitetstävlingar, infört löneförmånen att alla medarbetare som är tillsvidareanställda kan hyra en kvalitetscykel genom bruttolöneavdrag. För att ytterligare påvisa ambitionen finns det sedan 2015 möjlighet för den som varit anställd i kommunen i 25 år att numera välja mellan att få en guldklocka, en hedersmedalj, ett konstföremål eller en cykel.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. Även inom detta område gör Uppsala samtliga efterfrågade insatser såsom flödesmätningar, samarbetar med cyklister och har genomfört en resvaneundersökning såväl som en nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren. Resvaneundersökningar gör kommunen var femte år och reseandel för cykel i Uppsala tätort har ökat från 29 procent år 2000 till 36 procent 2015. Gällande reseandel för cykel i hela kommunen har andelen ökat från 27 procent 2005 till 33 procent 2015. Uppsala sammanställer även sina cykelåtgärder och cykelarbete i ett omfattande cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Uppsala toppar Kommunvelometern 2018 och uppvisar ett imponerande cykelarbete som tar ett brett grepp om cykel frågor i kommunen. Uppsala får full poäng, 10 av 10 möjliga, inom fem av sex områden i granskningen. Sett över åren har Uppsala ökat sina poäng för varje år vilket visar hur kommunen ökat sina satsningar och förbättrat sina arbetsätt och sin struktur för att fortsätta utvecklas. Passande nog har Uppsala haft som mål att bli Sveriges bästa cykelkommun 2018.

Det är svårt att, utifrån vad Kommunvelometern mäter, peka på särskilda insatser som Uppsala behöver utveckla och arbeta vidare med för att fortsätta utvecklas. Kommunvelometern fokuserar på kommunens insatser och till exempel inte kvaliteten av insatserna eller hur användarna upplever hur det är att vara cyklist. Kvalité av till exempel infrastruktur och cyklisters upplevelser kan således vara möjliga områden för Uppsalas fortsatta utveckling.

Uppsalas stora utmaning blir att inte tappa mark de kommande åren utan att hålla kvar vid den höga nivån de nu nått. Fortsatt utveckling handlar om att fortsätta arbeta brett och långsiktigt med väldigt tydlig struktur. Gör Uppsala det kommer de även fortsättningvis vara en av de absoluta toppkommunerna i Kommunvelometern.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Uppsala	2010	4	5	1,5	10	5,5	4	30
	2013	4	10	7,5	10	5	6	42,5
	2014	4	10	8	10	7	8	47
	2015	4	9,5	8,5	8	9	10	49
	2016	4	9,5	8,5	10	9	10	51
	2017	4	10	10	9	9	10	52
	2018	5	10	10	10	10	10	55

Varberg

Varberg är en av sex kommuner som deltagit samtliga år i Kommunvelometern. Kommunen har fått höga poäng de flesta år de deltagit och i år får Varberg 41 i totalpoäng. I jämförelse med förra året ökar Varberg sina poäng inom *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll* men minskar inom *information och marknadsföring* samt *aktiviteter*.

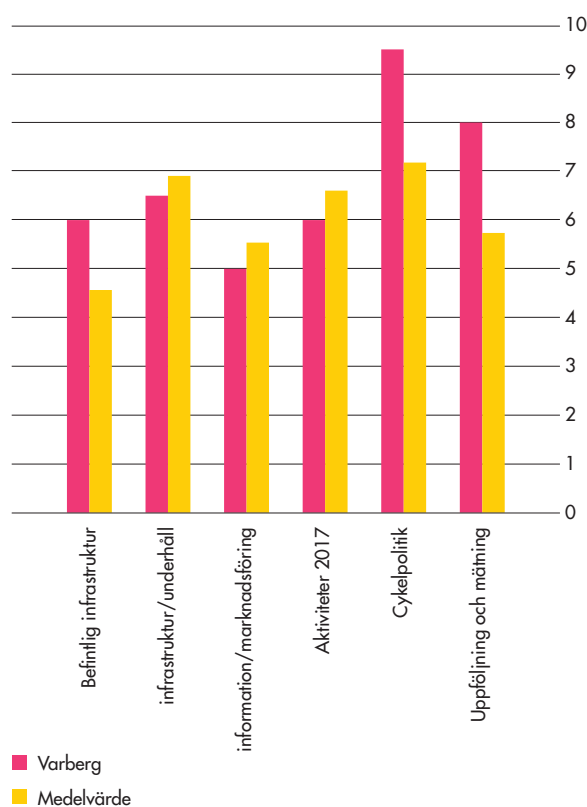
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Varberg finns det totalt cirka 209 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 187 km vilket ger 3 meter cykelväg per invånare och 6 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Varberg under 2017 arbetat med sina cykelpendlingsstråk samt att hastighets-säkra korsningar.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Varberg 6,5 av 10 möjliga poäng. Varberg satsar 294 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och mellanstora kommuner 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Varberg 5 av 10 möjliga poäng. Varberg satsar 4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Varberg 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 75 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Varberg får 6 av 10 möjliga poäng. Varberg har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, genomfört kampanjer och flödesmätningar. Utöver aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Varberg startat upp "Cykelcontainern" som är ett integrationspro-

jekt där de som jobbar fixar upp gamla cyklar som sedan kan lånas ut, genomfört cykelutbildning för vuxna, installerat en offentlig cykelpump samt spridit cykelkartan som togs fram och trycktes under förra året.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Varberg 9,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetssätt och styrdokument förutom integreringen av cykling i plandokument. Varberg har alltså politiska mål för cykling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd (år 2020 ska invånare i Varberg använda cykel för 15 procent av sina resor), cykelparkeringstal, en underhållsplan, en antagen cykelstrategi, en cykelplan med medel till dess genomförande samt ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är förmånscykel för anställda och tillgång till el-tjänstecyklar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Varberg 8 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cyklister, cykelbokslut, har ett samarbete med cyklister och har även genomfört resvaneundersökningar under de senaste fem åren. Det Varberg saknar inom *uppföljning och mätning* för full poäng är genomförd nöjdhetsundersökning.

REKOMMENDATIONER

Sett till totalpoäng genom åren så har Varberg de flesta år som de har deltagit i Kommunvelometern fått relativt höga poäng om än något varierande. Även i år får kommunen över 40 i totalpoäng och ligger en bra bit över årets snittpoäng bland alla deltagare som är 36,5 i totalpoäng.

Även om årets resultat pekar på att kommunen backar något sedan förra året så driver Varberg ett brett och strukturerat arbete för att främja cykling. Samtidigt finns det goda möjligheter för en ökad struktur och ökade poäng i kommande granskningar.

Framförallt rekommenderas Varberg att planera långsiktigt för sitt arbete med cykling. Kommunens totalpoäng genom åren är visserligen relativt hög men varierar också ganska kraftigt inom samtliga områden över åren. Detta kan tolkas som att kommunen skulle kunna arbeta mer långsiktigt och stabilt i sina satsningar inom flera områden.

Till att börja med så kan Varberg se över vilka resurser som satsas på cykling både när det kommer till ekonomiska medel men även personresurser inom både *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*. Stabila nivåer gör det lättare för att skapa strukturer och rutiner som förbättrar för cykling. Kommunen bör därför se över om de resurser som satsas på cykling är tillräckliga för att nå de uppsatta politiska målen för cyklingens utveckling.

Vidare kan till exempel en nöjdhetsundersökning, även i en enklare form, vara ett bra sätt att få information om hur cyklister i Varberg idag upplever förutsättningarna för att cykla, men också för en tydligare bild över vad som skulle få fler att cykla.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Varberg	2010	5	5	8,5	10	8	7,5	44
	2011	5	8	8	10	8,5	7,5	47
	2012	5	10	5	10	6,5	9,5	46
	2013	6	6	4,5	10	6	7	39,5
	2014	6	6,5	1,5	10	6	6	36
	2015	5	4,5	2	5	6	6	28,5
	2016	5	7	6	10	7,5	8	43,5
	2017	5	5	8,5	10	9,5	8	46
2018	6	6,5	5	6	9,5	8	41	

Vänersborg

Vänersborg deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får 35,5 i totalpoäng, vilket är ett bra resultat precis under snittet för samtliga deltagare. Vänersborg får poäng inom samtliga områden i granskningen, men har också goda möjligheter att stärka sina insatser inom flera områden för ökad struktur och ett brett arbete med att främja cykling.

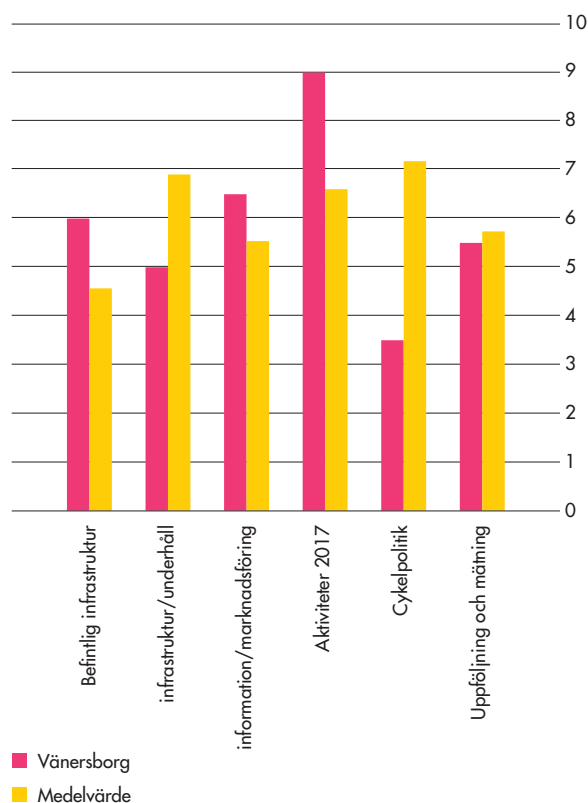
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Vänersborg finns det totalt cirka 150 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 129 km vilket ger 3,3 meter cykelväg per invånare och 6 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Vänersborg arbetat intensivt med att göra cykelpassager och korsningar säkra och planskilda och har till exempel målat en så kallad "cykelbox" i en korsning. Vidare har kommunen även jobbat med "rätt fart i staden" och har nästan uteslutande blandtrafik på 30-gator.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Vänersborg 5 av 10 möjliga poäng. Vänersborg satsar 179 kr per invånare och år. I snitt satsar samtliga kommuner i årets granskning 367 kr och små kommuner 390 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 3,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Vänersborg 6,5 av 10 möjliga poäng. Vänersborg satsar 3,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Vänersborg 1,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 14 procent av kom-



munens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Vänersborg får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelpar-

kering, skyltat cykelvägar, spridit och tagit fram en cykelkarta samt genomfört kampanjer, flödesmätningar, en nöjdhetsundersökning och cykelbokslut. Utöver aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Vänersborg varit aktiva i "Cykelvänlig arbetsplats", deltagit i "Vintercyklisten" (samt bekostat vinterdäck och montering för cirka 100 kommuninvånare), hållit i kampanjen "Tack för att du cyklar" med utdelning av reflexväst, reflexband och cykelkarta till cyklister i morgontrafiken samt köpt in en lådcykel som används i kampanjer för cykelfrämjande arbete.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Vänersborg 3,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål för cykling, men de är inte tidsatta, mätbara och följs inte heller upp av nämnd. Vidare har Vänersborg medel till genomförandet av konkreta åtgärder även om både cykelstrategi och cykelplan saknas. Vänersborg har under 2017 arbetat med framtagandet av en cykelplan som förväntas antas under 2018. Målen med cykelplanen är bland annat att skapa ett logiskt gång- och cykelvägnät som kopplar samman viktiga målpunkter, öka andelen cykeltrafik genom att förbättra cyklistens förutsättningar i trafiken, visa på olika förslag till åtgärder för ett ökat cyklande samt minska antalet cykelrelaterade personskador. Vidare är cykling integrerad i plandokument och det finns cykelparkeringstal samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är att kommunen erbjuder kostnadsfri tillgång till cykel för tjänsteresor (på vintertid utrustas cyklarna med vinterdäck) och kommunen tog under 2017 fram ett erbjudande till anställda att leasa en cykel via bruttolöneavdrag.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Vänersborg 5,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cyklister, cykelbokslut (cykel har en given plats i kommunens

årliga trafikbokslut) samt har genomfört en nöjdhetsundersökning. Inom området saknas ett samarbete med cyklister och en resvaneundersökning genomförd under de senaste fem åren.

REKOMMENDATIONER

Vänersborg får i sitt första deltagande i Kommunvelometer 35,5 i totalpoäng vilket pekar på att kommunen genomför en rad insatser för att främja cykling. Det finns dock flera insatser och arbetsätt som skulle öka strukturen inom flera områden och vägleda kommunen i sitt fortsatta arbete.

Främst rekommenderas kommunen att se över om de medel som satsas på cykling inom *infrastruktur och underhåll* är tillräckliga för att nå de uppsatta politiska målen som finns för cykling. Kommunen bör även se över om de politiska målen som finns kan tydliggöras genom att de blir tidsatta och mätbara. Här behöver även politiken engagera sig och följa upp det arbete som görs.

Vidare rekommenderas Vänersborg att arbeta fram både cykelstrategi och cykelplan. Dessa är två viktiga styrdokument som kommunen saknar idag och som underlättar ett strukturerat och målinriktat cykelarbete. En cykelstrategi som tar ett brett grepp om cykelfrågor i kommunen och som vägleder kommunens insatser för cykling får också positiva effekter inom flera områden. Arbetet att ta fram en cykelstrategi kan med fördel kombineras med arbetet att fram en cykelplan som konkretiserar behovet av om- och nybyggnation av cykelinfrastruktur i kommunen.

Ytterligare rekommendation är att inleda ett samarbete med cyklister för ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i Vänersborg idag. Befintliga cyklister har erfarenheter och kunskaper som kan hjälpa kommunen att prioritera mellan olika insatser.

Om möjligt kan Vänersborg även se över andelen cykelvägar som har vägvisande skyltning. Idag är cirka 14 procent av cykelvägnätet skyltade. Utökad skyltning skulle inte bara vara trevligt för de som cyklar idag utan är även ett smart sätt att kommunicera cyklingens möjligheter även till de som inte cyklar. Skyltning bör, utöver riktning, ha kilometerangivelser till både fjärr- och närmål.

Västerås

Västerås är tillbaka i Kommunvelometern efter några års frånvaro. Senast kommunen deltog var 2014, då fick de höga 50,5 i totalpoäng. I år får Västerås 36,5 vilket må vara en relativt kraftig minskning men Västerås har fortsatt en god grund för ett bra cykelarbete och att åter få höga poäng i granskningen. Sedan senaste deltagandet minskar Västerås sina poäng inom samtliga områden förutom *befintlig infrastruktur*.

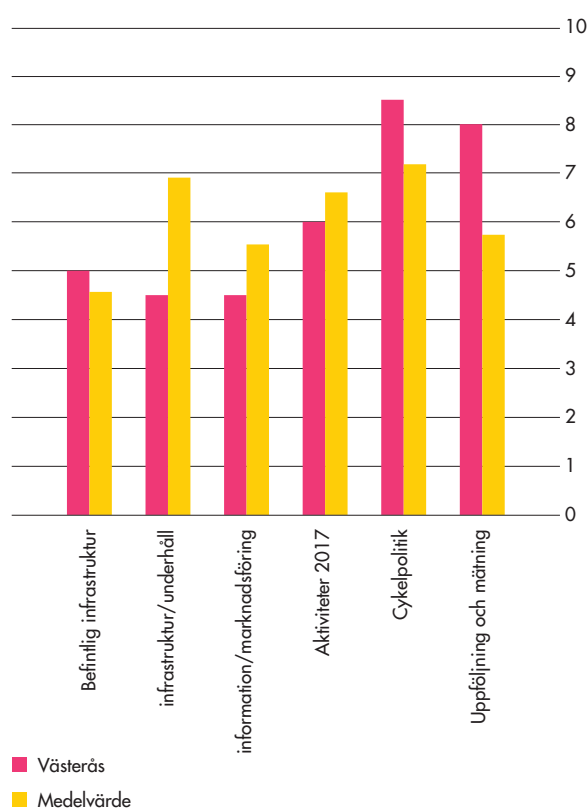
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Västerås finns det totalt cirka 410 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 385 km vilket ger 2,6 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för stora kommuner är 2 meter cykelväg per invånare och för samtliga deltagare 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Västerås målat en så kallad "cykelbox" i en korsning samt installerat slingor vid trafiksignaler för automatisk avisering av cykeltrafik. Vidare arbetar Västerås med att hastighetssäkra minst 3 passager per år.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Västerås 4,5 av 10 möjliga poäng. Västerås satsar 162 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och stora kommuner 434 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,7 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Västerås 4,5 av 10 möjliga poäng. Västerås satsar 2,2 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 8,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Västerås 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 14 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för stora kommuner är andelen 67 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Västerås får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, genomfört kampanjer, flödesmätningar samt en resvaneundersökning. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen så har Västerås under vintern 2016/17 startat ett treårigt försök med sopsaltning av cirka 3 mil av kommunens prioriterade cykelvägnät.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Västerås 8,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 9,2 poäng för stora kommuner. Det enda som Västerås saknar inom området är en aktuell underhållsplan. Västerås har således politiska mål för cykling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att den totala ökningen av trafik ett ökat invånarantal bidrar till ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik samt att cykeltrafiken ska öka med 40 procent till 2026 jämfört med 2011. Vidare har Västerås cykelparkeringstal, integrerat cykling i plandokument (bland annat i ÖP), en antagen cykelstrategi, en cykelplan med medel till planens genomförande samt ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är att kommunen erbjuder förmånscyklar via bruttolöneavdrag med möjligheten att leasa standardcyklar, elcyklar, lastcyklar och givetvis få cykelhjälm och dubbdäck samt genomförandet av årlig "Gå och cykla till jobbet"-kampanj.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Västerås 8 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för stora kommuner är snittet 8,6 poäng. För full poäng inom området saknar Västerås en sammanställning av sina cykelinsatser i ett cykelbokslut. Kommunen genomför dock flödesmätningar, har ett samarbete med cyklister och har genomfört både en resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Vid den senaste resvaneundersökningen var cykelandelen 20 procent om enbart tätorten räknas in. För pendlingsresor gäller att av de som har mer än 3 km till jobbet cyklar 20 procent och av de som har mindre än 3 km till jobbet så cyklar 28 procent.

REKOMMENDATIONER

Västerås får i år 36,5 i totalpoäng vilket är samma som snittet bland alla deltagare i årets granskning. Även om Västerås minskar sina poäng sedan de deltog senast 2014 så har kommunen en fortsatt god grund för att driva ett bra cykelarbete och för att återigen få höga poäng i Kommunvelometern. Västerås är till exempel stark inom *cykelpolitik*, ett område med flera viktiga vägledande styrdokument och arbetssätt.

Först och främst rekommenderas Västerås att se över om de medel som kommunen satsar inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring* verkligen är tillräckliga för att nå de uppsatta politiska målen som finns för cykling. Viktigt är att hitta nivåer som möjliggör ett långsiktigt arbete och en planering som innefattar om- och nybyggnationer såväl som möjligheten att drifta och underhålla befintlig infrastruktur för att säkerställa god tillgänglighet och hög komfort för användarna.

Vidare rekommenderas Västerås att börja sammanställa sina insatser för cykling i ett årligt cykelbokslut. Ett cykelbokslut är ett effektivt verktyg för att sammanställa genomförda insatser och möjliggör också att på ett överskådligt sätt kommunicera kommunens arbete inom den egna organisationen, gentemot politiken såväl som till kommuninvånarna.

Om möjligt kan Västerås även se över den vägvisande skyltningen längs cykelvägarna i kommunen. Idag är 14 procent av cykelvägarna skyltade. Utökad skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar idag utan är även en kommunikationsåtgärd som påvisar cyklingens möjligheter för de som inte cyklar idag. Skyltning bör, utöver riktning, även informera kilometerangivelser både till fjärrmål och närmål.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Västerås	2010	5	4	4	10	10	6	39
	2011	5	6	6	10	10	6	43
	2012	5	6	5,5	10	10	10	46,5
	2013	5	5,5	5	10	10	10	45,5
	2014	5	10	5,5	10	10	10	50,5
	2018	5	4,5	4,5	6	8,5	8	36,5

Växjö

Växjö deltar för sjunde året totalt och sjunde året i rad i Kommunvelometern. I år får Växjö 46,5 i totalpoäng, vilket är kommunens bästa resultat hittills i granskningen och innebär en tredjeplats inom gruppen *mellanstora kommuner*. Sedan förra året backar visserligen kommunen inom *aktiviteter*, men ökar samtidigt inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*.

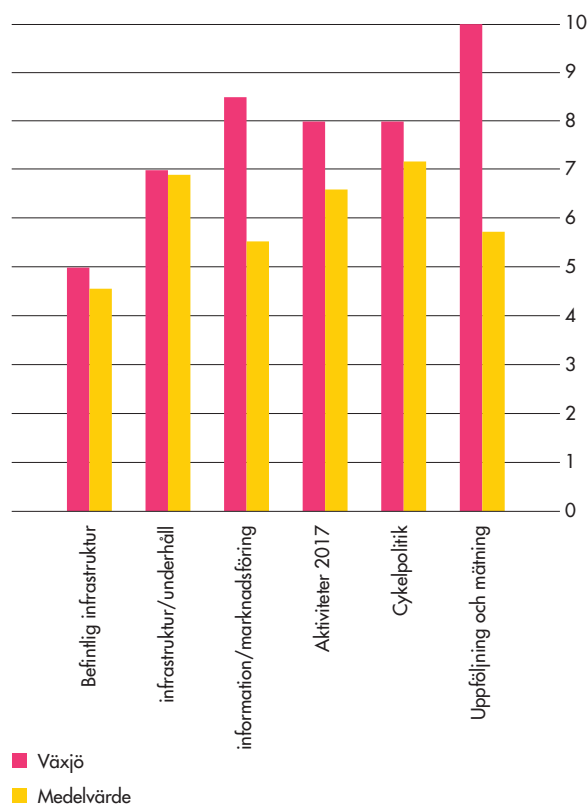
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Växjö finns det totalt cirka 210 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 188 km vilket är 2,1 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Växjö under 2017 byggt tre upphöjda cykelpassager längs med ett prioriterat huvudcykelstråk, målat ett stort antal "cykelboxar", slutfört etapp 1 av Växjös första snabbcykelväg mellan stadsdelen Teleborg och ett av de stora handelsområdena (etapp 2 ska genomföras under 2018) samt arbetat med den nationella cykelturistleden Sydostleden som går mellan Växjö och Simrishamn och den 41 km långa rekreativcykelleden "Växjö runt".

Inom *infrastruktur och underhåll* får Växjö 7 av 10 möjliga poäng. Växjö satsar 293 kr per invånare och år. I snitt satsar årets deltagare 367 kr och för mellanstora kommuner är snittet 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Växjö 8,5 av 10 möjliga poäng. Växjö satsar 11,5 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. Bland annat satsar Växjö på utlåning av lastcyklar och uppstarten av ett cykelbibliotek. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr



per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Växjö 1,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 27 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Växjö får 8 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafik-säkerhet, anlagt cykelparkering, skyltat cykelvägar, genomfört kampanjer, flödesmätningar och en nöjdhetsundersökning.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Växjö 8 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. För full poäng inom området saknar Växjö en antagen cykelplan samt att cykling är integrerat i plandokument. Däremot har kommunen politiska mål för cykling som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd samt en cykelstrategi (cykelstrategin är ett av fem strategiområden i kommunens transportplan), medel för konkreta åtgärder, cykelparkeringstal, en underhållsplan och ett internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är "Cykelkampen" (genom European Cycling Challenge), erbjudande av gratis enkel cykelservice till anställda vid vissa tillfällen och platser, erbjudande till kommunens arbetsplatser att delta i projektet "Cykelvänlig arbetsplats" samt ett påbörjande av en upphandling av leasingcyklar som ska lanseras under 2018 till all personal.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Växjö full poäng, 10 av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Kommunen genomför samtliga efterfrågade arbetssätt inom området såsom flödesmätningar av cyklister och cykelbokslut (årligen) samt har genomfört både

resvaneundersökningar och nöjdhetsundersökningar de senaste fem åren. Dessutom har Växjö ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Växjö får i år sitt bästa resultat hittills i Kommunvelometern och får 46,5 i totalpoäng. Växjö ökar inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring* och får dessutom fortsatt full poäng inom *uppföljning och mätning*. Växjö har alla år de deltagit fått över 40 i totalpoäng vilket pekar på att kommunen under lång tid arbetat brett med cykling.

För att hålla sig kvar på denna höga nivå krävs det att kommunen fortsätter att jobba strukturerat och brett. Om kommunen gör detta finns goda möjligheter att fortsätta utvecklas och att närma sig toppkommunerna både inom gruppen *mellanstora kommuner* och även i den totala rankingen.

Sett till årets resultat rekommenderas Växjö främst att arbeta fram en cykelplan som konkretiserar behovet av om- och nybyggnation av cykelinfrastruktur. En cykelplan underlättar prioritering mellan olika åtgärder och uppföljningen av infrastrukturella åtgärder som listas i cykelbokslutet. Ett annat arbetssätt är att integrera cykling i plandokument då det ökar cykelfrågornas legitimitet ytterligare och gör att cyklingen får en naturlig plats i all stads- och samhällsplanering i kommunen.

Om möjligt kan Växjö även se över den vägvisande skyltningen längs cykelvägarna i kommunen. Idag är 27 procent av cykelvägnätet skyltat. Utökad skyltning är inte bara trevligt för befintliga cyklister utan är även ett sätt att kommunicera cyklingens möjligheter till de som inte cyklar. Skyltning bör, utöver riktning, även ge kilometerangivelser till både fjärrmål och närmål.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Växjö	2012	4	7,5	7,5	10	8,5	3,5	41
	2013	5	6,5	8,5	10	8	8	46
	2014	5	6	7	10	8	8	44
	2015	5	4,5	5,5	10	8	8	41
	2016	5	5	5,5	7	8	10	40,5
	2017	5	6	7	9	8	10	45
	2018	5	7	8,5	8	8	10	46,5

Ystad

Ystad deltar för första gången i Kommunvelometern och får 30 i totalpoäng. Ystad får poäng inom samtliga områden och är särskilt stark inom *infrastruktur och underhåll*. Ystads resultat är ett bra resultat för en förstaårskommun och resultatet pekar på att kommunen har en väldigt god grund att jobba vidare från då de bland annat har antagen cykelstrategi och cykelplan som kan vägleda det fortsatta arbetet.

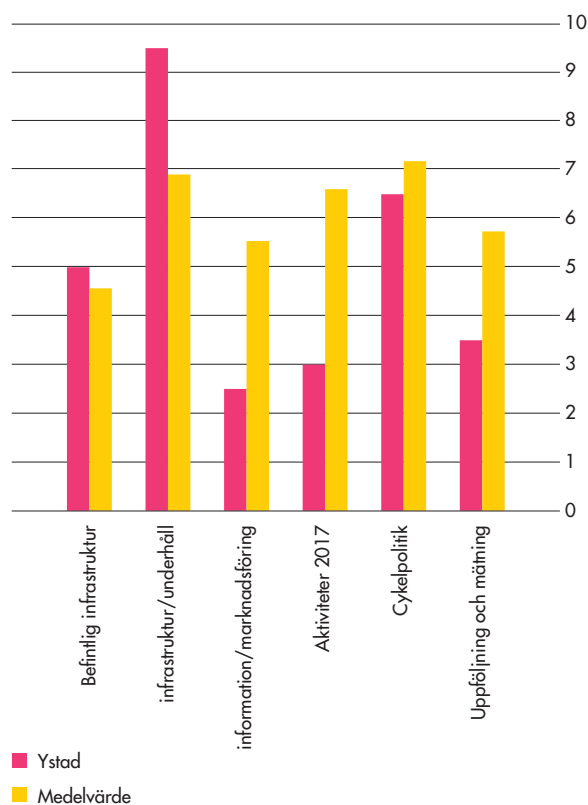
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Ystad finns det totalt cirka 93 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för cirka 71,5 km vilket ger 2,4 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärde för samtliga deltagare och bland små kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Ystad 9,5 av 10 möjliga poäng. Ystad satsar 516 kr per invånare och år. I snitt satsar årets kommuner 367 kr och bland små kommuner satsas det i snitt 390 kr per invånare och år inom området. Ystads medel inom området ökar sett till budget för 2018 i jämförelse med vad som investerades 2017 vilket kan härledas till en rad större infrastrukturprojekt såsom ny cykelväg mellan Hedeskoga och Sövestad och ombyggnation av Regementsgatan. Gällande personresurser inom området har kommunen 3,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,5 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Ystad 2,5 av 10 möjliga poäng. Ystad satsar 0,8 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 5,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Ystad 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,7 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 10 procent av kommunens cykelvägar skyl-



tade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för små kommuner är andelen 24 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Ystad får 3 av 10 möjliga poäng då de har byggt nya cykelvägar, genomfört flödesmätningar samt arbetat fram en cykelplan.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Ystad 6,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,4 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål för cykling som är mätbara och tidsatta, dock följs de inte upp av berörd nämnd. Exempel på mål är att antalet cykelresor som kommunens invånare gör ska öka med 35 procent under perioden för cykelplanen (2018–2028) och att antalet allvarligt och måttligt skadade cyklister och mopeder inte ska öka under perioden för cykelplanen. Mål för cykling finns även i kommunens folkhälso- och miljöprogram, miljöprogram samt energi- och klimatstrategi. Vidare saknar Ystad cykelparakeringstal, en underhållsplan och att cykling är integrerat i plandokument. Däremot har kommunen en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel till planens genomförande och ett internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är tillgång till tjänstecyklar (både standard och elcyklar) inom flera kommunala verksamheter samt en nyligen genomförd enkät till alla anställda avseende resor till och från jobbet samt i jobbet. Dessutom håller en rese-, fordons- och mötespolicy på att arbetas fram inom kommunen.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Ystad 3,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för små kommuner är snittet 4 poäng. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar samt har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren. Hösten 2017 gjordes en räkning av cyklister i en punkt inför att en gata skulle byggas om. Denna plats ska efter ombyggnationen få en fast cykelbarometer. Det Ystad saknar inom området för fler poäng är en genomförd nöjdhetsundersökning, ett samarbete med cyklister samt en sammanställning av sitt cykelarbete i ett cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Ystad får 30 i totalpoäng vilket är ett bra resultat för en förstaårskommun. Ystad driver ett brett arbete för att främja cykling vilket resultatet tydliggör, samtidigt har kommunen goda möjligheter att stärka sina insatser inom flera områden och få än högre poäng i kommande granskningar.

Först och främst rekommenderas Ystad att stärka sina insatser inom *uppföljning och mätning*. Inom området saknas en genomförd nöjdhetsundersökning, ett samarbete med cyklister samt ett cykelbokslut. En nöjdhetsundersökning och ett samarbete med cyklister kan även i enklare former ge kommunen viktig information om hur det är att vara cyklist i kommunen. En nöjdhetsundersökning kan även vara ett verktyg för att samla in tankar och idéer från de som idag inte cyklar. Ett samarbete med cyklister kan ge kommunen mer direkt återkoppling om hur det är att cykla idag och vilka prioriteringar kommunen bör göra med mera.

Vidare skulle ett cykelbokslut ge kommunen ökad struktur i sitt arbete med cykling då det är ett bra sätt att sammanställa genomförda åtgärder och insatser. Ett cykelbokslut som samlar kommunens arbete ger en överskådlig bild som lätt kan kommuniceras inom den egna organisationen, gentemot politiken såväl som till kommuninvånarna.

Även inom *information och marknadsföring* kan Ystad stärka sitt arbete. Först och främst bör kommunen se över om de resurser som finns tillgängliga, både gällande ekonomiska medel samt personresurser, är tillräckliga för att nå de uppsatta politiska målen. Att informera och marknadsföra cyklingens möjligheter är en viktig del i en kommuns cykelfrämjande arbete. Skyltning är en del av detta område och idag är endast cirka 10 procent av kommunens cykelvägar skyltade med vägvisande skyltning. Utökad skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar idag utan är även ett sätt att kommunicera cykling för alla i kommunen. Skyltning bör, utöver riktning, även påvisa kilometerangivelser till både fjärrmål och närmål i kommunen.

Östersund

Östersund deltar för sjätte gången i Kommunvelometern och får i år 40,5 i totalpoäng. Även om detta är en minskning sedan förra året är det ett fortsatt bra resultat och Östersund visar att de driver ett brett och strukturerat cykelarbete. Sedan förra året backar Östersund inom *infrastruktur och underhåll* samt *aktiviteter*, men är fortsatt stark inom både *cykelpolitik* såväl som *uppföljning och mätning*.

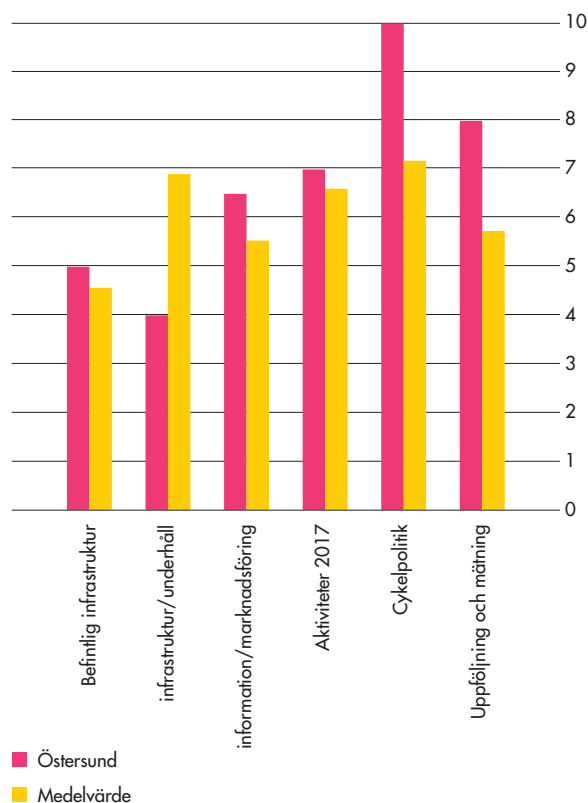
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Östersund finns det totalt cirka 165 km cykelväg. Av detta är kommunen väghållare för 154 km vilket ger 2,5 meter cykelväg per invånare och 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*. Medelvärdet för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner är 2,2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Östersund påbörjat bygga flera expresscykelvägar separerade från bil- och gångtrafik med cykelöverfarter (varav några färdigställs under 2018).

Inom *infrastruktur och underhåll* får Östersund 4 av 10 möjliga poäng. Östersund satsar 195 kr per invånare och år. I snitt satsar årets deltagare 367 kr och inom gruppen mellanstora kommuner satsas i snitt 296 kr per invånare och år inom området. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 2,4 heltidstjänster bland alla deltagare och 2 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Östersund 6,5 av 10 möjliga poäng. Östersund satsar 3,2 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 5,9 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 4,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Östersund 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med i snitt 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är cirka 30 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 45 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Östersund får 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar (stor fokus på expresscykelvägar), genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, tagit fram och spridit kommunens cykelkarta samt genomfört flödesmätningar, kampanjer och en resvaneundersökning. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Östersund implementerat klimatväxling där tillgång och användning av elcyklar är en åtgärd samt genomfört trygghetsvandringar i vissa områden på gång- och cykelvägar.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Östersund full poäng, 10 av 10 möjliga. Detta kan jämföras med 7,2 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 7,8 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetssätt och styrdokument såsom antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel till dess genomförande, cykelparkeringstal (som en del av kommunens flexibla parkeringstal), underhållsplan, integrerat cykling i plandokument (bland annat i ÖP och mall för cykling i detaljplaner) samt politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att cykeltrafiken ska öka med 2 procent årligen och att 20 procent av alla resor inom staden ska ske med cykel år 2020. Östersund har även ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda, bland annat genom deltagande i "European Cycling Challenge" som en friskvårdsaktivitet för medarbetare. Kommunen har också drivit en intern informationskampanj om cykling och gett anställda möjligheten att låna elcyklar veckovis, både privat och till sin verksamhet. Dessutom har Östersund genomfört en CERO-analys (Climate and Economic Research in Organisations) av medarbetarnas tjänsteresor och pendlingsresor för att kunna arbeta med riktade åtgärder för minskade klimatutsläpp samt skapat möjligheten för kommunanställda att genom en förmånsportal köpa cyklar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Östersund 8 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,7 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 5,6 poäng. Det som kommunen saknar för full poäng inom området är en genomförd nöjdhetsundersökning. Östersund genomför således flödesmätningar av cyklister, cykelbokslut (genomförs vartannat år och ambitionen är att genomföra "BYPAD" var tionde år), har ett samarbete med cyklister och har genomfört resvaneundersökningar de senaste fem åren. Kommunen genomförde både 2015 och 2016 en resvaneundersökning för barn och ungdomar för att följa upp effekten av att kommunen införde gratis busskort för barn och ungdomar.

Undersökningen visade att införandet av gratis buss för barn och unga totalt sett ändrade färdmedelsvalet för knappt var tionde resa. Satsningen tycks inte ha påverkat antalet gångresor, dock har det medfört att cirka 8 bussresor av 100 har ersatt 5 cykelresor och 3 bilresor.

REKOMMENDATIONER

Östersund får 40,5 i totalpoäng i årets granskning vilket är ytterligare ett bra resultat och årets resultat visar att kommunen har en väldigt bra grund att jobba vidare från. Sedan förra året backar visserligen Östersund inom *infrastruktur och underhåll* samt *aktiviteter*, men är fortsatt starka inom både *cykelpolitik* såväl som *uppföljning och mätning* vilka är områden som innehåller viktiga styrdokument och strukturerande arbetssätt.

Sett till årets resultat rekommenderas Östersund att se över om resurser, både i ekonomiska medel och gällande personresurser, inom *infrastruktur och underhåll* är tillräckliga för att nå de politiska mål som finns för cyklingens utveckling i kommunen. Här är det viktigt att hitta nivåer som möjliggör om- och nybyggnation där det behövs, men också för att möjliggöra att drift och underhåll tillgodoser en tillgänglig cykelinfrastruktur med hög komfort för användarna.

Vidare rekommenderas Östersund att se över skyltningen längs cykelvägar i kommunen. Idag är cirka 30 procent av cykelvägarna skyltade med vägvisande skyltning. Utökad skyltning är inte bara trevligt för de som cyklar idag utan är också ett bra sätt att kommunicera cyklingens möjligheter för de som inte cyklar. Skyltning bör, utöver riktning, även informera om kilometerangivelser till både fjärrmål och närmål i kommunen.

Om möjligt kan även en nöjdhetsundersökning genomföras då en sådan, även i en enklare form, ger kommunen en ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i kommunen idag men även vad som saknas för att fler ska välja cykeln. Information från en nöjdhetsundersökning kan hjälpa kommunen i det fortsatta arbetet för att främja cykling och för att prioritera mellan olika åtgärder.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Östersund	2010	4	4	6	10	4	5,5	33,5
	2012	4	4	6	10	8,5	8	40,5
	2014	4	4,0	5,5	10	7,5	6	37
	2016	5	3,5	6,5	8	10	8	41
	2017	5	4,5	6,5	9	10	8	43
	2018	5	4	6,5	7	10	8	40,5



BILAGA

GRANSKNINGSMALL

Årets enkät har lagts upp som en webbenkät där kommunerna har fått fylla i svaren direkt via en länk som skickats till dem. Frågorna har delats in i sex delområden som viktas lika:

- befintlig infrastruktur
- infrastruktur och underhåll
- information och marknadsföring
- cykelaktiviteter under 2015
- cykelpolitik
- uppföljning och mätning

Poängkriterierna för delfrågorna i det andra och fjärde delområdet skärptes något 2014 eftersom att många kommuner hade nått maxpoäng inom dessa områden. Skärpningen har lett till lägre genomsnittspoäng inom delområdena men även en förbättrad differentiering mellan kommunerna. Det presenterade huvudresultatet baseras på poäng enligt de skärpta kriterierna från 2014.

BEDÖMNING AV DELOMRÅDEN

Nedan beskrivs vad som ingår i de sex delområden som granskningen är indelad i, samt vilka nyckeltal som använts i bedömningen. De sex delområdena bedöms likvärdigt med en delsumma på maximalt 10 poäng, vilket ger en totalsumma på 60 poäng. Fokus i bedömningen ligger på hur kommunen arbetar med cykling i nuläget. Därför avser frågorna i huvudsak 2017 års planering och det krävs att kommunen har aktuella dokument som de arbetar efter för att få höga poäng. Om svaret för någon fråga har avvikit markant från resten av svaren har kommunen ifråga kontaktats för förtydligande och eventuell komplettering.

Befintlig infrastruktur

Även om det är de satsningar som görs i nuläget som först och främst granskas, så ska tidigare arbete och investeringar inte förringas. Detta mäts lättast och mest rättvist med hjälp av hur mycket befintlig cykelinfrastruktur som finns i kommunen. Den

befintliga infrastrukturen är grunden till att behålla och öka andelen cykeltrafik. Därför ges den också relativt stor vikt i den totala sammanställningen.

Nyckeltal:

- Totala längden cykelväg i kommunen, mätt per invånare

Som cykelväg räknas separerad cykelbana samt gång och cykelbana, cykelfält, cykelfartsgata, gångfartsområde, bussgata med tillåten cykling och gågata med tillåten cykling, dock inte cykling i blandtrafik (med undantag för cykelfartsgata och gångfartsområde).

Poängskala för befintlig infrastruktur

Delområde	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Maxpoäng
Befintlig infrastruktur	Total längd cykelväg	m/invånare	>5=10 p 4,5-5= 9 p 4-4,5= 8 p 3,5-4= 7 p 3-3,5= 6 p 2-3= 5p 1,5-2= 4 p 1-1,5= 3 p 0,5-1= 2 p <0,5= 1 p 0= 0 p	10 p

Infrastruktur och underhåll

Den efterfrågade mängden ekonomiska medel gäller åtgärder som har gjorts i och omkring cykelvägnätet under 2017 och de som planeras för 2018. Ny infrastruktur och drift och underhåll har lagts ihop då båda verksamheterna kompletterar varandra: ju mer cykelvägar som finns desto mer behöver läggas på drift och underhåll. Dessa "hårda" verksamheter är ofta de första, och ibland enda, man tänker på när kommunens cykelfrågor kommer på tal. I denna bedömning är det däremot bara ett av sex delområden som alla bedöms i lika hög grad. Poängkriterierna för delfrågorna inom *infrastruktur och underhåll* skärptes något 2014 vilket har lett till

lägre genomsnittspoäng inom området men även en förbättrad differentiering mellan kommunerna.

Nyckeltal:

- Satsade medel i kronor per invånare för 2017 och 2018, separat för medel för infrastruktur och för underhållsinsatser
- Antal heltidstjänster per 100 000 invånare som arbetar med utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur

Poängskala för infrastruktur och underhåll

Del-område	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Max-poäng
Infrastruktur och underhåll	Total inv. infrastruktur + underhåll 2017	Kr/invånare	≥ 400= 4 p 350–399= 3,5 p 300–349= 3 p 250–299= 2,5 p 200–249= 2 p 150–199= 1,5 p 100–149= 1 p <100= 0,5 p 0= 0 p	4 p
	Total inv. infrastruktur + underhåll 2018	Kr/invånare	200–249= 2 p 150–199= 1,5 p 100–149= 1 p <100= 0,5 p 0= 0 p	4 p
	Personresurser infrastruktur + underhåll	Antal heltidstjänster/100 000 invånare	>2= 2 p 1,25–2= 1,5 p 0,5–1,25= 1 p <0,5= 0,5 p	2 p

Information och marknadsföring

Satsningar på information och marknadsföring av cykling kan handla om allt från att trycka upp en cykelkarta, informera om nya cykelvägar eller förbättringar i vägnätet, till påverkans- och testkampanjer. Ytterligare ett marknadsföringsverktyg är att skylta cykelvägarna med vägvisande skyltning. Skyltning är ett sätt för kommunen visa hur de värderar cykeltrafiken och att signalera möjligheten att cykla. Genom att ge informationsinsatserna lika stor vikt som infrastruktursatsningarna i bedömningen, markeras att båda områdena är viktiga för att öka andelen cykling i kommunen och uppnå en balanserad cykelsatsning.

Nyckeltal:

- Medel för information och marknadsföring i kronor per invånare för 2017 och 2018
- Antal heltidstjänster per 100 000 invånare som arbetar med information och marknadsföring av cykling
- Andel cykelvägar som har vägvisande skyltning

Poängskala för information och marknadsföring

Delområde	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Max-poäng
Information och marknadsföring	Medel till information/marknadsföring 2017	Kr/invånare	>7= 3 p 5–7= 2,5 p 3–5= 2 p 1–3= 1,5 p 0,5–1= 1 p <0,5= 0,5 p 0= 0 p	3 p
	Budgeterat information/marknadsföring 2018	Kr/invånare	0,5–1= 1 p <0,5= 0,5 p 0= 0 p	3 p
	Personresurser information/marknadsföring	Antal heltidstjänster/100 000 invånare	>1= 2 p 0,75–1= 1,5 p 0,5–0,75= 1 p <0,5= 0,5 p 0= 0 p	2 p
	Andel skyltade cykelvägar	% av total längd cykelväg	>90%= 2 p 70–90%= 1,5 p 40–70%= 1 p 10–40%= 0,5 p <10%= 0 p	2 p

Cykelaktiviteter under 2017

Syftet med denna del är att ge kommunen tillfälle att visa hur aktiv den var under närmast föregående år. Till det har en checklista upprättats där kommunen markerat vilka verksamheter de arbetat med under 2017. Blandningen av långsiktiga verksamheter och årligt återkommande moment gör det till ett delområde som kommunen internt kan ha nytta av som en kontroll för vad kommunen gjort under året. Det är inte meningen att alla aktiviteter ska genomföras varje år, en cykelplan är till exempel ett långsiktigt dokument som kan gälla under flera år, likaså är genomförandet av en resvaneundersökning och framtagandet av politiska mål exempel som inte behöver genomföras varje år. För att få full poäng höjdes kravet från sju till tolv aktiviteter 2014.

Poängskala för aktiviteter under 2017

Del-område	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Max-poäng
Aktiviteter 2017	Genomförda aktiviteter	Antal	≥12 kryss=10 p 11 kryss=9 p 10 kryss=8 p 9 kryss=7 p 8 kryss=6 p 7 kryss=5 p 6 kryss=4 p 5 kryss=3 p 3–4 kryss=2 p 2 kryss=1 p 0–1 kryss=0 p	10 p

Cykelpolitik

Inom detta område ges kommunen möjlighet att visa hur cykling prioriteras i den strategiska planeringen. En tydlig målformulering som förankras politiskt är en av grundpelarna för att cykelarbetet ska lyckas långsiktigt. Cykelstrategi och cykelplan är även de centrala för cykelpolitiken. Andra strategiska områden är om kommunen har antagit någon norm för cykelparkeringstal, om cykelfrågor är integrerade i plandokument, om det finns en aktuell och antagen underhållsplan samt om kommunen som arbetsgivare aktivt arbetar med att få sina anställda att cykla till jobbet. Endast mål där tidshorisonten inte har gått ut har godkänts. Cykelplaner som är äldre än 2012 har inte heller godkänts. Det krävs också att cykelplanen är fristående, dvs. inte ingår i en övergripande trafikplan eller dylikt. Däremot kan *cykelstrategier* med fördel ingå i översiktsplaner eller trafikstrategier.

Poängskala för *cykelpolitik*

Del-område	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Max-poäng
Cykel-politik	Politiska mål	Ja/nej	Ja=1 p nej=0 p	1,0 p
	Tidsatta mål	Ja/nej	Ja=0,5 p nej=0 p	0,5 p
	Mätbara mål	Ja/nej	Ja=0,5 p nej=0 p	0,5 p
	Uppföljning av mål av nämnd	Ja/nej	Ja=0,5 p nej=0 p	0,5 p
	Cykelstrategi antagen	Ja/nej	Ja=2 p nej=0 p	2,0 p
	Cykelplan senaste 5 åren	Ja/nej	Ja=1,5 p nej=0 p	1,5 p
	Medel till cykelplan	Ja/nej	Ja=0,5 p nej=0 p	0,5 p
	Cykelparke-ringstal	Ja/nej	Ja=1 p nej=0 p	1,0 p
	Integrering i plandoku-ment	Ja/nej	Ja=0,5 p nej=0 p	0,5 p
	Aktuell antagen underhålls-plan	Ja/nej	Ja=1,5 p nej=0 p	1,5 p
	Aktiv cykel-politik som arbetsgivare	Ja/nej	Ja=0,5 p nej=0 p	0,5 p

Uppföljning och mätning

Genom att följa upp arbetet finns det större möjligheter att se om uppsatta mål är rätt satta och huruvida de kommer att infrias eller ej. Moment som bör ingå i en utförlig uppföljning är mätningar av cykeltrafiken på olika stråk samt resvane- och nöjdhetsundersökningar. Dessutom är samarbete med cykelreferensgrupper ett sätt att både förankra beslut hos invånarna och kan ses som ett led i utvärderingen av genomfört arbete. Endast resvaneundersökningar, nöjdhetsundersökningar och cykelbokslut som genomförts senare än 2011 har godkänts.

Poängskala för *uppföljning och mätning*

Del-område	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Max-poäng
Uppföljning och mätning	Flödes-mätningar gjorda 2017	Ja/nej	Ja=1, nej=0	1 p
	Typ av mätning	P, K, B eller N (nej)	Periodiska = 0,5 Kontinuerliga = 1 Både och = 1	1 p
	Resvaneundersökning senaste 5 åren	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2 p
	Nöjdhetsundersökning senaste 5 åren	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2 p
	Samarbete med cyklist	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2 p
	Cykelbokslut genomfört (eller BYPAD)	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2 p

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2018

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

Medverkande: Martin Forsberg, Hanna Ljungblad, Alex Spielhaupter & Michael Koucky
(Koucky & Partners AB)

Uppdragsgivare: Cykelfrämjandet

Kontaktpersoner: Lars Strömgren (Cykelfrämjandet)
Martin Forsberg & Michael Koucky (Koucky & Partners AB)

Grafisk form: Jonatan Sahlin (Jonatan Sahlin Grafisk Design)



Om cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet är en ideell förening som företräder den globala cykelrörelsen i Sverige. Vi är en folkrörelse som arbetar med att främja cykling för ett hållbart och hälsosamt samhälle.

VI ARBETAR FÖR:

Cykelanpassad infrastruktur med fler cykelvägar, en säker trafiksituation och möjligheten att ta med cykel på tåg och buss.

Miljövänliga transporter där cykeln tar plats som ett givet fordon för pendling, träning, turism, frakt och arbete.

Sundare livsstil där cykling förbättrar folkhälsan samt minskar avgaser och utsläpp.

Cykelprojekt i skolor som främjar hälsa och miljö, så att barn kan växa upp i ett sundare och cykelvänligare samhälle.