



CYKELFRÄMJANDETS
**KOMMUN-
VELOMETER
2015**

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

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.

Den som inte kan mäta sina resultat vet intet, sa Einstein en gång. Vi vill inte vara sämre och presenterar därför för sjätte året i rad Cykelfrämjandets Kommunvelometer där vi utvärderar kommunernas cykelarbete och utser årets Cykelfrämjarkommun.

Deltagarna får en rapport som både beskriver kommunens nuläge och hur den står sig i förhållande till andra kommuner, samt konkreta rekommendationer inom vilka områden förbättringar kan ske.

Kommunen får således ett kvitto på sina insatser och kan använda resultatet för att identifiera inom vilka områden det finns möjligheter att ytterligare utveckla arbetet för ökad cykling. Kommunen får också möjlighet att jämföra sina insatser med övriga kommuner samt kan, när undersökningen upprepas, tydligt redovisa vilka förbättringar som åstadkommit över tid.

37 kommuner deltar i årets granskning och antalet invånare täcker nästan in halva Sveriges befolkning – i de granskade kommunerna bor drygt 44 % av Sveriges befolkning. Resultaten av Cykelfrämjandets Kommunvelometer visar på stora skillnader mellan kommunerna, men det finns möjligheter till förbättringar hos alla.

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2015

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

Medverkande: Shahriar Gorjifar, Martin Forsberg, Hanna Ljungblad & Michael Koucky (Koucky & Partners AB)

Uppdragsgivare: Cykelfrämjandet

Kontaktpersoner: Lars Strömberg (Cykelfrämjandet), Martin Forsberg och Shahriar Gorjifar (Koucky & Partners AB)

Delfinansiär: Trafikverket

Fotografi: Hanna Mi Jakobson

Grafisk form: Jonatan Sahlén

Tryckt hos Trydells Tryckeri AB i Laholm i april 2015



Innehåll

1	Sammanfattning	5	Enköping	37
2	Inledning	7	Eskilstuna	39
2.1	Syfte med granskningen	8	Falkenberg	42
2.2	Resultatspridning	8	Gävle	44
3	Kartläggning och bedömning	9	Göteborg	46
3.1	Deltagande kommuner	9	Helsingborg	48
3.2	Granskningsmall	9	Hudiksvall	50
3.3	Bedömning av delområden	11	Jönköping	53
3.3.1	Befintlig infrastruktur	11	Kalmar	56
3.3.2	Infrastruktur och underhåll	11	Karlshamn	58
3.3.3	Information och marknadsföring	12	Karlstad	60
3.3.4	Cykelaktiviteter under 2014	13	Katrineholm	63
3.3.5	Cykelpolitik	14	Kiruna	65
3.3.6	Uppföljning och mätning	14	Kungsbacka	67
4	Resultat	16	Lidingö	70
4.1	Sammanlagda resultat för samtliga kommuner	16	Lidköping	72
4.1.1	Stora kommuner	18	Linköping	74
4.1.2	Mellanstora kommuner	19	Luleå	76
4.1.3	Små kommuner	20	Lund	78
4.2	Befintlig infrastruktur	21	Malmö	81
4.3	Infrastruktur och underhåll	22	Motala	84
4.4	Information och marknadsföring	24	Sala	87
4.5	Cykelaktiviteter under 2014	25	Skövde	89
4.6	Cykelpolitik	26	Sollentuna	91
4.7	Uppföljning och mätning	27	Stockholm	94
5	Kommunsammanfattningar	31	Sundsvall	96
	Alingsås	31	Trollhättan	98
	Borås	33	Tyresö	100
	Danderyd	35	Täby	102
			Umeå	104
			Upplands Väsby	107
			Uppsala	109
			Varberg	112
			Växjö	114



Sammanfattning

Under våren 2015 har Cykelfrämjandet genomfört den sjätte upplagan av Cykelfrämjandets Kommunvelometer, en oberoende granskning av kommunernas arbete med cykling. 37 kommuner deltar i årets granskning, ett rekordstort deltagande. I antalet invånare täcker årets Kommunvelometer nästan in halva Sveriges befolkning – i de granskade kommunerna bor drygt 44 % av Sveriges befolkning. Resultaten av Cykelfrämjandets Kommunvelometer visar på stora skillnader mellan kommunerna.

De granskade kommunerna är Alingsås, Borås, Danderyd, Enköping, Eskilstuna, Falkenberg, Gävle, Göteborg, Helsingborg, Hudiksvall, Jönköping, Kalmar, Karlshamn, Karlstad, Katrineholm, Kiruna, Kungsbacka, Lidingö, Lidköping, Linköping, Luleå, Lund, Malmö, Motala, Sala, Skövde, Sollentuna, Stockholm, Sundsvall, Trollhättan, Tyresö, Täby, Umeå, Upplands Väsby, Uppsala, Varberg och Växjö.

Den högst rankade kommunen i årets granskning är Malmö. Malmö har deltagit i granskningen samtliga år sedan start och har alltid varit en av de ledande kommunerna i Cykelfrämjandets Kommunvelometer, ett bevis på kommunens systematiska och långsiktiga arbete med cykelfrågor. Malmö får högsta poäng inom samtliga delområden förutom *befintlig infrastruktur* och visar att kommunens arbete med cykling verkligen är heltäckande. Närmast efter Malmö följer Eskilstuna, Karlstad och Lund som alla presterar utmärkta resultat med 50 poäng eller högre.

De kommuner som hamnar längst ner i granskningen har alla det gemensamt att de saknar en tydlig strategi för att arbeta med cykling. Deras satsningar på ny infrastruktur får knappt godkänt och investeringarna i påverkansinsatser är oftast låga, de saknar strategiska dokument för långsiktigt arbete och är generellt svaga när det gäller mätning och uppföljning.

Av årets deltagare har hela 29 kommuner deltagit i granskningen under tidigare år. Av dessa har 25 förbättrat eller bibehållit sina resultat. För det mesta handlar förbättringarna om att kommuner ökar investeringsnivåerna och uppdaterar styrdokument som har blivit utdaterade. Flera har också förbättrat uppföljningen av sitt cykelarbete. I några fall har totalpoängen sjunkit och då har det generellt orsakats av en minskning av investeringar och/eller strategiska dokument som har blivit inaktuella.

Gemensamt för alla kommunerna är ändå att det pågår ett kontinuerligt arbete, även om det är på olika plan: budgeten för nya cykelvägar och kampanjer ökar, cykelplaner håller på att utarbetas och resvaneundersökningar ska genomföras.

Undersökningen har genomförts under våren 2015 av Koucky & Partners AB på uppdrag av Cykelfrämjandet. Kontaktpersoner är Lars Ström-
gren på Cykelfrämjandet, och Martin Forsberg och Shahriar Gorjifar på
Koucky & Partners AB.

Inledning

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

Metoden möjliggör att på ett snabbt och enkelt sätt göra en objektiv analys av cykelarbetet i en kommun och är ett verktyg för att på ett enkelt sätt kunna mäta och jämföra hur Sveriges kommuner arbetar med och prioriterar cykling. Erfarenheterna från tidigare år har visat att metoden ger en tillräckligt bra bedömningsgrund, trots sin enkla utformning.

Metodens fokus ligger på att utvärdera hur systematiskt kommuner har jobbat med cykling under det gångna året. Fokus ligger på beslutsprocessen och resurstilldelning. Undersökningen har inte möjlighet att i detalj bedöma kvaliteten av kommunernas insatser, inte heller granskas hur förutsättningarna för cykling inom kommunen upplevs av cyklister. Cykelfrämjandets Kommunvelometer mäter därmed inte hur bra det är att cykla i kommunen eller hur utbredd cykling är, men koncentrerar sig på kommunens insatser. Det finns en tydlig men fördröjd koppling mellan dessa aspekter, men nuläget för cyklisterna bygger på summan av flera års insatser och investeringar.

Målsättningen med Cykelfrämjandets Kommunvelometer är att mäta och kommunicera kommunala insatser för cykling och att möjliggöra jämförelser mellan kommuner och över tid. Resultaten publiceras lokalt och regionalt för att uppmärksamma behoven av insatser för ökad cykling och för att lyfta fram positiva exempel. Syftet är att granskningen ska skapa nationell och lokal debatt och incitament för förbättringar, men även att peka på handlingsområden där det finns möjlighet till konkreta förbättringar i de deltagande kommunerna.

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.

I år genomförs granskningen för sjätte året i rad, och 37 kommuner deltar i undersökningen. Sammanlagt har årets deltagande kommunerna 4 233 645 invånare, vilket är drygt 44 % av Sveriges befolkning och det högsta deltagandet i granskningens historia, både i antal kommuner och som andel av befolkningen totalt.

Deltagandet i Cykelfrämjandets Kommunvelometer är frivilligt och bygger på att kommunerna aktivt medverkar genom att tillhandahålla uppgifterna som ligger till grund för granskningen.

2.1 SYFTE MED GRANSKNINGEN

Syftet med granskningen är att jämföra kommunernas arbete med cykling på ett objektivt sätt och att enkelt kunna lyfta fram styrkor och svagheter i kommunens arbete. Genom att granskningen görs i ett flertal kommuner och nu för sjätte året i rad, skapas en bild av hur prioriterat cykelområdet är bland svenska kommuner och hur cyklingens status utvecklas.

Målet är att granskningen ska vara ett verktyg för att lyfta cyklingens betydelse, både nationellt och lokalt, samt bidra till att förbättra förutsättningarna för cykling i Sverige.

2.2 RESULTATSPRIDNING

Cykelfrämjandets Kommunvelometer har som mål att öka medvetandet hos svenska kommuner om vad som krävs för att skapa goda förutsättningar för cykling. Därför är spridningen av resultatet en viktig del av granskningen. Årets resultat presenteras på Cykelkonferensen i Karlstad 5–6 maj där vinnaren tillkännages. Dessutom kommer resultaten att spridas både till nationell och lokal media. Målet är 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 varje kommun en presentation där resultaten kan diskuteras med berörda politiker och tjänstemän. Utifrån granskningen får varje deltagande kommun rekommendationer om hur de bör utveckla sitt arbete för att bli starkare inom cykelområdet.

Kartläggning och bedömning

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 2014. Undersökningen bygger helt på uppgifter som kommunerna själva har lämnat, Cykelfrämjandet har inte möjligheter 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.

3.1 DELTAGANDE KOMMUNER

I årets undersökning har 37 kommuner granskats vilket är det högsta deltagandet i granskningens historia. Både stora och små kommuner har deltagit. Största kommun är Stockholm med över 900 000 invånare och den minsta är Sala med knappa 22 000 invånare. Samtliga kommuner har anmält sig själva för att delta och bli granskade.

Det finns kommuner representerade från hela Sverige, från Kiruna i norr till Malmö i söder, och den totala befolkningen i de deltagande kommunerna uppgår till drygt 44 % av Sveriges totala befolkning.

3.2 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:

1. befintlig infrastruktur
2. infrastruktur och underhåll
3. information och marknadsföring
4. cykelaktiviteter under 2014
5. cykelpolitik
6. 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 kommer att baseras på poäng enligt de skärpta kriterierna från 2014. För kommuner som har deltagit i enkäten under 2010–2013 så har poängen också räknats om enligt de äldre kriterierna för att möjliggöra jämförelser med gamla resultat.



Figur 1. Karta över de granskade kommunerna. Till vänster årets 37 deltagare och till höger samtliga 69 kommuner som har deltagit i granskningen sedan 2010.

3.3 BEDÖMNING AV DELOMRÅDEN

Nedan beskrivs vad som ingår i de sex delområden som granskningen är indelad i, samt vilka nyckeltal som använts i bedömningen. För att ge en så rättvis bedömning som möjligt mellan de deltagande kommunerna, är nyckeltalen baserade på antal kommuninvånare.

De sex delområdena har bedömts 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 2014 års planering och investeringar 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 komplettering. På så sätt har alla frågor och svar kontrollerats innan de har analyserats.

3.3.1 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 poängsammanställningen.

Nyckeltal:

- Totala längden cykelväg i kommunen, mätt per invånare.

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

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=5 p 1,5-2=4 p 1-1,5=3 p 0,5-1=2 p <0,5=1 p 0=0 p	10

Tabell 2. Poängskala för befintlig infrastruktur

3.3.2 Infrastruktur och underhåll

Investeringarna gäller åtgärder som har gjorts i och omkring cykelväg-nätet under 2014 och de som planeras för 2015. Både nybyggande och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur har granskats. Anledningen till att ny infrastruktur och drift och underhåll har lagts ihop är att båda verksamheterna kompletterar varandra: ju mer cykelvägar som finns utbyggda desto mer behöver läggas på drift och underhåll. Dessa "hårda" verksam-

Kommun	Befolkning
Stockholm	911 989
Göteborg	533 260
Malmö	315 076
Uppsala	207 350
Linköping	150 200
Helsingborg	135 344
Jönköping	131 847
Umeå	119 613
Lund	115 600
Borås	107 000
Eskilstuna	100 000
Gävle	98 300
Sundsvall	96 978
Karlstad	87 786
Växjö	86 609
Kungsbacka	77 390
Luleå	75 900
Sollentuna	69 000
Täby	66 500
Kalmar	64 676
Varberg	60 290
Trollhättan	56 863
Skövde	52 859
Lidingö	45 178
Tyresö	44 281
Motala	42 556
Falkenberg	41 912
Upplands Väsby	41 449
Enköping	41 000
Alingsås	39 188
Lidköping	38 665
Hudiksvall	36 924
Katrineholm	33 208
Danderyd	32 222
Karlshamn	31 573
Kiruna	23 196
Sala	21 863

Tabell 1. Granskade kommuner 2015, från största till minsta

heter 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.

Nyckeltal:

- Investering i kronor per invånare för 2014 och 2015, separat för nyinvestering och för underhållsinsatser.
- Antal heltidstjänster per 100 000 invånare som arbetar med utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur.

Delområde	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Maxpoäng
Infrastruktur och underhåll	Total inv. infrastruktur+underhåll 2014	Kr/invånare	$\geq 400=4$ 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
	Total inv. infrastruktur+underhåll 2015	Kr/invånare	$\geq 400=4$ 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
	Totala 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

Tabell 3. Poängskala för infrastruktur och underhåll

3.3.3 Information och marknadsföring

En ofta bortglömd del i cykelarbetet är satsningarna på information och marknadsföring av cykling. Det 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 att tydligt markera hur kommunen 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:

- Investering i påverkansinsatser i kronor per invånare för 2014 och 2015.
- Antal heltidstjänster per 100 000 invånare som arbetar med information och marknadsföring av cykling.
- Andel cykelvägar som har vägvisande skyltning.

Delområde	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Maxpoäng
Information och marknadsföring	Inv. information/ kampanjer 2014	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
	Inv. information/ kampanjer 2015	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
	Personresurser information/kampanjer	Antal heltidsjänster/ 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
	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

Tabell 4. Poängskala för *information och marknadsföring*

3.3.4 Cykelaktiviteter under 2014

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 2014. 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 kan även användas som ett stöd för planeringen när momentet ska återkomma. 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 på aktiviteter som inte behöver genomföras varje år. För att få full poäng har kravet höjts från sju till tolv aktiviteter, men delområdet är trots detta det delområde som har högst medelpoäng bland kommunerna.

Delområde	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Maxpoäng
Aktiviteter 2014	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

Tabell 5. Poängskala för *aktiviteter* under 2014

3.3.5 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. Tillsammans med en cykelstrategi och en cykelplan utgör de grunden för cykelpolitiken. Andra strategiska områden är om kommunen har antagit någon norm för cykelparkeringstal, om cykelfrågor är integrerad i plandokument, om det finns en underhållsplan samt om kommunen som arbetsgivare aktivt arbetar med att få sina anställda att cykla till jobbet.

Endast mål där tidshorizonten inte har gått ut har godkänts. Cykelplaner som är äldre än 2009 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.

Delområde	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Maxpoäng
Cykelpolitik	Politiska mål	ja/nej	ja=1, nej=0	1,0
	Tidsatta mål	ja/nej	ja=0,5, nej=0	0,5
	Mätbara mål	ja/nej	ja=0,5, nej=0	0,5
	Uppföljning av mål av nämnd	ja/nej	ja=0,5, nej=0	0,5
	Cykelstrategi antagen	ja/nej	ja=2, nej=0	2,0
	Cykelplan senaste 5 åren	ja/nej	ja=1,5, nej=0	1,5
	Medel till cykelplan	ja/nej	ja=0,5, nej=0	0,5
	Cykelparkeringstal	ja/nej	ja=1, nej=0	1,0
	Integrering i plandokument	ja/nej	ja=0,5, nej=0	0,5
	Aktuell underhållsplan	ja/nej	ja=1,5, nej=0	1,5
	Aktiv cykelpolitik som arbetsgivare	ja/nej	ja=0,5, nej=0	0,5

Tabell 6. Poängskala för *cykelpolitik*

3.3.6 Uppföljning och mätning

Skilt från den strategiska planeringen, men minst lika viktigt för den långsiktiga planeringen, är 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 2009 har godkänts.

Delområde	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Maxpoäng
Uppföljning och mätning	Flödesmätningar gjorda 2014	ja/nej	ja=1, nej=0	1
	Antal mätpunkter	mätfrekvens	Endast periodiska = 0,5 Endast kontinuerliga = 1 Både och = 1	1
	Resvaneundersökning senaste 5 åren	ja/nej	ja=2, nej=0	2
	Nöjdhetsundersökning senaste 5 åren	ja/nej	ja=2, nej=0	2
	Samarbete med cyklister	ja/nej	ja=2, nej=0	2
	Cykelbokslut genomfört (eller BYPAD)	ja/nej	ja=2, nej=0	2

Tabell 7. Poängskala för uppföljning och mätning

Resultat

Nedan följer en sammanfattning av resultaten i de sex delområdena. Först presenteras det sammanlagda resultatet och sedan följer jämförelser mellan kommunerna för varje delområde. För det sammanlagda resultatet har kommunerna delats in i stora, mellanstora och små kommuner för att möjliggöra jämförelser med kommuner i liknande storlek.

4.1 SAMMANLAGDA RESULTAT FÖR SAMTLIGA KOMMUNER

Högsta poängtal i 2015 års granskning tilldelas Malmö. Detta är den fjärde gången som Malmö tar förstaplatsen i granskningen och kommunen tangerar sin toppnotering från 2013 med en totalpoäng på 54. Eskilstuna slutar som tvåa med 51,5 poäng tätt följd av Karlstad och fjolårsvinnaren Lund på en delad tredjeplats med 50 poäng vardera.

De högst placerade kommunerna arbetar långsiktigt och systematiskt med alla områden som rör cykling. Politiskt antagna strategier och planer tillsammans med regelbunden uppföljning utgör grunden för deras arbete. Kommunerna med lägst poäng saknar däremot ofta politiska mål och strategiska dokument att basera sitt arbete för ökad cykling på och bedriver heller ingen uppföljning av sitt arbete.

Årets resultat har en stor spridning från 13 till 54 i totalpoäng. En kommun som får över 40 poäng kan betecknas som en kommun som arbetar mycket bra med cykling och har troligen gjort det under ett flertal år. Om kommunen har mellan 30 och 40 poäng arbetar den aktivt, men saknar struktur inom ett eller två områden, alternativt har kommunen inte satsat på cykelplanering under någon längre tid. Mellan 20 och 30 poäng innebär att kommunen saknar strategi inom flera områden och att cykling inte än är ett högt prioriterat arbetsområde. Har kommunen under 20 poäng så är cykling antingen inte ett prioriterat område eller så har kommunen ännu inte hittat ett systematiskt arbetssätt.

Av årets 37 deltagande kommuner har en majoritet – 29 kommuner – deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare, och 21 deltar för tredje gången eller mer. Av de återkommande kommunerna så har 22 förbättrat sina resultat, tre är oförändrade och fyra har fått lägre poäng jämfört med föregående år. De största förbättringarna har Sollentuna och Enköping gjort med en kraftig poängökning på 17 respektive 14,5 poäng.

Sex kommuner har varit med sedan starten av Cykelfrämjandets Kommunvelometer och deltar för sjätte året i rad. Fyra av dessa har tagit sig över 40 poäng i granskningen, vilket är ett bra resultat. Detta är ett tecken på att dessa kommuner arbetar systematiskt med cykling och att de flesta har tagit till sig rekommendationer från tidigare granskningar och förbättrat sina resultat.

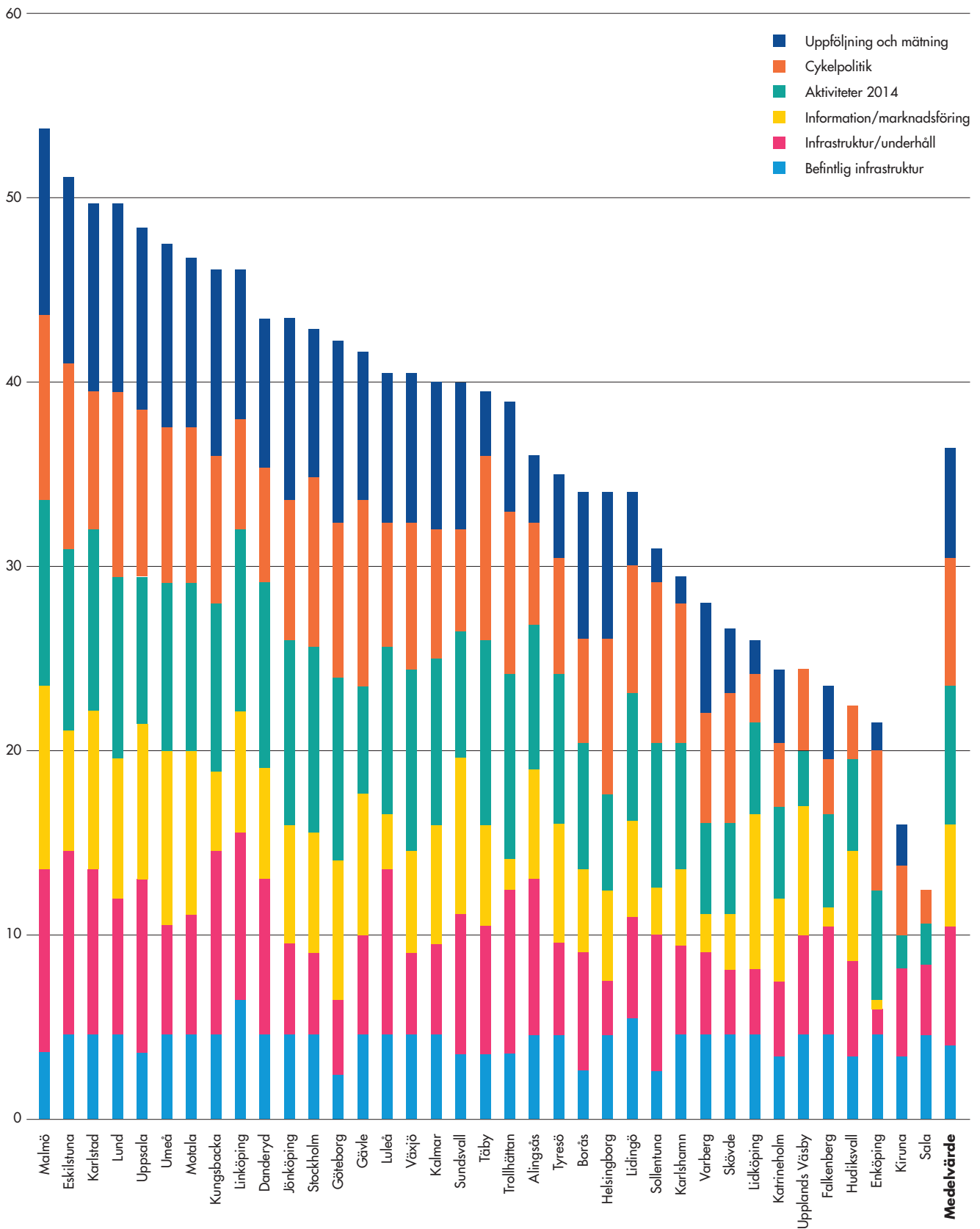


Diagram 1. Totala poängsammansättningen för Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2015

4.1.1 Stora kommuner

I gruppen stora kommuner med 100 000 invånare eller fler ingår elva kommuner, av totalt 15 kommuner i Sverige i den storleken. Detta är också gruppen med högst medelpoäng och gruppen med fyra av årets topp-fem kommuner vilket tyder på att många stora kommuner satsar på cykling.

Kommunerna i denna grupp jobbar ofta systematiskt och får poäng i alla delområden. De tenderar också att ha ett större fokus på *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning* vilket reflekteras i höga medelpoäng inom dessa delområden (8,5 inom *cykelpolitik* respektive 9,3 poäng inom *uppföljning och mätning*).

Det finns ingen korrelation mellan storlek och poäng inom gruppen och i toppen finns både en större kommun som Malmö och gruppens minsta kommun, Eskilstuna.

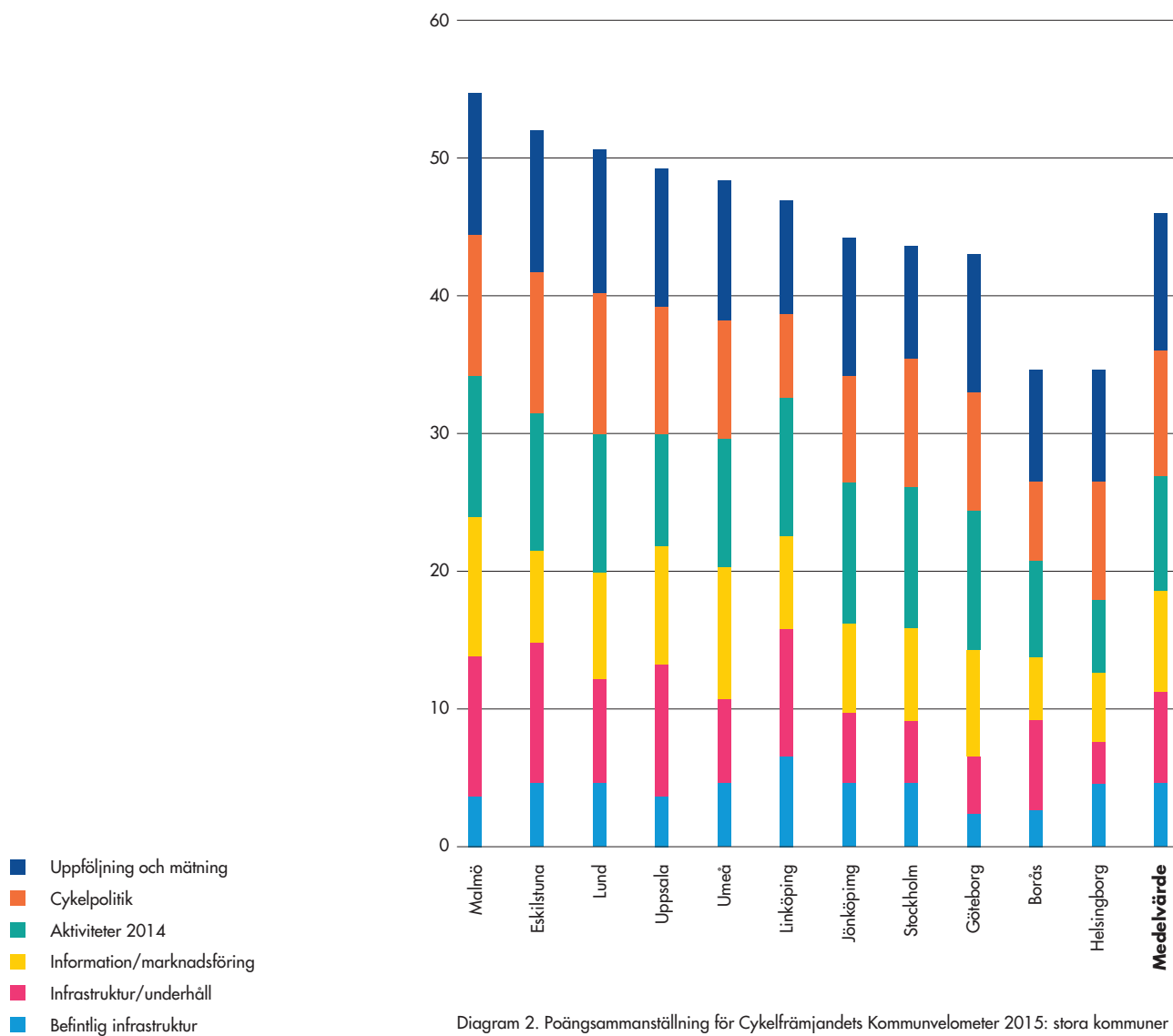


Diagram 2. Poängsammansättning för Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2015: stora kommuner

4.1.2 Mellanstora kommuner

Spridningen i gruppen mellanstora kommuner (50 000 till 100 000 invånare) är större än den inom gruppen stora kommuner, och i gruppen ingår båda topp-tio kommunerna Karlstad och Kungsbacka, och kommuner som ligger en bra bit under årets sammanlagda poänggenomsnitt på 37 poäng. Karlstad och Kungsbacka visar att även mellanstora kommuner kan få riktigt höga betyg för sitt arbete för cykling.

Många av kommunerna i denna grupp uppvisar ett brett och systematiskt cykelarbete där alla delområden finns med i någon mån. Skillnaden mellan mellanstora kommuner och stora kommuner är främst inom delområdena *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*, men också när det kommer till *information och marknadsföring* ligger de deltagande mellanstora kommunerna generellt lägre än de stora kommunerna.

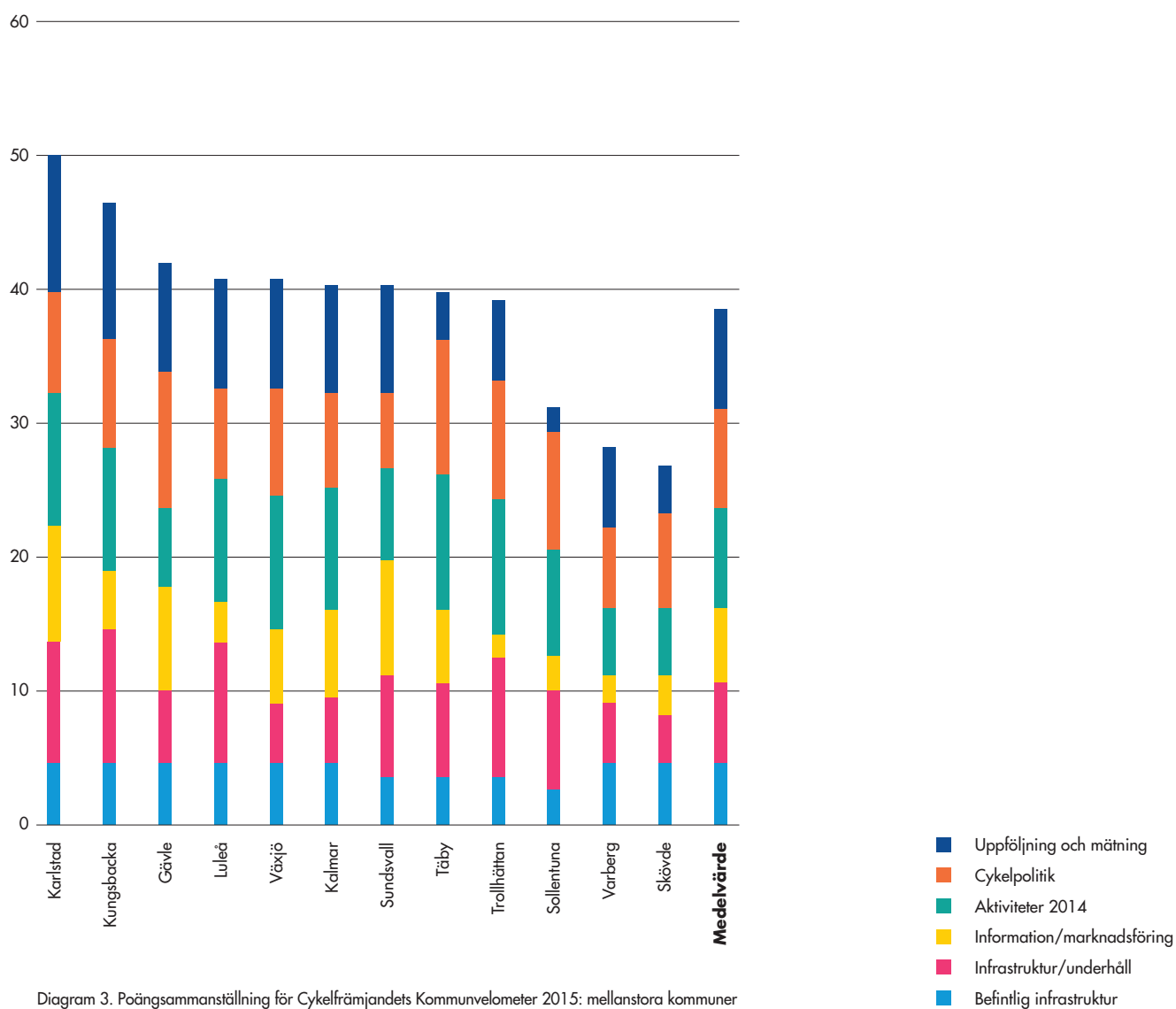


Diagram 3. Poängsammansättning för Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2015: mellanstora kommuner

4.1.3 Små kommuner

Gruppen små kommuner (kommuner med färre än 50 000 invånare) har historiskt sett haft lite svårare att mäta sig med de större kommunerna i Cykelfrämjandets Kommunvelometer, men både Motala och Danderyds resultat i årets granskning visar att det fortfarande går att prestera höga poäng trots en mindre kommunstorlek.

Spridningen är störst inom denna grupp, och resultaten kan variera rejält. En del av de deltagande mindre kommuner har ett cykelarbete som är mindre sammanhållet, och ibland saknas det insatser helt inom några delområden. Samtidigt är investeringsnivåerna generellt lägre jämfört med de andra grupperna. De delområden som mindre kommuner ofta satsar mindre på eller där insatser saknas helt är *information och marknadsföring, cykelpolitik och uppföljning och mätning*.

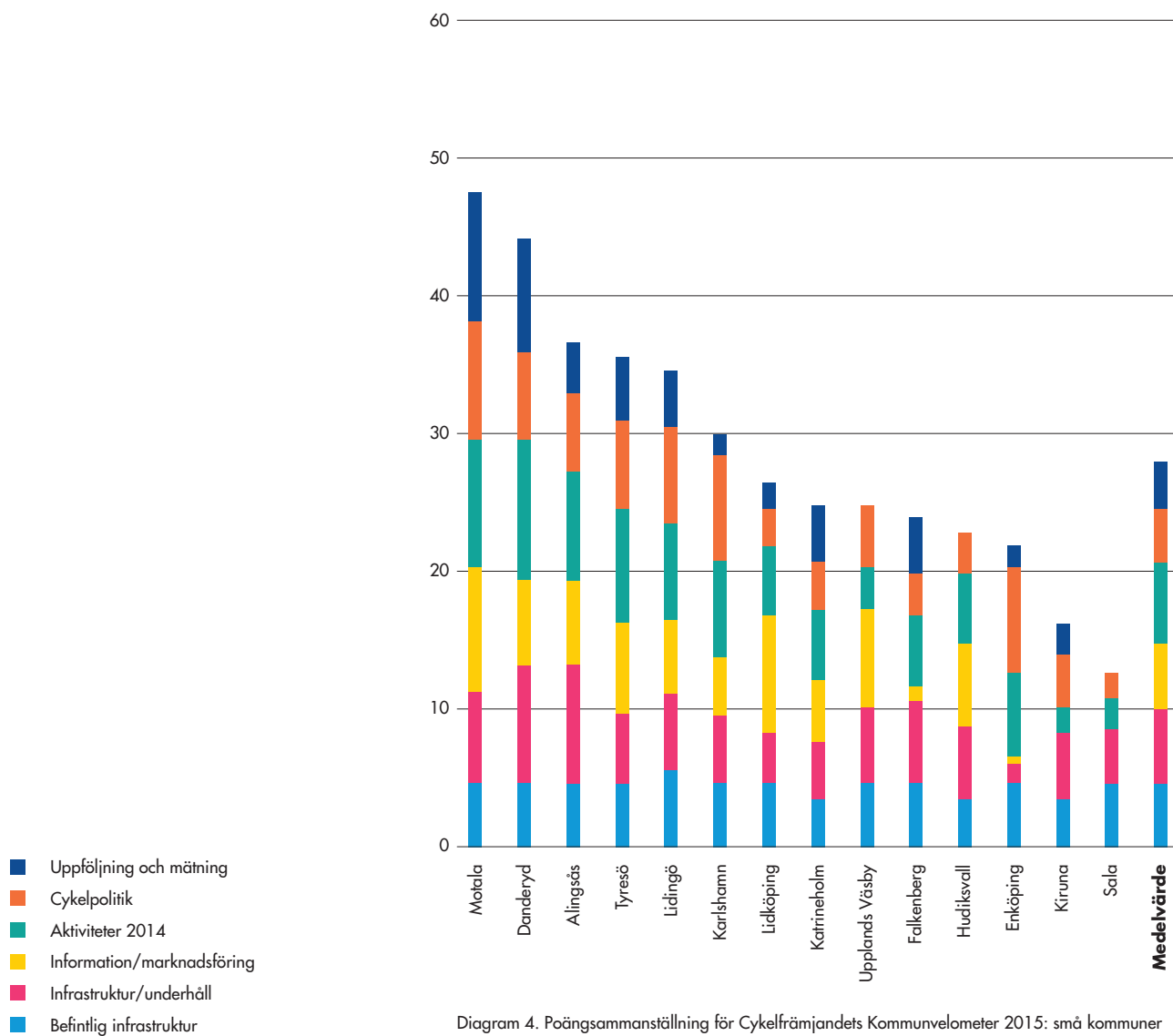


Diagram 4. Poängsammansättning för Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2015: små kommuner

4.2 BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Linköping har det längsta befintliga cykelvägnätet i årets granskning med 3,8 meter per invånare, följd av Lidingö och Upplands Väsby med 3,1 respektive 2,8 meter. Ytterligare 23 kommuner har över 2,0 meter cykelväg per invånare. Borås och Sollentuna har de kortaste befintliga cykelvägnätet med 1,0 respektive 1,4 meter per invånare.

Det längsta totala cykelnätet i årets enkät har Stockholm med totalt 2110 km, Göteborg med 775 km och Linköping med 567 km. Av årets deltagare har Stockholm den högsta befolkningstätheten men har trots detta 2,3 meter cykelväg per invånare, något över genomsnittet för alla kommuner. Detta visar att en hög befolkningstäthet inte alltid behöver betyda färre meter cykelväg per invånare.

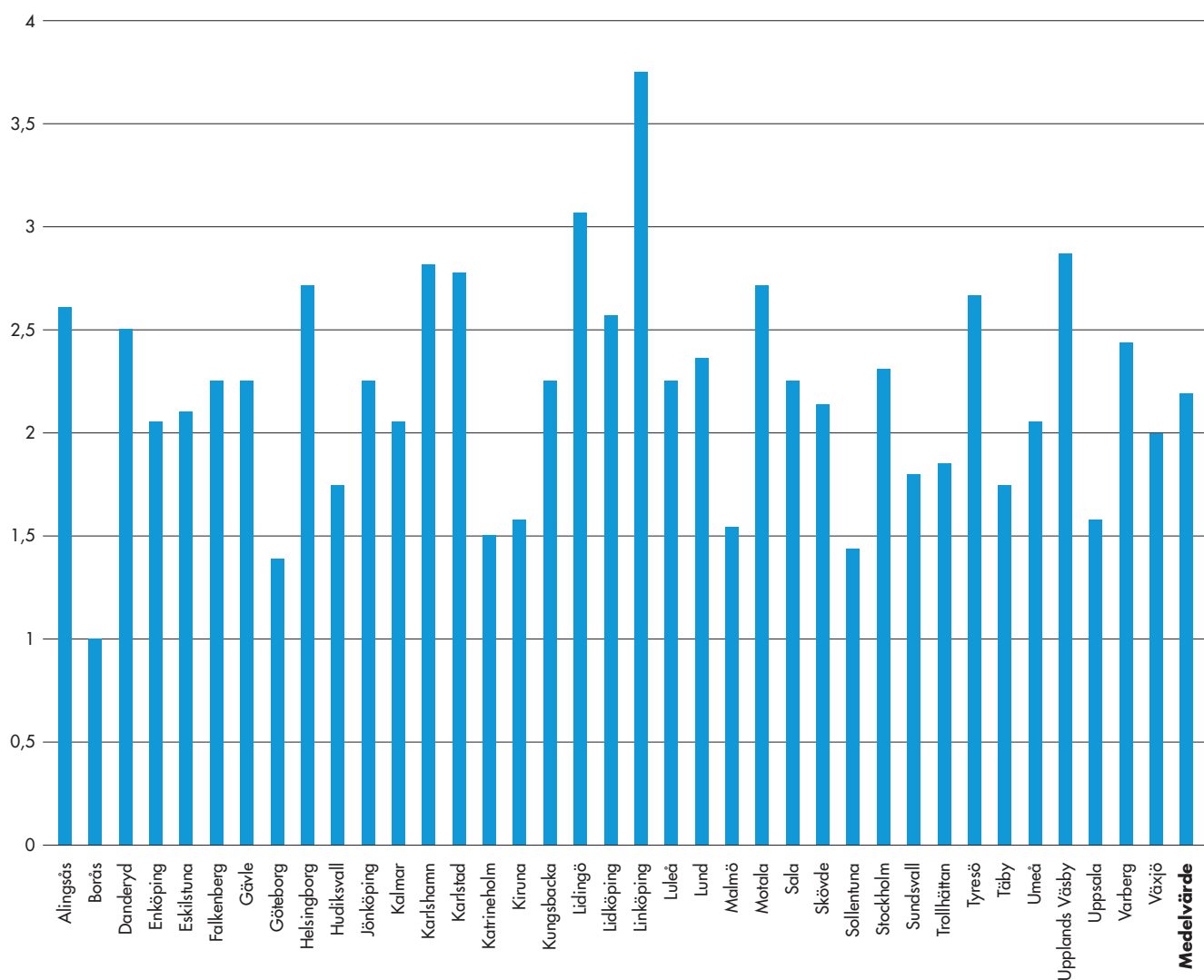


Diagram 5. Sammanställning av resultaten inom befintlig infrastruktur

4.3 INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Eskilstuna, Kungsbacka och Malmö har lyckats få full poäng inom *infrastruktur och underhåll*, tätt följda av Uppsala med 9,5 poäng. Ytterligare fyra kommuner får 9 poäng och medelpoängen inom delområdet är 6,2.

Eskilstuna fortsätter i årets granskning att ha i särklass flest heltidstjänster som arbetar med cykelfrågor med 9,5 heltidstjänster per 100 000 invånare. Tvåa är Malmö med 7,1 heltider, tätt följd av Lund och Danderyd med 4,8 respektive 4,7 heltider per 100 000 invånare.

Spännvidden mellan hur mycket kommunerna investerar inom *infrastruktur och underhåll* är väsentlig. Mest investerar Trollhättan, Kungsbacka och Linköping med 745 kr, 615 kr och 568 kr per invånare och år. Det innebär att dessa kommuner investerar betydligt mer jämfört med förra årets toppnoteringar, samtidigt som medelvärdet för samtliga kommuner har höjts från 250 kr per invånare och år 2014 till 286 kronor i årets granskning. På andra änden av skalan befinner sig Lidköping och Enköping som satsar mindre än 100 kr på cykelinfrastruktur och underhåll per invånare och år för samma period.

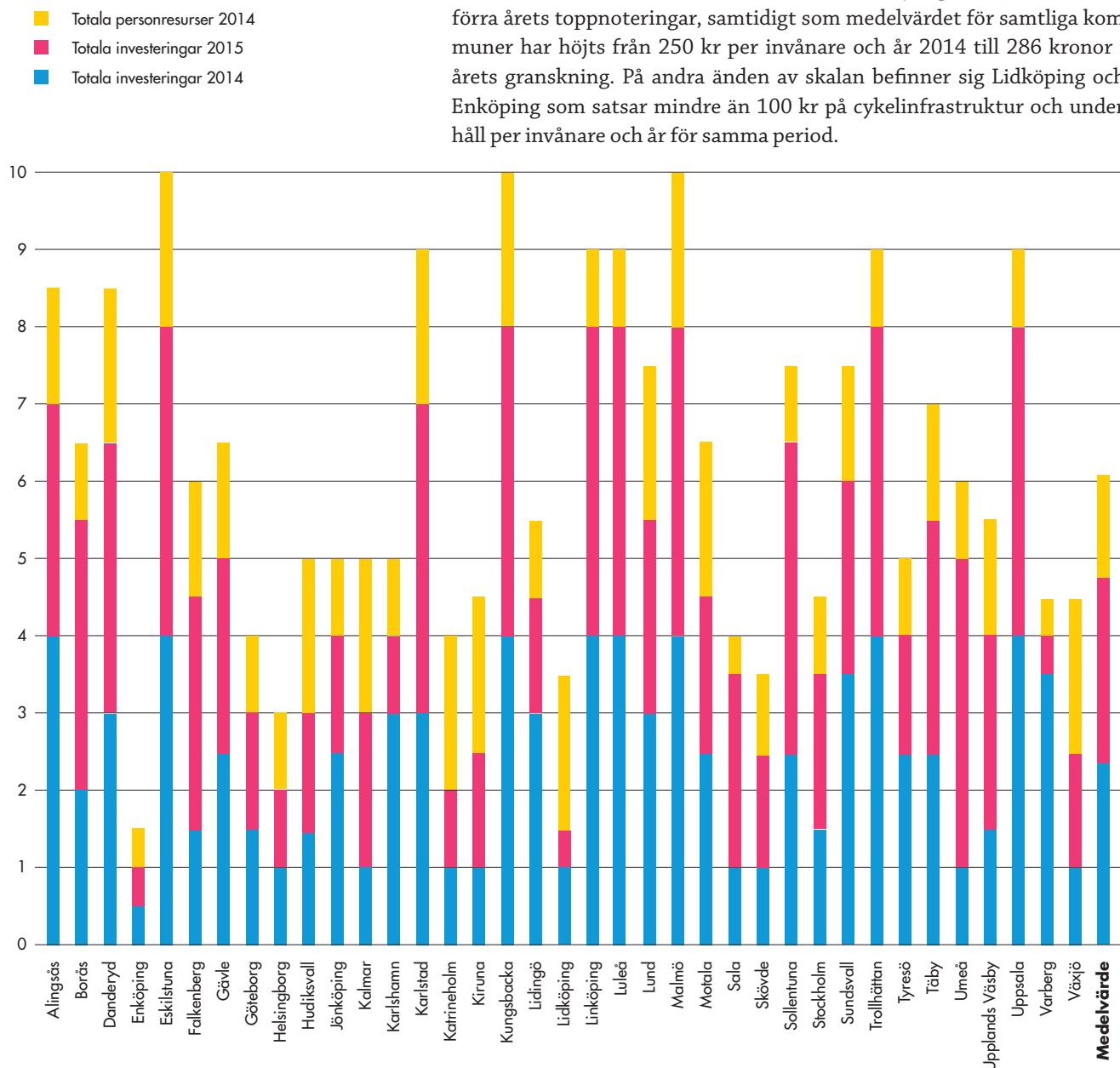


Diagram 6. Sammanställning av resultaten inom *infrastruktur och underhåll*

Samtliga kommuner har budgeterat för ny infrastruktur och i genomsnitt går 34 % av budgeten till drift och underhåll. Även här är skillnaderna stora, från Kirunas 86 % till Stockholm och Lund där endast 4 % respektive 6 % av budgeten läggs på underhåll.

Kommun	2014–2015 [kr/inv.]	% Drift och underhåll
Alingsås	450	19%
Borås	310	14%
Danderyd	362	30%
Enköping	83	48%
Eskilstuna	413	39%
Falkenberg	261	19%
Gävle	229	41%
Göteborg	191	39%
Helsingborg	144	51%
Hudiksvall	190	43%
Jönköping	223	22%
Kalmar	185	26%
Karlshamn	215	29%
Karlstad	399	50%
Katrineholm	123	59%
Kiruna	151	86%
Kungsbacka	615	11%
Lidingö	251	18%
Lidköping	99	64%

Kommun	2014–2015 [kr/inv.]	% Drift och underhåll
Linköping	568	14%
Luleå	418	42%
Lund	300	6%
Malmö	440	29%
Motala	264	42%
Sala	178	46%
Skövde	148	26%
Sollentuna	417	11%
Stockholm	197	4%
Sundsvall	323	37%
Trollhättan	745	73%
Tyresö	225	20%
Täby	307	12%
Umeå	298	26%
Upplands Väsby	212	48%
Uppsala	517	37%
Varberg	228	19%
Växjö	164	44%

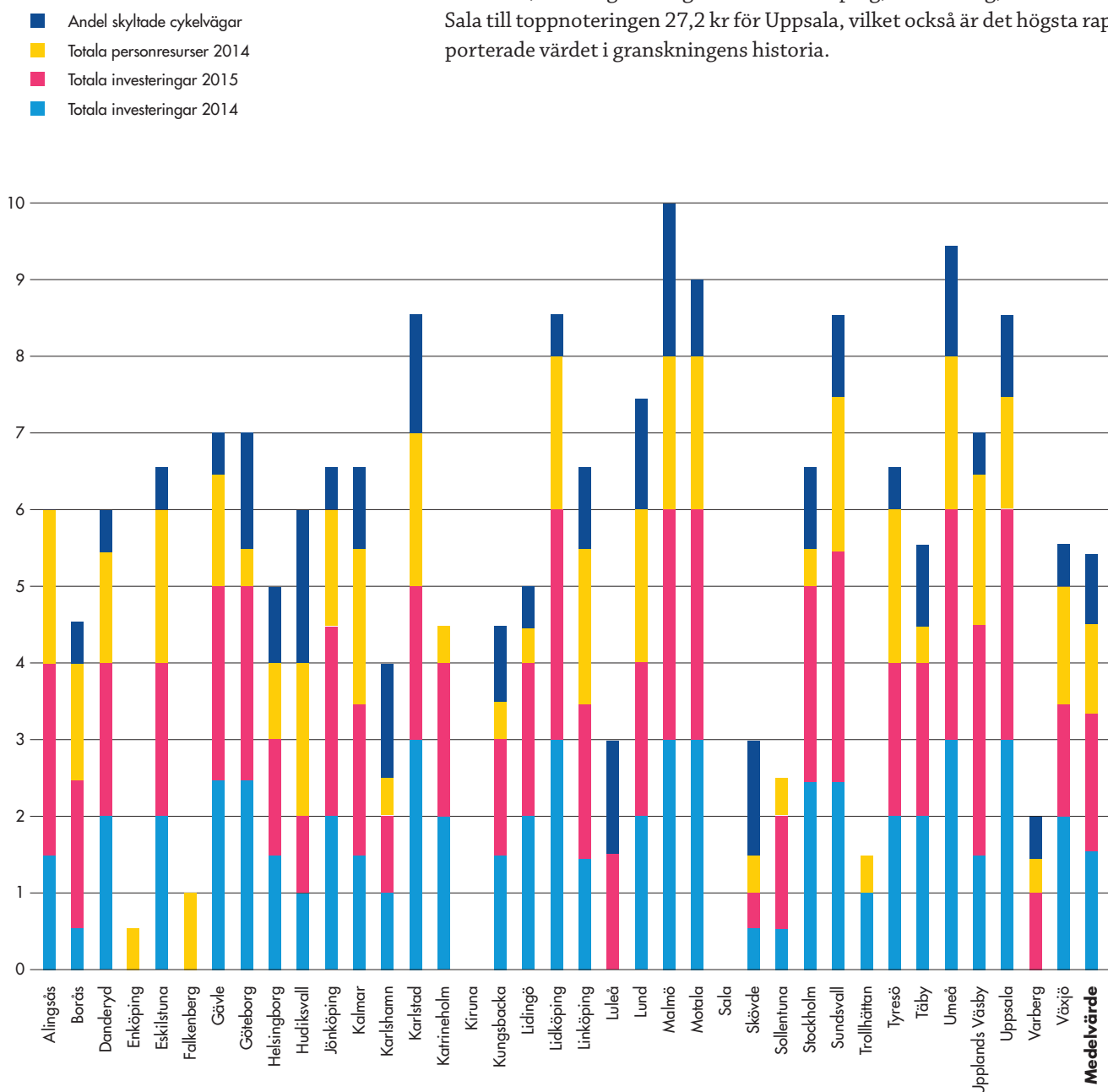
Tabell 8. Medelinvestering inom infrastruktur plus drift och underhåll 2014–2015, samt andel som satsas på drift och underhåll

Hänsyn måste också tas till att kostnaden för vissa cykelåtgärder i många fall hamnar i någon annan pott. Så är t.ex. fallet om kommunen i samband med bilvägsbygge beslutar att bygga en cykeltunnel under en väg. Denna investering hamnar ofta under kostnaderna för vägbygget och inte under cykelåtgärder. Vinterväghållning och annat underhåll ingår ofta inte heller i uppgiften eftersom det i många kommuner ligger under en separat budget tillsammans med generellt vägunderhåll. För att ta fram uppgifterna har de deltagande kommunerna ofta fått uppskatta hur stora delar av övergripande budget som läggs på cykling specifikt och uppgifterna har därför en inbyggd osäkerhet.

4.4 INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

När det gäller påverkansinsatser för ökad cykling är budgeten vanligtvis mycket lägre än för cykelinfrastruktur. Det är helt naturligt, eftersom verksamheter inom *information och marknadsföring* kostar mindre än att bygga ny infrastruktur. De kommuner som satsar mest på information och kampanjer är Uppsala, Motala och Malmö med en genomsnittlig budget på 27 kr, 18 kr och 16 kr per invånare och år, betydligt högre värden än förra årets toppnoteringar. Ytterligare nio kommuner har en budget som överstiger 5 kr per invånare och år.

Även i detta delområde är det stor spridning mellan de granskade kommunerna, från ingen budget alls för Enköping, Falkenberg, Kiruna och Sala till toppnoteringen 27,2 kr för Uppsala, vilket också är det högsta rapporterade värdet i granskningens historia.

Diagram 7. Sammanställning av resultaten inom *information och marknadsföring*

Spridningen består även när det gäller antalet heltidstjänster som kommunerna satsar inom delområdet. Tre kommuner, Kiruna, Luleå och Sala saknar helt personal inom delområdet *information och marknadsföring*, medan Karlstad och Umeå har 5,1 respektive 4,2 heltidstjänster per 100 000 invånare.

I detta delområde har också andelen cykelvägar som har vägvisning granskats. Hudiksvall och Malmö toppar listan med vägvisande skyltning på samtliga sina cykelvägar. Göteborg är på god väg med 95 % och ytterligare 12 kommuner har skyltat 50 % eller mer av sina vägar. I snitt har de deltagande kommunerna cirka 40 % av sina cykelvägar skyltade med vägvisande skyltning.

4.5 CYKELAKTIVITETER UNDER 2014

Syftet med detta delområde är att få en översikt och utvärdera vilka aktiviteter kommunerna arbetat med under föregående år. Som kan utläsas ur tabellen nedan är det många kommuner som arbetar aktivt med ett flertal olika aktiviteter, både sådana som är årligt återkommande och andra som återkommer med längre mellanrum.

Aktivitet	Nya cykelvägar	Trafiksäkerhet	Cykel-parkering	Skytning	Cykelkarta	Kampanjer	Politiska mål	Cykelstrategi	Cykelplan	Underhåll på sommar	Underhåll på vinter	Flödesmätningar	Resvanerundersökning	Nöjdhetsundersökning	Cykelbokslut	Antal Aktiviteter	Poäng
Alingsås																10	8
Borås																9	7
Danderyd																12	10
Enköping																8	6
Eskilstuna																14	10
Falkenberg																7	5
Gävle																8	6
Göteborg																15	10
Helsingborg																7	5
Hudiksvall																7	5
Jönköping																13	10
Kalmar																11	9
Karlshamn																9	7
Karlstad																14	10
Katrineholm																7	5
Kiruna																4	2
Kungsbacka																11	9
Lidingö																9	7
Lidköping																7	5
Linköping																12	10
Luleå																11	9
Lund																13	10
Malmö																15	10
Motala																13	10
Sala																4	2
Skövde																7	5
Sollentuna																10	8
Stockholm																13	10
Sundsvall																9	7
Trollhättan																14	10
Tyresö																10	8
Täby																12	10
Umeå																11	9
Upplands Väsby																5	3
Uppsala																10	8
Varberg																7	5
Växjö																13	10

Tabell 9. Översikt över kommunernas cykelaktiviteter 2014

Alla kommuner har under 2014 underhållit sina cykelbanor, både sommar- och vintertid. Nästan alla har också byggt nya cykelvägar och de flesta har arbetat för ökad trafiksäkerhet på den befintliga cykelinfrastrukturen. Merparten har även byggt cykelparkeringar, satsat på kampanjer till befolkningen och mätt antalet cyklister på vägnätet. De flesta av de aktiviteter som räknats upp bör vara årligt återkommande, tillsammans med ett cykelbokslut. Vissa aktiviteter är exempel på moment som inte behöver eller ska genomföras varje år, utan ska återkomma med längre mellanrum, t.ex. att anta mål och strategi eller att genomföra en resvaneundersökning.

- Aktiv cykelpolitik som arbetsgivare
- Aktuell underhållsplan
- Integrering i plandokument
- Cykelparkeringstal
- Aktuell cykelplan
- Cykelstrategi
- Politiska mål

4.6 CYKELPOLITIK

Detta delområde granskar vilka politiska dokument och planeringsinstrument som kommunerna har antagit och arbetar efter. Analysen gäller endast om dokumenten och planerna finns, inte om hur de tillämpas eller följs upp.

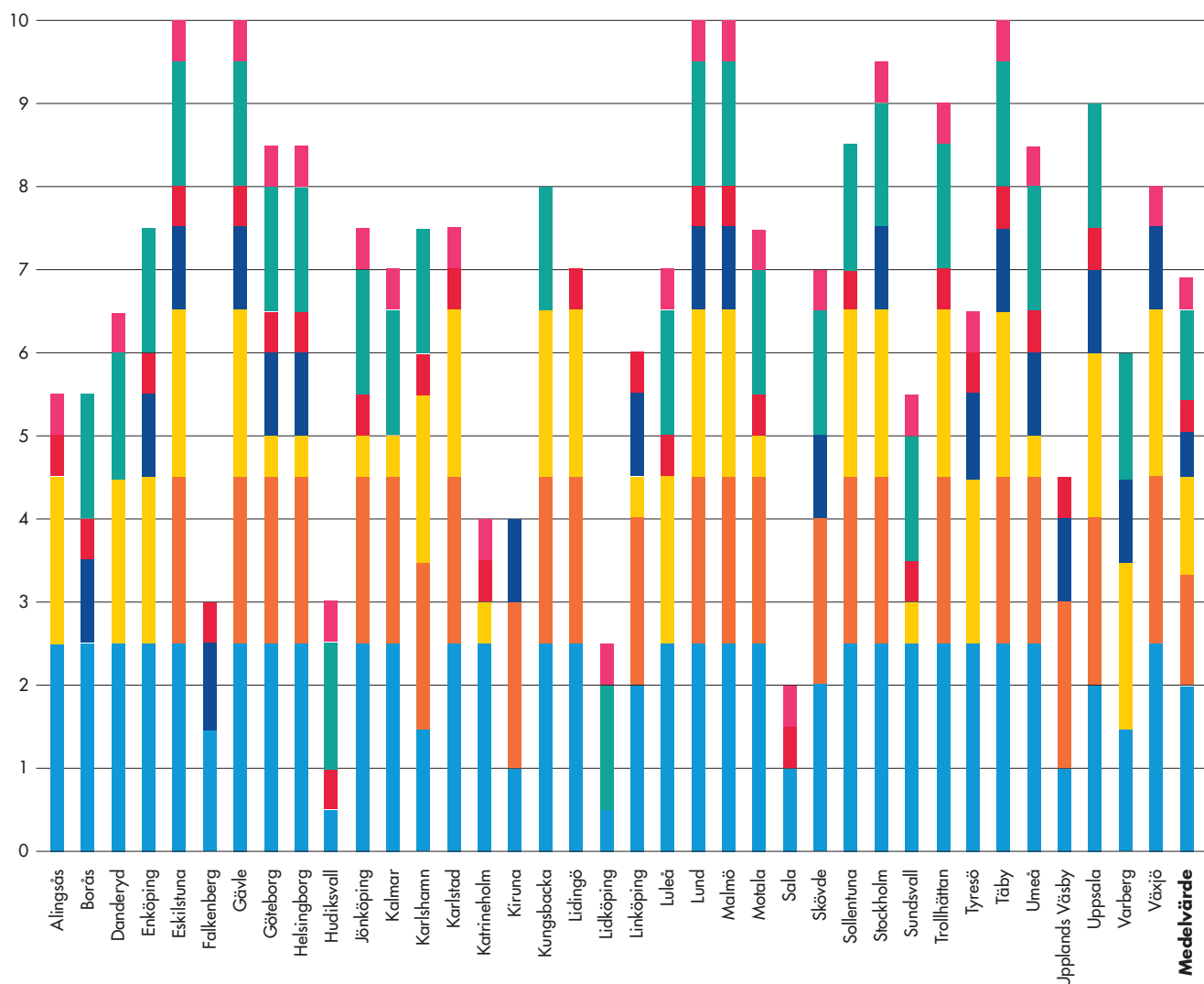


Diagram 8. Sammanställning av resultaten inom cykelpolitik

Fem kommuner får full pott inom delområdet: Eskilstuna, Gävle, Lund, Malmö och Täby. Samtliga av dessa har också deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Sala och Lidköping, två nya kommuner i granskningen, får lägst poäng med 2 respektive 2,5 poäng inom delområdet. Båda kommunerna saknar cykelstrategi, aktuell cykelplan och cykelparkeringstal.

En majoritet av kommunerna har politiska mål angående cykling och de flesta av dessa är både mätbara och tidsatta och följs upp aktivt. De flesta av årets deltagare har också en cykelstrategi och många har satt upp riktlinjer i sina översiktsplaner och detaljplaner för hur cykling ska integreras i ny bebyggelse. Många kommuner har vidare arbetat aktivt under 2014 med kampanjer som ska få fler anställda att cykla till jobbet. Däremot är det enbart drygt hälften av kommunerna som har en aktuell cykelplan eller antagit normer för cykelparkeringstal.

De kommuner som har en cykelstrategi och aktuell cykelplan har också i högre grad än andra granskade kommuner antagit cykelparkeringstal och integrerat cykling i planeringsdokument och arbetar i högre utsträckning med att följa upp och utvärdera sitt arbete.

4.7 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

När det gäller *uppföljning och mätning* av cykeltrafiken är spridningen mycket stor. Tre kommuner har ingen uppföljning av sitt cykelarbete alls, medan hela nio kommuner får full poäng. Den vanligaste uppföljningen är att genomföra flödesmätningar av cyklister på punkter i vägnätet, antingen året runt eller under vissa perioder på året. Sammantaget har 29 kommuner genomfört någon typ av flödesmätningar under 2014.

De flesta kommuner har också genomfört en resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning bland cyklister i kommunen de senaste fem åren, och drygt hälften har ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller referensgrupper. Däremot är det endast 17 kommuner som på något sätt följer upp sitt arbete med ett cykelbokslut eller en extern granskning, t.ex. en BYPAD.

Flera kommuner mäter cykeltrafiken både dygnet runt hela året och under vissa tidpunkter. De mest ambitiösa mätprogrammen har Stockholm och Göteborg med 59 respektive 19 fasta mätpunkter kombinerat med 30 respektive 25 periodiska mätpunkter. Även Kalmar och Jönköping bör lyftas fram som positiva exempel med åtta respektive sju fasta mätpunkter, kompletterade med periodiska mätpunkter (hela 26 för Jönköping).

Mätningarna kan ske manuellt eller automatiskt. De automatiska mätstationerna kan räkna 24 timmar om dygnet hela året, men är i dagsläget inte 100 % tillförlitliga, särskilt vid höga cykelflöden. De ger ändå en bra indikation av förändringar i dygns- och årsflöden. De manuella mätningarna utförs oftast under en eller flera dagar och vid ett eller flera tillfällen per år.

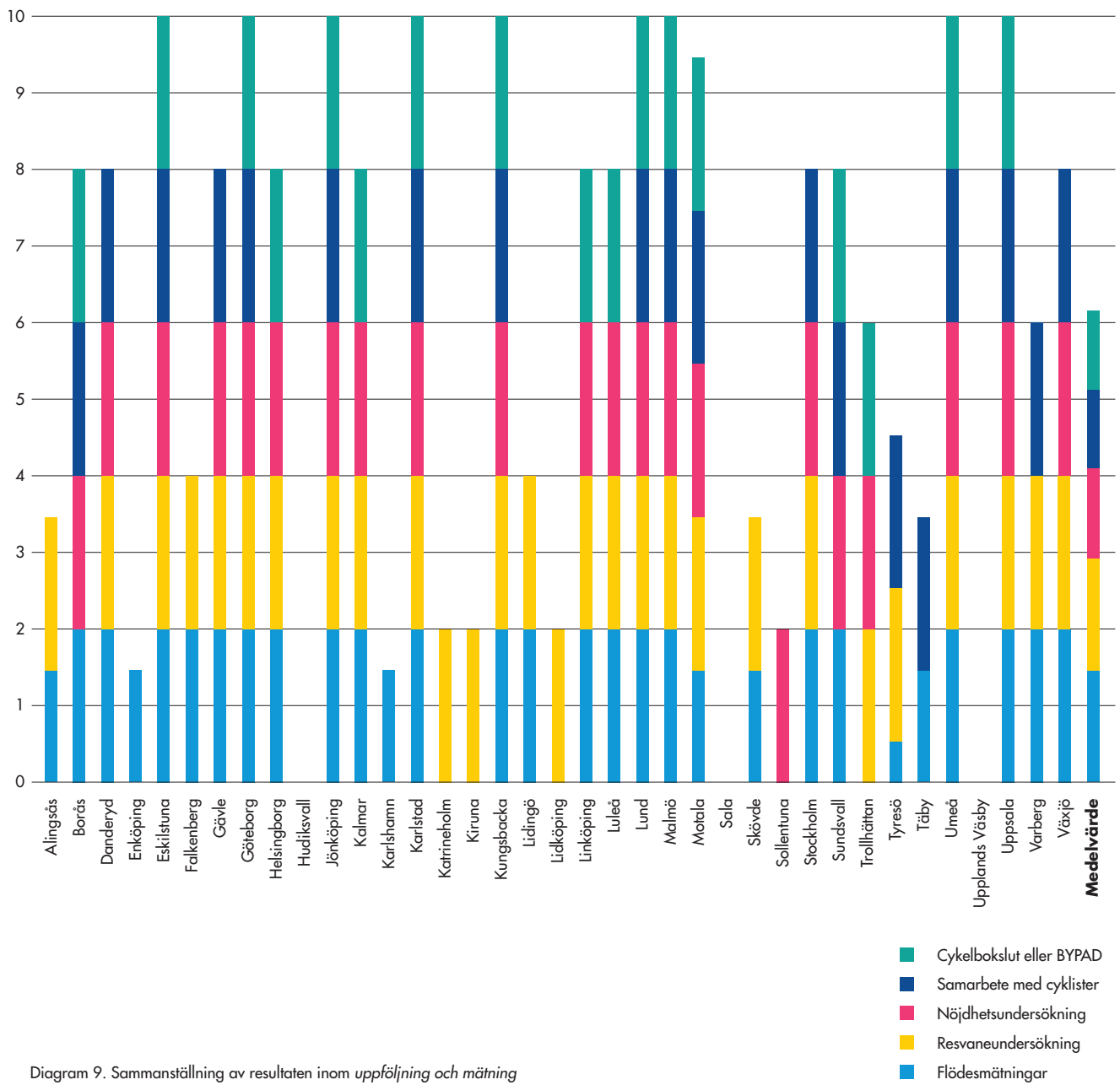


Diagram 9. Sammanställning av resultaten inom uppföljning och mätning



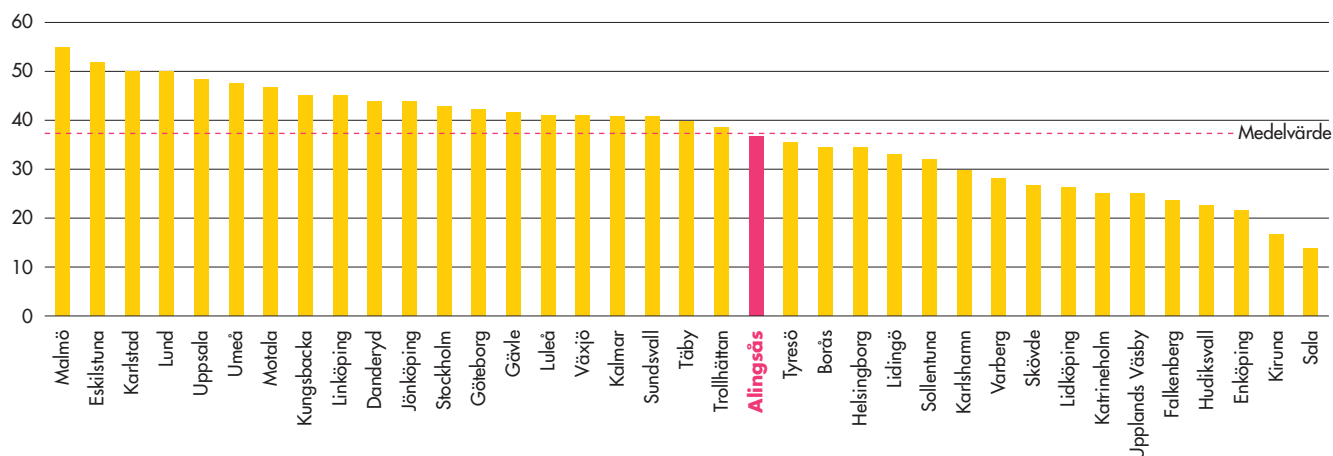


Alingsås

Alingsås medverkar i Cykelfrämjandets Kommunvelometer för första gången och får 36,5 av 60 möjliga poäng. Vi hälsar Alingsås välkomna till granskningen och hoppas detta blir första året av många med Alingsås som deltagare.

Alingsås får höga poäng inom delområdena *infrastruktur och underhåll* samt *aktiviteter*. Inom *cykelpolitik* och framförallt inom *uppföljning och mätning* får Alingsås lägre poäng än den genomsnittliga kommunen. Här finns det goda möjligheter att förbättra arbetet för att öka poängen i kommande granskningar.

I jämförelse med andra kommuner i årets Kommunvelometer med en befolkning under 50 000 invånare är Alingsås 36,5 poäng en bra bit över genomsnittet på 28,5 totalpoäng.

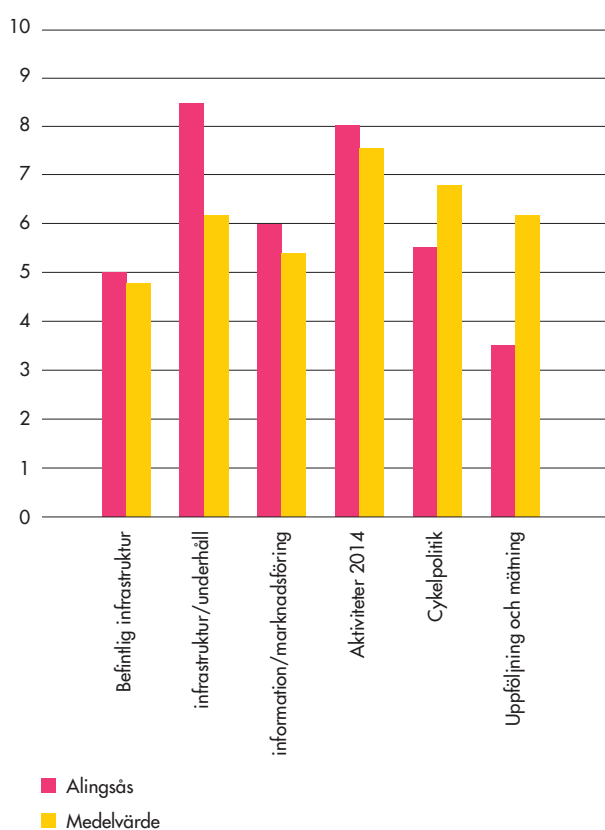


BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Längd cykelväg per invånare är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Alingsås finns cirka 2,7 meter cykelväg per invånare, vilket är mer än snittet för alla kommuner på 2,2 meter cykelväg per invånare. Totalpoängen inom delområdet befintlig infrastruktur blir för Alingsås 5 poäng av 10 möjliga.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Alingsås satsar 450 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är långt över snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 19 %, motsvarande cirka 87 kr per invånare och år till underhåll, vilket är lägre än årets medelvärde på 34 % av medlen och strax under snittet mätt i kronor på cirka 93,5 kr per invånare. Antalet personresurser uppgår till cirka 1,3 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är mindre än genomsnittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* får Alingsås 8,5 av 10 möjliga poäng.



INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* får Alingsås totalt 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen satsar cirka 3,8 kr per invånare och år på information och marknadsföring, en bit under genomsnittet för samtliga kommuner som uppgår till 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till 1,0 heltidstjänster vilket tangerar medelvärdet i årets granskning. Även skyltning ingår i detta delområde. I Alingsås är inga cykelvägar skyltade vilket håller nere totalpoängen inom delområdet.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur många aktiviteter som kommunen har genomfört under det senaste året. Alingsås genomförde 10 cykelaktiviteter under 2014, vilket ger 8 av 10 möjliga poäng. För att få full pott krävs att minst 12 av 15 möjliga cykelaktiviteter är genomförda under det senaste året.

CYKELPOLITIK

Inom delområdet *cykelpolitik* får Alingsås totalt 5,5 poäng. Alingsås har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Kommunen har en cykelplan samt medel för genomförande av cykelplanen. Alingsås cykelplan sträcker sig fram till 2018 och revideras löpande. Cykling är integrerat i plandokumentet, bland annat i ÖP och Trafikplan. Kommunen driver dessutom ett aktivt internt arbete för att uppmuntra ökad cykling, bland annat genom kampanjer och utmaningar. Det Alingsås saknar för att få högre poäng inom delområdet *cykelpolitik* är en antagen cykelstrategi, aktuell underhållsplan samt cykelparkeringstal. Här finns det goda möjligheter för kommunen att utvecklas och för att få högre poäng i kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

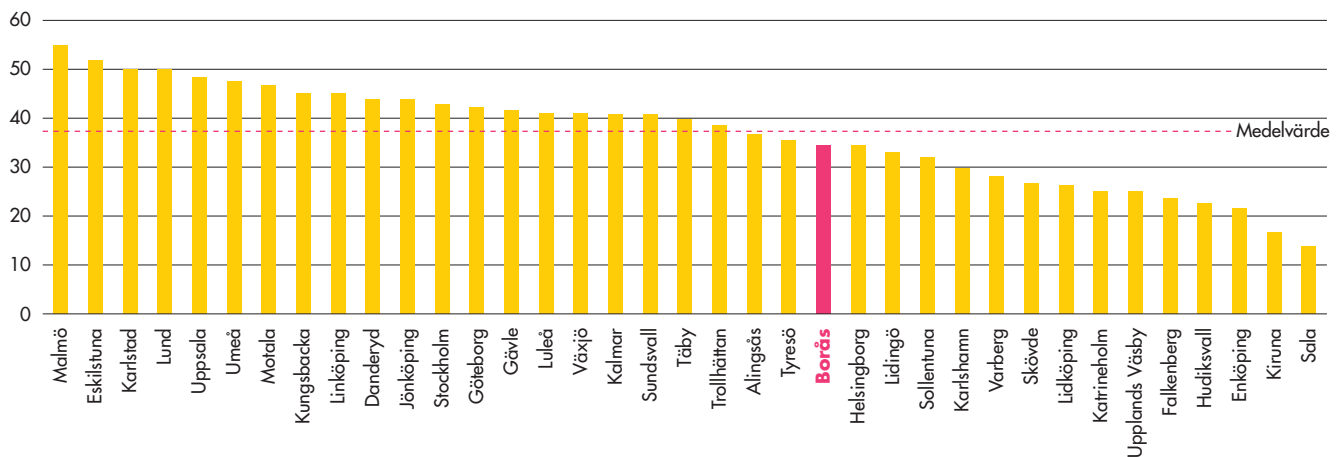
Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Inom detta delområde får Alingsås 3,5 av 10 möjliga poäng. Här finns det goda möjligheter att utveckla arbetet med uppföljning och mätning, som är viktiga delar i en kommuns arbete för ökad cykling. Alingsås genomför tre periodiska flödesmätningar och har dessutom genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren. Kommunen saknar dock nöjdhetsundersökning, genomfört cykelbokslut och samarbete med cyklister.

Borås

Borås är en av de kommuner som deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer samtliga år sedan starten 2010 och får i år 34,5 av 60 möjliga poäng räknat i det nya systemet. Enligt det gamla systemet motsvarar detta 39 poäng och tangerar därmed Borås tidigare toppnotering från 2013.

I jämförelse med förra året förbättrar Borås sitt resultat inom delområdena *befintlig infrastruktur* samt inom *infrastruktur och underhåll*, men försämrar sitt resultat inom *information och marknadsföring*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning över 100 000 är Borås 34,5 poäng en bit under genomsnittet på cirka 45,5 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Borås finns cirka 1,0 meter cykelväg per invånare, vilket är mindre än hälften av snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare och det lägsta värdet i årets granskning. Borås får i detta delområde 3 av 10 möjliga poäng.

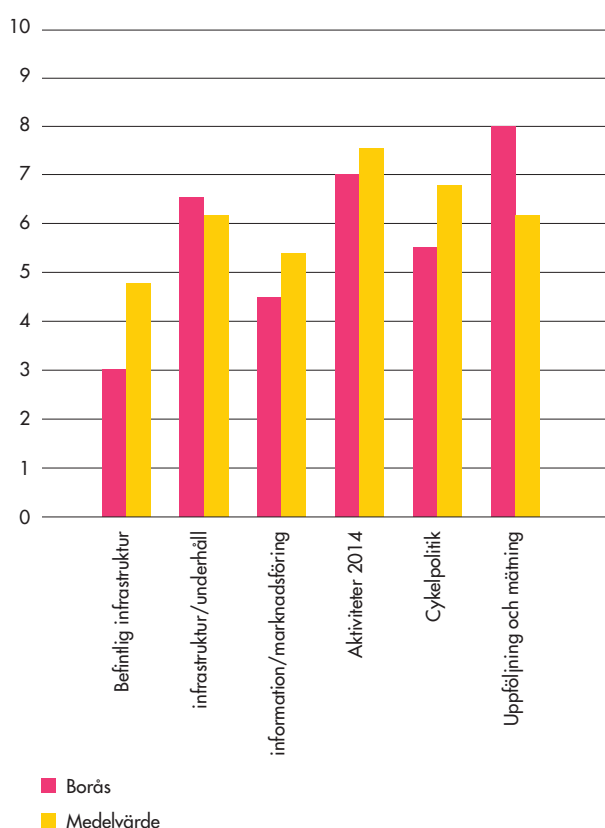
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Borås satsar 310 kr per invånare och år, en bit över snittet på 286 kr per invånare och år. Mellan 2014

och 2015 ökar medlen från cirka 221,5 kr till cirka 399 kr per invånare och år. Av dessa medel satsas 14 %, motsvarande cirka 44 kr per invånare, på underhåll. Det kan jämföras med årets medelvärde som uppgår till 34 % av medlen eller cirka 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet infrastruktur och underhåll får Borås totalt 6,5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom information och marknadsföring satsar Borås cirka 2,1 kr per invånare och år, vilket är långt under snittet för samtliga kommuner som uppgår till 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser i Borås som jobbar med information och marknadsföring är



cirka 0,9 heltidstjänster per 100 000 vilket är precis under snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Skyltning är en annan granskningskategori i detta delområde. I Borås är 20 % av cykelvägarna skyltade, vilket är under snittet på cirka 40 % skyltade cykelvägar. Inom området *information och marknadsföring* får Borås 4,5 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur många aktiviteter som kommunen har genomfört under det senaste

året. Här får Borås 7 av 10 möjliga poäng då 9 av 15 möjliga cykelaktiviteter har genomförts under 2014.

CYKELPOLITIK

Inom delområdet *cykelpolitik* får Borås, liksom förra året, 5,5 av 10 möjliga poäng. Borås har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Cykling är integrerat i plandokument, det finns en aktuell underhållsplan och kommunen har även cykel-parkeringstal. Vad Borås saknar för att få högre poäng inom detta område är en antagen cykelstrategi, en cykelplan inte äldre än fem år samt medel för genomförande av cykelplanen. En cykelplan är under framtagande under 2015 vilket bådär gott inför kommande granskningar. Borås jobbar inte heller aktivt internt för att öka cyklingen bland kommunens anställda. Inom området *cykelpolitik* finns det mycket goda chanser för Borås att öka sin poäng till kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Borås genomför flödesmätningar kontinuerligt på fyra punkter och har ett aktivt samarbete med cyklister. Dessutom har kommunen genomfört en nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren samt upprättat ett cykelbokslut 2013 som också genomförs vartannat år. Det Borås saknar för att få full poäng inom området *uppföljning och mätning* är en aktuell resvaneundersökning.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

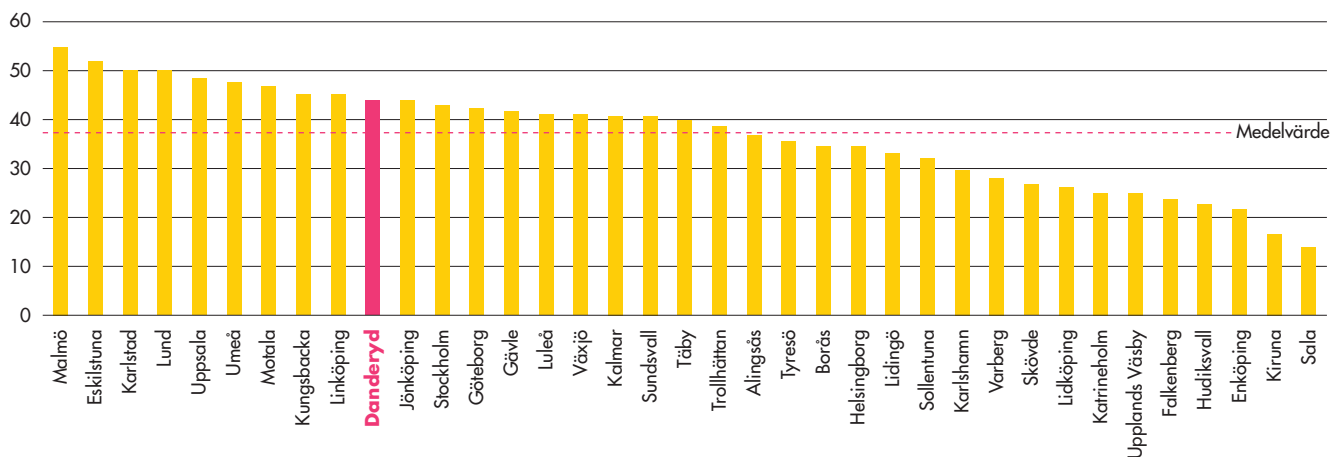
Nedan presenteras en tabell med resultat från Borås deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

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 (gamla systemet)	3	8	4,5	10	5,5	8	39
	2015 (nya systemet)	3	6,5	4,5	7	5,5	8	34,5

Danderyd

Danderyd får i år 44 av 60 möjliga poäng vilket i det gamla systemet motsvarar 45,5 poäng. Detta är tredje året i rad som Danderyd deltar i Cykelfrämjandets Kommunvelometer, och för varje år har kommunen förbättrat sina resultat vilket tyder på att cykelfrågan är prioriterad i kommunen. Sedan förra året har Danderyd förbättrat sina resultat inom delområdena *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning* och hamnar i år på en delad tiondeplats tillsammans med Jönköping.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning under 50 000 invånare hamnar Danderyd på en andra plats med 44 i totalpoäng. Kommungenomsnittet för kommuner med en befolkningsmängd under 50 000 invånare är cirka 28,5 i totalpoäng, en nivå Danderyd ligger en bra bit över.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastrukturen finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I kommunen finns cirka 3,0 meter cykelväg per invånare, vilket är klart över medelvärdet på 2,2 meter cykelväg per invånare och ger Danderyd 5 av 10 poäng inom delområdet.

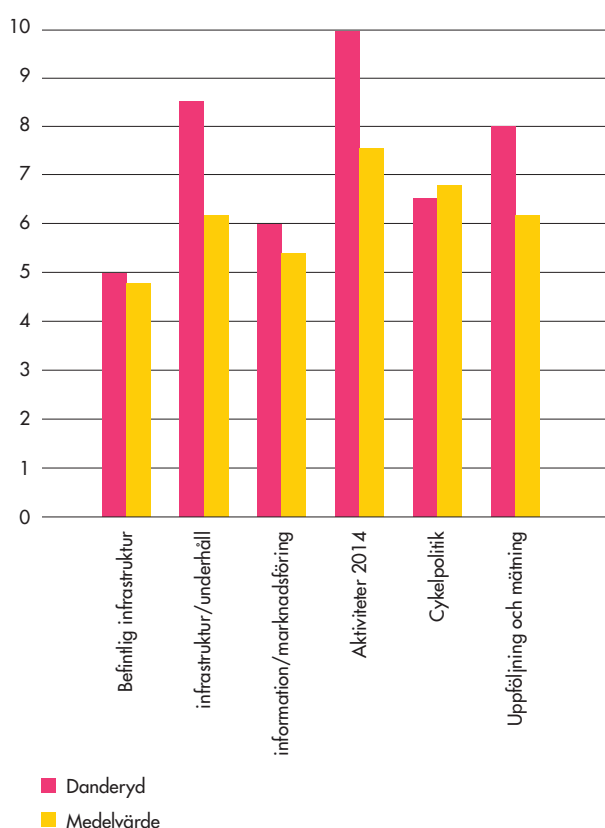
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Danderyd satsar 362 kr per invånare och år på infra-

struktur och underhåll, en bra bit över snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 30 %, eller cirka 109 kr per invånare och år till underhåll, vilket är likt årets medelvärde på 34 % av medlen och 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 4,6 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är över snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom detta delområde får Danderyd sammanlagt 8,5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Danderyd satsar cirka 4,7 kr per invånare och år på information och marknadsföring. Detta är strax under medelvärdet på 4,8 kr per invånare och år. Gällande personresurser har Danderyd cirka 0,8 heltids-



tjänster per 100 000 invånare, vilket även det är strax under medelvärdet 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även vägvisande skyltning för cykelvägar ingår i detta delområde och i Danderyd är 20 % av cykelvägarna skyltade. Inom delområdet *information och marknadsföring* får Danderyd 6 av 10 möjliga poäng vilket pekar på utvecklingsmöjligheter för kommunen inom området.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året. Danderyd har genomfört 12 cykelaktiviteter vilket ger kommunen 10 av 10 möjliga poäng, alltså full pott.

CYKELPOLITIK

Danderyd har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Kommunen har ingen antagen cykelstrategi, cykelparkeringstal eller integrerat cykel i plandokument. Danderyd har dock en cykelplan samt medel avsatta för genomförande av den, dessutom har kommunen aktuell underhållsplan samt arbetar internt för att öka cyklingen bland kommunens egna anställda. En åtgärd för att öka cyklingen bland de anställda är ett nytt cykelrum med tillgång till omklädningsrum och dusch. *Cykelpolitik* är ett av två områden där Danderyd ökar sin totalpoäng jämfört med förra årets granskning och i år får kommunen 6,5 poäng att jämföra med fjolårets 4 poäng. Även om kommunen ökar sin poäng så finns det fortsatt goda möjligheter att ytterligare förbättra resultatet inom delområdet *cykelpolitik* i kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. *Uppföljning och mätning* är det andra delområdet där Danderyd har förbättrat sitt resultat sedan förra året och kommunen dubblar poängen från 4 poäng i förra årets granskning till 8 av 10 poäng i år. Kommunen utför flödesmätningar, kontinuerligt på två mätpunkter samt periodiskt på fyra mätpunkter. Det finns aktuell resvaneundersökning samt nöjdhetsundersökning, genomförda inom de senaste 5 åren, och det finns ett aktivt samarbete med cyklisterna. Det Danderyd saknar för att få full pott inom delområdet *uppföljning och mätning* är ett genomfört cykelbokslut eller en cykelrevision, alternativt BYPAD.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

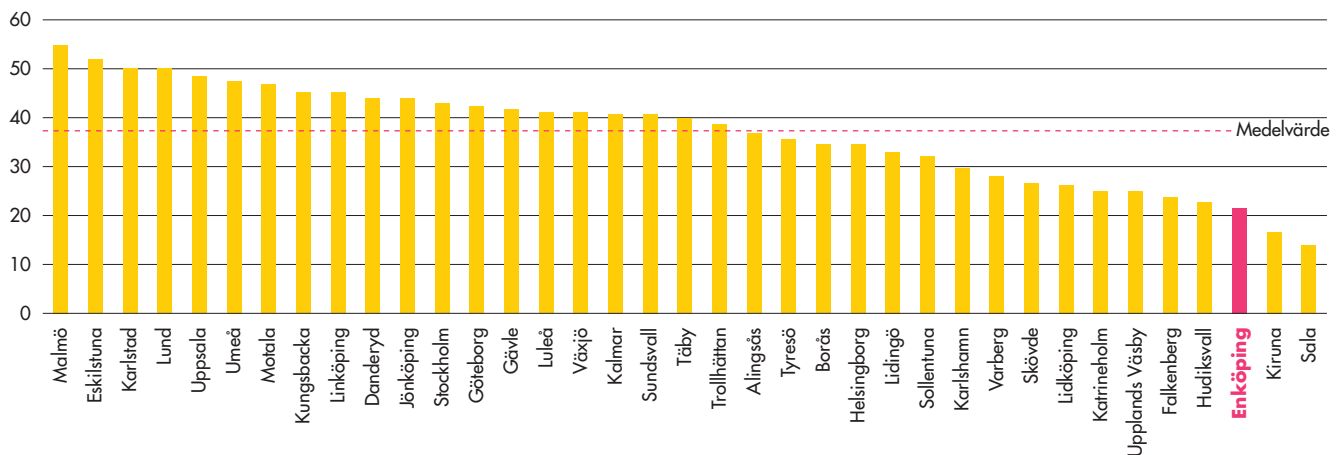
Nedan presenteras en tabell med resultat från Danderyds deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

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 (gamla systemet)	5	10	6	10	6,5	8	45,5
	2015 (nya systemet)	5	8,5	6	10	6,5	8	44

Enköping

Enköping får 22 av 60 möjliga poäng i årets granskning. Detta motsvarar 28 poäng i det gamla systemet och är en ordentlig ökning jämfört med kommunens tidigare resultat. År 2012 fick Enköping 15,5 i totalpoäng, och resultatet försämrades något till 2013 års granskning där kommunen slutade på 13,5 poäng. Årets 28 poäng räknat i det gamla systemet är mer än en fördubbling av 2013 års resultat och vittnar om att cykelfrågan fått mer utrymme och högre prioritet i kommunen. Det är glädjande att se denna positiva utveckling.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkningssmängd under 50 000 invånare är Enköpings 22 av 60 poäng en bit under snittet på cirka 28,5 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Enköping finns cirka 2,1 meter cykelväg per invånare, vilket är något under kommungenomsnittet på 2,2 meter och ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng inom delområdet.

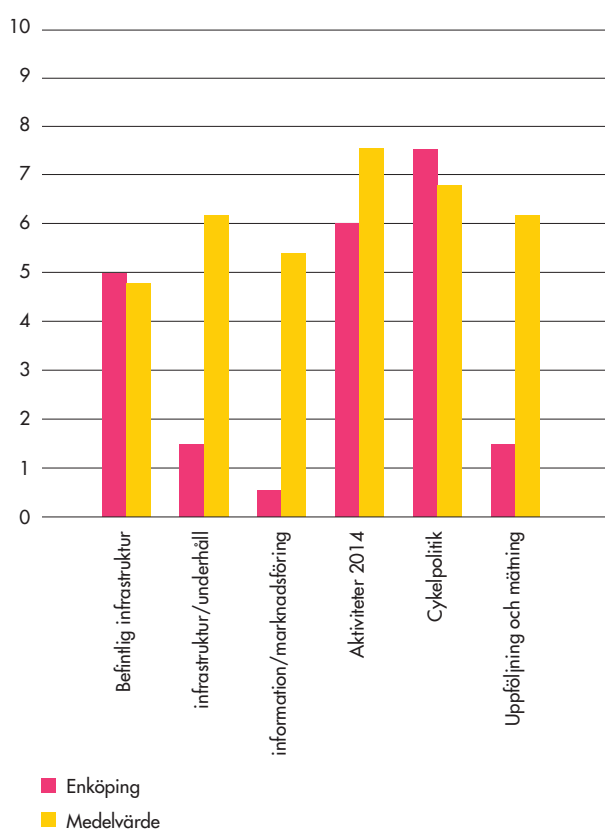
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Enköping satsar 83 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är klart under snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 48 %, eller cirka

40 kr per invånare och år, till underhåll. Detta kan jämföras med årets medelvärde på 34 % av medlen motsvarande cirka 93,5 kr per invånare och år satsas på underhåll. Antal personresurser inom delområdet uppgår till cirka 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är under kommungenomsnittet 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Totalt får Enköping 1,5 av 10 möjliga poäng inom delområdet *infrastruktur och underhåll* och här har kommunen goda möjligheter att förbättra resultatet i kommande granskningar.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* får Enköping tyvärr inga poäng. Detta beror på att kommunen inte har någon budget för information och marknadsföring. Snittet bland de deltagande kommunerna i årets granskning är cirka 4,8 kr per invånare och år.



Kommunen har få personresurser inom delområdet. Personresurserna uppgår till 0,1 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är långt under snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta delområde och i Enköping är 5 % av cykelvägarna skyltade. För att få poäng inom skyltning krävs att minst 10 % av cykelvägarna har vägvisande skyltning. Även detta är ett delområde där kommunen har goda möjligheter att förbättra resultatet i kommande granskningar.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Enköping har under 2014 genomfört 8 av 15 cykelaktiviteter vilket ger kommunen 6 av 10 möjliga poäng

CYKELPOLITIK

Enköping har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Det finns en cykelplan som antogs 2014, samt medel avsatta till att uppfylla cykelplanens mål. Kommunen har också cykelparkeeringstal, aktuell underhållsplan samt har integrerat cykling i plandokument. Det Enköping saknar för att få full pott är en antagen cykelstrategi samt ett aktivt internt arbete för att främja ökad cykling bland kommunens anställda. Inom *cykelpolitik* får Enköping 7,5 av 10 möjliga poäng, vilket är en kraftig ökning från tidigare år kommunen deltagit. 2012 fick Enköping 2 av 10 möjliga poäng, och 2013 0 av 10 möjliga poäng. Att kommunen nu får hela 7,5 poäng vittnar om att cykelfrågornas prioritet inom politiken har ökat ordentligt. Det är roligt att se en sådan stark och positiv utveckling i Enköping inom området *cykelpolitik*.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Enköping genomför periodiska flödesmätningar av cyklisterna på två mätpunkter inom kommunen. Däremot saknas genomförd resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning, cykelbokslut eller BYPAD samt ett aktivt samarbete med cyklisterna. Kommunen får inom delområdet *uppföljning och mätning* 1,5 av 10 möjliga poäng. Detta är ett annat delområde där Enköping har stora möjligheter att förbättra sitt arbete för att få en bättre bild av nuläget och överblick över effekten av kommunens satsningar. Ett utvecklat arbete inom *uppföljning och mätning* underlättar planering och uppföljning av åtgärder framöver och bör vara ett prioriterat område för kommunens kommande arbete.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Enköpings deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

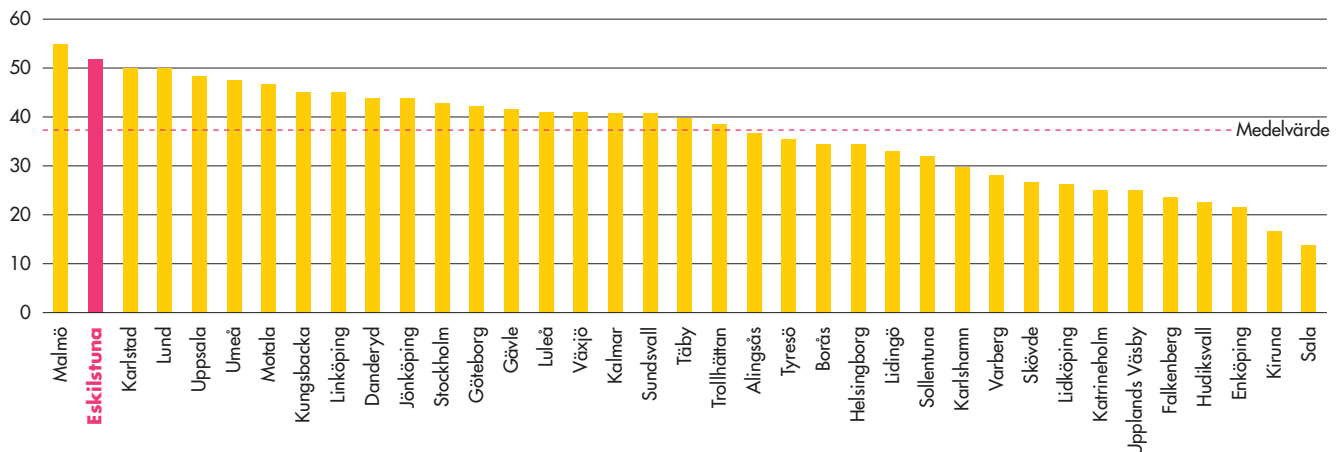
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Enköping	2012	5	4	0,5	4	2	0	15,5
	2013	5	4	1,5	3	0	0	13,5
	2015 (gamla systemet)	5	3,5	0,5	10	7,5	1,5	28
	2015 (nya systemet)	5	1,5	0,5	6	7,5	1,5	22

Eskilstuna

Eskilstuna får hela 51,5 av 60 möjliga poäng i årets granskning och hamnar på en mycket hedersam andra plats i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tätt efter Malmö. Eskilstuna är med för fjärde gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och har förbättrat sitt resultat varje år kommunen deltagit i granskningen. Kommunen har haft en otrolig utveckling sedan första deltagandet 2010 då Eskilstuna hamnade på 32 i totalpoäng.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning över 100 000 invånare är Eskilstunas 51,5 poäng över medelvärdet på cirka 45,5 i totalpoäng.

Eskilstuna får full pott, 10 av 10 möjliga poäng i delområdena *infrastruktur och underhåll*, *aktiviteter*, *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*. De delområden Eskilstuna inte får full poäng inom och som därmed är områden för potentiella förbättringar, är *befintlig infrastruktur* samt *information och marknadsföring*.

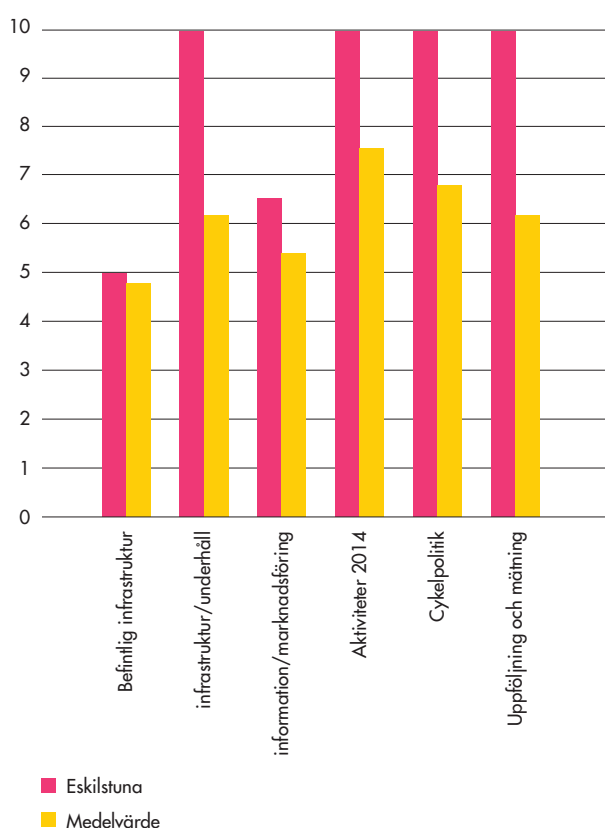


BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastrukturen finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. Eskilstuna har 2,1 m cykelväg per invånare, strax under medelvärdet på 2,2 m cykelväg per person. Detta ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng inom detta delområde.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Kommunen satsar 413 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, strax över gränsen för maxpoäng inom delområdet på 400 kr. Detta är en bra bit över medelvärdet på 286 kr per invånare och år och en ökning från förra årets 355 kr per invånare och år. Av den budgeten går 160 kr, eller 39 %, till drift och underhåll, vilket är aningen högre än årets medelvärde på 34 % av de totala medlen och över motsvarande medelvärde på 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser är hela 9,5 heltidstjänster per 100 000 invånare, det högsta värdet i årets granskning och kraftigt över medelvärdet 2,0



heltidstjänster per 100 000 invånare. Detta kan förklaras med att Eskilstuna har en organisation som både beställer/planerar/projekterar och utför drift och underhåll internt inom organisationen. Inom delområdet investeringar inom infrastruktur och underhåll får Eskilstuna 10 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

När det gäller delområdet *information och marknadsföring* satsar Eskilstuna 3,5 kr per invånare och år, vilket är något under snittet på 4,8 kr per invånare och år och klart under gränsen för maxpoäng på 7,0 kr. Gällande personresurser har Eskilstuna 1,5 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är klart över snittet på 1,0 heltidstjänster. Även skyltning ingår i detta delområde och i Eskilstuna är 23 % av cykelvägarna skyltade, klart under snittet på 39 %. Inom delområdet *information och marknadsföring* backar Eskilstuna något till 6,5 i totalpoäng av 10 möjliga i jämförelse med förra årets 7,5 poäng. Kommunen har möjligheter att förbättra sina poäng här genom att öka budgeten för satsningar inom området samt öka på den vägvisande skyltningen av cykelvägarna inom kommunen.

AKTIVITETER

Eskilstuna har varit aktiva under 2014 och genomfört 14 av 15 cykelaktiviteter under året och får således full poäng inom delområdet.

CYKELPOLITIK

Likt förra året får Eskilstuna full pott även inom delområdet *cykelpolitik*. Kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara och som följs upp av nämnd. Ett mätbart mål som kommunen jobbar för är att arbetspendlingen med cykel ska öka från 2010 års nivå på 17 %, till 25 % 2015 och till 30 % 2020. Kommunen har en aktuell cykelstrategi och cykelplan, med medel avsatta till att uppfylla cykelplanens mål (cykelplanen innefattar även en strategidel). Norm för cykelparkeringstal har antagits och cykel är integrerat i kommunens plandokument. Eskilstuna har också en aktuell underhållsplan och jobbar även internt för att främja cyklandet bland kommunens anställda. Exempel på det sistnämnda är olika former av kampanjer samt möjligheten att prova på olika slags cyklar i tjänsten.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Inom delområdet *uppföljning och mätning* får Eskilstuna 10 av 10 möjliga poäng, och detta för första gången då de ökar sin totalpoäng från 8 till 10 av 10 möjliga poäng inom området i förra årets granskning. Anledningen till detta är att Eskilstuna, till skillnad från förra året, har genomfört en BYPAD, en omfattande cykelrevision. Utöver genomförd BYPAD utför kommunen både periodiska och kontinuerliga flödesmätningar på fyra respektive två punkter. Eskilstuna har också aktuell resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning, och en ny resvaneundersökning kommer genomföras under hösten 2015. Kommunen har ett aktivt samarbete med cyklister, bland annat genom ett "dialogforum" där invånare från Eskilstuna är med i en cykelpanel med regelbundna träffar samt finns tillgängliga för att svara på enkäter. Utöver ovan nämnda insatser genomförs också ett årligt cykelbokslut inom kommunen med titeln "Trafiken i Eskilstuna".

I jämförelse med förra året har Eskilstuna tagit ett steg bakåt sett till delområdet *information och marknadsföring*, men två steg fram i delområdet *uppföljning och mätning* och ökar således totalpoängen

med en poäng i jämförelse med 2014. Sett över deltagandet samtliga år så har Eskilstuna visat på en stark utveckling och lyckats förbättra sitt resultat med närmare 20 poäng på fem år. Därmed har kommunen tagit sig från den nedre halvan i 2010 års enkät till att sluta på en andra plats i årets granskning.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

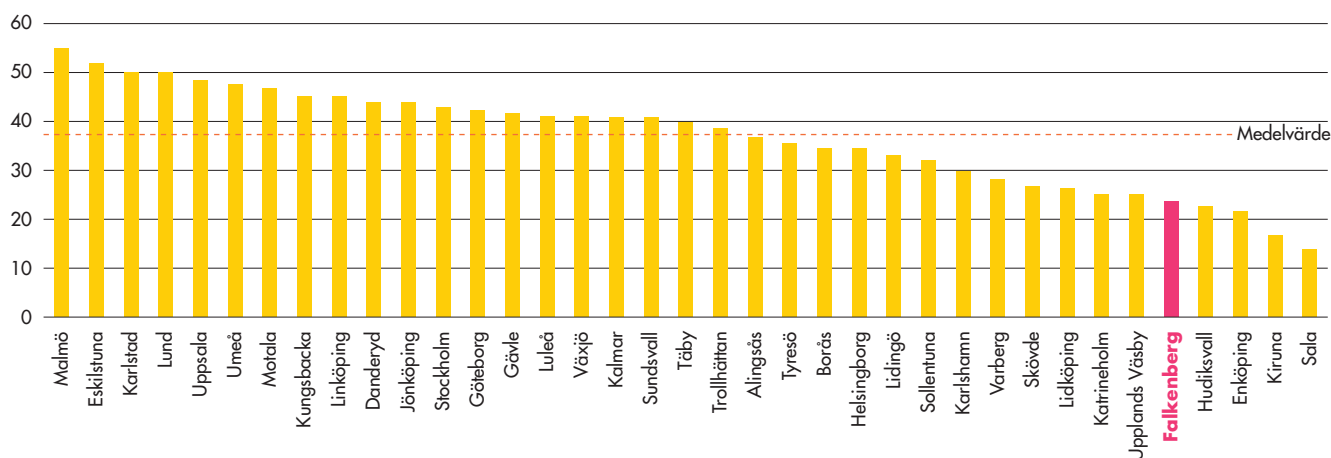
Nedan presenteras en tabell med resultat från Eskilstunas deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

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 (gamla systemet)	5	10	6,5	10	10	10	51,5
	2015 (nya systemet)	5	10	6,5	10	10	10	51,5

Falkenberg

Falkenberg får 24 av 60 möjliga poäng i årets granskning. Detta motsvarar 31 poäng i det gamla systemet och är en betydande ökning jämfört med senast Falkenberg var med i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2012, då kommunen fick 25 av 60 i totalpoäng räknat i det gamla systemet.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning under 50 000 invånare är Falkenbergs 24 poäng en bit under snittet på cirka 28,5 poäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Falkenberg finns det cirka 2,3 meter cykelväg vilket är något över kommungenomsnittet på 2,2 meter cykelväg per invånare. Detta ger Falkenberg 5 av 10 möjliga poäng inom delområdet.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Falkenberg satsar 261 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är strax under snittet på 286 kr per invånare och år. Av de medlen läggs 19 %, eller cirka 49 kr per person på underhåll,

vilket kan jämföras med årets medelvärde på 34 % av budgeten, motsvarande cirka 93,5 kr per invånare och år satsas på underhåll. Antal personresurser inom infrastruktur och underhåll uppgår till cirka 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket också är under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Totalt ger detta Falkenberg 6 av 10 möjliga poäng inom delområdet.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* saknar Falkenberg budget helt. Antal personresurser inom delområdet uppgår till cirka 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är klart under snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta delområde och i Falkenberg saknar samtliga cykelvägar vägvisande skyltning, vilket kan jämföras med kommungenomsnittet på 40 % skyltade cykelvägar. Inom *information och marknadsföring* får

Falkenberg 1 av 10 möjliga poäng och här finns goda möjligheter för kommunen att förbättra sitt resultat.

AKTIVITETER

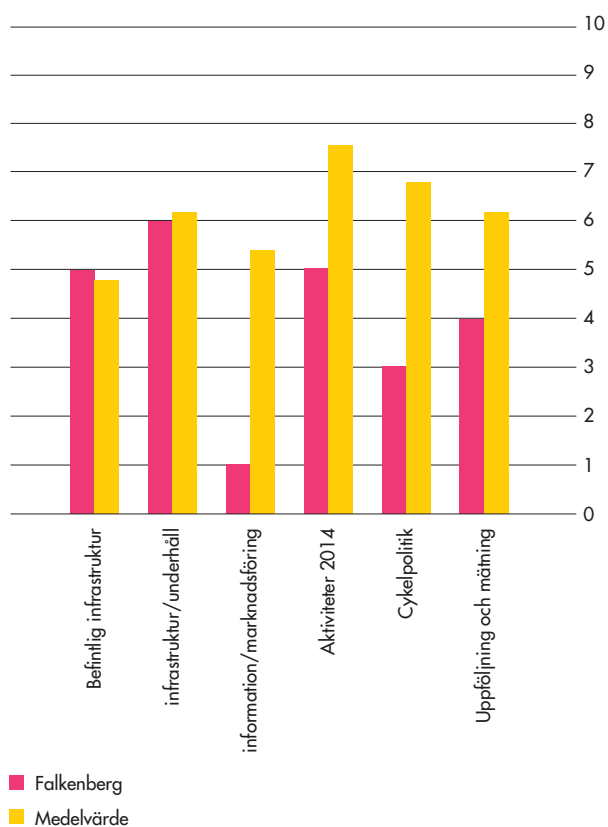
Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Falkenberg har under 2014 genomfört 7 av 15 cykelaktiviteter vilket ger en totalpoäng på 5 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Inom delområdet *cykelpolitik* får Falkenberg totalt 3 av 10 poäng. Kommunen har politiska mål som följs upp av nämnd, målen är dock varken tidsatta eller mätbara. Kommunen har integrerat cykel i sina plan-dokument och har även cykelparkeringstal. Däremot saknar Falkenberg cykelstrategi, cykelplan samt medel till genomförande av cykelplan, aktuell underhållsplan och ett aktivt internt arbete för att öka cykling bland kommunens anställda. En cykelstrategi är under framtagande och beräknas bli antagen under 2015. Inom delområdet *cykelpolitik* har Falkenberg stora möjligheter att utveckla kommunens arbete med cykelfrågor och främja den positiva utveckling Falkenberg visat i granskningen.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Falkenberg har genomfört flödesmätningar på två kontinuerliga och fyra periodiska mätpunkter. Kommunen har även genomfört en resvaneundersökning under de senaste fem åren. Falkenberg saknar aktuell nöjdhetsundersökning, cykelbokslut och BYPAD. Kommunen har dock deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och använt resultatet som utvärderingsmedel. Dialog med cyklister har skett under de senaste åren, men det har inte gått att upprätthålla en regelbunden dialog med lokala cykelorganisationer. Kommunens trafiksäkerhetsråd har använts för att diskutera cykel,



men ett uttalat samarbete med cyklister saknas. Det finns goda möjligheter för kommunen att utveckla sitt arbete inom *uppföljning och mätning* för att få en bättre bild av nuläget och för utvecklingen av cykling inom kommunen. Utveckling inom detta område har goda möjligheter att underlätta planering och uppföljning av åtgärder framöver.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

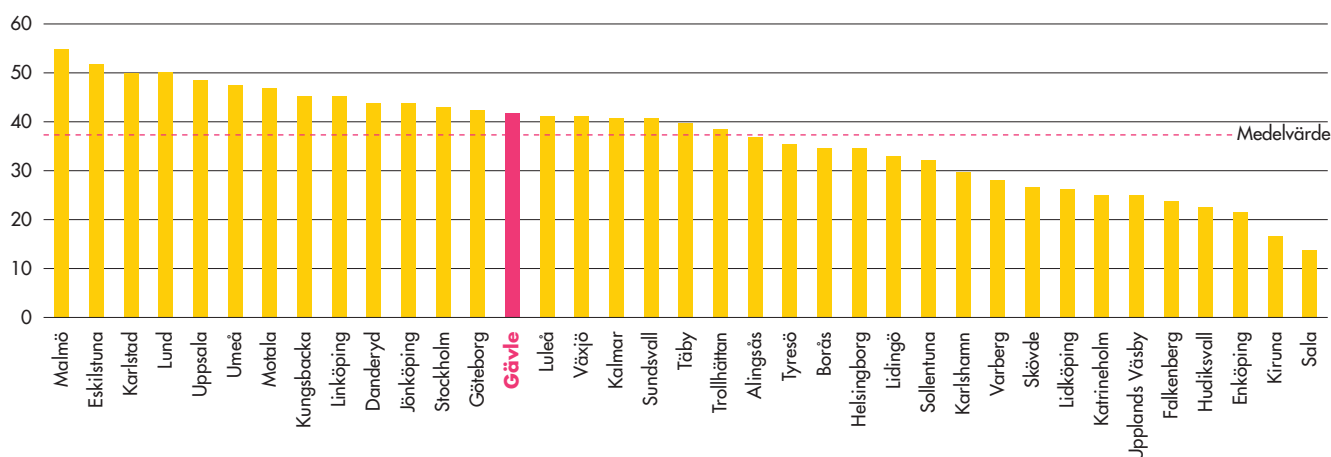
Nedan presenteras en tabell med resultat från Falkenbergs deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Falkenberg	2012	5	4	0	8	4,5	3,5	25
	2015 (gamla systemet)	5	8	1	10	3	4	31
	2015 (nya systemet)	5	6	1	5	3	4	24

Gävle

Gävle får 42 av 60 möjliga poäng i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2015, motsvarande 48,5 poäng i det gamla systemet. Gävle har varit med i samtliga tidigare granskningar och har alltid hållit en hög och jämn nivå. 2013 fick Gävle hela 49 poäng räknat i det gamla systemet och hamnade på en hedrande tredje plats. 2014 sänktes totalpoängen något till 47, men har i år höjts igen för att nästan tangera kommunens toppnotering från 2013.

Ser vi till andra kommuner med mellan 50 000 och 100 000 invånare ligger Gävle med sina 42 poäng över genomsnittet på 39 poäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. Inom Gävle kommun finns det idag cirka 2,3 meter cykelväg per invånare, precis över snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare, och detta ger Gävle 5 av 10 möjliga poäng inom delområdet.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gävle satsar 229 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, en bit under medelvärdet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 41 %, eller cirka 95 kr per invånare och år till underhåll, vilket kan jämfö-

ras med årets medelvärde på 34 % av medlen motsvarande 93,5 kr per invånare och år satsas på underhåll. Antal personresurser uppgår till cirka 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare, en bit under medelvärdet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet får Gävle 5,5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Gävle satsar cirka 5,1 kr per invånare och år på information och marknadsföring, vilket är en bit över snittet på 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser inom området uppgår till cirka 1,8 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket också det är över snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta granskningsområde och i Gävle är 30 % av cykelvägarna skyltade, en bit under snittet på cirka 40 % skyltade cykelvägar bland de deltagande kommunerna. Det pågår i Gävle ett arbete att fasa ut och byta den existerande gamla

skyltningen till en nyare samt att ta fram en plan för cykelvägvisning i kommunen. Inom *information och marknadsföring* får Gävle 7,5 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

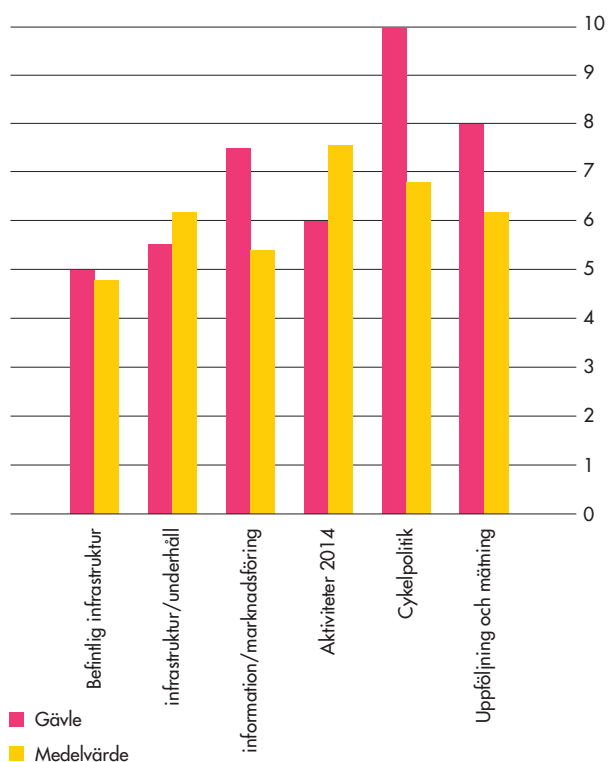
Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Gävle får i år 6 av 10 möjliga poäng inom området då kommunen genomfört 8 av 15 cykelaktiviteter. Här finns goda möjligheter för Gävle att öka sin totalpoäng i kommande granskningar.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Gävle full poäng, 10 av 10 möjliga poäng. Detta då kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara och som följs upp av berörd nämnd. Ett mål är att cyklandet ska fördubblas till 2025 jämfört med resultatet från en resvaneundersökning som genomfördes 2012. Gävle har även en antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel avsatta till genomförande av cykelplanen. Kommunen har integrerat cykel i plandokument, har en aktuell underhållsplan, cykelparkeringstal samt arbetar aktivt internt för att öka och stimulera cykling bland kommunens anställda. Gävle har en intern resepolicy som prioriterar cykling, dessutom gör kommunen interna resvaneundersökningar samt genomför kampanjer för att öka cykling.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Gävle utför kontinuerliga flödesmätningar på fyra punkter och periodiska på 20 mätpunkter. Gävle har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Kommunen har ett aktivt samarbete med cyklister, bland annat genom ett cykelråd där cyklande gävlebor och cyklande kommunanställda från



olika organisationer möts. Det enda som saknas för att Gävle ska få full pott inom delområdet *uppföljning och mätning* är ett genomfört cykelbokslut, alternativt en cykelrevision eller BYPAD. Cyklandet i kommunen följs årligen upp i en "balanserad styrning", men kommunen genomför inte något uttalat cykelbokslut. Totalt får Gävle 8 av 10 möjliga poäng inom delområdet *uppföljning och mätning*.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Gävles deltagande i Cykelfrämjandet Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

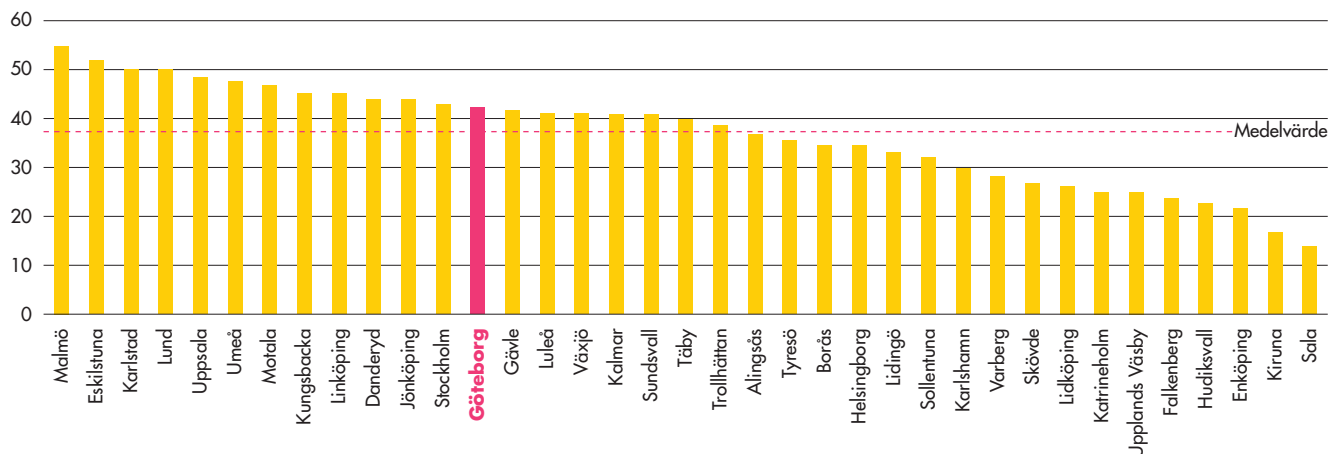
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Gävle	2010	1	6	5	10	7,5	8	37,5
	2011	6	5,5	6	10	7,5	7,5	42,5
	2012	5	6	6	10	8	10	45
	2013	5	10	6	10	8	10	49
	2014	5	7	7	10	8	10	47
	2015 (gamla systemet)	5	8	7,5	10	10	8	48,5
	2015 (nya systemet)	5	5,5	7,5	6	10	8	42

Göteborg

Göteborg får 43 av 60 möjliga poäng i årets Cykelfrämjandets Kommunvelometer, motsvarande 45 poäng i det gamla systemet. Göteborg har deltagit i granskningen sedan starten 2010 och har hållit ett jämnhögt resultat, över 40 poäng sedan 2011.

I jämförelse med förra året backar Göteborg något inom delområdet *befintlig infrastruktur* men ökar inom *information och marknadsföring*. Likt tidigare år får Göteborg full pott, 10 av 10 möjliga inom delområdena *aktiviteter* samt *uppföljning och mätning*.

I jämförelse med andra kommuner med mer än 100 000 invånare ligger Göteborg med sina 43 poäng totalt, strax under genomsnittet på cirka 45,5 i totalpoäng



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Göteborg finns det cirka 1,5 meter cykelväg per invånare, vilket är klart under snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare och bland de lägsta rapporterade värdena i årets granskning. Detta ger Göteborg 3 av 10 möjliga poäng inom området. Göteborg har en befolkningstäthet på cirka 1190 invånare per km², vilket är lågt i jämförelse med till exempel Malmö och Stockholm, så det låga rapporterade värdet går inte att förklara med hög befolkningstäthet.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Göteborg satsar 191 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, klart under snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 39 %, eller cirka 75 kr per invånare och år till underhåll vilket i procent är över årets medelvärde på 34 % men under medel mått i antal kronor där snittet är 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Totalt får Göteborg 4 av 10 möjliga poäng inom delområdet investeringar i infrastruktur och underhåll.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom delområdet *information och marknadsföring* satsar Göteborg cirka 5,3 kr per invånare och år, klart över snittet på 4,8 kr per invånare och år. Antal per-

sonresurser inom delområdet uppgår till cirka 0,3 per 100 000 invånare vilket är under snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i denna kategori och i Göteborg är 95 % av cykelvägarna skyltade. Endast Malmö och Hudiksvall har en högre andel med samtliga vägar skyltade. Inom detta delområde får Göteborg totalt 7,5 poäng.

AKTIVITETER

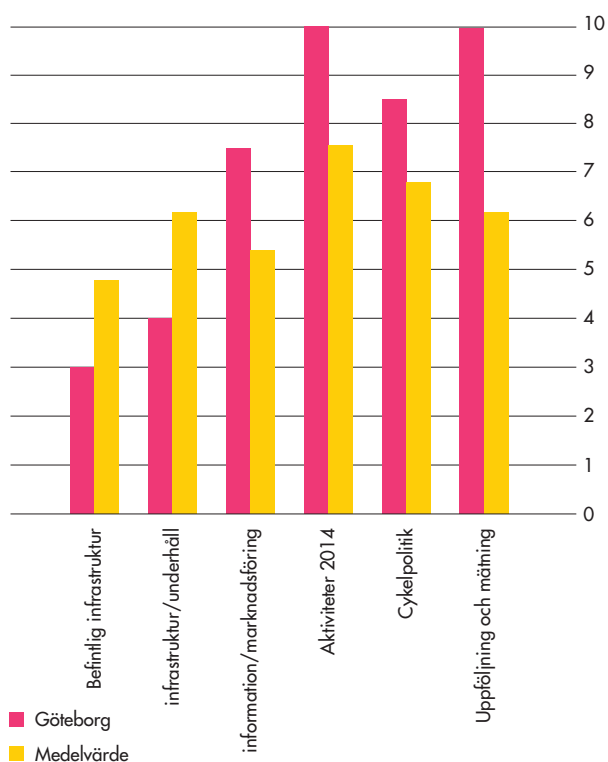
Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och här får Göteborg full pott, 10 av 10 möjliga poäng då kommunen genomfört samtliga 15 aktiviteter under 2014.

CYKELPOLITIK

Inom delområdet *cykelpolitik* ligger Göteborg fortsatt högt med 8,5 i totalpoäng av 10 möjliga. Detta baseras på att Göteborg har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Flera av målen finns med i "Cykelprogrammet" som ska antas under våren 2015, där ett mål är att cyklingen i Göteborg ska tredubblas till 2025. Kommunen har cykel-parkeringstal, aktuell underhållsplan och ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunens anställda. Bland annat får kommunanställda bidrag till cykelköp och cykelservice. Göteborg har dessutom integrerat cykling i plandokument och en antagen cykelstrategi. Kommunen har avsatt medel till genomförande av cykelplan även om en aktuell antagen cykelplan saknas vid undersökningens genomförande. Detta är också det enda som saknas för att Göteborg ska få full pott inom delområdet.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Göteborg får, likt de senaste fyra åren, full pott inom detta delområde.



Kommunen genomför kontinuerliga och periodiska flödesmätningar på 19 respektive 25 mätpunkter. Kommunen har också genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren, samt genomför ett årligt cykelboks-lut. Göteborg har även ett aktivt samarbete med cyklister. Totalt får Göteborg 10 poäng inom delområdet *uppföljning och mätning*.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

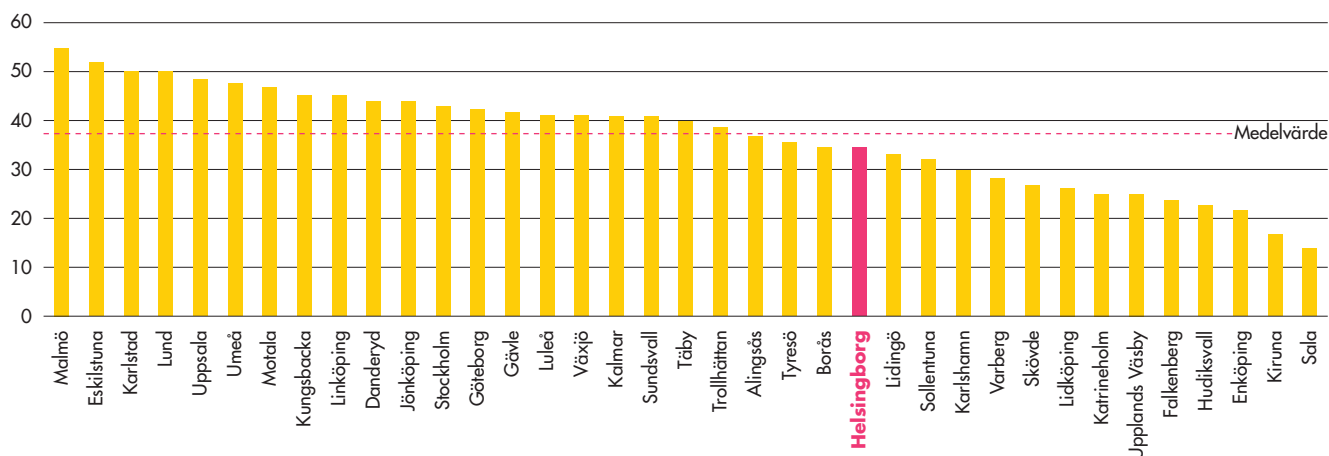
Nedan presenteras en tabell med resultat från Göteborgs deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

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 (gamla systemet)	3	6	7,5	10	8,5	10	45
	2015 (nya systemet)	3	4	7,5	10	8,5	10	43

Helsingborg

Helsingborg får 34,5 av 60 möjliga poäng i årets granskning, motsvarande 41,5 poäng i det gamla systemet. Helsingborg har således tagit några steg tillbaka i jämförelse med toppnoteringen 2012 då kommunen fick hela 52,5 i totalpoäng. Det följdes upp med 48 poäng 2013 och 47 poäng i förra årets granskning. Det är framförallt inom områdena *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning* som poängen försämrats. Men även inom delområdena *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring* har poängen sänkts något i årets granskning.

I jämförelse med andra städer med en befolkning över 100 000 invånare är Helsingborgs 34,5 poäng under snittet på cirka 45,5 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Helsingborg finns det cirka 2,7 meter cykelväg per invånare vilket ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng. Snittvärdet bland årets deltagare är 2,2 meter cykelväg per invånare.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Helsingborg satsar 144 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är en bit under snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel

går 51 %, eller cirka 74 kr per invånare till underhåll, vilket kan jämföras med årets medelvärde på 34 % av budgeten motsvarande cirka 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är klart under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* får Helsingborg 3 av 10 möjliga poäng och här har kommunen goda möjligheter att förbättra sitt resultat i kommande granskningar.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Helsingborg satsar cirka 1,8 kr per invånare och år på information och marknadsföring vilket är klart under snittet på 4,8 kr per år och invånare. Antal personresurser som jobbar med information och marknadsföring uppgår till cirka 0,7 heltidstjänster per

100 000 invånare, strax under snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta granskningsområde och i Helsingborg har 50 % av cykelvägarna vägvisande skyltning, något över kommungenomsnittet på cirka 40 % skyltade cykelvägar. Helsingborg får 5 poäng inom delområdet och även här har kommunen goda möjligheter att förbättra sitt resultat.

AKTIVITETER

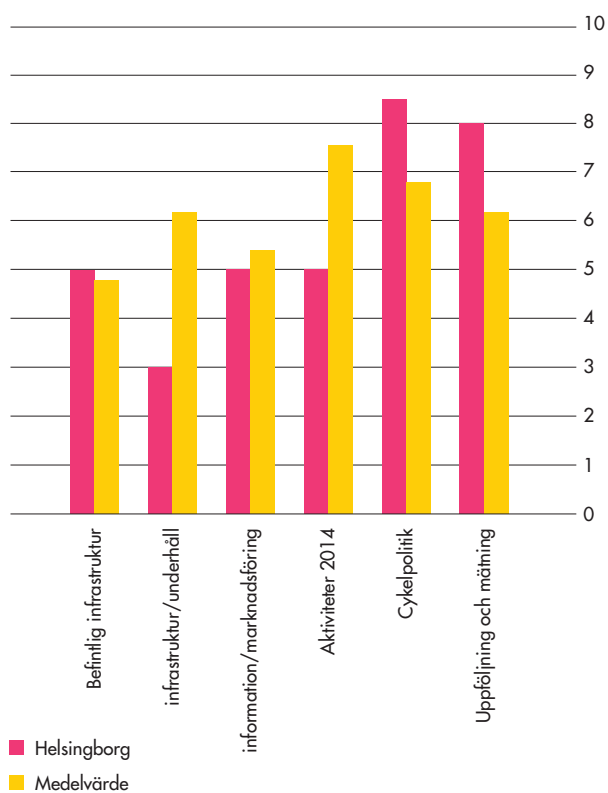
Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året. Helsingborg får 5 av 10 möjliga poäng då kommunen genomfört 7 av 15 cykelaktiviteter under 2014.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* ligger Helsingborg kvar på en hög nivå likt tidigare år även om en viss minskning skett från att ha fått full pott tidigare år till 8,5 poäng för kommunen i årets granskning. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Ett exempel på mål är 17 % fler cyklister 2015 jämfört med nivån 2005. Helsingborg har cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan och har integrerat cykling i plan-dokument. Kommunen har en antagen cykelstrategi men saknar en aktuell cykelplan. Dock har kommunen avsatt medel för genomförandet av en cykelplan. Vidare jobbar även kommunen aktivt internt för att öka cyklingen bland kommunens anställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom *uppföljning och mätning* tar Helsingborg några steg tillbaka i poäng men ligger trots detta fortsatt högt med 8 av 10 möjliga poäng. Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar och i Helsingborg genomförs kontinuerliga flödesmätningar på två mätpunkter



samt periodiska mätningar på hela 100 punkter. Kommunen har dessutom genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning samt genomfört cykelbokslut de senaste fem åren. Vad kommunen inte har, och som därmed saknas för att få full pott inom *uppföljning och mätning*, är ett aktivt samarbete med cyklister.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Helsingborgs deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

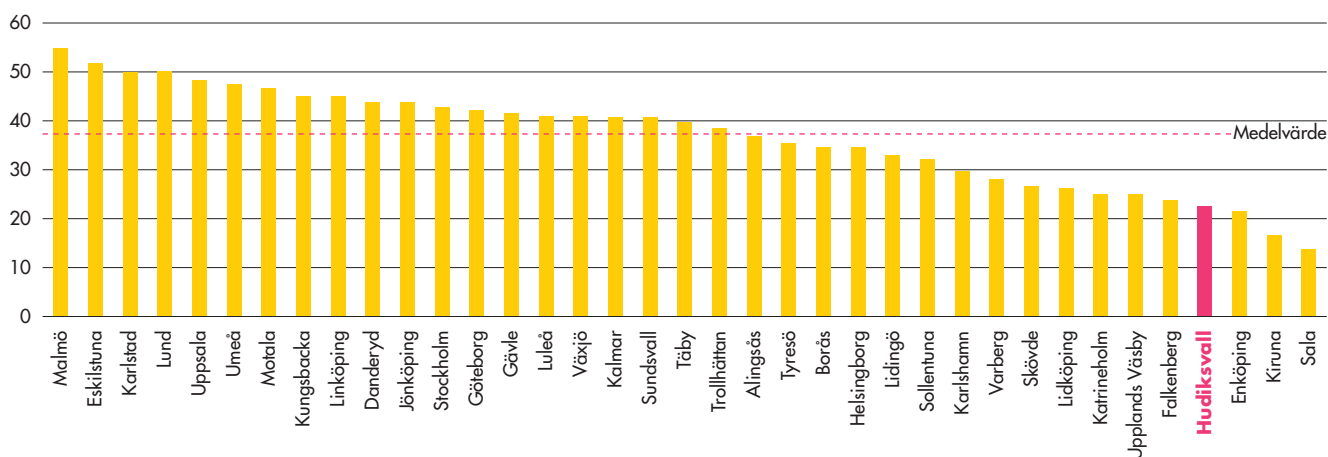
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Helsingborg	2011	2	6	6,5	10	10	8	42,5
	2012	8	6,5	8	10	10	10	52,5
	2013	8	6	6	10	10	8	48
	2014	5	6,5	5,5	10	10	10	47
	2015 (gamla systemet)	5	5	5	10	8,5	8	41,5
	2015 (nya systemet)	5	5	5	5	8,5	8	34,5

Hudiksvall

Hudiksvall får 23 av 60 möjliga poäng i årets granskning, en ökning med hela 6 poäng sedan förra året vilket visar en starkt positiv utveckling för cykel frågor i kommunen bara under det senaste året. Detta är Hudiksvalls andra raka medverkan och den andra medverkan totalt i Cykelfrämjandets Kommunvelometer.

Hudiksvall ökar sina poäng inom delområdena *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring*, aktiviteter samt inom *cykelpolitik*. Inom områdena *befintlig infrastruktur* och *uppföljning och mätning* ligger kommunen kvar på samma nivåer som förra året.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkningsmängd under 50 000 invånare är Hudiksvalls 23 i totalpoäng en bit under snittet på cirka 28,5 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Hudiksvall finns det cirka 1,8 meter cykelväg per invånare vilket ger kommunen 4 av 10 möjliga poäng. Snittet bland de deltagande kommunerna är cirka 2,2 meter cykelväg per invånare.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Hudiksvall satsar 190 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är klart under snittet på 286 kr per invånare och år. Kommunen har under senaste året arbetat intensivt med att installera nya cykelparkeringar runt om i kommunen med ett fokus bland annat på cykelparkeringar vid busshållplatser. Av medlen till infrastruktur och underhåll går 43 %, eller cirka 81 kr per invånare och år till underhåll, vilket kan jämföras med årets medelvärde på 34 % av medlen motsvarande cirka 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser inom granskningsområdet uppgår till 2,7 heltidstjänster per 100 000 invånare

vilket är klart över snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Totalt inom delområdet får Hudiksvall 5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

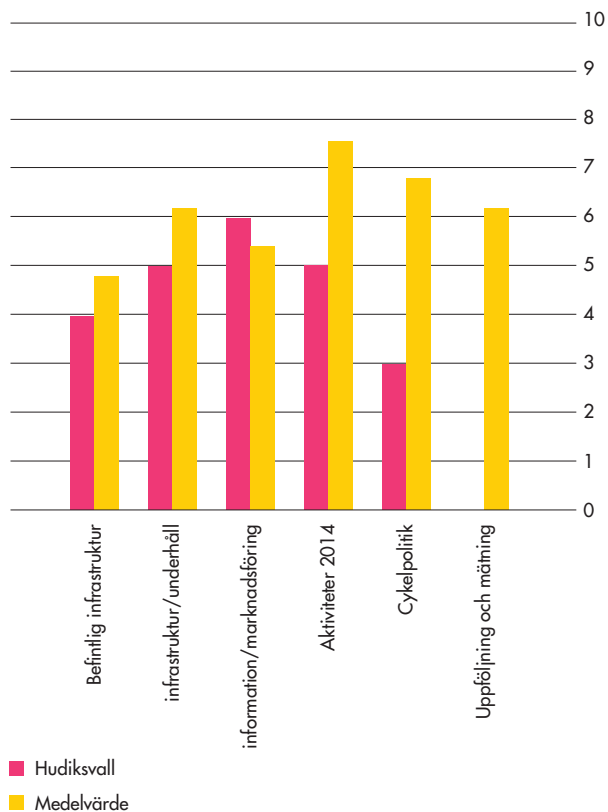
Inom *information och marknadsföring* satsar Hudiksvall cirka 0,7 kr per invånare och år vilket är långt under snittet på 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser inom detta granskningsområde däremot uppgår till cirka 2,7 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är över snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta område och i Hudiksvall har samtliga cykelvägar vägvisande skyltning, vilket kommunen är ensamma om tillsammans med Malmö. Kommunen har en omfattande vägmärkespolicy och arbetar årligen med inventering av skyltar och ersättning av dåliga skyltar vid behov. Totalt får Hudiksvall 6 av 10 poäng inom delområdet *information och marknadsföring*.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Hudiksvall har under 2014 genomfört 7 av 15 cykelaktiviteter, vilket ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Inom delområdet *cykelpolitik* får Hudiksvall 3 av 10 möjliga poäng, vilket är en ökning från förra årets 0,5 poäng. Kommunen har integrerat cykling i sina plandokument och har också en aktuell underhållsplan samt ett aktivt internt arbete för att öka cyklingen bland kommunens anställda. Exempel på integrering i plandokument är en prioriteringsordning för cirka tio nya cykellänkar i Hudiksvalls tätort, beskrivna i "Trafiknätsplanen", vilken antogs redan 2005. Några av dessa cykellänkar är redan byggda. Det interna arbetet för att öka och sporra till cykling bland kommunanställda sker genom att personal har tillgång till elcyklar och vanliga cyklar i tjänsten. Kommunen driver även en kampanj för vintercykling "Vintercyklisten", där cyklister under vinterhalvåret har möjlighet att betygsätta kommunens snöröjningsstatus på cykelvägarna. Utöver detta arbetar kommunen även med intern information och marknadsföring för att öka cykling. Politisk nämnd följer upp cykelarbetet även om kommunen saknar tidsatta och mätbara politiska mål. Hudiksvall saknar också antagen cykel-



strategi, cykelplan och medel till genomförandet av cykelplanens mål samt cykelparkeringstal. En cykelplan är under framtagande och ska fastställas under 2015. Det är flera saker på gång i kommunen som bådär gott inför kommande granskningar och för att Hudiksvall ska fortsätta sin positiva utveckling inom *cykelpolitik*.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar och inom det området får Hudiksvall tyvärr inga poäng. Detta då kommunen inte genomför flödesmätningar och saknar aktuell resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning, cykelbokslut eller cykelrevision alternativt BYPAD samt samarbete med cyklister. Det finns således stora möjligheter för kommunen att utveckla sitt arbete inom *uppföljning och mätning* för att få en bättre bild av nuläget och för utvärdering av kommunens insatser. Utveckling inom detta område har potential att underlätta planering och uppföljning av åtgärder framöver och bör vara ett prioriterat område för kommunens kommande arbete inom cykelfrågor.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Hudiksvalls deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelome-

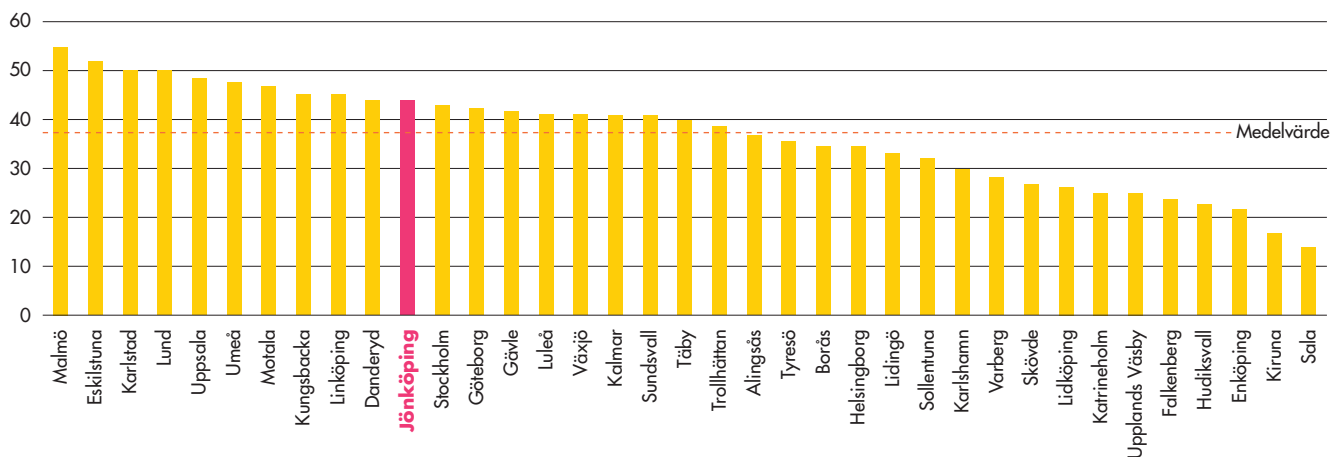
ter tidigare år. Totalpoängen presenteras enbart med det nya systemet då Hudiksvall enbart medverkat under de två år där det nya systemet använts.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Hudiksvall	2014	4	4	4,5	4	0,5	0	17
	2015	4	5	6	5	3	0	23

Jönköping

Jönköping får 44 av 60 möjliga poäng i årets upplaga av Cykelfrämjandets Kommunvelometer, motsvarande 46,5 poäng räknat med det gamla systemet vilket är en ordentlig ökning från förra årets 39,5 poäng. Jönköping har varit med i Cykelfrämjandets Kommunvelometer sedan starten och det är tydligt att cykelfrågan prioriteras allt mer i Jönköping då kommunen sedan starten 2010 förbättrat sitt resultat samtliga år de deltagit. Det är framförallt inom *uppföljning och mätning* kommunen förbättrat sig, men även inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring* ökar kommunen sina poäng.

I jämförelse med andra kommuner med mer än 100 000 invånare är Jönköpings 44 i totalpoäng strax under snittet på cirka 45,5 i totalpoäng.

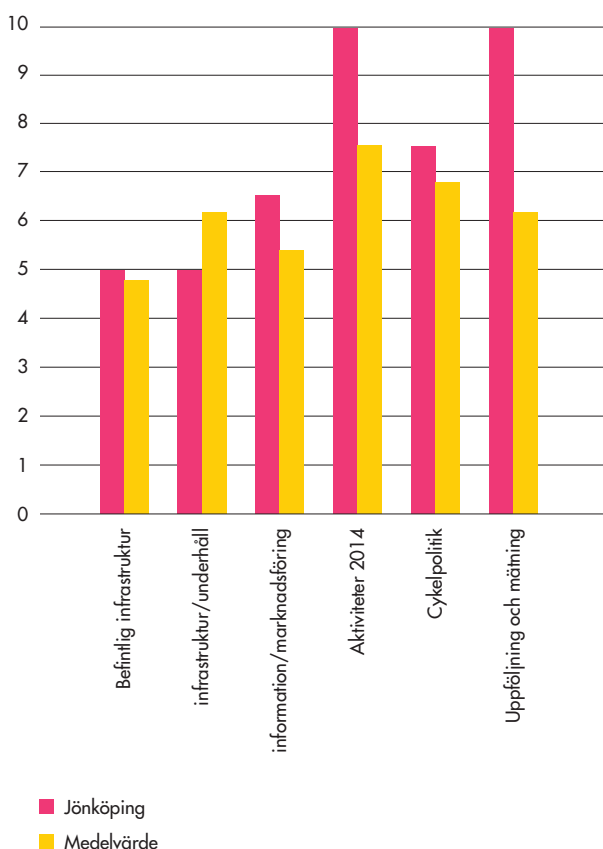


BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Jönköping finns cirka 2,3 meter cykelväg per invånare, strax över medelvärdet på 2,2 meter cykelväg per invånare. Detta ger kommunen 5 poäng inom delområdet

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Jönköping satsar 223 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, en bit under medelvärdet på 286 kr per invånare och år. Av detta går 22 % till underhåll vilket motsvarar cirka 49,3 kr per invånare och år, en bit under årets medelvärde på 34 % av medlen motsvarande 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser inom området uppgår till cirka 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare, även det under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* får Jönköping 5 av 10 möjliga poäng.



INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Jönköping satsar cirka 5,1 kr per invånare och år, vilket är över snittet på 4,8 kr per invånare och år. Kommunen har cirka 0,8 heltidstjänster per 100 000 inom *information och marknadsföring*, strax under snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta delområde och i Jönköping är 15 % av cykelvägarna skyltade. Ytterligare skyltning är på gång i kommunen vilket bådär gott inför kommande granskningar. Inom delområdet *information och marknadsföring* får Jönköping totalt 6,5 poäng.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Jönköping har genomfört 13 av 15 cykelaktiviteter under 2014 vilket ger kommunen full pott. Jönköping har fått full poäng inom detta delområde i samtliga granskningar sedan 2010 vilket visar att kommunen är aktiva varje år och att cykling är en ständigt aktuell fråga i kommunen.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Jönköping 7,5 av 10 möjliga poäng. Detta då kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och följs upp av nämnd. Exempel på mål är att cyklandet till och från centrum ska öka med 30 % senast 2015, ett mål som enligt aktuella mätningar uppnåtts. Andra mål är att cykling till och från centrum ska öka med 25 % jämfört med 2014 och att andelen cykling av det totala resandet i kommunen ska öka med 25 % mellan 2014 och 2019. Detta medför att andelen som var 10 % 2014 skall öka till 12,5 % 2019. Jönköping har en antagen cykelstrategi, aktuell underhållsplan, integrerat cykling i plandokument och arbetar aktivt som arbetsgivare för att öka cykling internt. Exempel på interna åtgärder är den årliga "Cykla till jobbet"-kampanjen Cykelkedjan. Kommunen har lagt extra fokus på kampanjer för elcykel då det visat sig vara intressant för kommunens anställda, inte minst på grund av Jönköpings stora höjdskillnader. Uppskattningsvis pendlar 2 % av kommunens personal med elcykel under sommarhalvåret. Jönköping saknar cykel-parkeringsstal och aktuell cykelplan, dock finns det avsatta medel för genomförandet av en cykelplan. Arbetet för att ta fram en cykelplan är igång och skall vara klart under 2015. Även p-tal för cykel är under framtagande och således finns det goda möjligheter för Jönköping att öka sin poäng inom delområdet *cykelpolitik* i kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Jönköping genomför kontinuerliga flödesmätningar på åtta punkter samt periodiska på 26 mätpunkter. Kommunen har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning samt ett cykelbokslut de senaste 5 åren. Jönköping har som mål att genomföra ett cykelbokslut på årlig basis. Kommunen har även ett aktivt samarbete med cyklister. Uppföljning och mätning är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar och här har Jönköping gått från 4 poäng 2014 till att i år få full pott, vilket alltså innebär en väldigt positiv utveckling.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Jönköpings deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

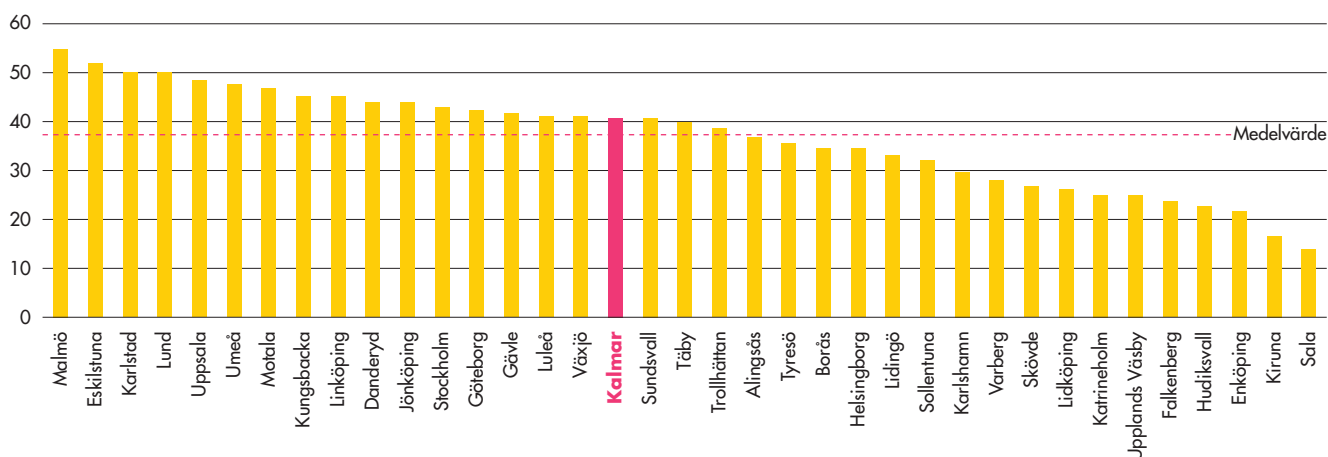
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Jönköping	2010	5	3,5	3	10	6	1,5	29
	2011	5	3,5	4,5	10	5	4	32
	2012	5	4,5	4,5	10	6,5	4	34,5
	2013	5	6,5	6	10	9	4	40,5
	2014	5	7	6	10	7,5	4	39,5
	2015 (gamla systemet)	5	7,5	6,5	10	7,5	10	46,5
	2015 (nya systemet)	5	5	6,5	10	7,5	10	44

Kalmar

Kalmar är med i Cykelfrämjandets Kommunvelometer för första gången och öppnar starkt med 41,5 av 60 möjliga poäng. Vi hoppas att detta är första året av många där Kalmar är med i granskningen och ser fram emot att följa kommunens utveckling.

Kalmar har framförallt höga poäng inom delområdena *aktiviteter* samt *uppföljning och mätning*. Kommunen ligger över årets medelvärde även inom *information och marknadsföring*, men en bit under medelvärdet inom *infrastruktur och underhåll*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning mellan 50 000 och 100 000 invånare är Kalmars totalpoäng 40,5 strax över snittet på 39.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Kalmar kommun finns det cirka 2,1 meter cykelväg per invånare vilket är precis under snittet på 2,2 meter. Inom delområdet *befintlig infrastruktur* får Kalmar därmed 5 av 10 möjliga poäng.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Kalmar satsar 185 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är under snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 26 %, eller cirka 49 kr per invånare och år till underhåll vilket ligger en bit under årets medelvärde på 34 % av medlen motsvarande cirka 93,5 kr per invånare och år. Antalet personresurser uppgår till cirka 4,6 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är över snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Sammantaget ger detta Kalmar 7 av 10 möjliga poäng inom *infrastruktur och underhåll*.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

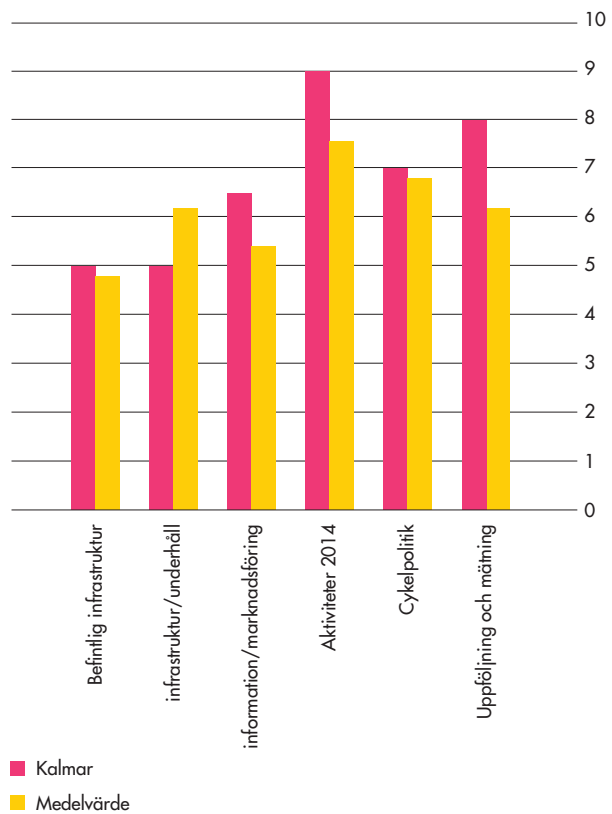
Inom delområdet *information och marknadsföring* satsar Kalmar cirka 3,0 kr per invånare och år, en bit under snittet på 4,8 kr. Antal personresurser uppgår till cirka 1,8 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är klart över medelvärdet 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta område och i Kalmars kommun är 63 % av cykelvägarna skyltade, alltså över snittet på 40 % och sammanlagt ger detta Kalmar 6,5 av 10 möjliga poäng inom delområdet.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Kalmar har genomfört 11 av 15 cykelaktiviteter under 2014 vilket ger 9 av 10 möjliga poäng. För full pott inom området krävs 12 av 15 genomförda aktiviteter.

CYKELPOLITIK

Kalmar har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av berörd nämnd. Ett exempel på detta är att cykeltrafiken i Kalmar 2015 ska ha ökat med 15 % jämfört med 2012 års nivå. Ett annat mål är att från och med 2015 ska cykeltrafiken öka årligen. Kommunen har en antagen cykelstrategi och medel till genomförandet av cykelplan, dock finns det inte aktuell cykelplan antagen under de senaste fem åren. Cykelstrategin närmar sig att bli inaktuell och behöver således uppdateras och antas för att Kalmar i kommande granskningar ska kunna behålla sin poäng. Kalmar saknar också cykelparkeringstal och integrering av cykel i plandokument. Dock pågår ett arbete med att ta fram cykelparkeringstal. Angående integrering av cykel i plandokument menar kommunen att även om det inte är uttalat, bevakas cykelfrågorna alltid tidigt i planeringsskeden. Vidare har kommunen både en aktuell underhållsplan och arbetar aktivt som arbetsgivare för att stimulera till ökad cykling bland sina anställda, bland annat genom kampanjen "SydostTrampar" som genomförs en gång under våren och en gång under hösten. Totalt får Kalmar 7 av 10 poäng inom området och här finns det också tydliga möjligheter att öka sin totalpoäng i kommande granskningar, inte minst då cykelparkeringstal är under framtagande.



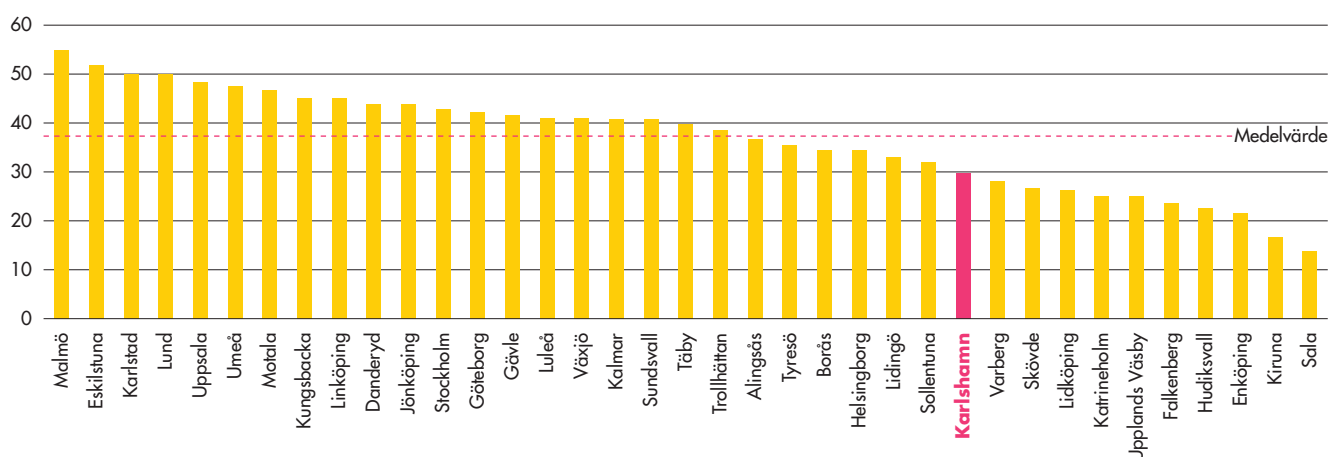
UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar och här får Kalmar nästan full pott med 8 av 10 möjliga poäng, där det enda som saknas är ett aktivt samarbete med cyklister. Kommunen har ingen uttalad grupp eller speciella möten, däremot syns kommunen ofta ute där de möter cyklister och invånare för att diskutera och få in synpunkter. Kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar på nio punkter. Dessutom har kommunen aktuell resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning samt cykelbokslut. Ett cykelbokslut genomförs varje år och innehåller även en del strategier och konkreta åtgärder för det fortsatta arbetet med cykelfrågor i Kalmar. Det enda som saknas för full poäng inom området är ett aktivt samarbete med lokala cyklister och cyklistorganisationer.

Karlshamn

Karlshamn deltar i Cykelfrämjandets Kommunvelometer för fjärde året i rad och får 30 av 60 möjliga poäng i årets granskning, motsvarande 35 poäng i det gamla systemet och är således Karlshamns bästa resultat i granskningen. Karlshamn har för varje år förbättrat sitt resultat, vilket pekar på att arbetet med cykelfrågor förbättras och utvecklas för varje år. År 2012 fick Karlshamn 27 i totalpoäng vilket följdes av 32,5 poäng 2013, 34,5 poäng 2014 och i år alltså 35 poäng räknat i det gamla systemet.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkningsmängd under 50 000 invånare är Karlshamns 30 poäng strax över snittet på cirka 28,5 poäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Karlshamns kommun finns cirka 2,8 meter cykelväg per invånare, vilket är klart över snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare. Detta ger Karlshamn 5 av 10 möjliga poäng inom delområdet *befintlig infrastruktur*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Karlshamn satsar 215 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll vilket är klart under snittet

på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 29 %, motsvarande cirka 62,5 kr per invånare till underhåll, vilket kan jämföras med årets medelvärde på 34 % av medlen motsvarande 93,5 kr per invånare och år. Antalet personresurser uppgår till cirka 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Totalt får Karlshamn 5 av 10 möjliga poäng inom delområdet *infrastruktur och underhåll*.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* satsar Karlshamn cirka 0,6 kr per invånare och år, vilket är långt under snittet på 4,8 kr per invånare och år. Antalet personresurser uppgår till cirka 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket även det är under snittet bland de deltagande kommunerna på 1,0 hel-

tidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta delområde och i Karlshamn är cirka 70 % av cykelvägarna skyltade, att jämföra med snittet på 40 %. Sammanlagt ger detta Karlshamn 4 av 10 möjliga poäng inom delområdet *information och marknadsföring*.

AKTIVITETER

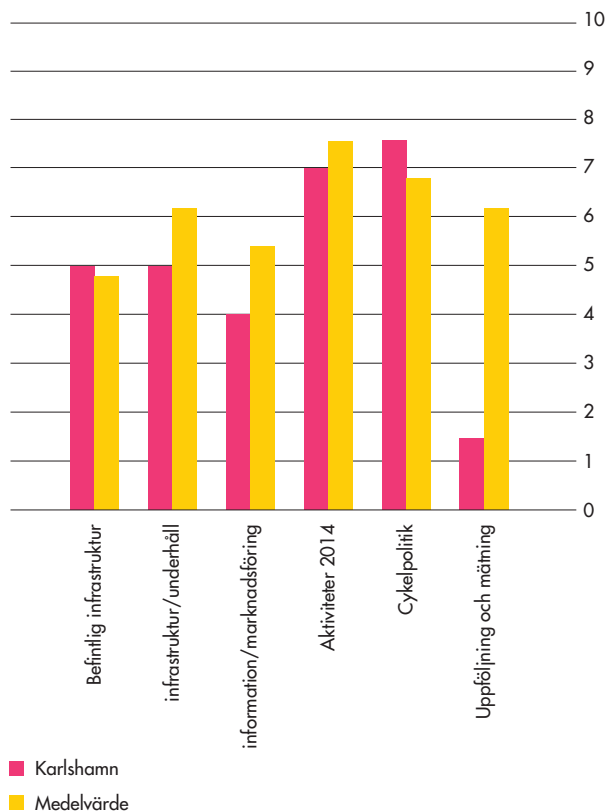
Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året. Under genomförde 2014 Karlshamn 9 cykelrelaterade aktiviteter vilket ger kommunen 7 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Karlshamn har politiska mål som är mätbara, dock är de inte tidsatta och följs inte heller upp av nämnd. Vidare har kommunen en antagen cykelstrategi och en antagen cykelplan samt avsatta medel för genomförandet av cykelplanen. Cykling är integrerat i plandokument och kommunen har en aktuell underhållsplan. Karlshamn saknar dock cykelparke-ringstal och ett aktivt internt arbete för att öka cykling bland kommunens anställda. Här finns det goda möjligheter för Karlshamn att öka sin poäng i kommande granskningar. Inom delområdet *cykelpolitik* får Karlshamn 7,5 poäng av 10 möjliga.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Karlshamn genomför visserligen periodiska flödesmätningar på elva mätpunkter, men saknar aktuell resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning samt ett genomfört cykelbokslut eller en cykelrevision/BYPAD. Kommunen har inte heller något aktivt samarbete med



cyklister. Karlshamn får inom detta delområde 1,5 av 10 möjliga poäng vilket pekar på att *uppföljning och mätning* är ett område där kommunen har stora möjligheter att utveckla sitt arbete.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Karlshamns deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

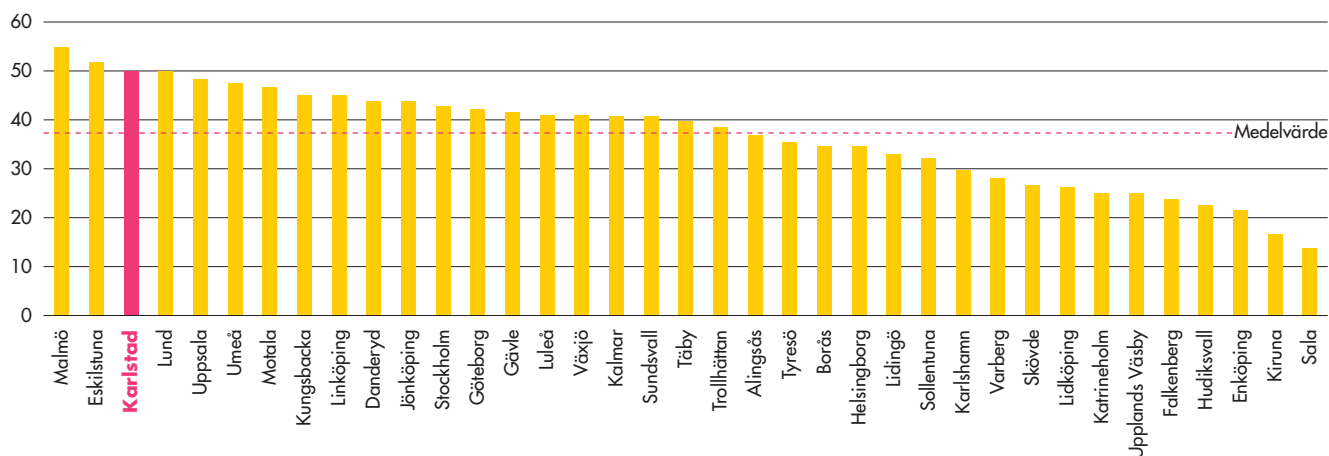
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Karlshamn	2012	5	7	1,5	8	5,5	0	27
	2013	5	6,5	4	10	7	0	32,5
	2014	5	6,5	4	10	7	2	34,5
	2015 (gamla systemet)	5	7	4	10	7,5	1,5	35
	2015 (nya systemet)	5	5	4	7	7,5	1,5	30

Karlstad

Karlstad får i år 50 av 60 möjliga poäng och hamnar i år på en delad och hedrande tredjeplats tillsammans med förra årets etta Lund. Karlstad är med för tredje gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och har alltid varit en av toppkommunerna i granskningen. Poängen har varierat från 48,5 poäng 2012, följt av 47,5 poäng 2013 och i årets granskning slutar Karlstad på hela 50 poäng, motsvarande 51 poäng i det gamla systemet.

I jämförelse med 2013 ökar Karlstad sina poäng inom delområdena *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning*. Kommunen försämrar sig inte inom något delområde, utan har endast ökat eller bibehållit samma nivå som 2013. Det är inom delområdena *befintlig infrastruktur*, *information och marknadsföring* samt *cykelpolitik* som Karlstad har möjlighet att förbättra sitt resultat i kommande års granskningar.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning mellan 50 000 och 100 000 invånare är Karlstads totalpoäng på 50 en ordentlig bit över snittet på 39 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

I Karlstad kommun finns det cirka 2,8 meter cykelväg per invånare, en bit över medelvärdet på 2,2 meter cykelväg per invånare. Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastrukturen finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstät-

het spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är. Inom delområdet *befintlig infrastruktur* får Karlstad 5 av 10 möjliga poäng, strax över medelvärdet på 4,7 poäng bland de deltagande kommunerna.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Karlstad investerar 399 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll kopplat till cykling, vilket är en bra bit över snittet på 286 kr per invånare och år. Siffrorna för 2014 och 2015 visar att

Karlstad ökat sina investeringar ordentligt från 330 kr per invånare 2014 till 467 kr per invånare 2015. Hela 50 %, motsvarande 199 kr per invånare och år, av investeringarna inom delområdet går till underhåll, vilket är över årets medelvärde på 34 % av medlen, motsvarande 93 kr per år och invånare. Gällande personresurser har Karlstad 2,3 heltidstjänster per 100 000 invånare inom infrastruktur och underhåll, även detta är över årets snitt på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Senast Karlstad var med fick de 9 av 10 möjliga poäng inom delområdet, men detta år ökar Karlstad och får 10 av 10 möjliga poäng vilket beror på en ökning av antalet heltidstjänster inom delområdet.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

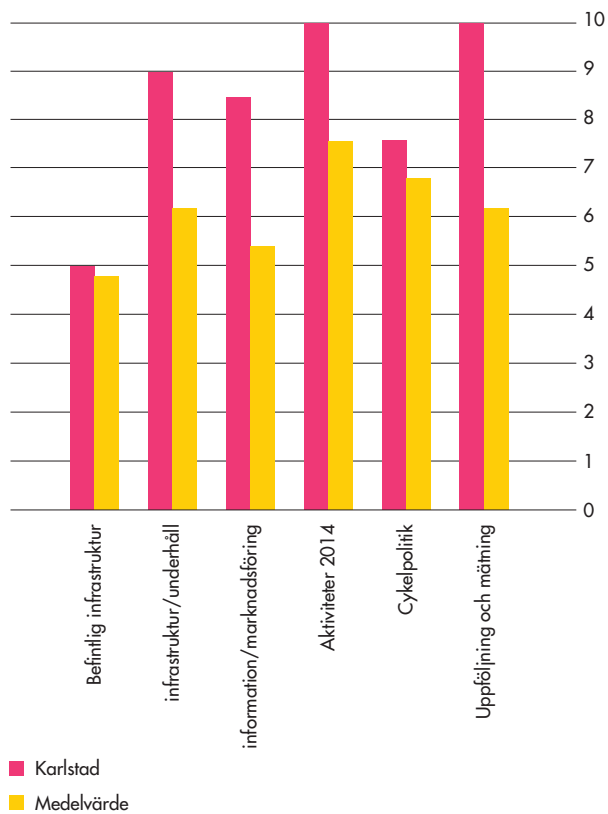
Inom delområdet *information och marknadsföring* ökar Karlstad sin totalpoäng från 8,0 till 8,5 av 10 poäng från 2014 till 2015. Karlstad satsar hela 12,2 kr per invånare och år inom *information och marknadsföring*, det näst högsta nyckeltalet i årets granskning. Detta är starkt kopplat till en specifik projektsatsning, "Pendla Grönt", som genomfördes under 2014 med en total budget på 15 miljoner kronor. Satsningen avspeglas tydligt i att satsade kronor per invånare minskar från cirka 20 kr per invånare 2014 till 4,5 kr per invånare 2015. De 12,2 kr per invånare och år som Karlstad satsar är klart över snittet på 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser inom kommunen som jobbar med information och marknadsföring är 5,1 heltidstjänster, även detta är över medelvärdet på 1,0 heltidstjänster. 75 % av cykelvägarna är skyltade i Karlstad, vilket är över snittet på 40 %. Totalt inom delområdet får kommunen 8,5 poäng av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Karlstad har varit aktiva under 2014 och genomfört hela 14 cykelaktiviteter under förra året vilket ger 10 av 10 möjliga poäng inom delområdet.

CYKELPOLITIK

Likt senast Karlstad var med i granskningen får de 7,5 av 10 möjliga poäng inom delområdet *cykelpolitik*. Det som saknas för att Karlstad ska få 10 av 10 möjliga är dels normer för cykelparkeringstal samt en aktuell underhållsplan. Ett förslag på parkeringsnorm inklusive tal för cykelparkering har tagits fram, testats och utvärderats men har ännu inte antagits, således finns möjligheten för fler poäng



inom delområdet kommande år. Utöver detta har Karlstad politiska mål som är tidsatta och mätbara och som följs upp av nämnd. Ett exempel på dessa mål är att "andelen resor med gång- och cykeltrafik ska öka, från 30 procent år 2004 (RVU04) till 35 procent 2015 och 40 procent 2020". Kommunen har dessutom en antagen cykelstrategi, aktuell cykelplan samt medel avsatta för genomförandet av cykelplanen. Cykelparkeringstal har antagits och cykling är integrerat i plandokument där cykling beskrivs övergripande i ÖP. Bland annat är ett mål "att öka cykelns konkurrenskraft mot bilens för korta resor vid lokalisering av nyexploatering". Det finns också mål om att öka Mobility Management-åtgärder i samband med nyexploateringar. Internt jobbar kommunen för att stimulera cykling, bland annat genom den årliga "Cykla-till-jobbet"-kampanjen samt att kommunanställda får rabatt på cyklar och cykelservice.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Karlstad genomför kontinuerliga flödesmätningar på sex punkter, har både

en aktuell resvaneundersökning och en aktuell nöjdhetsundersökning, samt ett genomfört cykelbokslut. Det finns dessutom ett aktivt samarbete med cyklister i kommunen genom det lokala nätverket "Cykelrådet", en grupp bestående av medborgare med stort cykelintresse. Utöver det kan cyklister också vända sig till kommunens rådgivningscentra för miljö- och konsumentfrågor. Inom delområdet *uppföljning och mätning* har Karlstad förbättrat sig senast de

var med i granskningen, och får nu 10 av 10 möjliga poäng i jämförelse med 8 poäng 2013.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Karlstads deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

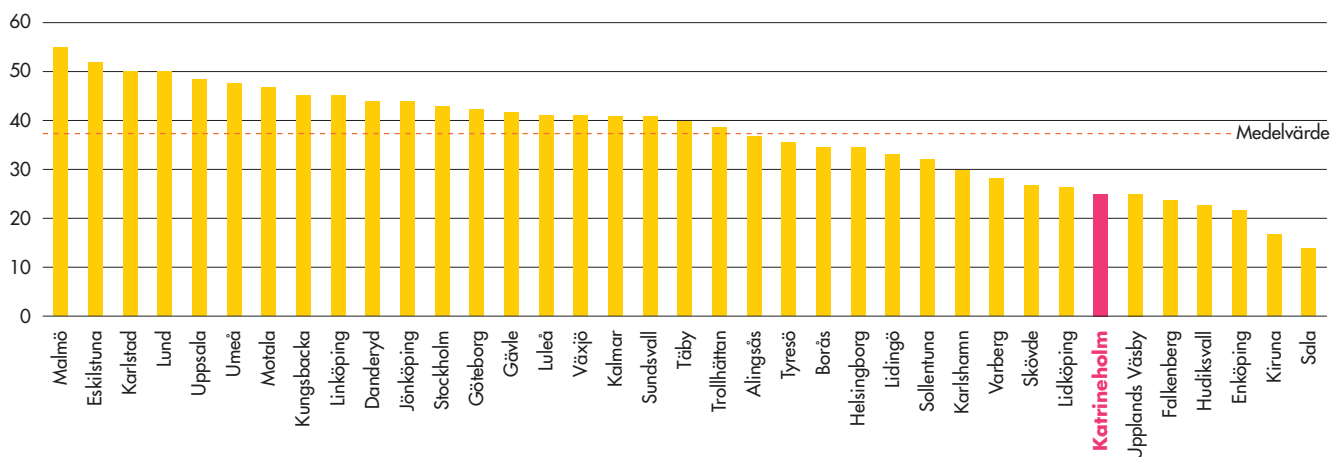
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Karlstad	2012	5	7,5	8	10	8	8	48,5
	2013	5	9	8	10	8	8	47,5
	2015 (gamla systemet)	5	10	8,5	10	10	10	51
	2015 (nya systemet)	5	9	8,5	10	10	10	50

Katrineholm

Katrineholm får 25 av 60 möjliga poäng i årets upplaga av Cykelfrämjandets Kommunvelometer, vilket är en liten ökning från förra årets 24 poäng. Förra året var den första gången Katrineholm deltog i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och att se en positiv utveckling för cykelfrågor inom kommunen är roligt att se.

Jämfört med förra året ökar Katrineholm sina poäng inom *information och marknadsföring, aktiviteter, cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*, men backar inom delområdena *befintlig infrastruktur* samt *infrastruktur och underhåll*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkningssmängd under 50 000 invånare, är Katrineholms 25 poäng en bit under snittet på cirka 28,5 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Katrineholms kommun finns det cirka 1,5 meter cykelväg per invånare vilket är tydligt lägre än medelvärdet på 2,2 meter cykelväg per invånare och ger kommunen 4 av 10 möjliga poäng inom delområdet.

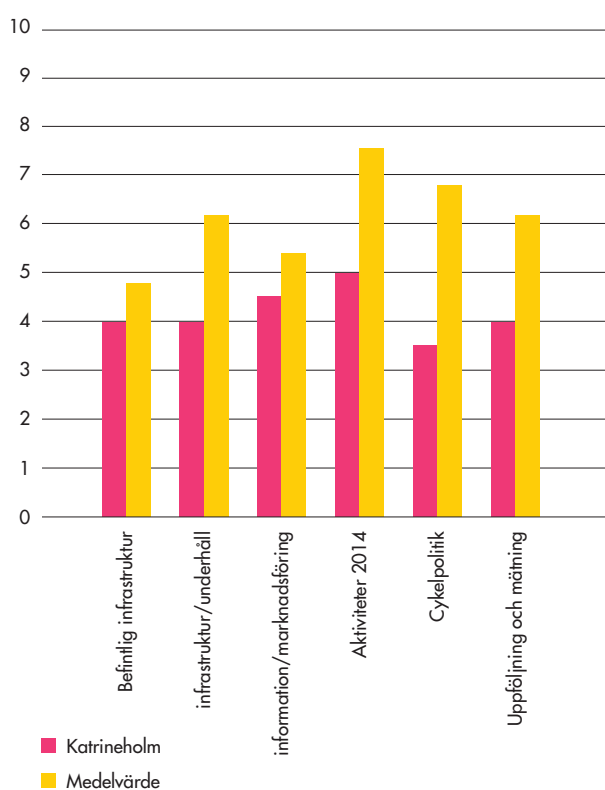
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Katrineholm satsar 123 kr per invånare och år på

infrastruktur och underhåll vilket är klart under snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 59 % motsvarande cirka 72 kr per invånare och år till underhåll. Medelvärdet för alla kommuner är 34 % av medlen motsvarande cirka 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 3,0 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är över snittet på cirka 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Totalt ger detta Katrineholm 4 av 10 möjliga poäng inom delområdet.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* satsar Katrineholm cirka 3 kr per invånare och år, vilket är en bit ifrån medelvärdet på 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 0,3 hel-



tidstjänster per 100 000 invånare vilket också det är under snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta granskningsområde och i Katrineholm är endast 2 % av cykelvägarna skyltade, vilket innebär att kommunen har långt kvar till nuvarande snittvärdet på cirka 40 % skyltade cykelvägar. Totalt ger detta kommunen 4,5 av 10 möjliga poäng inom delområdet.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Katrineholm genomförde 7 av 15 aktiviteter under 2014, vilket ger kommunen 5 av 10 poäng totalt.

CYKELPOLITIK

I Katrineholm finns det politiska mål som är tidsatta och mätbara, dock följs målen inte upp av berörd nämnd. I kommunens ÖP finns tydliga mål för att öka antalet cyklister till 2013, mål som ännu

tydligare fastslås i den gång- och cykelplan som ska antas under 2015. Kommunen har integrerat cykel i plandokument och driver ett aktivt internt arbete för att fler kommunanställda ska cykla. Katrineholm uppmanar bland annat kommunanställda att delta vid allmänna cykelaktiviteter i kommunen, och dessutom finns det en intern resepolicy och man har på senare tid köpt in cyklar, elcyklar och hjälmar som finns till de anställdas förfogande. Kommunen saknar cykelparkeringstal och en aktuell underhållsplan. Katrineholm saknar också en antagen cykelstrategi och en aktuell cykelplan men har medel avsatta för genomförandet av en cykelplan. En cykelstrategi och en cykelplan har arbetats fram under 2014 och kommer att antas under 2015. Att dessa två dokument inom en snar framtid antas bådär gott för kommunen inför kommande granskningar. Inom delområdet cykelpolitik får Katrineholm 3,5 av 10 möjliga poäng, vilket är en ökning med 2,0 poäng från förra årets resultat. Kommunen har goda möjligheter att utveckla sitt arbete inom delområdet cykelpolitik och ytterligare höja sin poäng i kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Katrineholm har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren och har även ett aktivt samarbete med cyklister, bland annat genom regelbundna träffar med så kallade "cykelambassadörer". Kommunen genomför dock inga flödesmätningar, och har inte heller genomfört någon nöjdhetsundersökning eller ett cykelbokslut alternativt en cykelrevision/BYPAD. Inom delområdet *uppföljning och mätning* får Katrineholm 4 av 10 poäng vilket är en ökning med 2,0 poäng jämfört med förra årets resultat.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

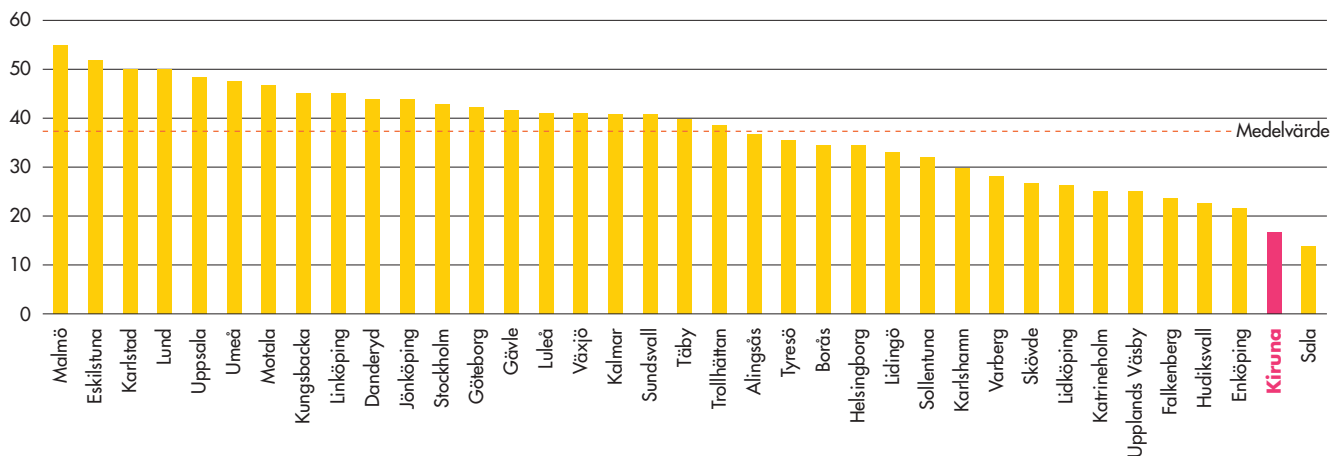
Nedan presenteras en tabell med resultat från Katrineholms deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras enbart med det nya systemet då Katrineholm enbart medverkat under de två år där det nya systemet använts.

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

Kiruna

Kiruna är i år med för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och vi hälsar kommunen varmt välkomna och hoppas att detta är första året av många framöver med Kiruna som deltagare. I årets granskning får Kiruna totalt 16,5 av 60 möjliga poäng.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkningssmängd under 50 000 invånare är Kirunas 16,5 poäng en bit under snittet på cirka 28,5 poäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Kiruna kommun finns det cirka 1,6 meter cykelväg per invånare vilket ger kommunen 4 av 10 möjliga poäng. Snittet bland årets deltagande kommuner är cirka 2,2 meter cykelväg per invånare.

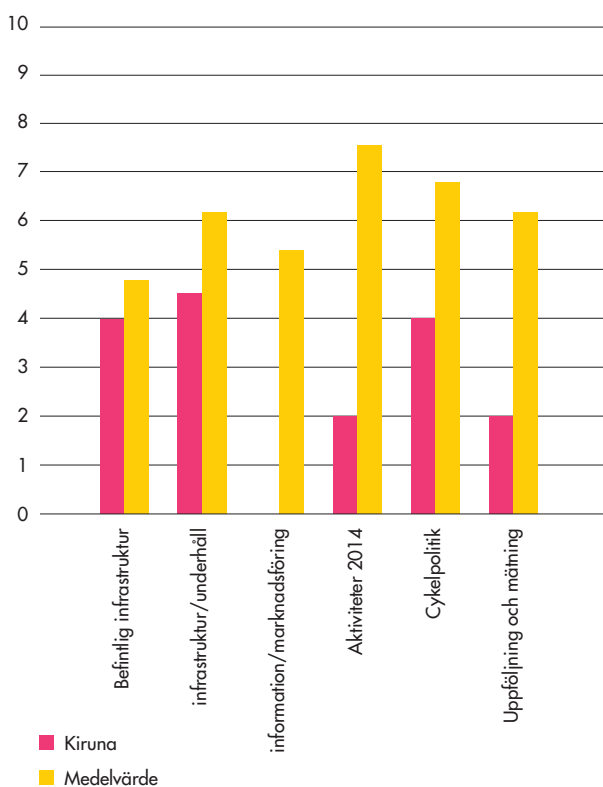
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Kiruna satsar 151 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll vilket är klart under snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 86 %, motsvarande cirka 129 kr per invånare och år till underhåll. Detta kan jämföras med årets medelvärde

som är 34 % av medlen, motsvarande 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 2,2 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är något över snittvärdet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Totalt ger detta Kiruna 4,5 av 10 möjliga poäng inom delområdet *infrastruktur och underhåll*.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* får Kiruna tyvärr inga poäng. Detta då kommunen inte satsar några medel inom området, inte har några personresurser inom information eller marknadsföring av cykel eller någon skyltning av cykelvägarna i kommunen. Snitten bland de deltagande kommunerna är att satsa 4,8 kr per invånare och år på information och marknadsföring, att ha 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare inom information och marknadsföring samt 40 % skyltade cykelvägar. Inom delområdet *information och marknadsföring* av cykel har Kiruna således stora möjligheter att utveckla sitt arbete.



AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Kiruna har under 2014 genomfört fyra stycken cykelrelaterade aktiviteter, vilket ger kommunen 2 av 10 möjliga poäng. Detta är ett annat delområde där kommunen relativt enkelt kan förbättra resultatet inför kommande granskningar.

CYKELPOLITIK

Kiruna har politiska mål som dock inte är tidsatta eller mätbara, och följs inte heller upp av berörd nämnd. Ett exempel på politiskt mål är att andelen resor med cykel ska öka. Kiruna har en antagen cykelstrategi, men ingen cykelplan eller några

avsatta medel till genomförandet av en sådan. En bredare trafikplan har dock tagits fram där cykel behandlas, men den är inte antagen ännu. Kiruna har cykelparkeringstal men saknar integrering av cykel i plandokument, en aktuell underhållsplan samt ett aktivt arbete internt för att främja och öka cykling bland kommunens anställda. Kirunas parkeringsnorm kompletterades nyligen med parkeringstal för cykel kopplade till studentbostäder, med de nya riktlinjerna 1,5 cykelparkering per lägenhet och 0,5 bilparkeringar per lägenhet. Även om inte cykel är integrerat i plandokument är ambitionen att skapa bättre förutsättningar för cyklister i och med den omfattande stadsomvandlingen som sker i Kiruna inklusive byggandet av Kirunas nya centrum. Bland åtgärderna finns bland andra att bygga pendlingsstråk, förbättra vägvisning samt förbättra drift- och underhåll av gång- och cykelvägnätet. Inom *cykelpolitik* får Kiruna 4 av 10 möjliga poäng. Kiruna har flera viktiga delar inom cykelpolitik vilket visar att cykel är ett aktuellt område för politiken i kommunen. Inom delområdet finns goda möjligheter för kommunen att fortsätta utveckla sitt arbete genom att bygga vidare på det som finns idag.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

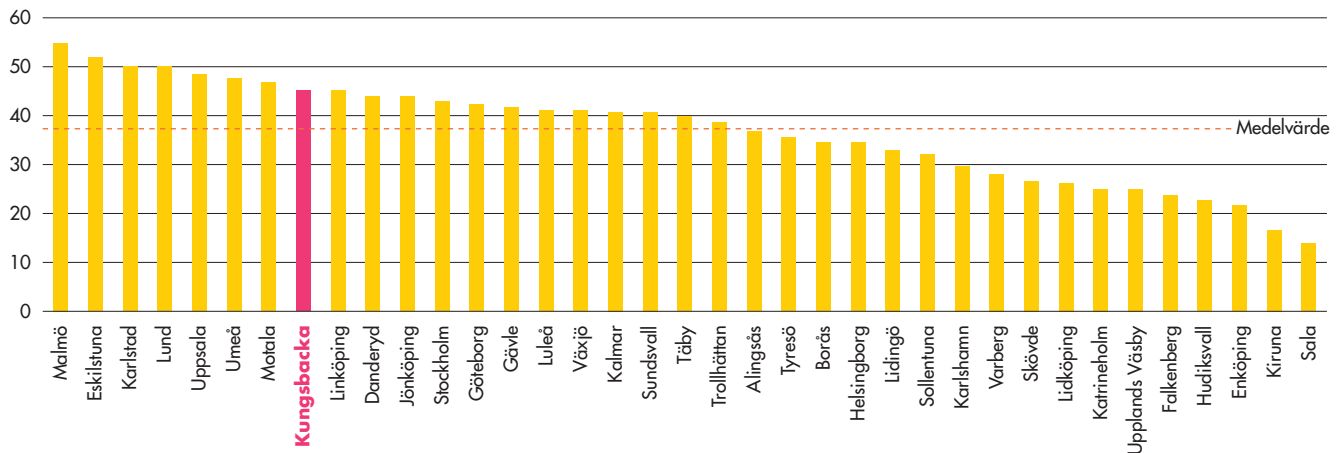
Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Kiruna har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren men saknar flödesmätningar, genomförd nöjdhetsundersökning, cykelbokslut eller BYPAD samt ett aktivt samarbete med cyklister. Kiruna har stora möjligheter att förbättra sitt arbete inom detta område för att få en bättre bild av nuläget och för utvecklingen av cykling i kommunen. Ett utvecklat arbete inom uppföljning och mätning underlättar planering och uppföljning av åtgärder framöver och bör vara ett prioriterat område för kommunens kommande arbete. Inom delområdet *uppföljning och mätning* får Kiruna 2 poäng totalt.

Kungsbacka

Kungsbacka fortsätter sin positiva utveckling inom cykelområdet och får i årets upplaga av Cykelfrämjandets Kommunvelometer hela 46,5 av 60 möjliga poäng, vilket i det gamla systemet motsvarar 47,5 poäng och är en rejäl ökning jämfört med kommunens toppnotering i förra årets granskning på 42,5 poäng.

Inom delområdena *information och marknadsföring*, *cykelpolitik* samt *mätning och uppföljning* har Kungsbacka förbättrat sig i jämförelse med tidigare år. Det ska betonas att Kungsbacka inte har försämrats inom något delområde, vilket pekar på att cykling fått ökat utrymme i kommunens arbete.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning mellan 50 000 och 100 000 invånare är Kungsbackas 46,5 poäng en bra bit över snittet på 39 i totalpoäng och ger kommunen en andraplats inom gruppen mellankommuner efter Karlstad.



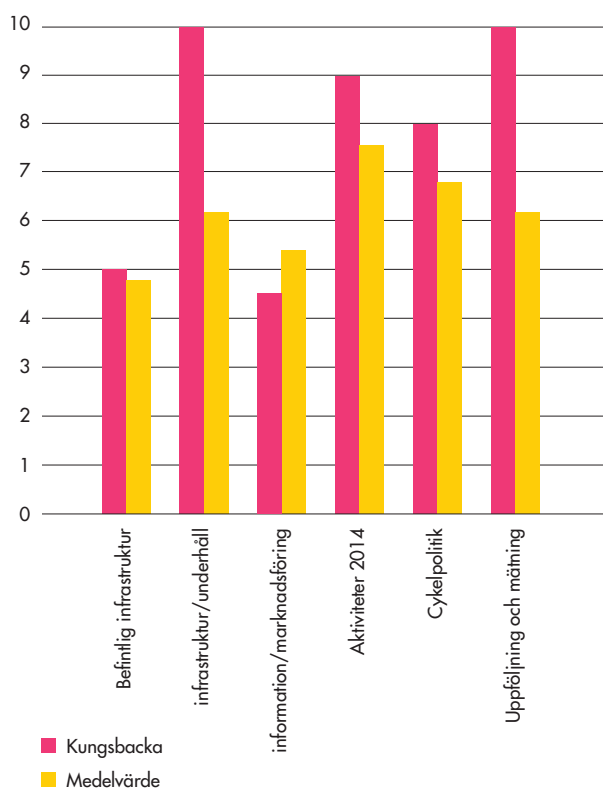
BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Kungsbacka kommun finns cirka 2,3 m cykelväg per invå-

nare, strax över snittet på 2,2 m cykelväg per invånare, vilket ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng inom delområdet.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Kungsbacka satsar hela 615 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är avsevärt bättre än medelresultatet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 11 %, eller 64 kr, per invånare och år till underhåll, vilket är under årets medelvärde på



34 % motsvarande 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser inom området uppgår till cirka 2,6 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är en bit över snittet 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* får Kungsbacka därför full pott: 10 av 10 möjliga poäng, vilket kommunen också fick i förra årets granskning.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom delområdet *information och marknadsföring* får Kungsbacka endast 4,5 av 10 möjliga poäng. Detta då kommunen satsar cirka 1,6 kr per invånare och år, vilket är långt ifrån medelvärdet på 4,8 kr per invånare och år. Personresurser inom området är endast cirka 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket även det är långt under snittet 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet räknas även skyltning av cykelväg. I Kungsbacka är 40 % av cykelvägarna skyltade vilket tangerar genomsnittet för alla kommuner. *Information och marknadsföring* är ett delområde där Kungsbacka har god potential att förbättra resultatet i kommande granskningar.

AKTIVITETER

Antal aktiviteter visar hur aktiva kommunen har varit under senaste året. Kungsbacka har genomfört

11 av 15 aktiviteter under 2014 och får således 9 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* har Kungsbacka ökat sin poäng från 6 till 8 poäng i årets granskning. Kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara och som följs upp av nämnd. Det är en förändring från förra året att målen är tidsatta, vilket innebär en ökning av totalpoängen. Ett exempel på ett mätbart mål är att cyklingen vid några utvalda platser, till exempel Hanhals, Lidens väg och Varlavägen ska öka med 5 %. Kungsbacka har en antagen cykelstrategi, en cykelplan (Gång- och cykelplan 2013–2016) och medel avsatta för genomförandet av cykelplanen, samt en aktuell underhållsplan. Förra året saknades en aktuell underhållsplan, att detta nu finns innebär även det en poäng till inom delområdet. Kommunen saknar dock antagna cykelparkeringstal, har inte integrerat cykling i plandokument och saknar ett aktivt internt arbete för att öka cykling bland kommunanställda. Det finns en p-norm som tillämpas idag men den är ännu inte antagen; målet är att den ska antas under våren 2015. Gällande det interna arbetet för att öka cyklingen pågår ett arbete för att ta fram en handlingsplan som bland annat innefattar avgiftsbelagd bilparkering samt stöd för val av andra färdmedel inklusive cykel. Inom området *cykelpolitik* finns det således goda möjligheter för Kungsbacka att öka sin totalpoäng ytterligare i kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Detta är ytterligare ett område inom vilket Kungsbacka får full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar på tre mätpunkter. Kungsbacka har också aktuell resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning och ett cykelbokslut som genomförs årligen. Kommunen har dessutom ett aktivt samarbete med cyklister genom ett nätverk kallat "Tyck om – Cykel" och via de Trygghetscyklingar som kommunen genomför.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Kungsbackas deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

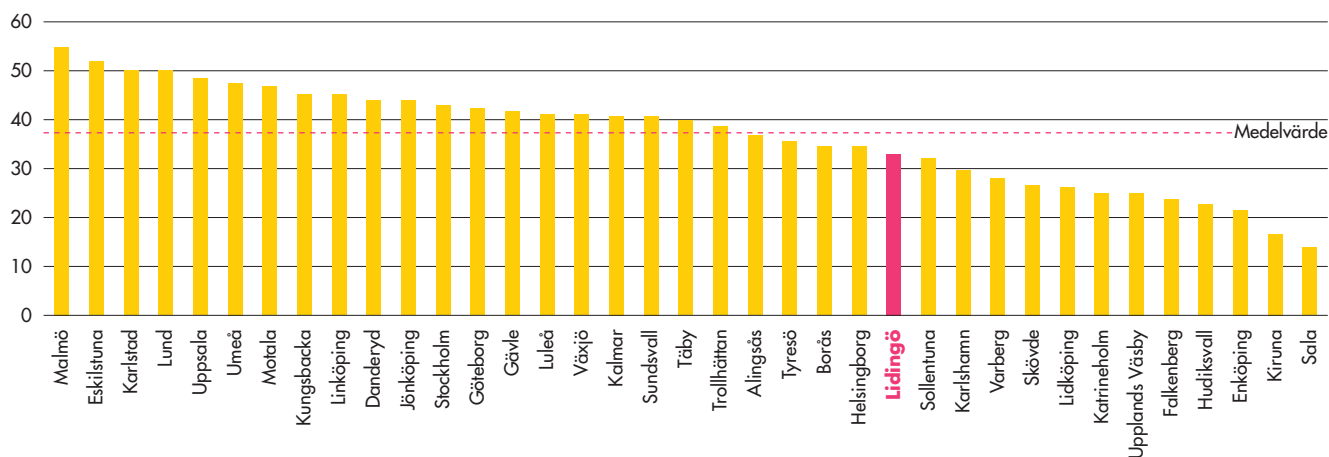
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Kungsbacka	2011	5	6,5	5	10	2	0	28,5
	2014	5	10	5	10	6	8	42
	2015 (gamla systemet)	5	10	4,5	10	8	10	47,5
	2015 (nya systemet)	5	10	4,5	9	8	10	46,5

Lidingö

Lidingö får 34,5 av 60 möjliga poäng i årets upplaga av Cykelfrämjandets Kommunvelometer, vilket motsvarar 39,5 i det gamla systemet. Detta är en kraftig uppgång från senast Lidingö var med, i 2012 års granskning, då kommunen fick 31 poäng totalt. Det är en väldigt positiv utveckling på bara tre år.

Lidingö förbättrar sina resultat inom delområdena *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring*, *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*. Kommunen minskar dock något inom *befintlig infrastruktur*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkningsmängd under 50 000 invånare är Lidingös 32,5 poäng över snittet på cirka 28,5 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Lidingö kommun finns cirka 3,1 meter cykelväg per invånare, vilket är klart högre än snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare och ger kommunen en totalpoäng på 6 av 10 vilket också är den näst högsta poängen efter Linköping i årets granskning.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Lidingö satsar 251 kr per invånare och år på infra-

struktur och underhåll, vilket är något mindre än medelvärdet på 286 kr per invånare. Av dessa medel går 18 %, eller cirka 44,3 kr per invånare och år till underhåll, vilket kan jämföras med årets medelvärde på 34 % av medlen motsvarande cirka 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är klart under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare, och sammanlagt ger detta Lidingö 5,5 av 10 möjliga poäng inom delområdet *infrastruktur och underhåll*.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* satsar Lidingö cirka 4,4 kr per invånare och år vilket är strax under snittet på 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser ligger på 0,1 heltidstjänster per 100 000 vilket är betydligt mindre än medelvärdet på 1,0 heltids-

tjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta delområde och i Lidingö kommun har 30 % av cykelvägarna vägvisande skyltning, vilket även det är under snittet på cirka 40 %. Inom delområdet *information och marknadsföring* får Lidingö totalt 5 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

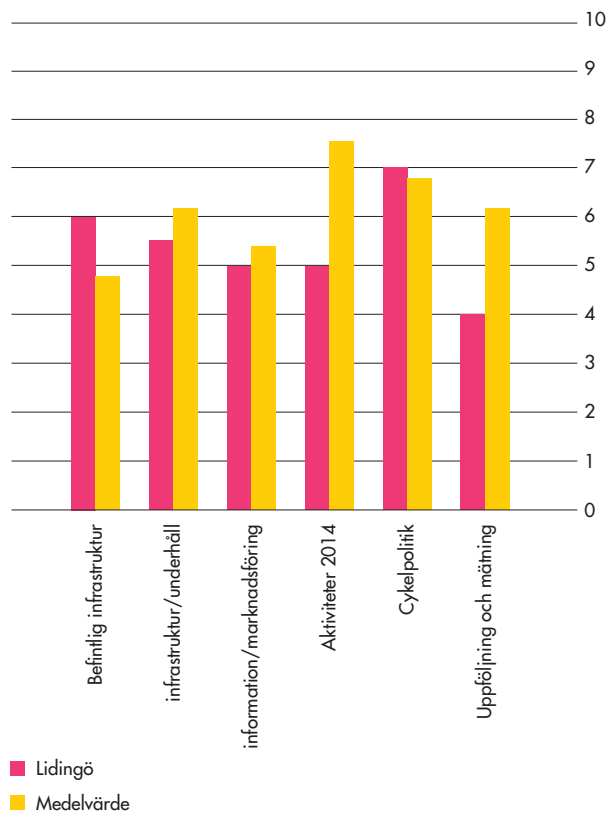
Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Lidingö genomförde 9 av 15 cykelaktiviteter under 2014 vilket ger kommunen 7 av 10 möjliga poäng. En aktivitet som genomförts är att en Trafikplan tagits fram vilken innehåller en rad cykelåtgärder som ska genomföras, vilket bådär gott inför kommande granskningar.

CYKELPOLITIK

Delområdet *cykelpolitik* är ett område där Lidingö förbättrat sig i jämförelse med sitt senaste resultat från 2012. I årets granskning får Lidingö 7 av 10 möjliga poäng. Detta baseras på att kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av berörd nämnd. Lidingö har även integrerat cykling i plandokument och har en antagen cykelstrategi samt cykelplan och medel avsatta för genomförande av cykelplanen. Cykelstrategin och cykelplanen tydliggör specifika åtgärder för cykling i kommunen. Vad kommunen saknar är cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan samt ett aktivt internt arbete för att öka cyklingen bland kommunanställda. Cykelparkeringstal är framtagna och kommer att antas under 2015. Inom delområdet har Lidingö goda möjligheter att förbättra resultatet i kommande granskningar då mycket är på gång inom kommunen.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom *uppföljning och mätning* har Lidingö förbättrat sitt resultat sedan 2012, men det finns fortsatt goda möjligheter att utveckla arbetet inom delområdet. Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna



följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Lidingö utför kontinuerliga flödesmätningar på en enda mätpunkt och har en aktuell resvaneundersökning. Däremot saknar kommunen aktuell nöjdhetsundersökning, genomfört cykelbokslut/cykelrevision samt ett aktivt samarbete med cyklister. Totalt får Lidingö 4 av 10 möjliga poäng inom delområdet *uppföljning och mätning*.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Lidingös deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

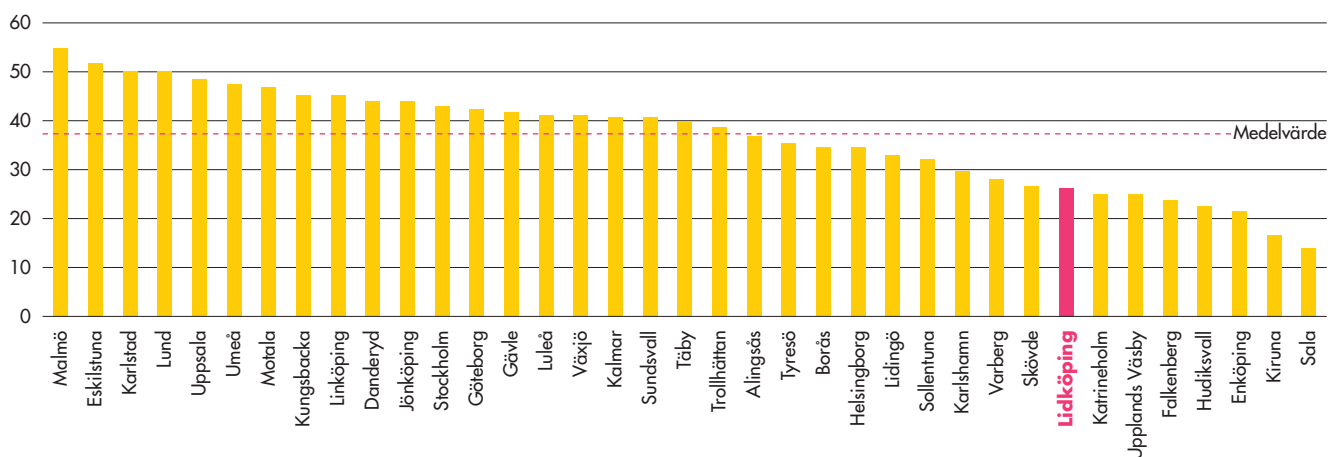
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Lidingö	2012	7	5,5	3,5	10	3	2	31
	2015 (gamla systemet)	6	7,5	5	10	7	4	39,5
	2015 (nya systemet)	6	5,5	5	7	7	4	34,5

Lidköping

Lidköping deltar i Cykelfrämjandets Kommunvelometer för första gången och får totalt 26,5 av 60 möjliga poäng. Vi hälsar Lidköping varmt välkomna till granskningen och ser fram emot att följa kommunens utveckling i många år framöver.

I jämförelse med snittvärden inom de olika delområdena ligger Lidköping över snittet inom *information och marknadsföring* samt *befintlig infrastruktur*, men under medelvärdet inom *infrastruktur och underhåll*, *aktiviteter*, *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*.

Då Lidköpings totalpoäng på 26,5 jämförs med andra kommuner med en befolkning under 50 000 invånare, ligger kommunen strax under snittet på cirka 28,5 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Längd cykelväg per invånare är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Lidköpings kommun finns det cirka 2,6 mer cykelväg per invånare, vilket är bättre än genomsnittet på 2,2 meter cykelväg per invånare och ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Lidköping satsar 99 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är långt under snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 64 %, eller cirka 63 kr per invånare och år till underhåll, vilket jämförs med årets medelvärde på 34 % av medlen, motsvarande 93,5 kr per invånare och år. Antalet personresurser uppgår till cirka 2,2 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket överstiger snittresultatet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet infrastruktur och underhåll får Lidköping sammanlagt 3,5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

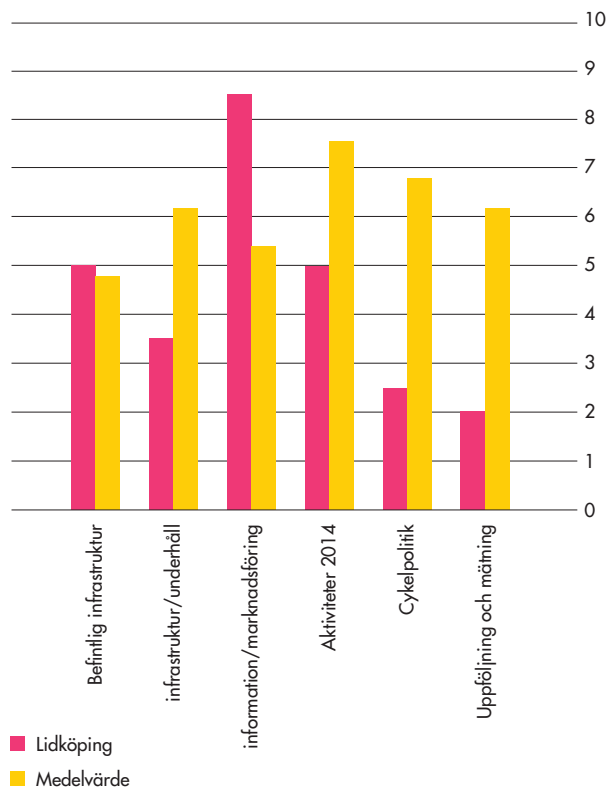
Inom information och marknadsföring satsar Lidköping hela 8,1 kr per invånare och år vilket är högt över snittet på 4,8 kr per invånare och ett av de högsta värdena inom kategorin investeringar i information och marknadsföring i årets granskning. Antalet personresurser uppgår till cirka 1,3 heltidstjänster per 100 000 vilket även det är bättre än medelvärdet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta delområde och i Lidköping har 25 % av cykelvägarna vägvisande skyltning, att jämföra med kommungenomsnittet på 40 %. I Lidköpings tätort är det till exempel skyltat från centrum ut mot bostadsområden i olika färger, för att särskilja och tydliggöra olika stråk till olika områden. Totalt får Lidköping hela 8,5 av 10 möjliga poäng inom delområdet vilket vittnar om att information och marknadsföring är prioriterat i kommunen.

AKTIVITETER

Delområdet aktiviteter visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Lidköping har under 2014 genomfört 7 cykelaktiviteter vilket ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Lidköping har en aktuell underhållsplan och driver ett aktivt arbete internt för att få fler kommunanställda att cykla. Alla kommunanställda som cyklar får av kommunen cykelhjälm, cykelkorg samt vinterdäck och kommunen har även genomfört en intern resvaneundersökning med syfte att få fler att resa mer hållbart. I kommunen saknas politiska mål som är tidsatta och mätbara, dock följs cykelrelaterat arbete och åtgärder upp av berörd nämnd. Lidköping saknar en antagen cykelstrategi, cykelplan samt avsatta medel för genomförandet av cykelplanen. Kommunen har medel för utveckling av cykeltrafiken men har ingen framtagen cykelplan som styr användningen av dessa medel. Kommunen har inte heller integrerat cykling i sina plandokument och saknar cykelparkeringstal. Lidköpings kommun arbetar dock med att få med cykelparkering i



alla planbeskrivningar, även om det inte finns några uttalade cykelparkeringstal. Inom cykelpolitik får Lidköping endast 2,5 poäng av 10 möjliga och cykelpolitik är ett delområde där det finns goda möjligheter för Lidköping att utvecklas. Politiskt fokus på cykelfrågor är en viktig förutsättning för att kunna höja cykelfrågornas profil inom kommunen.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Lidköping har en aktuell resvaneundersökning men saknar flödesmätningar, nöjdhetsundersökning, cykelbokslut eller cykelrevision/BYPAD, och ett aktivt samarbete med cyklister. Även uppföljning och mätning är ett delområde där Lidköping har goda möjligheter att utveckla sitt arbete. I år får Lidköping totalt 2 av 10 möjliga poäng inom detta delområde.

Linköping

Linköping får 46,5 av 60 möjliga poäng i årets upplaga av Cykelfrämjandets Kommunvelometer, en viss ökning från de 46 poäng som Linköping fick senast kommunen var med i granskningen 2013. Linköping har ökat sina poäng inom *information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning*, däremot har kommunen backat något inom området *cykelpolitik*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning över 100 000 invånare är Linköpings 46,5 poäng strax över snittet på cirka 45,5 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Linköpings kommun finns det cirka 3,8 meter cykelväg per invånare, vilket är en bra bit över snittnivån på 2,2 m cykelväg per invånare. Här får Linköping hela 7 av 10 möjliga poäng, vilket också är den högsta poängen bland de deltagande kommunerna i årets granskning.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Linköping satsar 568 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, högt över snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 14 %, eller

cirka 82 kr per invånare och år till underhåll, att jämföra med årets medelvärde på 34 % motsvarande 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Sammanlagt ger detta Linköping 9 av 10 möjliga poäng inom delområdet *infrastruktur och underhåll*.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Linköping satsar cirka 3,3 kr per invånare och år på information och marknadsföring, vilket är mindre än genomsnittet på 4,8 kr per invånare och år, men en ökning sedan 2013 då Linköping endast satsade 1,4 kr per invånare och år. Angående antalet personresurser har Linköping cirka 1,7 heltidstjänster per 100 000 invånare, klart över snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta granskningsområde, och i Linköping har 60 %

av cykelvägarna vägvisande skyltning. Inom delområdet *information och marknadsföring* ökar Linköping sin poäng något och hamnar på 6,5 poäng av 10 möjliga totalt. Även om Linköping ökat sin totalpoäng inom delområdet så finns det fortsatt goda möjligheter att förbättra resultatet ytterligare inför kommande granskningar.

AKTIVITETER

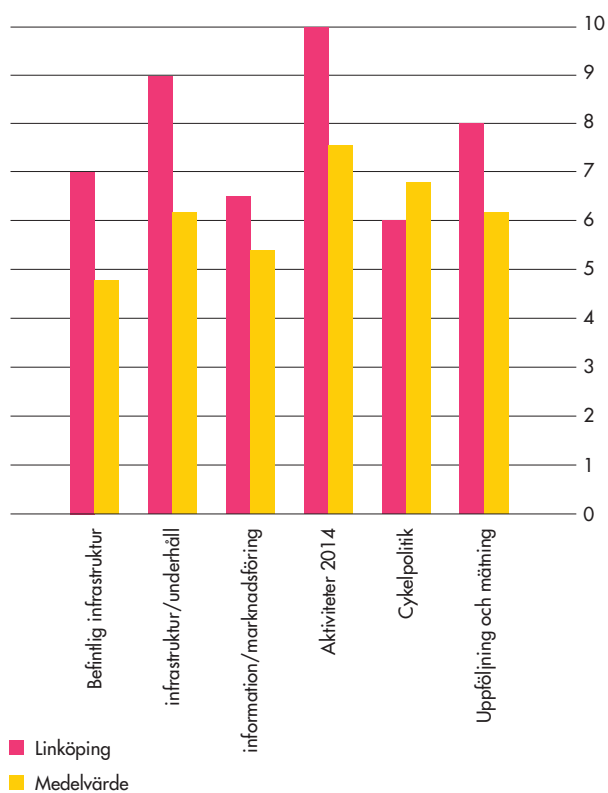
Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiva kommunen har varit det gångna året och Linköping har under 2014 genomfört 12 av 15 cykelaktiviteter vilket ger kommunen maxpoäng inom området, 10 av 10 möjliga.

CYKELPOLITIK

Inom området cykelpolitik har Linköping sedan första gången de medverkade 2012 tyvärr försämrat sin totalpoäng de senaste åren. I år får Linköping 6,5 av 10 möjliga poäng i jämförelse med 9,5 poäng 2012 och 8,5 poäng 2013. Kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara, dock följs dessa inte upp av berörd nämnd. Linköping har en antagen cykelstrategi (ingår i trafikstrategin), men ingen cykelplan även om det finns avsatta medel för genomförandet av en sådan. Kommunen har inte heller en aktuell underhållsplan och bedriver inget internt arbete för att öka cyklingen bland kommunens anställda. Dock finns det cykelparkeringstal som ingår i en parkeringsstrategi för olika typer av verksamheter, och cykling är integrerat i plandokument. Också inom detta delområde finns det goda möjligheter för Linköping att förbättra sitt resultat till kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar, och här har Linköping förbättrat sina poäng sedan 2013 då kommunen deltog senast. Det enda som saknas för att kommunen ska



få full pott inom området är ett aktivt samarbete med cyklister. Linköping genomför kontinuerliga flödesmätningar på en enda mätpunkt kompletterat med periodiska mätningar på 13 punkter. Kommunen har genomfört resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren och genomför ett årligt cykelbokslut. Sammantaget ger detta kommunen 8 av 10 möjliga poäng inom delområdet *uppföljning och mätning*.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

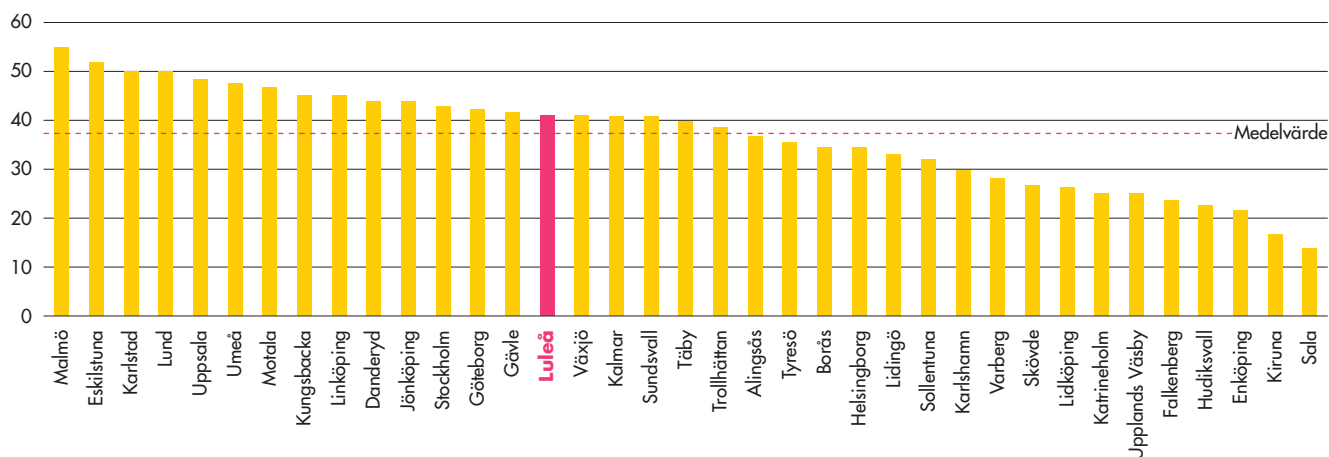
Nedan presenteras en tabell med resultat från Linköpings deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

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 (gamla systemet)	7	9	6,5	10	6	8	46,5
	2015 (nya systemet)	7	9	6,5	10	6	8	46,5

Luleå

Luleå har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer samtliga år förutom 2011 och presterar i år sitt bästa resultat hittills i granskningen. Kommunen får 41 av 60 möjliga poäng totalt, vilket motsvarar 42 poäng i det gamla systemet. Sedan 2010 års totalpoäng på 24,5 har Luleå förbättrat sig för varje år kommunen deltagit. I år får Luleå alltså 42 poäng räknat med det gamla systemet vilket tyder på att cykel-frågans prioritet fortsätter att öka i Luleå.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning mellan 50 000 och 100 000 invånare ligger Luleå med sina 41 i totalpoäng över snittet på 39 poäng och hamnar på en fjärdeplats inom gruppen.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande infrastruktur som behövs. I Luleå finns det cirka 2,3 meter cykelväg per invånare, vilket är strax över snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare och ger kommunen 5 poäng inom delområdet.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Luleå satsar 418 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, en bra bit bättre än genomsnittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 42 %

eller cirka 175 kr per invånare och år till underhåll vilket är över årets medelvärde på 34 % av medlen motsvarande 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser inom delområdet uppgår till cirka 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är klart under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Sammanlagt ger detta Luleå 9 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* satsar Luleå endast cirka 1,3 kr per invånare och år vilket är betydligt lägre än medelvärdet på 4,8 kr per invånare och år. Luleå har inga personresurser som jobbar med information och marknadsföring. I delområdet ingår även skyltning och i Luleå har 70 % av cykelvägarna vägvisande skyltning, vilket är mycket jämfört med snittet på 40 %. Totalt ger detta kommunen 3 av

10 möjliga poäng inom delområdet och här har Luleå goda möjligheter att förbättra sitt resultat inför kommande granskningar.

AKTIVITETER

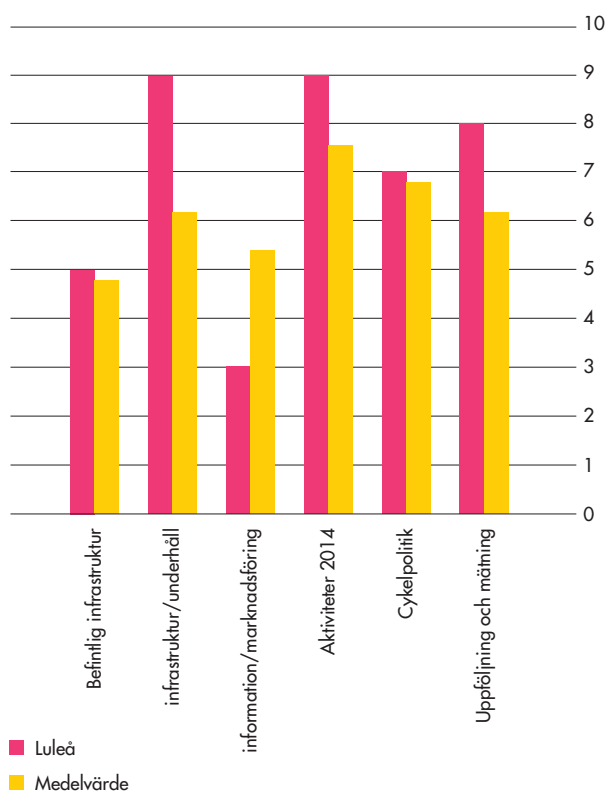
Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och under 2014 genomförde Luleå 11 av 15 cykelaktiviteter vilket ger kommunen 9 av 10 möjliga poäng. För full pott krävs 12 av 15 genomförda aktiviteter.

CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Luleå 7 av 10 möjliga poäng. Vad kommunen saknar för att få full pott är en antagen cykelstrategi och cykelparkeringstal. Däremot har Luleå politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av berörd nämnd. Ett mål är till exempel att minst 20 % av alla resor i kommunen ska göras med cykel år 2020. Kommunen har dessutom en cykelplan och avsatta medel för genomförandet av densamma. Rådande cykelplan gäller 2014-2020 och 2020 skall en ny cykelplan tas fram. Cykling är integrerat i plandokument, det finns en aktuell underhållsplan och kommunen bedriver även ett aktivt arbete internt för att öka cyklingen bland sina anställda. Åtgärder för att få fler kommunanställda att cykla är till exempel en intern resepolicy samt att cyklar och elcyklar finns till de anställdas förfogande. Inom *cykelpolitik* finns det goda möjligheter för Luleå att fortsätta öka sin totalpoäng, inte minst då cykelparkeringstal är under framtagande.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Luleå genomför kontinuerliga flödesmätningar på en mätpunkt kompletterat



med periodiska mätningar på 5 punkter. Kommunen har genomfört resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren och genomför årligen ett cykelbokslut. Det kommunen saknar för att få full pott inom delområdet *uppföljning och mätning* är ett aktivt lokalt samarbete med cyklister. Sammanlagt får Luleå 8 poäng inom delområdet.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Luleås deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

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 (gamla systemet)	5	9	3	10	7	8	42
	2015 (nya systemet)	5	9	3	9	7	8	41

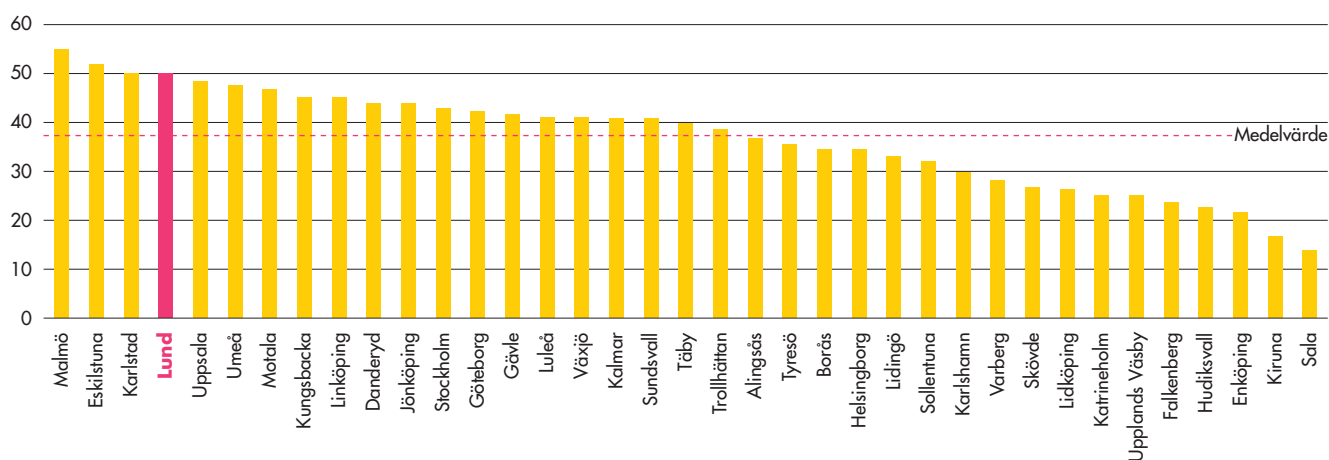
Lund

Lund hamnar i år på en delad tredjeplats tillsammans med Karlstad! I årets granskning får Lund 50 poäng räknat i det nya systemet, vilket motsvarar 52,5 poäng i det gamla poängsystemet.

I jämförelse med förra året ligger Lund kvar på en hög och stabil nivå. Förändringen i totalpoäng är en ökning med 0,5 poäng räknat med det gamla systemet. Med den nya viktningen backar dock Lund två poäng från förra årets 52 poäng till 50 poäng. De områden Lund inte får full pott är *befintlig infrastruktur* och *information och marknadsföring*, här finns det fortsatta möjligheter till utveckling och för ökade poäng i kommande granskningar.

Lund har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer fem år i rad med start 2011. Samtliga år har Lund fått 50 poäng eller mer, vilket vittnar om ett stabilt, prioriterat och långsiktigt arbete med cykelfrågor.

I jämförelse med andra kommuner med mer än 100 000 invånare är Lunds 50 poäng en bit över snittet på 45,5 poäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

I Lund finns det 2,4 meter cykelväg per invånare vilket är strax över snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare. Inom detta delområde, *befintlig infrastruktur*, får Lund 5 av 10 möjliga poäng. Längd cykelväg är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastrukturen finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som tittar på kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något

missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Lunds kommun satsas det 300 kr per invånare och år på investeringar inom *infrastruktur och underhåll*, vilket är över snittet på 286 kr per invånare och år, dock är det inte i nivå för att få full poäng inom delområdet då detta kräver 400 kr per invånare och år. Av de investerade medlen i infrastruktur och under-

håll går 6 %, motsvarande cirka 17 kr per invånare och år till drift och underhåll, vilket är långt under årets medelvärde på 93,5 kr per invånare och år, motsvarande 34 % av medlen. Antalet personresurser per 100 000 invånare inom delområdet infrastruktur och underhåll uppgår till 4,8 heltidstjänster per 100 000 invånare och är mer än det dubbla än snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom området får Lund 7,5 poäng av 10 möjliga.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

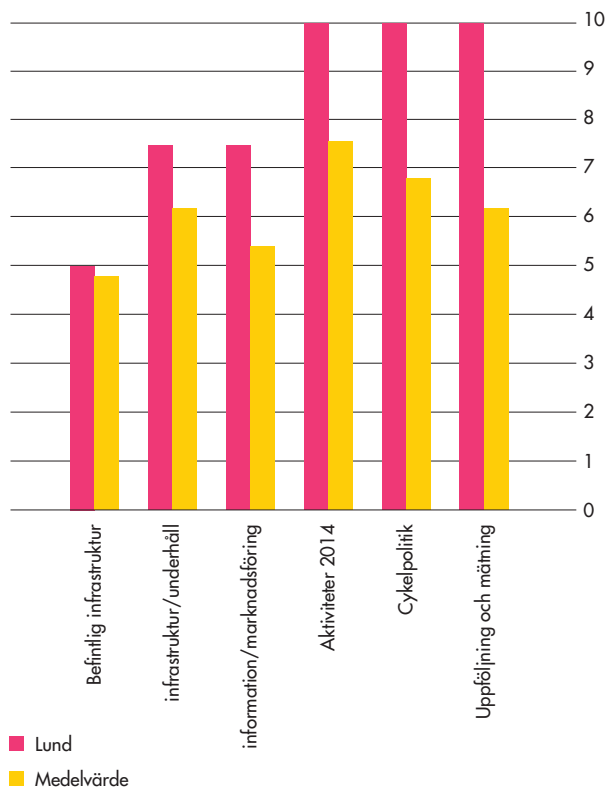
Lund satsar 4,6 kr per invånare och år inom *information och marknadsföring*, vilket är strax under snittet på 4,8 kr per invånare och år i årets granskning. När det gäller personresurser inom information och marknadsföring ligger Lund strax över snittet på 1,7 heltidstjänster i jämförelse med 1 heltidstjänst som är medelvärdet. I Lund är 75 % av cykelvägarna skyltade, vilket är över snittet på cirka 40 % skyltade cykelvägar. Lunds huvudcykelstråk utgår från stadskärnan vidare till de olika stadsdelarna och sen vidare till andra tätorter i kommunen och andra närliggande kommuner. Huvudcykelstråkens vägvisningar har varsin färg, en färg som också är markerad på kommunens cykelkarta. Övrig skyltning finns mellan olika stadsdelar i Lund, mellan olika tätorter i kommunen samt diverse regionala målpunkter, som till exempel naturområden. Något som ligger utanför granskningen men som delvis är kopplat till information och marknadsföring av cyklingens möjligheter i Lund är det låncykelsystem som invigdes i augusti 2014. Systemet har 17 cykelstationer med totalt 250 cyklar, och vid årsskiftet hade systemet cirka 1350 anmälda årsabonnemang. Inom delområdet *information och marknadsföring* har Lund förbättrat sig något gentemot förra året och ökar från 7 av 10 till 7,5 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året. Lund har genomfört 13 av 15 cykelaktiviteter och får således 10 av 10 möjliga poäng inom området.

CYKELPOLITIK

Även inom delområdet *cykelpolitik* får Lund 10 av 10 möjliga poäng. Detta får kommunen då de har politiska mål som är både tidsatta och mätbara och som följs upp av nämnd. Ett exempel på ett tidsatt och mätbart mål är att "cykeltrafiken per invånare ska



öka med 1 % per år". Detta mål finns med i LundaMaTs III som antogs av kommunfullmäktige i maj 2014. Lund har dessutom en antagen cykelstrategi, aktuell cykelplan, medel avsatt för genomförandet av cykelplan, aktuell underhållsplan samt integrerat cykling i plandokument. Cykelstrategi innehållandes både cykelplan och cykelpolicy finns antagen för perioden 2013–2017. Lunds kommun har även parkeringsnorm, både för bil och cykel, samt en policy för parkering av bil och cykel på gatumark. Sist men inte minst jobbar kommunen internt för att stimulera cykling bland sina anställda. I och med att flera förvaltningar flyttat in i nytt kommunhus genomfördes flertalet åtgärder för att stimulera cykling. Den nya kommunbyggnaden Kristallen erbjuder parkering i cykelgarage samt cykelparkering utomhus med möjlighet att parkera under tak. I byggnaden finns omklädningsrum med duschar, förvarings-skåp och cykelpump med tryckluft samt cykelkartor och annan information om cykling. I samband med flytten gjordes även en intern resvaneundersökning för att ta fram en åtgärdslista för att ytterligare hantera resor till, från och i arbetet. Utöver detta skall interna kampanjer, t.ex. tips på hur man "vårstar" sin cykel och "Tack för att du cyklar" genomföras.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Lund utför flödesmätningar, både periodiska och kontinuerliga. Kommunen har aktuell resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning samt cykelbokslut. Nöjdhetsundersökning genomförs årligen. I aktuell resvaneundersökning framgår det att för resor med start och mål inom Lund tätort görs hela 46 % med cykel. Om färdmedelsfördelningen för alla resor som görs till, från och inom kommunen räknas in är andel cykelresor 28 %. Något annat som följs upp är trafiksäkerhetsläget. Detta görs i årliga analyser och leder till åtgärder för att minska olycksriskerna för cyklister. Dessutom samarbetar Lunds kommun med cyklister, där de bland annat har ett samarbete med Natur-

skyddsföreningens cykelavdelning för gemensamma aktiviteter. Kommunen har nyligen även startat ett samarbete med Cykelfrämjandets lokala representant i Lund.

Då antalet cykelpendlare mellan Lund och Malmö ökar har kommunerna och orterna däremellan ett nära samarbete för att främja cykelpendlingen, här ämnar också kommunerna att ha dialog och samarbete med pendlingscyklisterna själva. Sammantaget får Lund 10 av 10 möjliga poäng inom delområdet.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Lunds deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

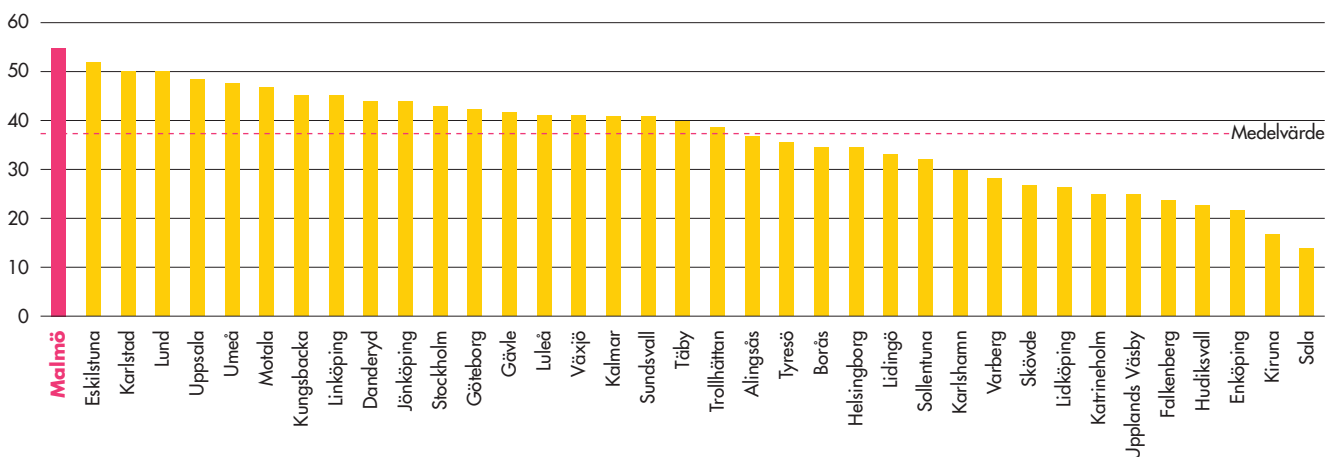
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Lund	2011	5	9	9,5	8	10	8,5	50
	2012	5	9	9,5	10	10	10	53,5
	2013	5	10	8,5	10	8,5	10	52
	2014	5	10	7	10	10	10	52
	2015 (gamla systemet)	5	10	7,5	10	10	10	52,5
	2015 (nya systemet)	5	7,5	7,5	10	10	10	50

Malmö

Malmö är den vinnande kommunen i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2015, och vi gratulerar staden till vinsten! Malmö är den högst rankade kommun i årets granskning och får 54 av 60 möjliga poäng. Staden får maxpoäng, 10 av 10 möjliga, inom samtliga delområden förutom inom *befintlig infrastruktur*.

Malmö har deltagit samtliga år sedan granskningen startade år 2010 och har alltid varit bland de bästa kommunerna med en andraplats 2010 och tre topplaceringar 2011–2013. Efter en femte plats förra året är Malmö i årets granskning tillbaka som Sveriges bästa cykelkommun.

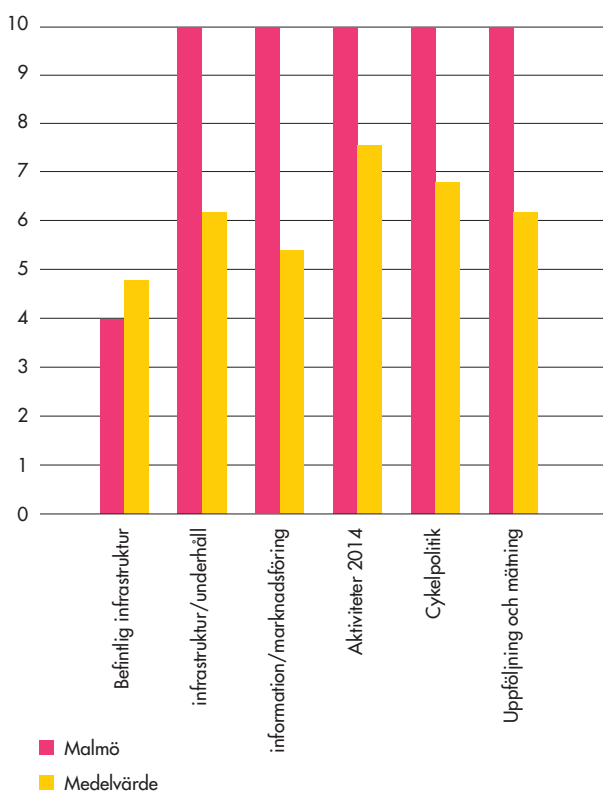
I jämförelse med enbart kommuner med fler än 100 000 invånare, är Malmös 54 poäng en bra bit över snittet på cirka 45,5 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

I Malmö finns ca 1,6 meter cykelväg per invånare, en viss minskning mot förra årets 1,7 meter cykelväg per invånare. Minskningen av meter cykelväg per invånare beror dock inte på att cykelledsnätet har minskat, men på befolkningsökning. Medelvärde för befintlig infrastruktur i årets granskning är 2,2 meter cykelväg per invånare och Malmö ligger således en bit under medel och det är också det delområde där Malmö har möjlighet att förbättra sitt resultat i kommande granskningar. Totalt får Malmö 4 av 10 möjliga poäng inom detta delområde. Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns till-

gänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även ortens befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig cykelinfrastruktur är. Vid hög befolkningstäthet minskar i viss mån behovet av meter cykelväg per invånare, däremot ökar kraven på kapaciteten eftersom fler cyklister behöver samsas på varje meter cykelväg. Bland de deltagande kommunerna i årets granskning har Malmö den näst högsta befolkningstätheten efter Stockholm, 1989 invånare per km². Detta innebär att Malmös resultat är något bättre än nyckeltalet ger sken av.



INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Malmö satsar 440 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, en viss minskning från förra årets 531 kr. Trots detta är resultatet högt över medelvärdet på 286 kr per invånare och visar att Malmö prioriterar cykeltrafiken högt. Av de satsade 440 kr per invånare och år går 128 kr, motsvarande 29 % av medlen till underhåll, vilket kan jämföras med årets medelvärde på 93,5 kr per invånare och år motsvarande 34 % av medlen. Antal personresurser inom infrastruktur och underhåll uppgår till 7,1 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är mer än tre gånger så högt som snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Sammanlagt får Malmö full pott inom delområdet *infrastruktur och underhåll*, 10 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* ligger Malmö fortsatt högt och investerar 15,9 kr per invånare och år, vilket kan jämföras med snittet på 4,8 kr per invånare och år. Även när det gäller personresurser inom delområdet ligger Malmö en bra bit över snittet. 2,4 heltidstjänster per 100 000 invånare jobbar med information och marknadsföring,

i jämförelse med snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Detta är ett av två delområden där Malmö har förbättrat sina poäng jämfört med förra årets granskning. Även vägvisande skyltning ingår i detta delområde, och här är Malmö tillsammans med Hudiksvall de enda deltagande kommuner med 100 % skyltade cykelvägar. Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* får Malmö 10 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året. Malmö har under 2014 genomfört samtliga 15 aktiviteter inom delområdet under 2014, vilket ger 10 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Likt förra året får Malmö full poäng inom delområdet *cykelpolitik*. Kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara och som följs upp av berörd nämnd. Exempel på tidsatta mål som följs upp är målet i Malmös cykelprogram från 2012 att 30 % av Malmöbornas totala antal resor 2018 skall göras med cykel. I dagsläget görs 30 % av resorna inom Malmö med cykel, men inte om man ser på det totala resandet. Det finns också en aktuell cykelstrategi och medel avsatta till genomförande av cykelplan. Både strategi och handlingsplan ryms i "Cykelprogrammet" vilken även kompletteras av vissa strategier i kommunens nya ÖP som togs fram 2014. Cykelmål och cykelstrategier revideras genom Cykelprogrammet. Malmö har cykelparkeringstal/p-norm för cykel. Kommunen håller dessutom på att genomföra ett nybyggnadsprojekt med p-norm noll för bil, vilket ställer särskilda krav på bland annat cykelparkering. Cykel är integrerat i kommunens plandokument. I till exempel ÖP anges strategier för hur cykelvägnätet ska utökas och viktiga länkar pekas ut. Även i detaljplaner finns riktlinjer för hur cykelplanen ska följas. Malmö har även en aktuell underhållsplan och sist men inte minst jobbar kommunen aktivt internt för ökad cykling. Åtgärder som kommunen genomför för att främja cykling bland sina anställda är bland annat att bra cykelparkeringar ska finnas i närhet till entréer vid kommunhus. Dessutom har kommunens anställda tillgång till tjänstecyklar, vilket uppmuntrar till cykling i tjänst. Kommunen har även genomfört en elcykelkampanj för kommunens anställda i samband med att kommunen införskaffat elcyklar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Även inom delområdet uppföljning och mätning får Malmö 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar av antalet cyklister på hela 250 punkter, det mest omfattande mätprogrammet av samtliga deltagande kommuner. Malmö har under 2014 också undersökt cyklisters resmönster. Kommunen har gjort både en resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Malmö genomför en omfattande resvaneundersökning vart femte år och den senaste genomfördes 2013 med färdigt resultat under 2014. Malmö har ett aktivt samarbete med lokala cyklister bland annat genom kampanjer där man är ute och möter cyklister. Under 2014 har också ett möte arrangerats för cyklister, allmänheten och samhällsplanerare

för att diskutera cykelns roll i staden. Kommunen kommer under 2015 även att upprätta ett cykelråd/forum för att öppna nya kanaler för dialog med kommunens cyklister.

Vidare har kommunen också ett aktuellt cykelboks slut. Även om Malmö saknade ett i förra årets granskning, är planen att genomföra cykelboks slut årligen. Förra året saknade Malmö dessutom ett uttalat samarbete med cyklister. Att de nu har både cykelboks slut och samarbete med cyklister är en stark bidragande anledning till att Malmö återigen intar topplaceringen i årets granskning.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Malmös deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

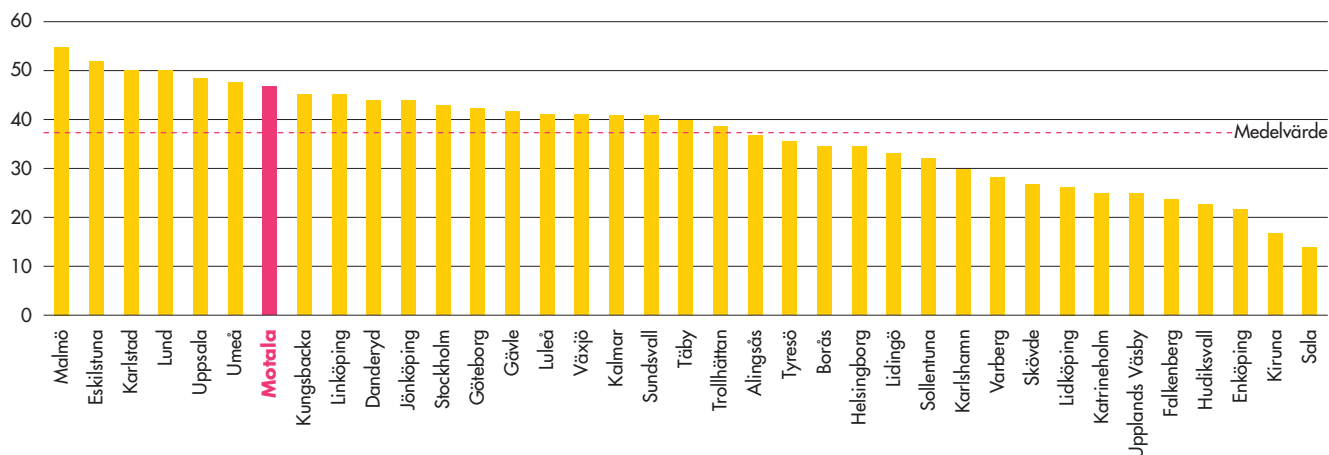
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Malmö	2010	3	4	8	10	10	7,5	42,5
	2011	4	9,5	9	10	10	8,5	51
	2012	4	10	9,5	10	10	10	53,5
	2013	4	10	10	10	10	10	54
	2014	4	10	8,5	10	10	6	48,5
	2015 (gamla systemet)	4	10	10	10	10	10	54
	2015 (nya systemet)	4	10	10	10	10	10	54

Motala

Motala får höga 47,5 av 60 möjliga poäng i årets granskning vilket motsvaras av 50 poäng med den gamla viktningen. Motala ökar sin poäng ordentligt från förra årets 44 poäng, räknat med det gamla systemet, vilket vittnar om att kommunen tagit flera steg i rätt riktning för att förbättra för cykling i kommunen.

Det är framförallt inom områdena *uppföljning och mätning* och *cykelpolitik* kommunen förbättrat sig, men även inom delområdet *information och marknadsföring*. Inom *infrastruktur och underhåll* backar kommunen dock något. Totalpoängen 47,5 är Motalas bästa resultat hittills i Cykelfrämjandets Kommunvelometer.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning under 50 000 är Motalas 47,5 poäng högt över snittet på cirka 28,5 poäng. Motala är den kommun med en befolkning under 50 000 invånare med högst poäng!



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

I Motala kommun finns 2,7 meter cykelväg per invånare, vilket är över snittet på 2,2 meter och en ökning i jämförelse med förra årets 2,5 meter cykelväg per invånare. Motala får här 5 av 10 möjliga poäng. Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastrukturen finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Motala satsar 264 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är strax under medelvärdet på 286 kr per invånare och år. Det är också en ordentlig sänkning från förra årets 461 kr per år och invånare. Årets siffra är också en bra bit ifrån nivån som krävs för maxpoäng, vilket är 400 kr per invånare och år.

Av medlen går 42 %, motsvarande 111 kr, till underhåll i jämförelse med årets medelvärde på 34 % av medlen eller 93,5 kr per invånare. När det kommer till personresurser har Motala cirka 3,5 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är bättre än

genomsnittet 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom detta delområde får Motala 6,5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

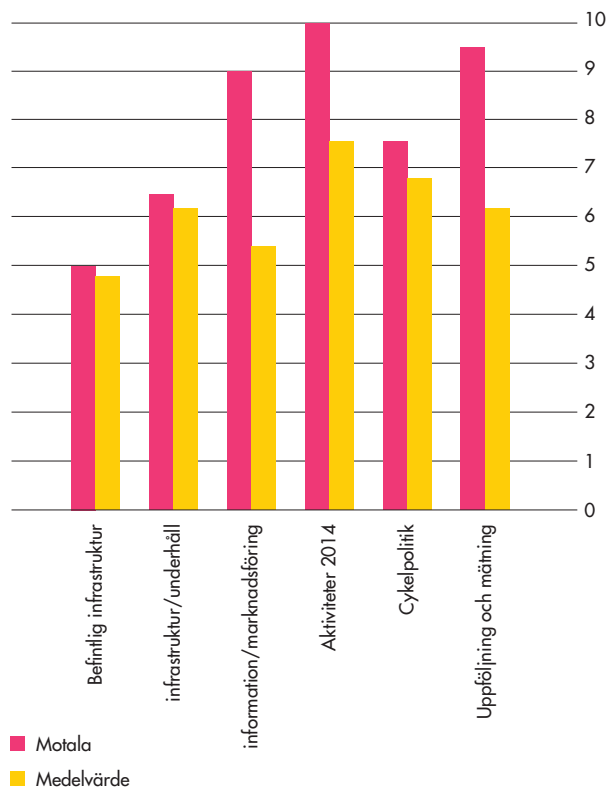
Inom området *information och marknadsföring* ligger Motala väldigt högt då de investerar cirka 16 kr per invånare och år, vilket ligger över årets medelvärde på 4,8 kr per invånare och år. Denna höga siffra byggs till stor del på en omfattande budget för projektet "Motala Cykelstad" som pågår mellan 2012–2016. Gällande personresurser inom *information och marknadsföring* ligger Motala över medelvärdet 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare, då det i kommunen finns cirka 2,3 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även vägvisande skyltning ingår i delområdet och i Motala är 40 % av cykelvägarna skyltade vilket även är medelvärdet bland de deltagande kommunerna. Det är även inom kategorin cykelvägskyltning som Motala har fortsatt möjlighet att förbättra sig för att få högre poäng i kommande granskningar. Inom delområdet *information och marknadsföring* får Motala 9 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Motala har under 2014 genomfört hela 13 aktiviteter, vilket ger kommunen maxpoäng, 10 av 10 möjliga.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* har Motala förbättrat sig ordentligt i jämförelse med tidigare år och får 7,5 av 10 möjliga poäng. Motala har politiska mål som är mätbara och tidsatta och som följs upp av berörd nämnd. Kommunen har en cykelstrategi men ingen cykelplan, dock finns det medel avsatta för genomförandet av en cykelplan. Cykling är integrerat i plandokument, kommunen har en aktuell underhållsplan samt jobbar aktivt internt för att stimulera till ökad cykling bland sina anställda. Bland annat får kommunanställda rabatt på cykelservice samt genomför diverse interna kampanjer rörande att cykla till jobbet. Motala saknar cykelparkeringstal vilket tillsammans med cykelplan är vad kommunen saknar för att få full pott inom delområdet. En cykelplan är under antagande vilket bådar gott inför kommande granskningar.



UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Inom området har Motala gått från 5,5 till 9,5 poäng i jämförelse med förra årets resultat, alltså en ordentlig poängökning inom delområdet. Kommunen genomför flödesmätningar genom fem periodiska mätpunkter. Motala har aktuell resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning samt genomfört cykelbokslut. Kommunen genomför cykelbokslut årligen. Motala har dessutom samarbete med cyklister genom dialog i samband med evenemangen Vätternrundan och Motala Expo. Sammanlagt får Motala 9,5 poäng av 10 möjliga inom *uppföljning och mätning*.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Motalas deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

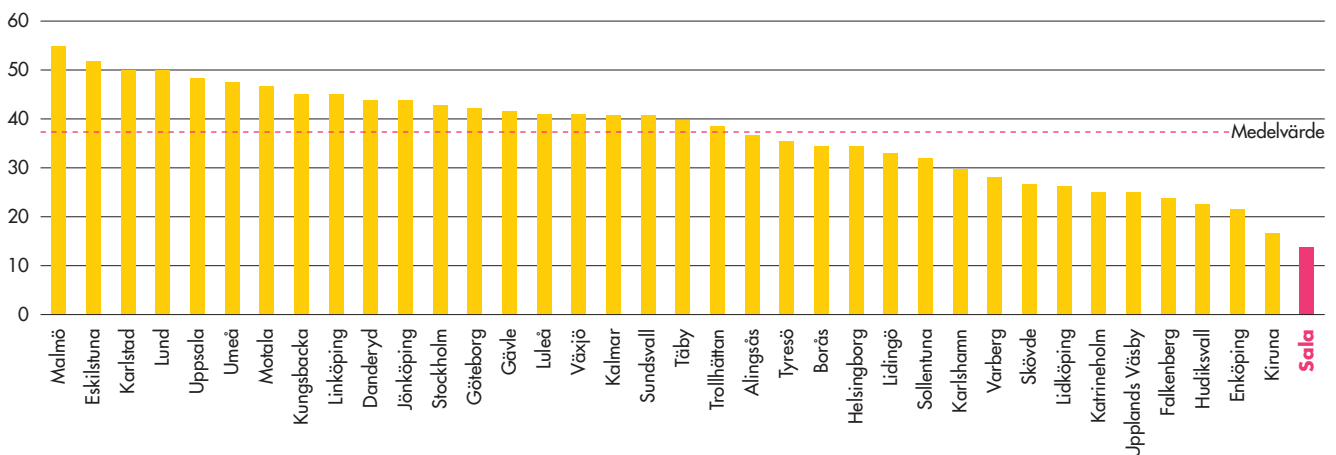
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Motala	2012	5	7	6,5	6	3,5	4,5	32,5
	2013	5	9	7,5	10	3,5	5,5	40,5
	2014	5	10	8,5	10	5	5,5	44
	2015 (gamla systemet)	5	9	9	10	7,5	9,5	50
	2015 (nya systemet)	5	6,5	9	10	7,5	9,5	47,5

Sala

Sala är i år med för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och vi hälsar Sala varmt välkomna och hoppas att detta är första året av många framöver där kommunen deltar. Sala får i 2015 års granskning 13 av 60 möjliga poäng.

Sala ligger en bit under snitten inom samtliga delområden förutom *befintlig infrastruktur*, således har kommunen en bra infrastrukturell grund att stå på i sitt fortsatta arbete med cykel frågor.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning under 50 000 invånare är Salas 13 i totalpoäng en bit under snittet på cirka 28,5 i totalpoäng. Sala är den minsta kommunen i årets granskning sett till befolkning.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är. I Sala kommun finns cirka 2,2 meter cykelväg per invånare vilket ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng, och 2,2 meter cykelväg per invånare är också snittet bland de deltagande kommunerna i årets granskning.

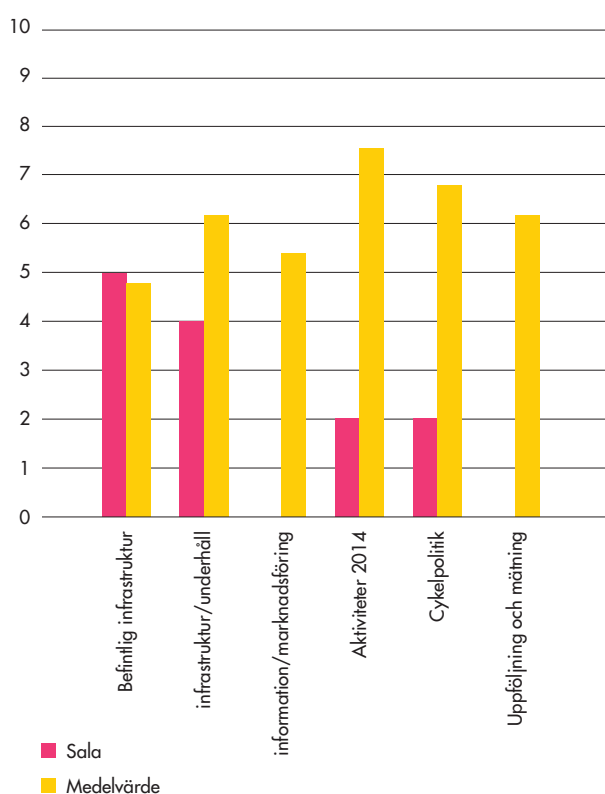
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Sala investerar 178 kr per invånare och år inom infra-

struktur och underhåll, vilket är en bit under snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 46 %, motsvarande cirka 82 kr per år och invånare till underhåll vilket kan jämföras årets medelvärde på 34 % av medlen motsvarande cirka 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Totalt får Sala 4 av 10 poäng inom delområdet *infrastruktur och underhåll*.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom delområdet *information och marknadsföring* har Sala inte satsat några medel och därmed får kommunen inga poäng inom delområdet. Kommunen satsar inte några medel på information och marknadsföring.



ring eller har några personresurser som jobbar inom området. Dessutom har Sala ingen cykelvägvisning. Inom *information och marknadsföring* finns således goda möjligheter för kommunen att påbörja arbete för att informera om och för att tydliggöra cyklandet möjligheter i kommunen.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Sala får inom

delområdet 2 av 10 möjliga poäng då kommunen genomfört 4 av 15 aktiviteter under 2014.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Sala 2 av 10 möjliga poäng. Kommunen har politiska mål, de är dock inte tid-satta, mätbara eller följs upp av nämnd. Sala har inte-grerat cykling i sina plandokument och jobbar aktivt internt för att fler ska cykla till, från och inom tjänster bland annat genom att erbjuda tillgång till tjänstecyklar och genom att uppmana de anställda att använda dem. För att få än högre poäng inom cykelpolitik till kommande granskningar finns det flertalet åtgärder kommunen kan arbeta med. Sala saknar bland annat antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel för genomförandet av cykelplanen. Kommunen saknar även cykelparkeringsstall och en aktuell underhållsplan. Det finns goda möjligheter för Sala att utveckla sitt arbete inom delområdet *cykelpolitik*.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

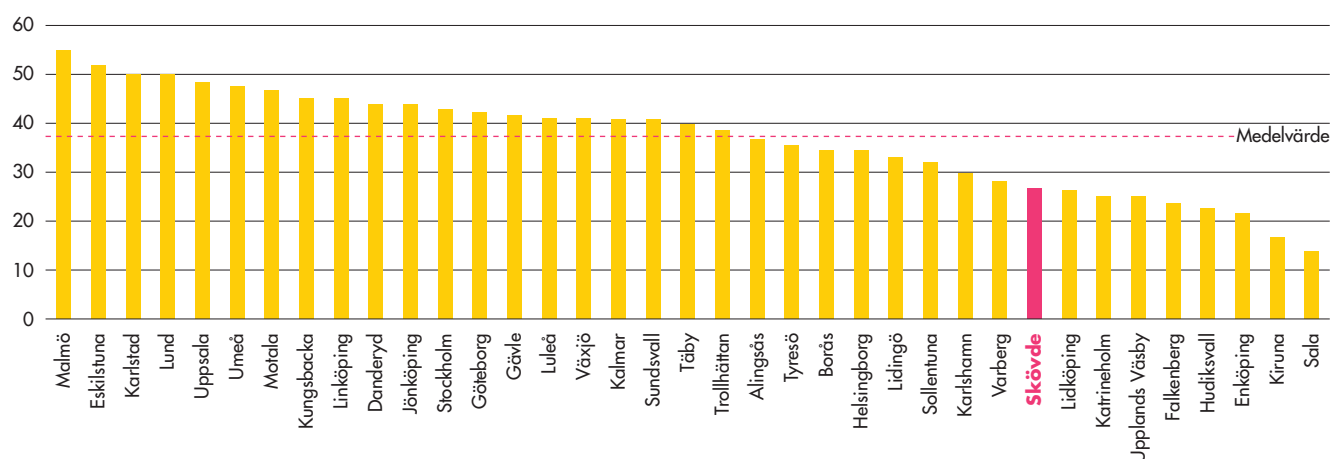
Eftersom Sala inte genomför några flödesmätningar eller har en aktuell resvaneundersökning, får kommunen inga poäng i delområdet *uppföljning och mätning*. Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Sala bedöms ha stora möjligheter att förbättra sitt arbete inom detta delområde för att få en bättre bild av nuläget och för utvecklingen av cykling i kommunen. Ett utvecklat arbete inom *uppföljning och mätning* underlättar planering och uppföljning av åtgärder framöver och bör vara ett prioriterat område för kommunens kommande arbete.

Skövde

Skövde får i år 27 av 60 möjliga poäng räknat med det nya poängsystemet. Detta är Skövdes fjärde raka medverkan i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och kommunen har genom åren fått liknande resultat och alltså legat på en jämn nivå, vilket vittnar om att arbetet med cykelfrågor i Skövde är stabilt över tid. Baserat på det gamla systemet fick Skövde i 2012 års granskning 32,5 poäng vilket följdes av 36,5 poäng 2013, 36 poäng i fjol och i år slutar kommunen på 34 poäng.

Skövde har ökat sin poäng något inom *infrastruktur och underhåll* men backat inom delområdena *information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning mellan 50 000 och 100 000 invånare är Skövdes 27 poäng en bit under snittet på 39 poäng.

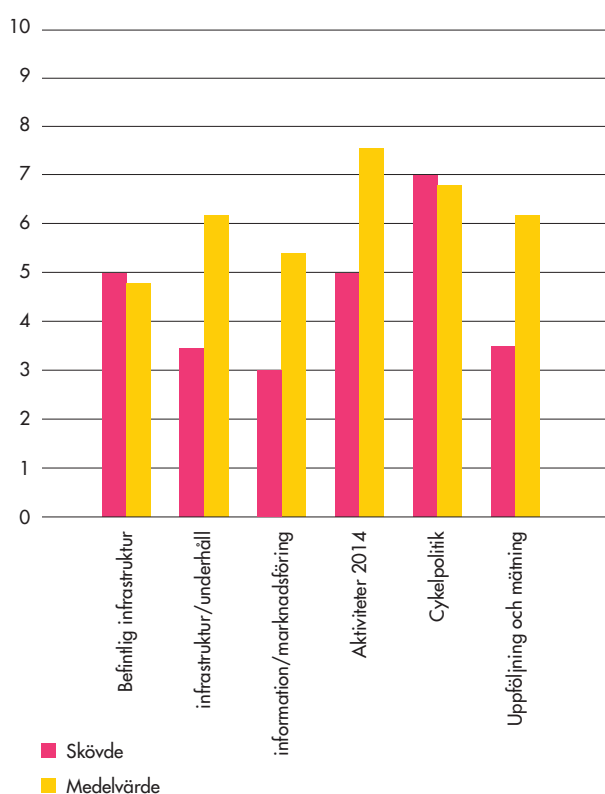


BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är. I Skövde kommun finns det cirka 2,2 meter cykelväg per invånare vilket också är snittvärdet bland de deltagande kommunerna i år. Skövde får inom delområdet 5 av 10 möjliga poäng.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Skövde satsar 148 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll vilket är under snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 26 %, motsvarande cirka 38 kr per invånare och år till underhåll. Årets medelvärde är 34 % av medlen, motsvarande cirka 93,5 kr per invånare och år på underhåll. Antal personresurser uppgår till cirka 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är under snittet 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* får Skövde totalt 3,5 av 10 möjliga poäng.



INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* får Skövde totalt 3 av 10 möjliga poäng. Skövde satsar cirka 0,4 kr per invånare och år på information och marknadsföring, vilket är under snittet på 4,8 kr per invånare och år. Antalet personresurser i Skövde inom delområdet är cirka 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är lägre än genomsnittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta granskningsområde och i Skövde är 75 % av cykelvägarna skyltade, mer än medeländelen som är 40 % skyltade cykelvägar.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen

har varit under det senaste året och Skövde har genomfört 7 av 15 cykelaktiviteter under 2014 vilket ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Inom delområdet *cykelpolitik* får Skövde 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara, dock följs de inte upp av berörd nämnd. Skövde har en antagen cykelstrategi, cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan samt ett aktivt internt arbete för att öka cykling bland kommunens anställda. Skövde har däremot inte en aktuell cykelplan eller avsatta medel för genomförandet av en sådan och har inte cykel integrerat i kommunens plandokument. Totalt får Skövde 7 av 10 möjliga poäng inom *cykelpolitik* och här har kommunen flera möjligheter att utveckla sitt arbete och för att förbättra sin poäng i kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Inom detta granskningsområde får Skövde 3,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen genomför flödesmätningar vid sju stycken kontinuerliga mätpunkter, och har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren. Vad Skövde saknar för att få högre poäng i detta delområde är nöjdhetsundersökning, cykelbokslut eller BYPAD, samt ett samarbete med cyklister. Det finns stora möjligheter för Skövde att utveckla sitt arbete inom *uppföljning och mätning* och för att öka sin poäng i kommande granskningar.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Skövdes deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

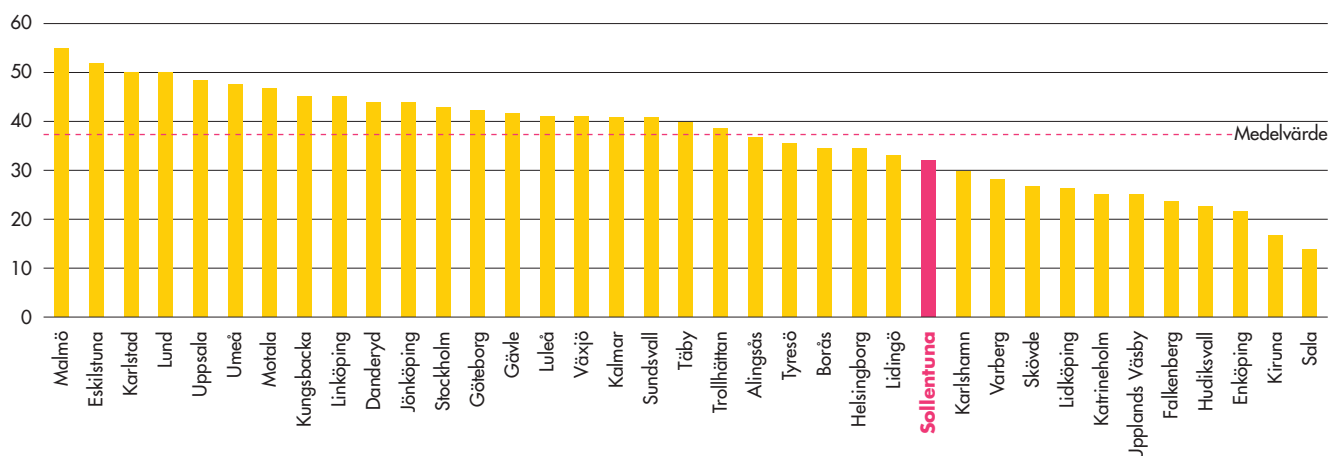
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Skövde	2012	5	4	3,5	10	2,5	7,5	32,5
	2013	5	4	4,5	10	7,5	5,5	36,5
	2014	5	5	3,5	10	7	5,5	36
	2015 (gamla systemet)	5	5,5	3	10	7	3,5	34
	2015 (nya systemet)	5	5,5	3	5	7	3,5	27

Sollentuna

Sollentuna får i årets granskning 31,5 av 60 möjliga poäng, vilket motsvarar 35 poäng i det gamla systemet. Sollentuna var med senast 2013 och fick då 18 i totalpoäng, och har alltså sedan dess förbättrat sitt resultat kraftigt med nästan en fördubbling av poängen räknat i det gamla systemet. Det är glädjande att se en sådan snabb utveckling som vittnar om ett engagemang och en vilja att förbättra för cykling i kommunen.

Sollentuna har ökat sina poäng kraftigt framförallt inom *infrastruktur och underhåll* och *cykelpolitik*, men även inom *information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning mellan 50 000 och 100 000 invånare är Sollentunas totalpoäng på 31,5 en bit under snittet på 39 i totalpoäng.

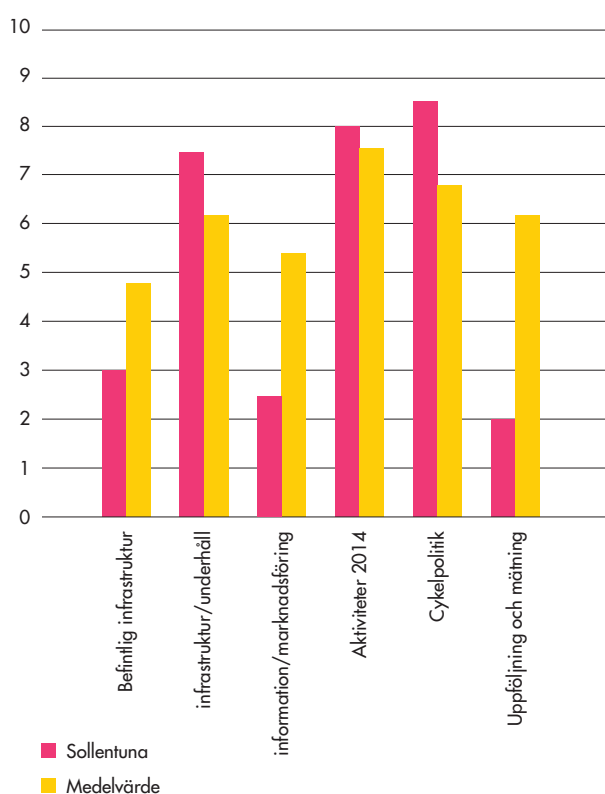


BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är. I Sollentuna finns cirka 1,4 meter cykelväg per invånare vilket ger kommunen 3 av 10 möjliga poäng. Snittet bland de deltagande kommunerna är cirka 2,2 meter cykelväg per invånare.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Sollentuna satsar 417 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är högre än snittet 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 11 %, motsvarande cirka 47 kr per invånare och år till underhåll. Dessa siffror kan jämföras med årets medelvärde på 34 % av medlen, motsvarande 93,5 kr per invånare och år till underhåll. Antal personresurser inom granskningsområdet uppgår till cirka 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* får Sollentuna



7,5 av 10 möjliga poäng räknat med det nya systemet, vilket motsvaras av hela 9 av 10 möjliga poäng i det gamla systemet och innebär en ordentlig ökning från 2013 då kommunen fick 2,5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* satsar Sollentuna cirka 1,6 kr per invånare och år vilket är en bra bit under snittet på 4,8 kr per invånare och år. Antalet personresurser inom området uppgår till låga 0,07 heltidstjänster per 100 000 invånare, långt under snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i information och marknadsföring och i Sollentuna är endast 2,0 % av cykelvägarna skyltade, dock ska ett stort antal nya skyltar med cykelvägvisning sättas upp under 2015 vilket bådagar gott inför kommande granskningar. Totalt inom delområdet får Sollentuna 2,5 av 10 möjliga poäng och detta är ett område där Sollentuna har fortsatt stora möjligheter att utvecklas vilket även kan ge dem högre poäng i framtida granskningar.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och under 2014

genomförde Sollentuna 10 av 15 cykelaktiviteter vilket ger kommunen 9 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Sollentuna 8,5 av 10 möjliga poäng, en hög poäng och en ökning sedan kommunens senaste deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2013 då Sollentuna fick 2,5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har alltså tagit stora steg inom området, vilket visar en väldigt positiv utveckling. Kommunen har politiska mål som är mätbara, tidsatta och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att cykelns andel av det totala resandet till, från och inom kommunen ska öka från 7 % till 14 % år 2020 och år 2030 ska andelen vara 20 %. Kommunen har även en antagen cykelstrategi och cykelplan samt avsatta medel för genomförande av cykelplan. Från 2014 till 2015 har medlen till cykelåtgärder fördubblats. Cykling är integrerat i plandokument och Sollentuna har en aktuell underhållsplan. I plandokumentet är det fastslaget hur kommunen ska försörja områden med bra cykelvägar. Vad kommunen saknar för att få full poäng inom delområdet cykelpolitik är cykelparkeringstal och ett aktivt internt arbete för att öka cykling bland kommunens anställda. Cykelparkeringstal kommer att tas fram under 2015 vilket är positivt för kommunens arbete med att höja cyklingens prioritet i kommunen och för framtida resultat i Cykelfrämjandets Kommunvelometer.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar och även detta är ett delområde där Sollentuna ökat sin poäng sedan senast kommunen deltog 2013. Då fick Sollentuna 0 av 10 möjliga poäng inom *uppföljning och mätning* och i år får alltså kommunen 2 av 10 möjliga poäng, vilket vittnar om att kommunen tagit några steg framåt inom delområdet uppföljning och mätning, samtidigt som det finns fortsatta möjligheter att utvecklas och få högre poäng i kommande granskningar. Sollentuna har genomfört en nöjdhetsundersökning de senaste fem åren men poängen dras ner av att kommunen saknar genomförd resvaneundersökning och cykelbokslut samt flödesmätningar av cyklister. Det finns inte heller något samarbete med cyklister.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Sollentunas deltagande i Cykelfrämjandets Kommun-

velometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

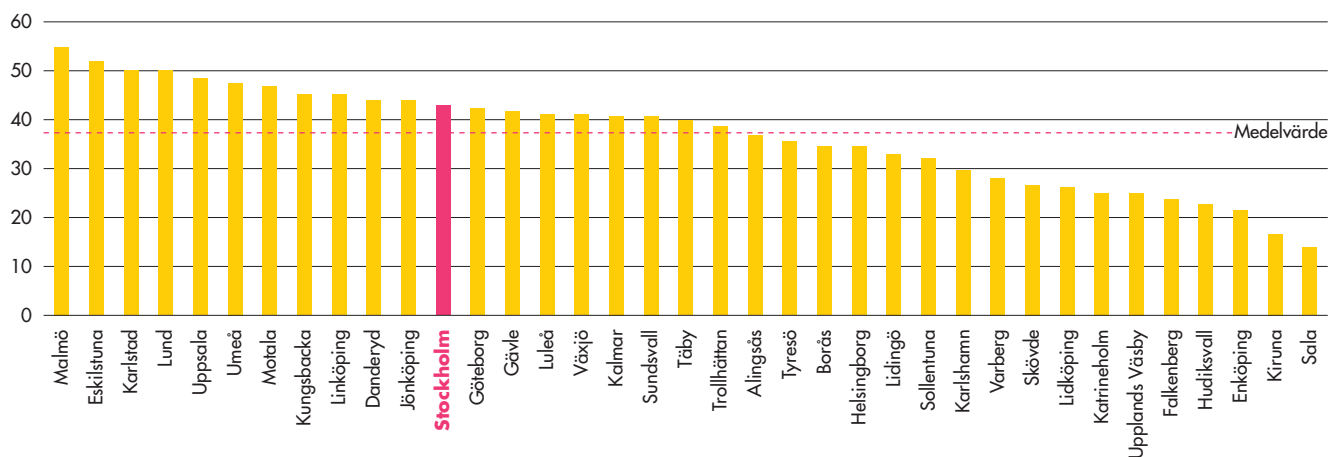
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Sollentuna	2013	4	2,5	0	10	1,5	0	18
	2015 (gamla systemet)	3	9	2,5	10	8,5	2	35
	2015 (nya systemet)	3	7,5	2,5	8	8,5	2	31,5

Stockholm

Stockholm är med för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och vi välkomnar kommunen och hoppas 2015 är första året av många års deltagande för kommunen framöver.

Stockholm får 43,5 poäng av 60 möjliga i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2015. Sett till de olika delområdena i jämförelse med samtliga kommuner, ligger Stockholm över snittet inom alla delområdena förutom *infrastruktur och underhåll*.

I jämförelse med enbart kommuner med en befolkningssmängd över 100 000 invånare, är Stockholms 43,5 poäng strax under snittet på cirka 45,5 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Inom kommunen finns cirka 2,3 meter cykelväg per invånare, strax över snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare. Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är. Vid hög befolkningstäthet minskar i viss mån behovet av meter cykelväg per invånare, däremot ökar kraven på kapaciteten och bredden eftersom fler cyklister behöver samsas på varje meter cykelväg. Bland de deltagande kommunerna i årets granskning har Stockholm den hög-

sta befolkningstätheten, cirka 4384 invånare per km² vilket antyder att behovet av meter cykelväg per invånare borde vara lägre inom kommunen. Att Stockholm trots detta har mer cykelvägar per invånare än kommungenomsnittet är därför ett mycket gott resultat. Stockholm får 5 av 10 möjliga poäng inom delområdet *befintlig infrastruktur*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Stockholm satsar 197 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, en bit lägre än medelresultatet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 4 %, eller cirka 7,3 kr per invånare och år till underhåll i jämförelse med årets medelvärde på 34 % av medlen, eller 93,5 kr per invånare och år. Investeringarna är en del av "Cykelmiljarden" där Stockholms

Trafikkontor och Exploateringskontor re-investerar och ny-investerar för 1 miljard kr mellan 2012 och 2018. Antalet heltidstjänster inom delområdet uppgår till cirka 0,5 per 100 000 invånare, också det är under snittet 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* får Stockholm 4,5 poäng av 10 möjliga.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

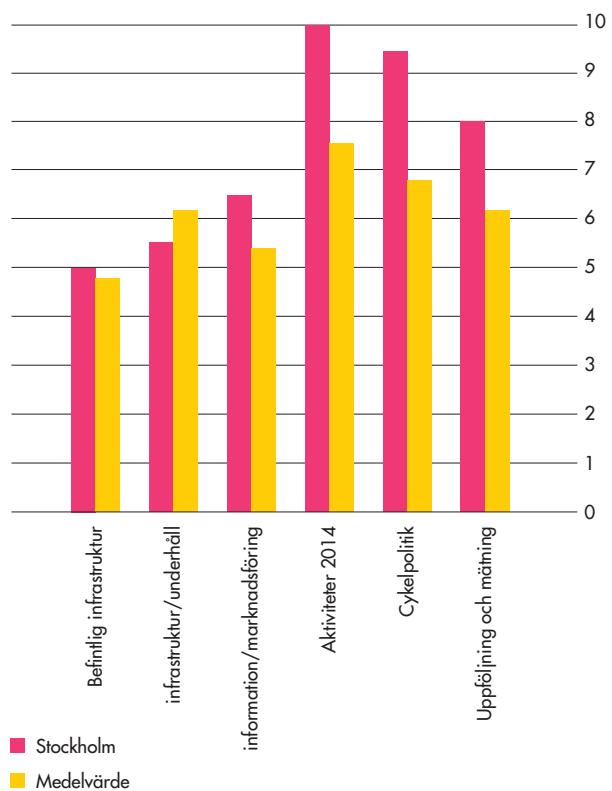
Inom området *information och marknadsföring* satsar Stockholm cirka 6,6 kr per invånare och år, vilket är över genomsnittet på 4,8 kr per invånare och år. Antalet personresurser uppgår till cirka 0,2 per 100 000 invånare vilket är långt lägre än medelresultatet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta delområde och i Stockholm är 50 % av cykelvägarna skyltade. Totalt inom *information och marknadsföring* får Stockholm 6,5 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året. Här får Stockholm full pott, 10 av 10 möjliga då kommunen genomfört 13 av 15 cykelaktiviteter.

CYKELPOLITIK

Stockholm får nästan full pott, 9,5 poäng av 10 möjliga inom *cykelpolitik*. Kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara och som följs upp av berörd nämnd. I Stockholms "Cykelplan 2012–2018" finns mätbara mål, vilket till exempel är antalet cykelpassager över innerstadssnittet och färdmedelsandelen cykel. Stockholm har en antagen cykelstrategi, en cykelplan som inte äldre än 5 år samt medel avsatta för genomförande av cykelplanen. Kommunen har utöver detta även cykelparkeringstal, där en del av cykelparkeringstalen är en strategi att byta bilparkeringar mot cykelparkeringar. Kommunen har även en aktuell underhållsplan samt jobbar aktivt internt för att uppmuntra ökad cykling. För att stimulera till ökad cykling bland Stockholm Stads anställda finns till exempel låncyklar att tillgå. Det som Stockholm



saknar för att få full pott inom cykelpolitik är att integrera cykel i plandokument.

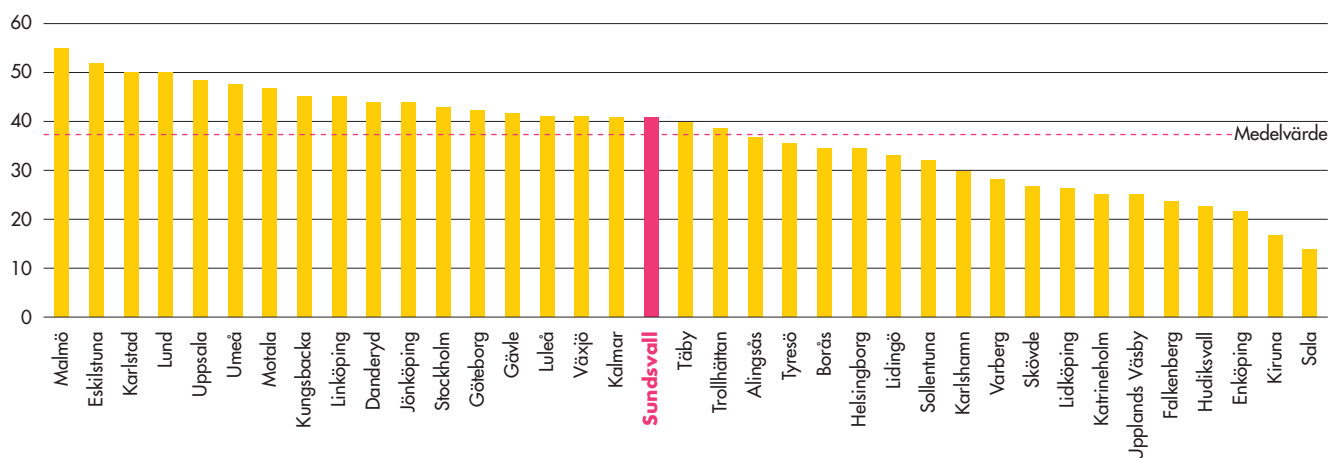
UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom *uppföljning och mätning* får Stockholm höga poäng, totalt 8 av 10 möjliga poäng. Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Stockholm genomför flödesmätningar, 59 kontinuerliga och 30 periodiska. Kommunen har genomfört resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste 5 åren och samarbetar med cyklister. Samarbete med cyklister sker bland annat genom olika intresseorganisationer, cykelbloggar samt löpande medborgarfrågor. Det Stockholm saknar för att få full pott inom delområdet *uppföljning och mätning* är genomförandet av ett cykelbokslut eller en BYPAD.

Sundsvall

Sundsvall får i årets granskning 40,5 av 60 möjliga poäng räknat i det nya systemet. Detta motsvarar 45,5 poäng räknat i det gamla systemet, vilket är samma poäng Sundsvall fick senast de deltog 2013. I jämförelse med 2013 har Sundsvall förbättrat sig inom infrastruktur och underhåll samt cykelpolitik men samtidigt backat något när det kommer till *befintlig infrastruktur* och *uppföljning och mätning*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkningsmängd mellan 50 000 och 100 000 är Sundsvalls 40,5 i totalpoäng en bit över snittet på 39 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är. I Sundsvalls kommun finns det cirka 1,8 meter cykelväg per invånare vilket är en bit under snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare. Sundsvall får 4 av 10 möjliga poäng inom delområdet *befintlig infrastruktur*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Sundsvall satsar 323 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är över snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 37 %, motsvarande cirka 119 kr per invånare och år till

underhåll, vilket är likt årets medelvärde på 34 % av medlen, motsvarande cirka 93,5 kr per invånare och år. Antalet personresurser uppgår till cirka 1,5 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är lägre än medelvärdet 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* får Sundsvall 7,5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Sundsvall totalt cirka 7,7 kr per invånare och år vilket överstiger medelresultatet på 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är exakt samma nivå som medelvärdet. Även skyltning ingår i denna kategori och i Sundsvall är 60 % av cykelvägarna skyltade, vilket är över snittet 40 % skyltade cykelvägar. Totalt får Sundsvall 8,5 av 10 möjliga poäng inom delområdet *information och marknadsföring*.

AKTIVITETER

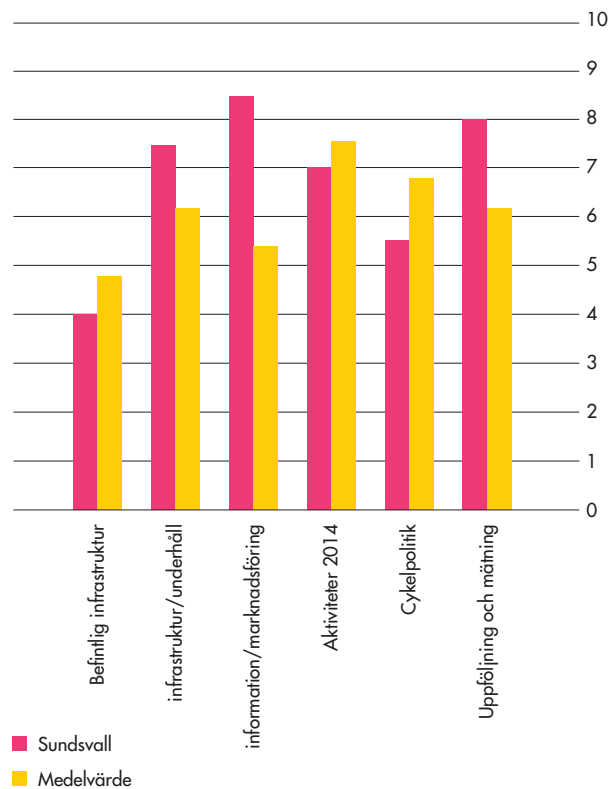
Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Sundsvall genomförde 9 av 15 cykelaktiviteter under 2014 vilket ger kommunen 7 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Inom delområdet *cykelpolitik* får Sundsvall 5,5 av 10 möjliga poäng. Detta baseras på att kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. I Sundsvalls ÖP finns tidsatta målbilder, bland annat för resor med cykel inom kommunen. Sundsvall har integrerat cykel i sina plandokument och kommunen har en aktuell underhållsplan samt ett internt arbete för att öka cyklingen bland kommunanställda. Det interna arbetet utgörs bland annat av kampanjer och tävlingar för att öka cykling till, från och i arbetet. Även nya cykelparkeringar vid kommunens olika arbetsplatser har installerats och elcyklar har köpts in. Ett mål 2015 är att kommunen ska anställa en reserådgivare. Kommunen har även medel avsatta för genomförandet av en cykelplan, men aktuell cykelplan saknas. Kommunen har inte heller tidigare haft en politiskt antagen cykelplan, men däremot en intern cykelplan med avsatta medel och resurser för genomföranden. Dessutom saknas antagen cykelstrategi och fastställda cykelparkeringstal. Ett handlingsprogram för cykling ska antas politiskt under 2015. Angående cykelparkeringstal, eller parkeringsnorm, har en sådan jobbat fram under 2014 men ännu inte antagits. De bitar som saknas inom cykelpolitik i Sundsvall är under framtagande eller väntar på att bli politiskt antagna. Således finns det inom *cykelpolitik* väldigt goda möjligheter för Sundsvall att öka sina poäng i kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar och inom *uppföljning och mätning* får Sundsvall 8 av 10 möjliga poäng. Det innebär en viss minskning då kommunen fick



full pott, 10 av 10 möjliga poäng senast de deltog i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2013. Minskningen beror på att en aktuell resvaneundersökning saknas. Förutom detta har kommunen en aktuell nöjdhetsundersökning, ett genomfört cykelbokslut och ett upprättat samarbete med cyklister. Sundsvall genomför årligen ett cykelbokslut som följer upp arbetet som skett under året, en uppföljning som presenteras för stadsbyggnadsnämnden. Dessutom genomför kommunen flödesmätningar, två stycken kontinuerliga och tolv periodiska.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Sundsvalls deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

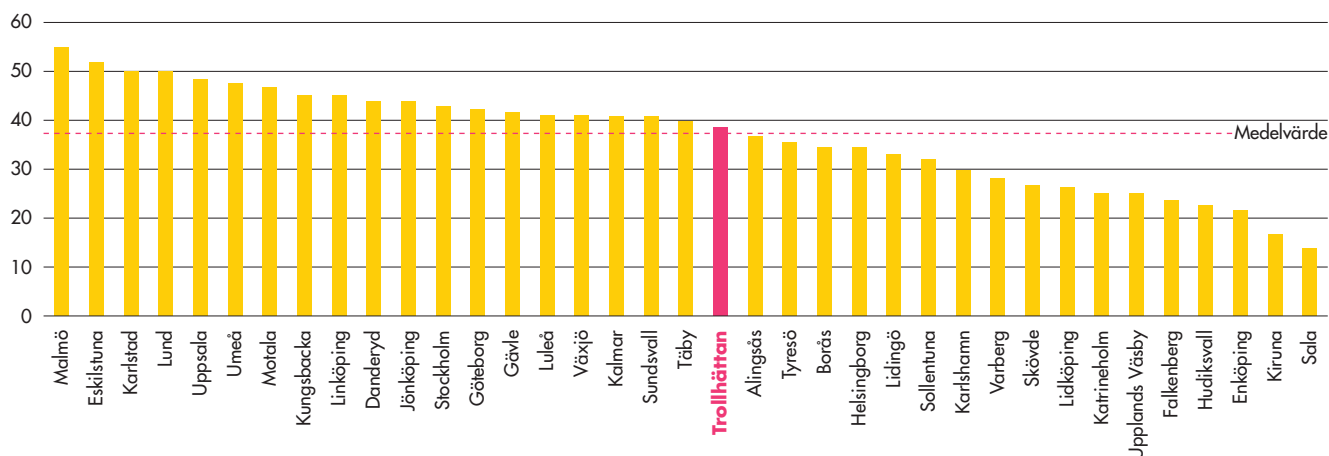
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Sundsvall	2013	5	7	8,5	10	5	10	45,5
	2015 (gamla systemet)	4	9,5	8,5	10	5,5	8	45,5
	2015 (nya systemet)	4	7,5	8,5	7	5,5	8	40,5

Trollhättan

Trollhättan deltar i Cykelfrämjandets Kommunvelometer för första gången och får 39,5 av 60 möjliga poäng. Det är roligt att Trollhättan deltar och vi hoppas att detta blir första året av många där Trollhättan medverkar.

Inom delområdena *infrastruktur och underhåll*, aktiviteter samt *cykelpolitik* ligger Trollhättan en bra bit över snitten bland årets deltagare och får höga poäng inom dessa delområden. Däremot har kommunen en bit kvar till medelvärdet när det gäller *information och marknadsföring*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkningsmängd mellan 50 000 och 100 000 invånare är Trollhättans 39,5 i totalpoäng precis över snittet på 39 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är. I Trollhättan finns cirka 1,9 meter cykelväg per invånare och år, en bit under det genomsnittliga utfallet på 2,2 meter cykelväg per invånare. Inom *befintlig infrastruktur* får Trollhättan 4 av 10 möjliga poäng.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Trollhättan satsar hela 745 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, det högsta talet bland årets deltagande kommuner och långt över snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 73 %, motsvarande cirka 543,5 kr per invånare och år till underhåll vilket även det är högt över årets medelvärde på 34 % av medlen, motsvarande 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Trollhättan får inom infrastruktur och underhåll 9 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

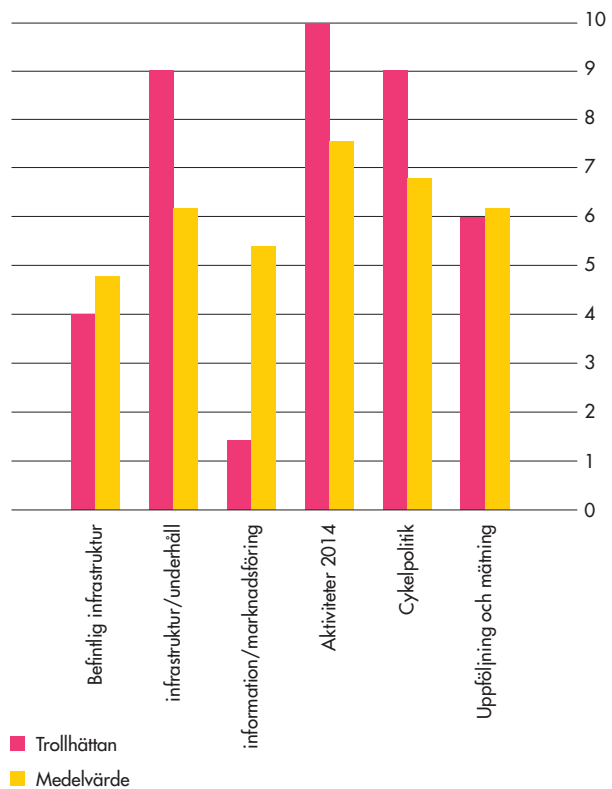
Inom *information och marknadsföring* satsar Trollhättan endast cirka 0,3 kr per invånare och år på information och marknadsföring, vilket är långt under snittet på 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser per 100 000 invånare uppgår till cirka 0,2 heltidstjänster, även detta lägre än medelresultatet 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta delområde och i Trollhättan är 5 % av cykelvägarna skyltade, en bit under snittet på cirka 40 % skyltade cykelvägar. Skyltning av cykelvägar är ett viktigt kommunikationsmedel till invånare i kommunen för att synliggöra cykling i kommunen, och för att få poäng inom kategorin cykelvägsskytning krävs minst 10 % skyltade cykelvägar. Totalt får Trollhättan 1,5 poäng av 10 möjliga inom delområdet vilket pekar åt att kommunen har stora möjligheter att förbättra sitt arbete inom *information och marknadsföring* och för att öka sin poäng i kommande granskningar.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Trollhättan har under 2014 genomfört 14 cykelaktiviteter vilket ger kommunen full pott med 10 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Inom delområdet *cykelpolitik* får Trollhättan 9 av 10 möjliga poäng, vilket visar att kommunen genomför eller har genomfört många viktiga delar inom detta delområde. Trollhättan har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. De har även en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel till genomförandet av cykelplanen. Cykelplanen innehåller även en del strategier. Trollhättan har dessutom integrerat cykling i plandokument, där det till exempel i kommunens ÖP förtydligas att andelen cykling ska öka och exempel på hur cykelvägnätet bör se ut visas. Trollhättan har även en aktuell underhållsplan samt driver ett aktivt arbete som arbetsgivare för att stimulera till ökad cykling bland kommunens anställda. För kommunanställda genomförs årligen bland annat kampanjen "Cykelutmaningen", dessutom deltar kommunen i Västragötalandsregionens cykelpendlingsprojekt inom "Smart Energi". Det enda som saknas inom *cykelpolitik* för att Troll-



hättan ska få full pott är cykelparkeringstal. Det finns i kommunen inga antagna cykelparkeringstal dock backas arbetssättet upp av cykelplanen och ett arbete för att ta fram ett parkeringsprogram pågår, vilket bådär gott inför kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

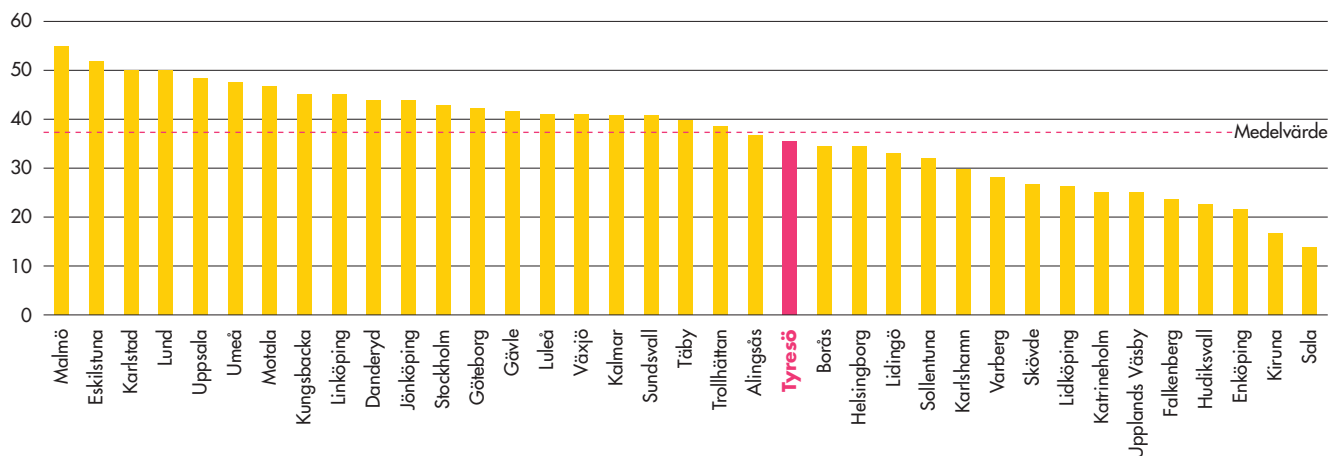
Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar och inom detta delområde får Trollhättan 6 av 10 möjliga poäng. Resultatet baseras på att kommunen har genomfört resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren samt genomfört ett cykelbokslut. Cykelbokslut är planerat att genomföras varje år från och med 2014 då satsningen initierades. Vad Trollhättan saknar för att få högre poäng inom delområdet är flödesmätningar och ett upprättat samarbete med cyklister. Kommunen har fört dialog med den lokala kretsen av Cykelfrämjandet men det finns inget uttalat samarbete.

Tyresö

Tyresö får i år 35,5 av 60 poäng, vilket är en höjning från förra årets 33 poäng. Detta är Tyresös andra raka medverkan och andra totalt i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Kommunen har alltså varit med de två år då det nya poängsystemet använts.

Jämfört med förra årets resultat förbättrar Tyresö sitt resultat inom *information och marknadsföring*, *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning* men backar något inom delområdet *aktiviteter*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkningsmängd under 50 000 är Tyresös totalpoäng på 35,5 över snittet på cirka 28,5 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är. I Tyresö kommun finns det cirka 2,7 meter cykelväg per invånare, vilket ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng. Snittet inom *befintlig infrastruktur* är 2,2 meter cykelväg per invånare.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Tyresö satsar 225 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, en bit under genomsnittet

på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 20 %, motsvarande cirka 46 kr per invånare och år till underhåll. Årets medelvärde är 34 % av medlen, motsvarande 93,5 kr per invånare och år som satsas på underhåll. Antal personresurser uppgår till cirka 0,9 heltidstjänster per 100 000 vilket är under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom detta delområde får Tyresö 5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* satsar Tyresö cirka 4,5 kr per invånare och år vilket är strax under snittet på 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är något bättre än medelvärdet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare.

Även skyltning ingår i delområdet *information och marknadsföring* och i Tyresö är 28 % av cykelvägarna skyltade vilket är en mindre andel än genomsnittet på cirka 40 %. Totalt får kommunen 6,5 av 10 möjliga poäng inom området.

AKTIVITETER

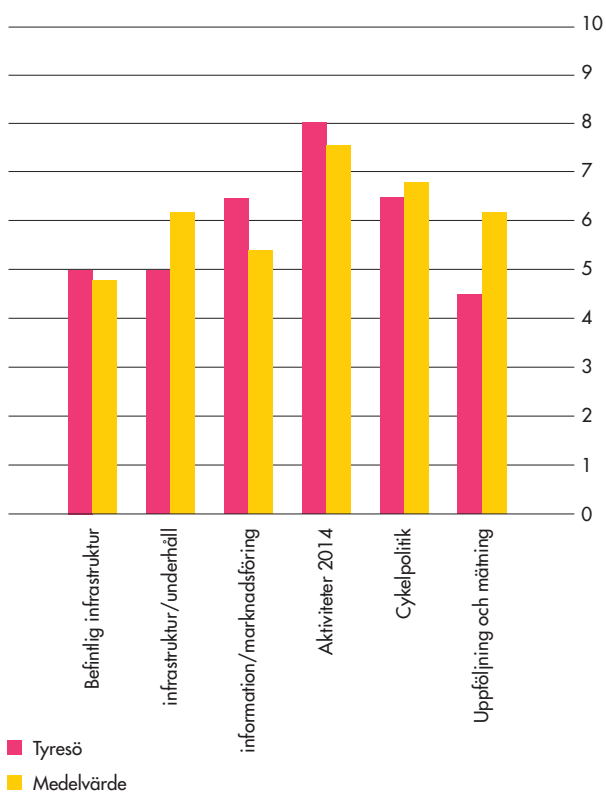
Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och här får Tyresö 8 av 10 möjliga poäng då de genomfört 10 av 15 cykelaktiviteter.

CYKELPOLITIK

Cykelpolitik är ett av områdena Tyresö förbättrat sig gentemot förra årets resultat. Likt förra året har Tyresö politiska mål som följs upp av nämnd, men i jämförelse med förra året har kommunen nu mål som är både tidsatta och mätbara. Cykelplan finns samt avsatta medel för dess genomförande, men en antagen cykelstrategi och en aktuell underhållsplan saknas fortfarande i kommunen. Tyresö har cykelparkeringstal samt integrerat cykling i plandokument. Kommunen driver även ett aktivt arbete för att öka cykling bland kommunens anställda, bland annat genom ett "Hälsotramparprojekt" som genomförs årligen med bra resultat. Tyresö får inom delområdet *cykelpolitik* 6,5 av 10 poäng.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Tyresö har genomfört resvaneundersökning den senaste fem åren och har ett samarbete med cyklister. Kommunen genomför dessutom flödesmätningar, tre stycken periodiska. Inom detta område ökar Tyresö från 3,5 poäng i förra



årets granskning till 4,5 av 10 möjliga poäng i år. Detta pekar på en positiv utveckling, även om området *uppföljning och mätning* fortsatt är ett område där Tyresö har goda möjligheter att utvecklas och förbättra sitt resultat i kommande granskningar.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Tyresös deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras enbart med det nya systemet då Tyresö medverkat under de två år där det nya systemet använts.

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

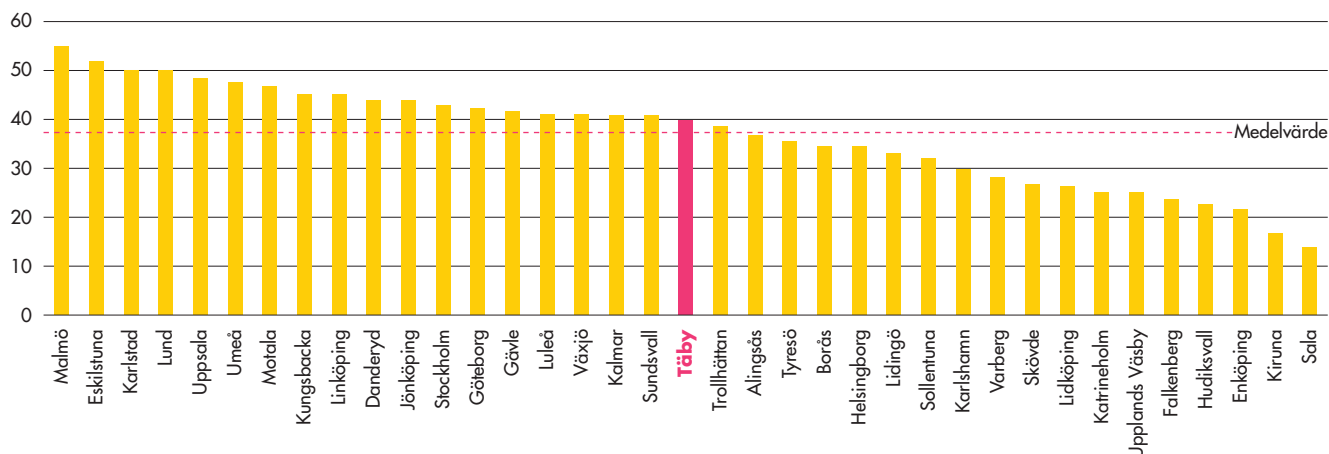
Täby

Täby får i år 40 av 60 möjliga poäng, en ökning med hela 6,5 poäng från förra årets 33,5 poäng. Täby medverkar i Cykelfrämjandets Kommunvelometer för andra året i rad, efter att ha deltagit för första gången 2014. Det är glädjande att se en sådan positiv utveckling bara sedan det senaste året.

Täby har backat något inom delområdet *infrastruktur och underhåll*, men kommunen har samtidigt ökat sina poäng inom *aktiviteter och cykelpolitik* vilket pekar på att kommunen varit aktiva inom cykelfrågor under 2014 och att cykel är något som fått högre prioritet inom politiken i kommunen.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning mellan 50 000 och 100 000 invånare är Täbys 40 poäng snäppet högre än medelvärdet 39 i totalpoäng.

Då Täby endast medverkat när det nya poängsystemet använts är samtliga poäng som presenteras baserade på det nya systemet.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är. I Täby kommun finns det cirka 1,7 meter cykelväg per invånare, en bit under snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare. Inom delområdet *befintlig infrastruktur* får Täby 4 av 10 möjliga poäng.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Täby satsar 307 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är över medelvärdet 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 12 %, motsvarande cirka 36 kr per invånare och år till underhåll, vilket är under årets medelvärde på 34 % av medlen och snittet 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser inom infrastruktur och underhåll uppgår i Täby till cirka 1,8 heltidstjänster per 100 000 invånare, strax under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom detta delområde får Täby 7 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* satsar Täby 3,0 kr per invånare och år. Detta är mindre än genomsnittet på 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser inom information och marknadsföring uppgår till 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är under medelresultatet på 1,0 heltidstjänster per 100 000. Även skyltning ingår i detta delområde och i Täby är 45 % av cykelvägarna skyltade. Totalt får Täby 5,5 av 10 möjliga poäng inom *information och marknadsföring*.

AKTIVITETER

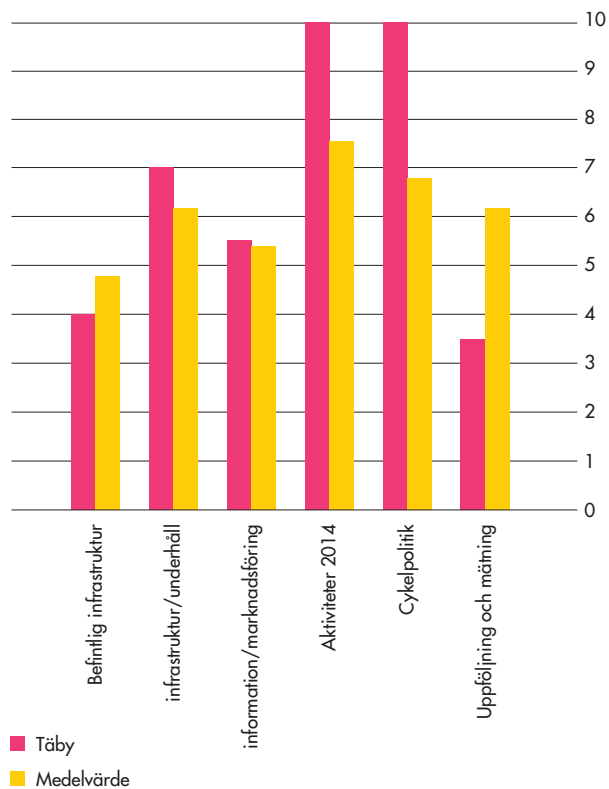
Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Täby har genomfört hela 12 av 15 möjliga cykelaktiviteter vilket ger kommunen full pott; 10 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Täby full poäng, 10 av 10 möjliga poäng. Detta då kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Täby har antagit en cykelstrategi och har en cykelplan samt medel avsatta för genomförande av cykelplanen. Vidare har Täby cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan och har integrerat cykling i plandokument. Sist men inte minst arbetar Täby kommun aktivt för att öka cyklingen internt bland sina anställda, bland annat genom interna cykelutmaningar mellan medarbetare.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar och här får Täby totalt 3,5 av 10 möjliga poäng. Detta delområde har stor potential att utvecklas inom kommunen för att öka det viktiga arbetet med *uppföljning och mätning*, samt för kommunen att få högre poäng i kommande granskningar.



Täby kommun utför 15 periodiska flödesmätningar och har samarbete med cyklisterna. Däremot har kommunen inte genomfört någon resvaneundersökning eller nöjdhetsundersökning de senaste fem åren och cykelbokslut saknas. Här finns goda möjligheter för fortsatt utveckling och förbättring.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Täbys deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras endast med det nya systemet då Täby enbart medverkat under de två år där det nya systemet använts.

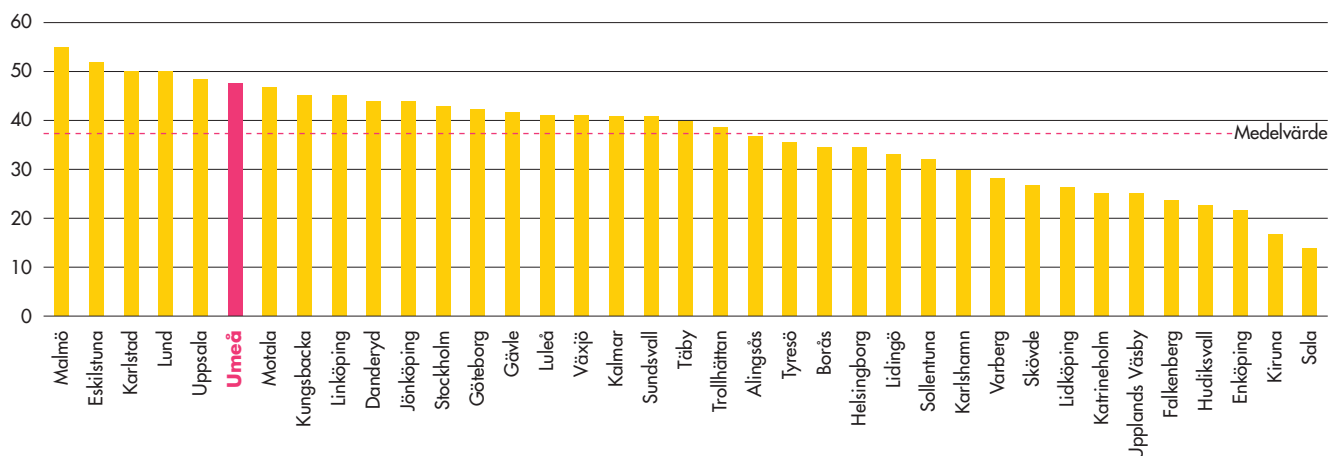
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Täby	2014	4	7,5	5	7	6,5	3,5	33,5
	2015	4	7	5,5	10	10	3,5	40

Umeå

Umeå får totalt 48 av 60 möjliga poäng i årets granskning och fortsätter att tillhöra de kommuner med höga poäng. Umeå har medverkat tre år i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och fortsätter att förbättra sig då de i år får 48 poäng i jämförelse med förra årets 46 poäng räknat i den nya viktningen.

Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* samt *cykelpolitik* backar kommunen något, men ökar samtidigt sina poäng inom delområdet *information och marknadsföring*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning över 100 000 invånare är Umeås 48 poäng en bit över snittet på cirka 45,5 poäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

I Umeå finns det 2,1 meter cykelväg per invånare, strax under snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare. Detta ger Umeå 5 av 10 möjliga poäng inom delområdet. Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastrukturen finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Umeå satsar 298 kr per invånare och år inom delområdet infrastruktur och underhåll vilket är något över den genomsnittliga satsningen på 286 kr per

invånare och år, men en bra bit under nivån för maxpoäng som är 400 kr per invånare och år. Under 2014 lade Umeå cirka 128 kr per invånare och år, men budget för 2015 är hela 468 kr per invånare och år. Av medlen går 26 % till underhåll, vilket är en bit under årets medelvärde på 34 %. Mätt i kronor satsar Umeå cirka 78 kr per invånare och år på underhåll, något under snittet på 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser inom delområdet uppgår till 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är under snittvärdet 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* får Umeå totalt 6 av 10 poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* har Umeå ökat antalet poäng från 7,5 i fjol till 9,5 poäng i årets granskning.

ning. Umeå investerar cirka 8,2 kr per invånare och år på information och marknadsföring, vilket är ordentligt över snittet på 4,8 kr per invånare och år och även över gränsen för maxpoäng som är 7 kr per invånare och år. Heltidstjänster inom området uppgår till cirka 4,1 per 100 000 invånare, vilket även det är över medelresultatet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. I Umeå är hela 80 % av cykelvägarna skyltade, vilket är ett av de högsta värdena i årets granskning, endast Malmö och Hudiksvall med 100 % och Göteborg med 95 % har högre andel skyltade cykelvägar. Umeå uppger också att de resterande 20 % av cykelvägarna som inte är skyltade idag kommer att skyltas under 2015. Det bådär gott inför kommande granskningar. Inom delområdet *information och marknadsföring* får Umeå totalt 9,5 poäng av 10 möjliga,

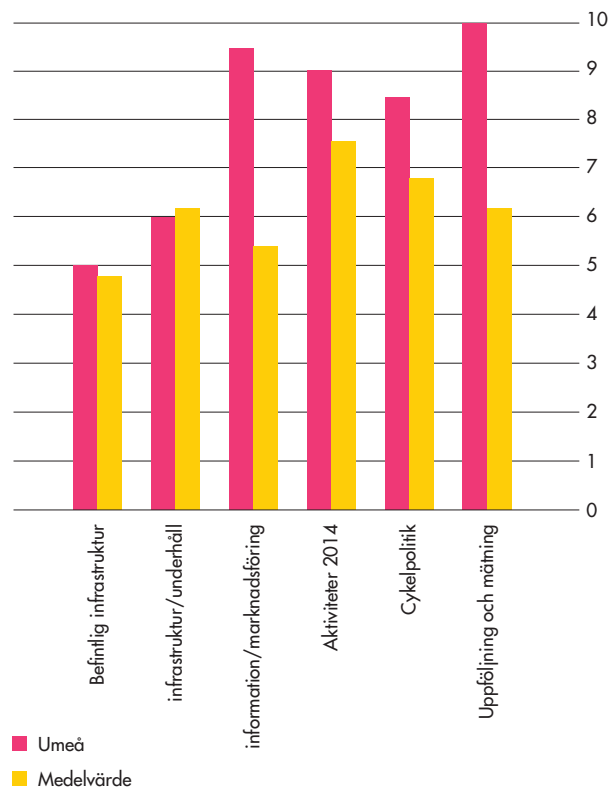
AKTIVITETER

Likt tidigare år Umeå har varit med, får kommunen även i år full pott inom delområdet *aktiviteter* sett till den gamla viktningen. I och med tuffare viktning från och med förra året får Umeå i detta delområde 9 av 10 möjliga poäng då de genomfört 11 av 15 aktiviteter. Tröskeln för maxpoäng är 12 aktiviteter.

CYKELPOLITIK

Delområdet *cykelpolitik* är ett av de områden där Umeå har stor möjlighet att få fler poäng i kommande granskningar. Kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara och som följs upp av nämnd. Ett exempel på detta är att andelen resor för boende i Umeå, som görs med gång, cykel eller kollektivtrafik skall utgöra 65 % av alla resor 2022. Idag är den andelen 55 %. Umeå har antagen cykelstrategi men saknar cykelplan. Dock finns medel avsatta till genomförandet av en cykelplan. Avsatta medel är ämnade både för små och stora åtgärder och ombyggnationer. Umeås Cykeltrafikprogram har sedan det antogs av kommunstyrelsen 2009, inkluderats i ÖP 2011 och kommer under 2015 revideras för att vidareutveckla ÖPs intentioner om en attraktiv cykeltrafik i Umeå. Några riktlinjer gällande cykel i Umeås ÖP är bland annat att ”planera för en kompakt stadsbyggnadsstruktur som erbjuder korta resrelationer som gynnar människor som går och cyklar” samt ”huvudvägnätet för gång- och cykeltrafik ska vara kontinuerligt, gent, väl underhållet och ge cyklister klara konkurrensfördelar”.

Vidare har kommunen cykelparkeringstal, de har integrerat cykling i plandokument och en aktuell



underhållsplan samt jobbar internt för ökad cykling bland kommunanställda. Det interna arbetet för ökad cykling görs bland annat via påverkanskampanjer. Dessutom genomförs varje år en dag där kommunen arbetar internt med anställdas resor i tjänsten. Under dagen får kommunanställda information om tjänstecyklar (vanliga och elcyklar) men även om kommunens bilpool, att hålla resfria möten med mera. Det enda som saknas för att Umeå ska få full poäng inom *cykelpolitik* är en cykelplan. Umeå får inom delområdet 8,5 av 10 möjliga poäng.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Inom *uppföljning och mätning* får Umeå full pott, 10 av 10 möjliga poäng precis som de fick i förra årets granskning. Den höga poängen är resultatet av en mängd insatser, bland annat genomför kommunen flödesmätningar, två kontinuerliga och 23 periodiska. De har även gjort resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning och cykelbokslut där det kommande årliga cykelbokslutet offentliggörs april 2015. Kommunen har även samarbete med cyklister genom ett så kallat Cykelforum som fungerar som ett informations-, förslags-

och diskussionsforum för cykelorganisationer, politiker och tjänstemän gällande cykelfrågor. Forumet finns till för att förbättra möjligheterna för cykling, öka intresset och kunskapen kring cykling och för att arbeta med frågor som berör säker, trygg och laglydig cykling.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

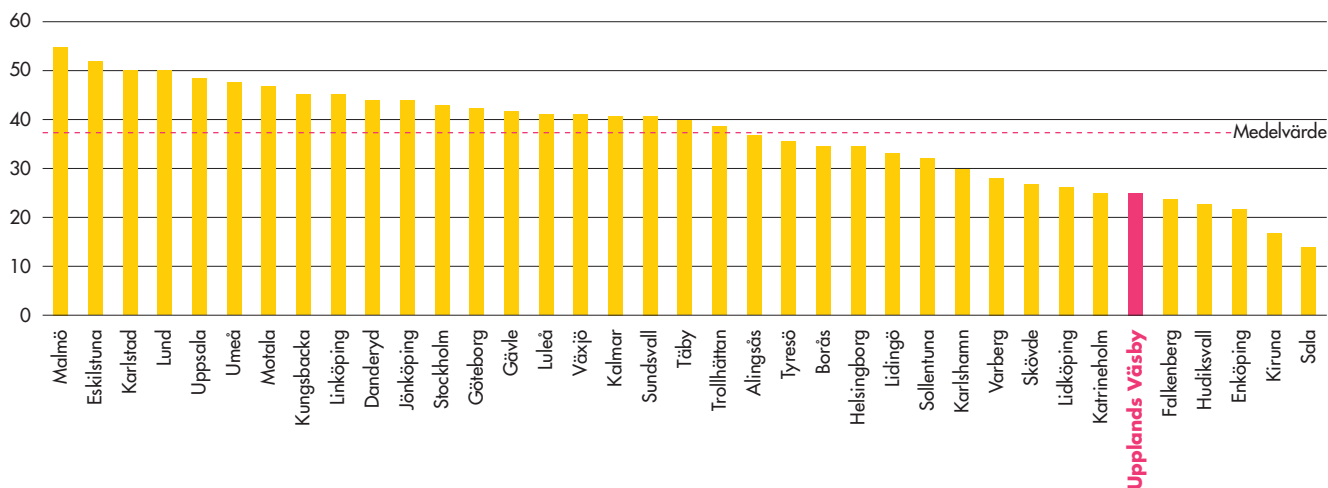
Nedan presenteras en tabell med resultat från Umeås deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

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 (gamla systemet)	5	7	9,5	10	8,5	10	50
	2015 (nya systemet)	5	6	9,5	9	8,5	10	48

Upplands Väsby

Upplands Väsby medverkar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och får i 25 av 60 möjliga poäng räknat med det nya systemet som infördes 2014. Vi välkomnar Upplands Väsby och hoppas att detta blir första året av många med kommunen som deltagare.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkningssmängd under 50 000 invånare, är Upplands Väsbys 25 poäng strax under snittet på cirka 28,5 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är. I Upplands Väsby kommun finns cirka 2,8 meter cykelväg per invånare, vilket ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng. Snittet bland årets deltagande kommuner är cirka 2,2 meter cykelväg per invånare.

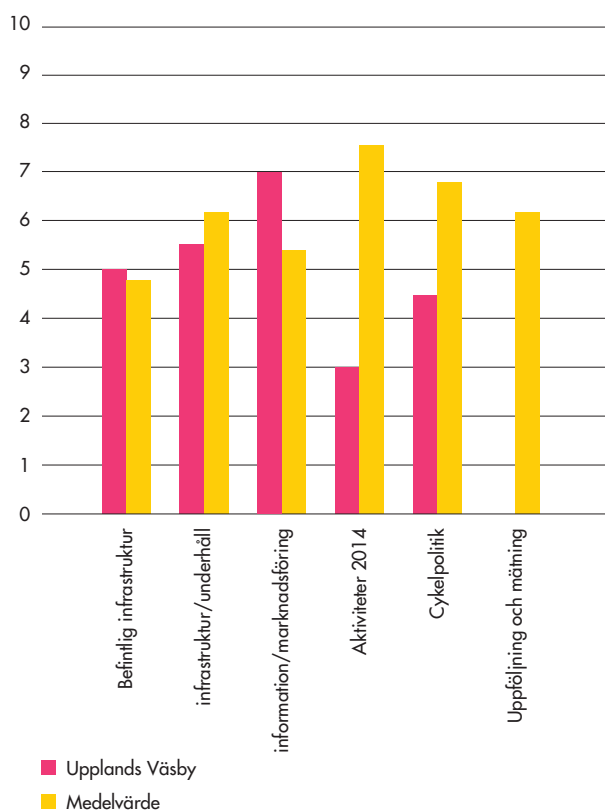
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Upplands Väsby satsar 212 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll vilket är en bit ifrån genomsnittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 48 %, motsvarande cirka 102,5 kr per invånare

och år till underhåll, vilket kan jämföras med årets medelvärde på 34 % av medlen, motsvarande cirka 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är något färre än snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Totalt får Upplands Väsby 5,5 av 10 möjliga poäng inom delområdet *infrastruktur och underhåll*.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* satsar Upplands Väsby cirka 6,6 kr per invånare och år vilket är mer än medelsatsningen på 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 1,2 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket även det är över snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning är en del av delområdet *information och marknadsföring* och i Upplands Väsby är 10 % av cykelvägarna skyltade, medan snittet bland de del-



tagande kommunerna är cirka 40 % skyltade cykelvägar. Skyltning av cykelvägar är ett viktigt kommunikationsmedel till invånare i kommunen för att synliggöra cykling i kommunen.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Upplands Väsby

har under 2014 genomfört 5 av 15 cykelaktiviteter vilket ger kommunen 3 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Inom delområdet *cykelpolitik* får Upplands Väsby 4,5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har politiska mål, men de är inte tidsatta, mätbara och följs inte upp av nämnd. Upplands Väsby har en antagen cykelstrategi, men saknar cykelplan och avsatta medel för dess genomförande. Vidare har kommunen cykel-parkeringstal och har integrerat cykel i plandokument, men saknar aktuell underhållsplan samt ett aktivt internt arbete för att öka och främja cykling bland kommunanställda. Det finns goda möjligheter för Upplands Väsby att utveckla sig inom *cykelpolitik* för att öka cykelns prioritet i kommunen och för att få än högre poäng i kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

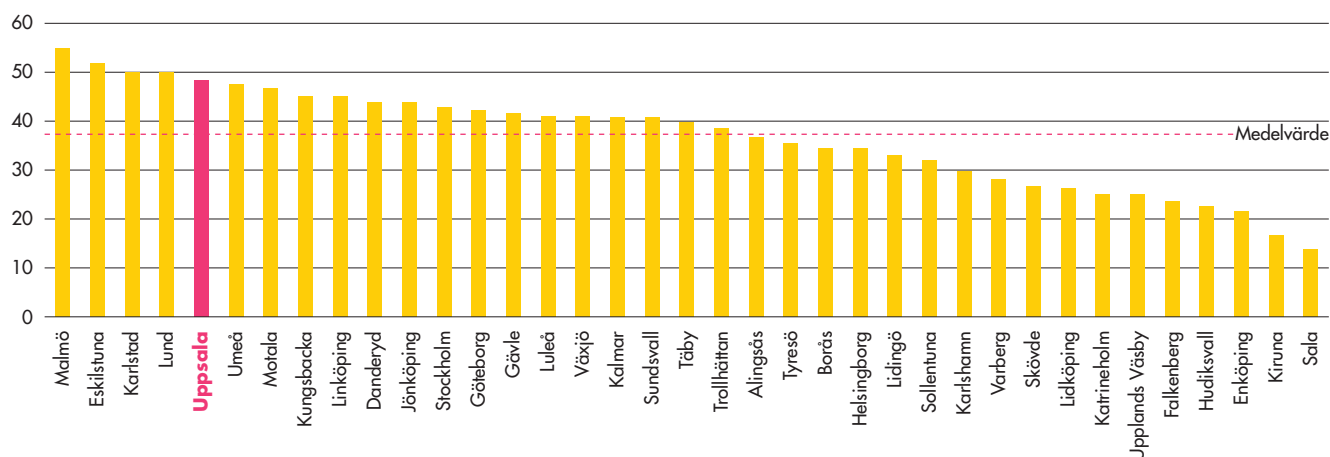
Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar och här har Upplands Väsby en hel del arbete framför sig för att utvecklas. Kommunen får inom detta delområde tyvärr inga poäng då de inte genomför flödesmätningar och de dessutom saknar resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning, cykelbokslut eller BYPAD samt samarbete med cyklisterna. Inom *uppföljning och mätning* finns goda möjligheter för kommunen att arbeta för att skaffa sig en tydlig bild av nuläget och för utvecklingen av cykling, vilket kommer underlätta planering och uppföljning av åtgärder framöver.

Uppsala

Uppsala slår i år sitt eget rekord med fina 49 av 60 möjliga poäng räknat i det nya systemet, vilket motsvarar 51 poäng i det gamla systemet. Uppsala var med i Cykelfrämjandets första Kommunvelometer 2010 och har haft en konsekvent positiv utveckling inom cykelområdet och ökat sitt resultat för varje år de deltagit i granskningen.

Inom delområdena *information och marknadsföring*, *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning* ökar Uppsala sina poäng men backar något inom *infrastruktur och underhåll* samt *aktiviteter*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning över 100 000 invånare är Uppsalas 49 poäng över snittet på cirka 45,5 i poäng.

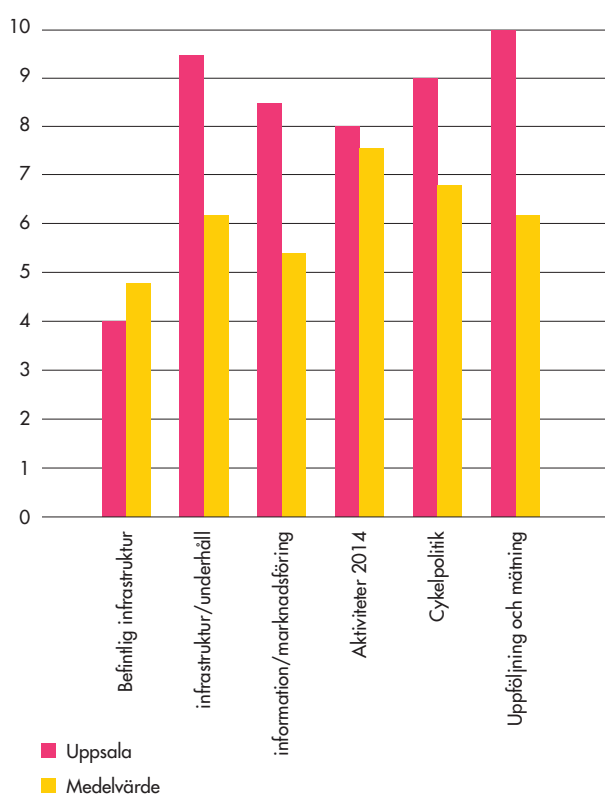


BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Inom delområdet *befintlig infrastruktur* får Uppsala 4 av 10 möjliga poäng. Detta baseras på att det i Uppsala kommun finns cirka 1,6 meter cykelväg per invånare, vilket är under snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare. Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastrukturen finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Uppsala satsar hela 517 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, ordentligt över genomsnittet på 286 kr per invånare och år. 517 kr per invånare och år är också betydligt högre än nivån för maxpoäng inom kategorin som är 400 kr per invånare och år. 37 % av medlen, motsvarande cirka 189 kr per invånare och år går till underhåll, vilket är strax över årets medelvärde på 34 % av medlen, men mer än dubbelt så mycket räknat i kronor då snittet i år är 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser inom *infrastruktur och underhåll* uppgår till cirka 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket



är mindre än medelvärdet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet får Uppsala i år 9,5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom delområdet *information och marknadsföring* har Uppsala det överlägset högsta värdet av samtliga deltagande kommuner i årets granskning, där de satsar hela 27,2 kronor per invånare och år på information och marknadsföring. I jämförelse med snittet på 4,8 kronor per invånare och år satsar Uppsala cirka fem gånger så mycket än snittet inom detta delområde. Kommunen genomför en lång rad kampanjer, som till exempel "Parkera Schysst", "Matchen mot snön" och "Säkra skolvägar" för att nämna ett fåtal. Dessutom har kommunen till exempel jobbat med information om tidsbegränsad cykelparkering samt informationsinsatser för nya studenter. Gällande personresurser ligger Uppsala strax under genomsnittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare då personresurserna i kommunen inom delområdet uppgår till 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare. Vägvisande skyltning ingår även i delområdet och här har Uppsala ökat från förra årets 50 % till 65 % skyltade cykelvägar i årets granskning. Inom delområdet

ökar Uppsala sin poäng med 0,5 poäng från förra året till 8,5 av 10 möjliga poäng i årets granskning.

AKTIVITETER

Inom delområdet *aktiviteter* får Uppsala 8 av 10 möjliga poäng, en minskning med en poäng från förra året. Uppsala har genomfört 10 av 15 cykelaktiviteter under 2014. Räknat i det gamla systemet, får dock Uppsala full poäng inom delområdet, något de fått varje år de deltagit när den gamla viktningen används. För att få full poäng med det nya systemet krävs dock att Uppsala ökar antalet genomförda aktiviteter till minst 12 av 15 genomförda aktiviteter.

CYKELPOLITIK

I jämförelse med förra årets resultat förbättrar sig Uppsala inom delområdet *cykelpolitik* och får nu 9 av 10 möjliga poäng. Förra året saknade Uppsala tidsatta mål, cykelplan samt ett aktivt internt arbete för att öka cykling. I år saknar kommunen fortfarande tidsatta mål samt ett internt arbete för ökad cykling, men har numera en aktuell cykelplan. Uppsala har politiska och mätbara mål som följs upp av nämnd, de har en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt avsatta medel för genomförande av cykelplanen. Cykling är integrerat i plandokument och kommunen har en aktuell underhållsplan. Totalt får Uppsala 9 av 10 möjliga poäng inom delområdet *cykelpolitik*. För att få full poäng inom delområdet behöver Uppsala ha tidsatta mål samt arbeta internt för att stimulera till ökad cykling bland sina anställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Uppsala kommun genomför fem kontinuerliga respektive 25 periodiska flödesmätningar. Kommunen har en aktuell resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning samt ett genomfört cykelbokslut. Kommunen genomför ett cykelbokslut varje år och dessutom finns ett upprättat samarbete med cyklister. Totalt får Uppsala 10 av 10 poäng, alltså full poäng inom *uppföljning och mätning*.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

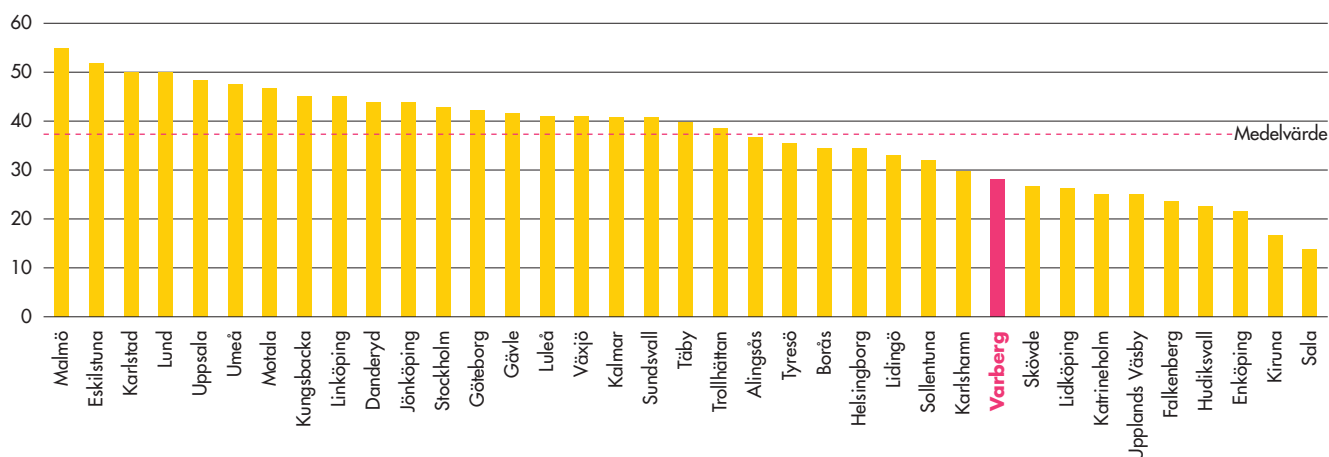
Nedan presenteras en tabell med resultat från Uppsalas deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

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 (gamla systemet)	4	9,5	8,5	10	9	10	51
	2015 (nya systemet)	4	9,5	8,5	8	9	10	49

Varberg

Varberg får i år 28,5 av 60 möjliga poäng räknat i det nya systemet, vilket motsvarar 35 poäng i det gamla systemet. Varberg har varit med sedan granskningens första år 2010 då kommunen också var den kommun med allra högst poäng. I jämförelse med förra året har Varberg ökat sin poäng inom *information och marknadsföring* men backat något i delområdena *befintlig infrastruktur* samt *infrastruktur och underhåll*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkningsmängd mellan 50 000 och 100 000 invånare, är Varbergs poäng på 28,5 en bit under snittet på 39 poäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är. I Varberg kommun finns cirka 2,4 meter cykelväg per invånare vilket ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng. Snittet bland de deltagande kommunerna i år är 2,2 meter cykelväg per invånare.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Varberg satsar 228 kr per invånare på infrastruktur och underhåll vilket är en bit under snittet på 286 kr per invånare och år. Av dessa medel går 19 %, motsvarande cirka 43 kr per invånare och år till under-

håll, vilket kan jämföras med årets medelvärde på 34 % av medlen motsvarande 93,5 kr per invånare och år. Antal personresurser uppgår till cirka 0,4 per 100 000 invånare vilket är under snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Totalt inom delområdet *infrastruktur och underhåll* får Varberg 4,5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* satsar Varberg cirka 0,5 kr per invånare och år vilket är under snittet på 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser i kommunen uppgår till låga 0,08 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med medelvärdet på 1,0 heltidstjänst per 100 000 invånare. Även cykelvägskyltning inom kommunen omfattas av delområdet *information och marknadsföring* och i Varberg är 20 % av cykelvägarna skyltade. Snittet bland de deltagande

kommunerna är i år 40 % skyltade cykelvägar. Totalt får Varberg 2 av 10 möjliga poäng inom delområdet.

AKTIVITETER

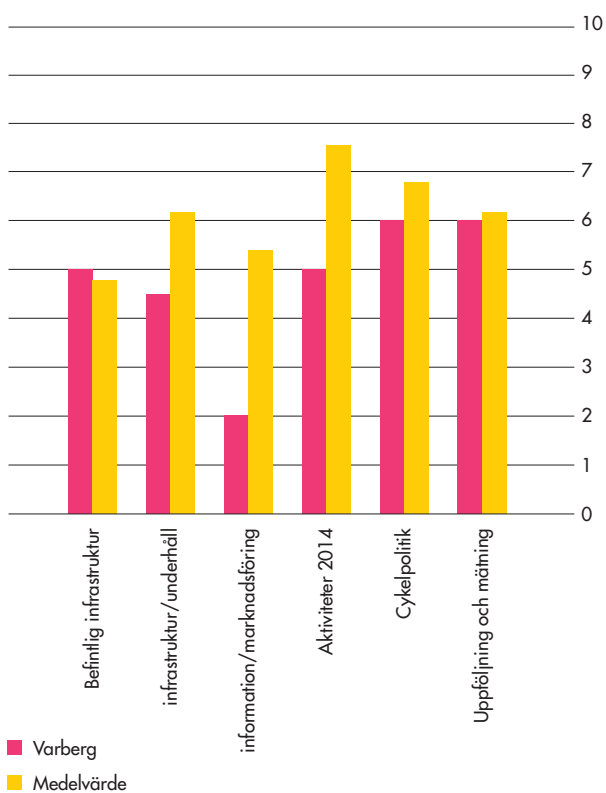
Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Varberg har genomfört 7 av 15 cykelaktiviteter under 2014 vilket ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Varberg 6 av 10 möjliga poäng. Detta är en nivå Varberg legat på de senaste åren inom delområdet *cykelpolitik*. Poängen baseras på att kommunen har politiska mål som följs upp av nämnd. Målen är dock inte tidsatta eller mätbara vilket håller nere betyget något. Baserat på den senast genomförda resvaneundersökningen från 2014 ska kommunen ta fram mätbara mål. Varberg har aktuell cykelplan samt medel för genomförande av cykelplanen, men även cykelparkeringstal och aktuell underhållsplan. Vad som saknas för högre poäng, förutom tidsatta och mätbara mål, är att även ha en antagen cykelstrategi, att cykel ska vara integrerad i kommunens plandokument samt ett aktivt internt arbete för öka cykling bland kommunens anställda. En cykelstrategi har tagits fram under 2014 och väntar på att bli politiskt beslutad, vilket bådär gott inför kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Inom *mätning och uppföljning* får Varberg 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har genomfört två kontinuerliga flödesmätningar av cyklister, dessutom har Varberg genomfört resvaneundersökning de senaste fem åren. Kommunen har



dessutom ett samarbete med cyklister genom Cykelfrämjandets lokala krets. Vad kommunen saknar för högre poäng inom uppföljning och mätning är en genomförd nöjdhetsundersökning samt ett genomfört cykelbokslut eller BYPAD.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Varbergs deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

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 (gamla systemet)	5	6	2	10	6	6	35
	2015 (nya systemet)	5	4,5	2	5	6	6	28,5

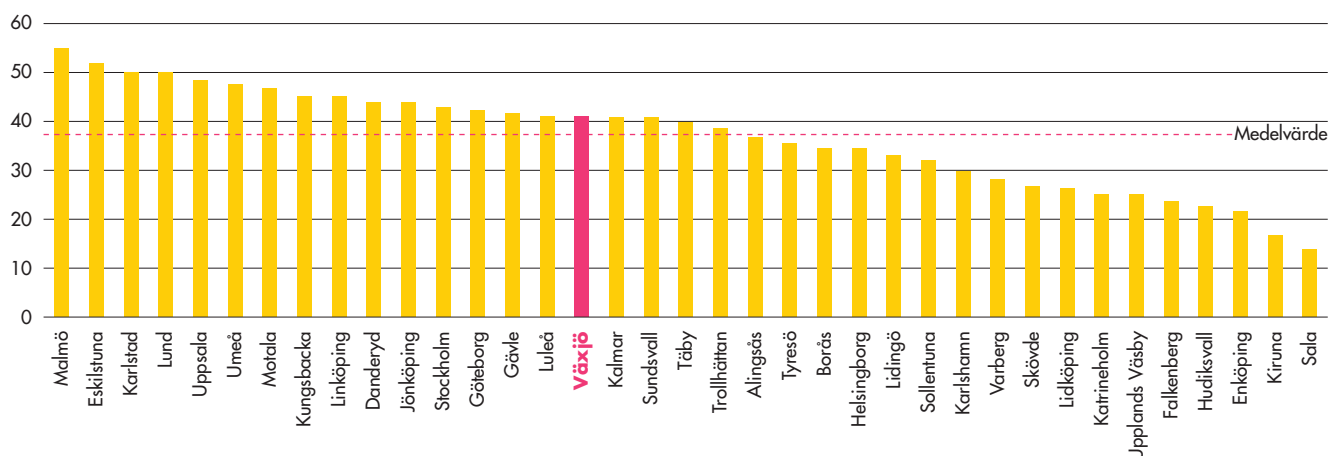
Växjö

Växjö får i år 41 av 60 möjliga poäng i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Detta motsvarar 43 poäng i det gamla systemet, vilket är en viss minskning från förra årets 44 poäng räknat i det gamla systemet. Detta är Växjös fjärde raka år i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och resultat har skiftat genom åren men ständigt legat stabilt på en nivå över 40 av 60 möjliga poäng. 41 poäng 2012, 46 poäng år 2013 följt av 44 poäng i fjol och i år alltså 43 poäng räknat i det gamla systemet.

Resultaten i de olika delområdena är lika förra årets där minskningen i totalpoäng beror på minskad budget inom delområdet *information och marknadsföring*.

Annars ligger Växjö kvar på en stabil nivå framförallt inom delområdena *aktiviteter, cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*.

I jämförelse med andra kommuner med en befolkning mellan 50 000 och 100 000 invånare är Växjös poäng 41 strax över snittet på 39 i totalpoäng.



BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och det enda delområdet som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. I jämförelsen mellan kommuner kan måttet dock vara något missvisande, eftersom även befolkningstäthet spelar roll för hur tillgänglig infrastruktur är. I Växjö kommun finns det cirka 2,0 meter cykelväg per invånare, vilket är strax under snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare, och inom delområdet får Växjö 5 av 10 möjliga poäng.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Växjö satsar 164 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är lägre än medelsatsningen på 286 kr per invånare och år. 2014 satsades cirka 134 kr per invånare och 2015 är det budgeterat för cirka 194 kr per invånare, vilket visar på ökade investeringar till infrastruktur och underhåll och möjligtvis en positiv kurva framöver. Av dessa medel går 44 %, motsvarande cirka 73 kr per invånare till underhåll, vilket är över årets medelvärde på 34 % av medlen men under snittet mätt i kronor där medelvärdet är cirka 93,5 kr per invånare och år.

Antal personresurser uppgår till cirka 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är precis över medel på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom delområdet får Växjö 4,5 av 10 möjliga poäng, vilket pekar på att Växjö har möjlighet att öka sin poäng inom delområdet.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

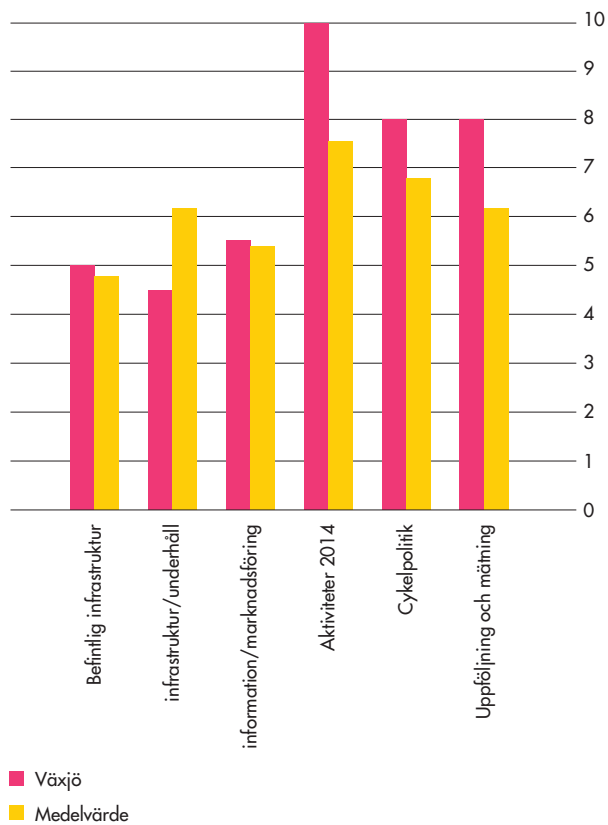
Inom området *information och marknadsföring* satsar Växjö cirka 3,6 kr per invånare och år, en bit under snittet på cirka 4,8 kr per invånare och år. Antal personresurser per 100 000 invånare uppgår i Växjö till 0,8 heltidstjänster vilket är lägre än genomsnittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även skyltning ingår i detta delområde och i Växjö är 27 % av cykelvägarna skyltade och snittet i denna kategori är cirka 40 % skyltade cykelvägar. Totalt inom delområdet *information och marknadsföring* får Växjö 5,5 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Växjö har under 2014 genomfört 13 av 15 cykelaktiviteter, vilket ger kommunen full pott inom området, 10 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

När det kommer till delområdet *cykelpolitik* får Växjö 8 av 10 möjliga poäng och det enda som saknas för full poäng är en aktuell underhållsplan samt att cykel ska vara integrerat i plandokument. Det finns dock långt gångna planer på att ta fram en ny underhållsplan, vilket bådär gott inför kommande granskningar. Även om cykling inte är integrerat i plandokument, ingår det i arbetet med att ta fram detaljplaner att även behandla frågan om och hur tillgängligheten med cykel inom, till och från områden ska vara. Kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara och som följs upp av nämnd. Ett exempel på detta är att av alla resor som görs av Växjös medborgare ska minst 37 % ske till fots eller med cykel år 2020, vilket innebär en ökning med 5 procentenheter sedan 2012. Växjö har både antagen cykelstrategi och cykelplan samt avsatta medel till cykelplanens genomförande. Kommunen har även cykelparkeringstal med framtagna riktlinjer för beräkning av parkeringsbehovet i Växjö kommun. Cykelparkeringstalet anger normalt efter geografisk indelning med olika krav och restriktioner samt



riktlinjer för anordning av cykelparkeringsplatser. Växjö arbetar även aktivt internt för att stimulera till ökad cykling bland kommunanställda, bland annat genom cykelkampanjen "SydostTrampar" samt enkel cykelservice vid vissa tillfällen utan kostnad för kommunanställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mätning av cykeltrafiken är viktigt för att kunna följa utvecklingen och för att kunna utvärdera effekten av kommunens satsningar. Växjö genomför årligen sju stycken kontinuerliga flödesmätningar. Kommunen har även genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren, resvaneundersökning gjordes senast 2012. Kommunen genomför årliga mindre enkätundersökningar för att få indikationer på när det är dags för en ny, större och mer detaljerad resvaneundersökning. Kommunen har samarbete med cyklister via ett så kallat trafiksäkerhetsråd, där det två gånger om året sker dialogmöten med cyklister och Cykelfrämjandet. Under 2013 startades även en cykelreferensgrupp som diskuterar den kommunala transportplanen och strategiområdet cykel.

Det Växjö saknar för full poäng är ett genomfört cykelbokslut eller en BYPAD. I den nyligen antagna "Transportplan 2014" finns planer på att genomföra cykelbokslut vilket bådar gott inför kommande granskningar. Inom delområdet får Växjö 8 av 10 möjliga poäng.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Nedan presenteras en tabell med resultat från Växjös deltagande i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare år. Totalpoängen presenteras för samtliga år enligt det gamla poängsystemet och för 2015 även enligt det nya systemet.

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 (gamla systemet)	5	6,5	5,5	10	8	8	43
	2015 (nya systemet)	5	4,5	5,5	10	8	8	41



