

CYKELFRÄMJANDETS *KOMMUN* *VELOMETER* 2016

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.

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2016

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

Medverkande: Martin Forsberg, Hanna Ljungblad, Anna Zajc och Michael Koucky (Koucky & Partners AB)

Uppdragsgivare: Cykelfrämjandet

Kontaktpersoner: Lars Strömgren (Cykelfrämjandet), Martin Forsberg och Michael Koucky (Koucky & Partners AB)

Fotografi: Hanna Mi Jakobson (Cykelfrämjandet)

Grafisk form: Jonatan Sahlin

Tryckt hos Trydells Tryckeri AB i Laholm



INNEHÅLL

Sammanfattning	7		68
Inledning	8	Karlshamn	70
Om metoden	10	Karlskrona	72
Syfte och mål	10	Katrineholm	74
Resultatspridning	10	Kristianstad	76
Trendspaning	11	Lidingö	78
Intervjuer	12	Linköping	80
Resultat	17	Luleå	82
Sammanlagda resultat		Lund	84
för samtliga kommuner	17	Malmö	86
Stora kommuner	19	Mellerud	88
Mellanstora kommuner	21	Motala	90
Små kommuner	21	Mölnadal	92
Befintlig infrastruktur	23	Nybro	94
Infrastruktur och underhåll	23	Sjöbo	96
Information och marknadsföring	27	Skellefteå	98
Cykelaktiviteter under 2015	29	Skövde	100
Cykelpolitik	31	Sollentuna	102
Uppföljning och mätning	33	Solna	104
Kommunsammanfattningar	34	Stockholm	106
Borås	34	Strömstad	108
Danderyd	36	Sundbyberg	110
Enköping	38	Sundsvall	112
Eskilstuna	40	Tibro	114
Falköping	42	Tyresö	116
Falun	44	Täby	118
Finspång	46	Upplands Väsby	120
Gotland	48	Uppsala	122
Gällivare	50	Varberg	124
Gävle	52	Värmdö	126
Göteborg	54	Växjö	128
Halmstad	56	Östersund	131
Hammarö	58		
Häringe	60	Bilaga 1	131
Helsingborg	62	Granskningsmall	131
Järfälla	64	Bedömning av delområden	131
Jönköping	66	Befintlig infrastruktur	131
		Infrastruktur och underhåll	132
		Information och marknadsföring	132
		Cykelaktiviteter under 2015	133
		Cykelpolitik	133
		Uppföljning och mätning	133



Sammanfattning

Under våren 2016 har Cykelfrämjandet genomfört den sjunde upplagan av Kommunvelometern, en oberoende granskning av kommunernas arbete med cykling. 48 kommuner deltar i årets granskning, ett rekordstort deltagande och i antalet invånare täcks nästan halva Sveriges befolkning in – i de granskade kommunerna bor drygt 48 procent av Sveriges befolkning. Resultaten i årets granskning visar på stora skillnader mellan kommunerna, men framförallt att de allra flesta kommuners arbete med cykling utvecklas och förbättras.

Årets högst rankade kommun är Lund. Kommunen har deltagit i granskningen samtliga år förutom granskningens första år, 2010. Lund har genom åren varit en av de ledande kommunerna och rankades även högst 2014 samt 2012 då förstaplatsen delades med Malmö. Lunds höga placeringar genom åren är ett bevis på kommunens systematiska och långsiktiga arbete med cykel frågor. Lund får full poäng inom samtliga delområden förutom *befintlig infrastruktur* och *information och marknadsföring*. Stort grattis till Lund!

Närmast efter Lund följer Malmö och Uppsala på delad andraplats och på tredjeplats finns Eskilstuna. Även dessa är kommuner som uppvisar ett väldigt bra och aktivt arbete för att främja och prioritera cykling. Dessa kommuner är även toppkommunerna i storleksgruppen *Stora kommuner (över 100 000 invånare)*.

I gruppen *Mellanstora kommuner (50 000–100 000 invånare)* får Halmstad högst totalpoäng följt av Sollentuna och Varberg. I gruppen *Små kommuner (upp till 50 000 invånare)* hamnar Motala högst följt av Lidingö och Falköping.

Sex kommuner, Göteborg, Malmö, Jönköping, Borås, Gävle och Varberg har deltagit samtliga år sedan starten 2010. Av årets deltagare har 36 kommuner deltagit i granskningen under tidigare år,

alltså deltar tolv kommuner för första gången. Av de som deltagit tidigare har 24 stycken förbättrat sina resultat sedan första gången de deltog, vilket innebär att cirka 7 av 10 kommuner som deltagit i Kommunvelometern flera år ökar sina poäng.

De områden där resultaten ökar i jämförelse med tidigare år är framförallt *cykelpolitik* och *information och marknadsföring*. Att kommunernas poäng inom *cykelpolitik* ökar är positivt då delområdet efterfrågar flera viktiga dokument och planer som stöttar kommunen i att strukturera och systematiskt arbeta med cykling. Exempelvis är det fler kommuner som har cykelstrategier och cykelplaner än tidigare. Att poängen ökar också inom *information och marknadsföring* kan tänkas peka på att flera kommuner har en cykelinfrastruktur de vill marknadsföra och att de vill synliggöra cyklings möjligheter. Vad som främst ligger bakom de högre poängen inom delområdet är ökade ekonomiska medel samt ökad skyltning. Även inom *infrastruktur och underhåll* samt *uppföljning och mätning* kan viss ökning ses. Inom området aktiviteter minskar resultaten dock något totalt sett. Detta område innehåller dock åtgärder och insatser som vanligtvis inte genomförs årligen såsom cykelstrategi, cykelplan och resvaneundersökning.

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.

I år genomförs granskningen för sjunde året i rad, och 48 kommuner deltar frivilligt i undersökningen. Sammanlagt har årets deltagande kommuner 4 721 392¹ invånare, vilket är drygt 48 procent av Sveriges befolkning och det klart högsta deltagandet i granskningens historia sett till antalet kommuner och antalet invånare. Genom att granskningen görs i ett flertal kommuner och nu för sjunde året i rad, skapas en bild av hur prioriterat cykelområdet är bland svenska kommuner och hur cyklingens status utvecklas.

Likt förra året rankas och jämförs inte endast samtliga deltagare med varandra, utan kommunerna jämförs även inom den storleksgrupp de tillhör. *Stora kommuner* är kommuner med mer än 100 000 invånare, *mellanstora kommuner* har 50 000–100 000 invånare och *små kommuner* är de som har upp till 50 000 invånare. Gruppindelningen möjliggör för kommunerna att tydligare jämföra sig med andra kommuner i samma storlek.

Årets deltagare presenteras i Tabell 1.

Kommun	Befolkning	Kommun	Befolkning	Kommun	Befolkning
Stockholm	923 516	Solna	76 158	Motala	42 903
Göteborg	548 190	Luleå	76 088	Upplands Väsby	42 661
Malmö	322 574	Järfälla	72 429	Enköping	41 893
Uppsala	210 126	Skellefteå	72 031	Värmdö	41 107
Linköping	152 966	Sollentuna	70 251	Katrineholm	33 462
Helsingborg	137 909	Täby	68 281	Falköping	32 511
Jönköping	133 310	Karlskrona	65 380	Danderyd	32 421
Lund	116 834	Mölndal	63 340	Karlshamn	31 846
Borås	108 488	Östersund	61 066	Finspång	21 199
Eskilstuna	102 065	Varberg	61 030	Nybro	19 754
Gävle	98 877	Gotland	57 391	Sjöbo	18 514
Sundsvall	97 633	Falun	57 062	Gällivare	18 123
Halmstad	96 952	Skövde	53 555	Hammarö	15 420
Växjö	88 108	Lidingö	46 302	Strömstad	12 854
Haninge	83 866	Tyresö	46 177	Tibro	10 980
Kristianstad	82 510	Sundbyberg	46 110	Mellerud	9169

Tabell 1. Granskade kommuner 2016, från största till minsta.



Figur 1. Karta över granskade kommunerna. Till vänster årets 48 deltagare och till höger samtliga 81 kommuner som deltagit i Kommunvelometern sedan starten 2010.

OM METODEN

Kommunvelometerns metod möjliggör att på ett snabbt och enkelt sätt göra en objektiv analys av cykelarbetet i en kommun och är ett verktyg för att kunna mäta och jämföra hur Sveriges kommuner arbetar med och prioriterar cykling. Metodens fokus ligger på att utvärdera hur systematiskt kommuner har jobbat med cykling under det gångna året. Fokus ligger på beslutsprocessen och resurstilldelning.

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 2015. 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. Övriga svar har följts upp och kontrollerats.

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

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

ningar, och även beskriva andra åtgärder eller aktiviteter som genomförs för att främja cykling men som inte specifikt frågas om i granskningen. För granskningsmall och bedömning se Bilaga 1.

SYFTE OCH MÅL

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

Målsättningen 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. Vidare är målet även att enkelt kunna lyfta fram och ge input kring kommunernas styrkor och svagheter i sitt cykelarbete.

RESULTATSPRIDNING

Kommunvelometern har som mål att vara ett stöd för de deltagande kommunerna gällande vad som krävs för att skapa goda förutsättningar för cykling. Därför är spridningen av resultatet en viktig del av granskningen. Resultaten sprids både till nationell och lokal media med målet att öka uppmärksamheten för cykelfrågor och att skapa debatt som kan leda till lokala förbättringar för cyklingen. Alla resultat är offentliga och delges berörda kommuner. Vidare erbjuds varje deltagande kommun en presentation där resultaten kan diskuteras med berörda politiker och tjänstemän.

Årets Kommunvelometer presenteras på Cykelkonferensen i Gävle 24–25 maj 2016 och under konferensen tillkännages årets cykelkommun samt de högst rankade kommunerna inom de olika storleksgrupperna *stora*, *mellanstora* och *små kommuner*.

Trendspaning

Cykeln är en brännhet fråga just nu. Politiker, tjänstemän och allmänheten har under de senaste åren fått upp ögonen för cyklings förtjänster, både för individen och samhället.

Du mår bra av att cykla, du gör något konkret för miljön och *du är med och skapar bättre städer och samhällen*. Samtidigt vinner samhället i stort mycket på att satsa på cyklingen.

Några tecken på den utvecklingen är:

att det är rekordmånga kommuner som är med i årets upplaga av Cykelfrämjandets Kommunvelometer – hela 48 kommuner. Och glädjande nog är den geografiska och storleksmässiga spridningen större än någonsin.

att infrastrukturministern kommer att lägga fram en nationell cykelstrategi. Det är första gången det händer vilket är ett tecken på att även riksdag och regering har börjat förstå att cykling inte bara är en kommunal angelägenhet.

Slutligen väntar vi med spänning på förändringen av en lag som idag gör det svårt för cyklister att komma fram och känna trygghet. Det är i dagsläget inte tillåtet att cykla i vägbanan om det finns en cykelbana bredvid. Vi tror att en allt större mängd cyklister, med olika hastigheter och preferenser gör det nödvändigt att ge cyklisten friheten att välja var den vill cykla.

Men jag värjer mig när folk säger att cyklingen är en trend. Trender kommer och går, men cyklingen består.

Att vi är där vi är i dag bygger på ett långsiktigt idogt arbete – ofta i motvind – av alla oss som tidigt har insett vilken sprängkraft cykeln har i formandet av framtidens samhälle. Det gäller inte minst ett framsynt arbete i landets kommuner, som har

dragit ett stort lass för att skapa balans och rättvisa på vägarna.

Att cykeln är het just nu är alltså inte frågan om en slump.

Dessutom är jag övertygad om att cykelfrågan fortfarande är i sin linda. Det vi ser i dag är bara början på vår uppgörelse med ett samhälle där bilen regerade. Och även om det händer mycket just nu kommer det med säkerhet att hända betydligt mer under de kommande åren. Allt annat vore en missad chans.

Men för att den utvecklingen ska hålla i sig krävs det ett fortsatt idogt arbete inom alla områden som berörs av cykeln. Det gäller traditionella områden som infrastruktur och samhällsplanering, men också frågor om hur vi upplever cykling, hur vi ändrar beteenden och gör det enklare att välja bort bilen. Där handlar det också om att ta del av beprövade internationella erfarenheter, att inte uppfinna hjulet på nytt.

Det gäller också att följa med i den tekniska utvecklingen och se till att det vi skapar i dag också fungerar för morgondagen. Den explosion av olika typer av elcyklar, lastcyklar och elassisterade lastcyklar som sker just nu visar med all önskvärd tydlighet att vi måste börja tänka in dessa i samhällsplaneringen redan i dag. Annars riskerar vi att missa potentialen i de nya teknikerna samtidigt som vi i onödan öppnar för framtida konflikter mellan olika trafikantgrupper.



Lars Strömberg, ordförande Cykelfrämjandet

Intervjuer

GÄLLIVARE

Gällivare gör debut i årets Kommunvelometer. Men trots att cykelsatsningarna i kommunen i Norrbotten i dagsläget är få finns det goda förutsättningar för framtiden.

– Vi är i en bra position. Kommunen genomgår just nu en stor samhällsomvandling och vi har mycket ytor och bra förutsättningar för ökad cykling, säger gatuingenjören Stefan Bergström, som förutom drift och underhåll av vägarna i kommunen också driver gång- och cykelfrågan. Men någon kamp om tättstriden i årets Kommunvelometer tror inte Stefan Bergström på.

– Om jag får gissa resultatet så tror jag att vi kommer att hamna väldigt långt ner på listan. Cyklingen är extremt eftersatt i kommunen säger Stefan Bergström. Men nu vädrar han morgonluft. Stefan Bergström har själv en bakgrund som tävlingscyklist och politikerna har ett uttalat mål att satsa på cykling, även om det inte alltid efterlevs.

Hur kan Kommunvelometern bidra till ökad cykling i Gällivare?

– Den största anledningen till att vara med är att se var vi ligger till jämfört med andra kommuner och därmed också se vilken riktning vi ska gå. Det är ett stort fokus på fossila drivmedel här i Gällivare, men vi vill att folk ska röra sig mer. Kommunvelometern är ett sätt att se hur vi kan göra det på ett bättre sätt än i dag.

Vilka åtgärder vill du satsa på framöver?

– Nu ligger vi på nästan noll, så allt vi gör kommer att leda till resultat. Att underlätta för gång och cykel mellan centralorterna. Det är bökigt att ta sig mellan Koskullskulle och centrum och då förstår jag om man inte vill gå och cykla. Dessutom handlar det om mer underhåll. Även om asfalten är bra överlag, så kan vi se till att sopa rent bättre så att det blir inbjudande att gå och cykla. Att förändra mentaliteten i kommunen är också en verklig utmaning som är väldigt kul. Vad man än gör så blir det bättre och jag hoppas på en spirande cykelkultur i Gällivare.

MALMÖ

Malmö är en av tungviktarna i Kommunvelometern. De har varit med sedan starten 2010 och har haft hela fyra topplaceringar.

– Nu har vi däremot mindre investeringspengar att bygga cykelvägar för. Och då får vi pröva lite enklare lösningar för att få till fler meter cykelvägar, säger Sara Forslund som är Malmö stads strategisamordnare med fokus på cykel.

En billigare lösning som staden just nu prövar är cykelbanor med GCM-stöd, det vill säga att man gör en avgränsning av den befintliga vägen med betongrefuger.

– Vi har testat det här på ett ställe och tanken är att det ska bli fler cykelbanor av den här typen, säger Sara Forslund.

Vad betyder Kommunvelometern för cykelarbetet i Malmö?

– Den är ett av flera sätt att utvärdera vårt arbete. Och det är värdefullt att kunna jämföra oss med andra kommuner. Vi har jobbat länge och mycket med cykling men nu börjar andra kommuner komma i kapp. Och för att fortsätta ligga i topp måste vi lägga i en växel till. Eftersom infrastrukturen är väl utbyggd finns det flera andra områden som kommunen också vill satsa på. Det kan exempelvis handla om att få upp intresset för cykeln som fritidsintresse och för cykelsporten. Men det är klart att vi måste fortsätta med att bygga infrastruktur också, säger Sara Forslund.

ESKILSTUNA

Eskilstuna har tagit stadiga kliv mot toppskiktet i Kommunvelometern. Från deltagandet 2010 till fjolårets granskning har de klättrat från en elfteplats till en andraplats.

– Den stora skillnaden mellan 2010 och i dag är att vi jobbar betydligt mer strategiskt med cyklingen. Och det har gett resultat, säger Ann Gustafsson, som är projektsamordnare för Mobility managementfrågor i Eskilstuna.

Kommunen har i dag en särskild projektgrupp som arbetar strategiskt från planeringsnivå till beteendepåverkande insatser. Ann Gustafsson säger att det har varit självklart att vara med i undersökningen och att det blir allt viktigare ju fler kommuner som deltar.

– Det är en bekräftelse på att vi går åt rätt håll, även om alla kommuner inte är med. Och att fler kommuner är med det här året gör den till ett ännu bättre verktyg för att jämföra oss med andra kommuner.

Vilka förutsättningar har Eskilstuna som cykelstad?

– Vi har bra förutsättningar tycker jag. Det är en stad med bra topografi med relativt bra cykelvägar framför allt på de prioriterade huvudsträ-

ken. Centrum är däremot en utmaning där vi inte alltid har tillräckliga ytor för att separera cykel-, gång- och biltrafiken. Det kan också vara lite mer otydligt med skyltningen där jämfört med stråken utanför stadskärnan och det skulle behövas fler cykelparkeringar.

Hur hanterar ni sådana svårigheter?

– Det är jätteviktigt med information och att ha en dialog med medborgarna om planeringen. Till exempel så kan det upplevas som otryggt att trafiken inte är separerad i centrum eftersom vi inte har de fysiska förutsättningarna att ha det så överallt. Genom att möta medborgarna kan vi bidra till förståelse för detta och dessutom ta hjälp av dem när vi ska planera för cykeln i nya bostadsområden.

Vad hoppas ni på för resultat i årets Kommunvelometer?

– Jag tror att vi i år kommer att hamna på ungefär samma nivå som förra året, och jag hoppas på att åtminstone hamna i topp tre. Däremot kommer vi att ha en något mindre budget nästa år så då får vi se hur det blir. Om vi ligger i topp fem är det bra, vi vill inte halka för långt ner på listan.

MOTALA

Motala har med Vätternrundan som draghjälp och ett målmedvetet arbete blivit en cykelkommun av rang.

– Motala har alltid haft en stark koppling till cykeln, inte minst på grund av Vätternrundan. Och man ser verkligen att det är många som cyklar, vilket också märks i våra resvaneundersökningar. Vid den senaste mätningen 2013 cyklade 32 procent dagligen under sommaren, säger Martin Johansson som är trafikingenjör på Motala kommun.

Han tycker att Kommunvelometern är ett bra verktyg för att följa upp det egna arbetet, jämföra sig med andra kommuner och visa upp resultatet för politiker och tjänstemän. Hittills har de klättrat stadigt på listan och blev 2015 den bästa inom gruppen små kommuner i undersökningen.

– Man ska inte se det som en tävling, men det är alltid kul att jämföra sig med andra. Det är också bra att få utomstående experters bild av vad vi behöver göra för att förbättra oss, säger Martin Johansson.

Var hamnar Motala i Kommunvelometern i framtiden?

– Först och främst hoppas jag att vi befäster den position vi har i dag. Samtidigt vill vi självklart bli bättre och Kommunvelometern pekar ju ut vad vi behöver titta mer på. Det handlar bland annat om att göra centrumkärnan mer cykelvänlig, med bättre förutsättningar också för fotgängare och kollektivtrafik.

SOLLENTUNA

Sollentuna är pendlingskommunen som har satt Kommunvelometern högt på dagordningen. Målet är att toppa mätningen 2019.

– Vi har varit med ett antal år och klättrar på listan vid varje mätning. De senaste åren har vi börjat med ett mer strategiskt arbete. Förhoppningen är att vi kommer att fortsätta klättra med målet att vara allra högst 2019. Det är ett tufft mål som kommer att kräva hårt arbete men vi hoppas kunna nå det, säger Björn Sax Kaijser, trafikplanerare på trafik- och fastighetskontoret. Sollentuna ligger norr om Stockholm och har goda förutsättningar för ökad cykling. Dels ligger det nära centrala Stockholm, dels andra stadsdelar i Storstaden där många jobbar, exempelvis Kista.

– Trots läget är det relativt få som cyklar i Sollentuna. I vår senaste mätning var andelen nio procent. Så det är en bilbunden kommun där många bor i villa och har en eller två bilar. Stockholms län har tagit fram en regional cykelplan med målsätt-

ningen att öka andelen cyklister till 20 procent år 2030, en ambition som Sollentuna delar.

– Vi har fått en rejält utökad budget – en fördubbling – både för förra året och i år. Det har gjort att vi har kunnat satsa, inte minst på det regionala cykelnätet, säger Björn Sax Kaijser, och menar att det ligger i tiden och lyfter Sollentuna som en attraktiv kommun. En viktig målgrupp som vi vill nå är nya Sollentunabor. När vi bygger nytt tänker vi in cykelinfrastruktur, parkeringar och marknadsföring riktad mot nyinflyttade.

På vilket sätt hjälper Kommunvelometern er att utveckla cyklingen i Sollentuna?

– Det är ett sätt att följa upp det egna arbetet. Vi sparar resultatet varje år och ser hur vi kan förbättra oss, vilket vi hittills har gjort på alla punkter. Det är också en bra jämförelse med andra kommuner, och bidrar till en positiv tävlan.





Resultat

Nedan följer resultaten i de sex granskade områdena. Först presenteras det sammanlagda resultatet, följt av jämförelser mellan kommunerna för varje delområde. För att möjliggöra jämförelser med kommuner i liknande storlek har kommunerna delats upp i små, mellanstora och stora. Efter de jämförande resultatsidorna löper kommunernas sammanfattningar i bokstavsordning.

SAMMANLAGDA RESULTAT FÖR SAMTLIGA KOMMUNER

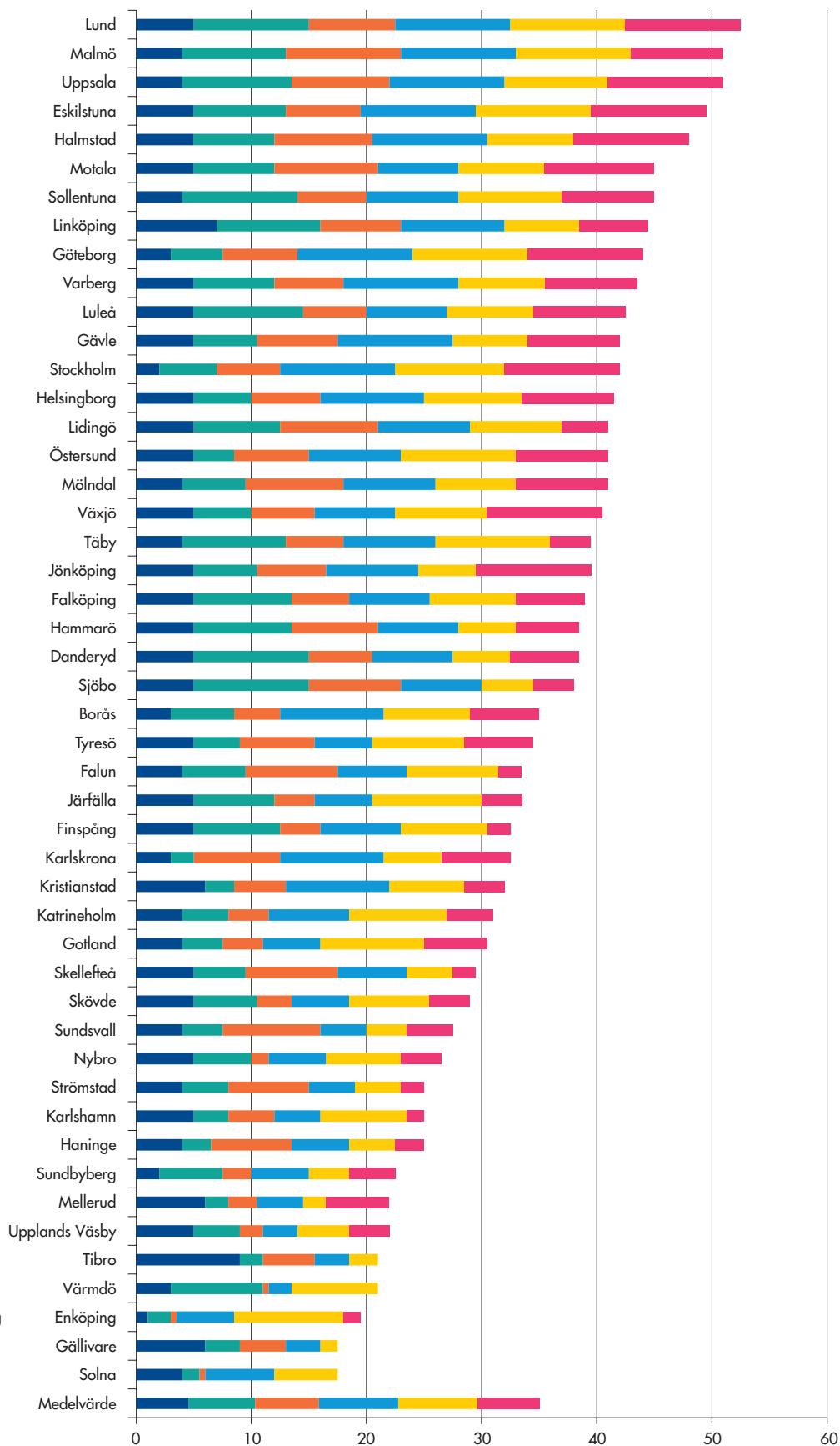
Högsta poäng i 2016 års granskning tilldelas Lund. Detta är tredje gången Lund hamnar i topp, senast var 2014 och i granskningen 2012 delade Lund förstaplatsen med Malmö. Lunds totalpoäng i årets granskning är 52,5. Malmö och Uppsala delar på andraplatsen med 51 poäng följda av Eskilstuna på 49,5 poäng.

De högst placerade kommunerna arbetar långsiktigt och systematiskt inom alla områden som granskas i Kommunvelometern. Framförallt så har dessa kommuner ett konsekvent arbete inom *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*. Toppkommunerna har samtliga politiskt antagna strategier och planer kombinerat med regelbunden uppföljning.

Kommunerna med lägst poäng saknar i högre grad strategiska dokument och arbetssätt för sitt arbete för ökad cykling och få bedriver uppföljning av sitt arbete. Trots detta så ökar poängen inom *cykelpolitik* totalt sett bland alla storleksgrupper, vilket pekar på cykelfrågans aktualitet i de allra flesta kommunerna.

Det finns vissa skillnader poängmässigt mellan stora, mellanstora och små kommuner. Däremot finns det flera exempel både på mellanstora och små kommuner med höga poäng som bedriver ett cykelarbete jämförbart med stora kommuner. Störst skillnad inom en storleksgrupp är det bland mellanstora kommuner där totalpoängen spänner mellan 17,5 till 48. Även bland små kommuner är skillnaderna i totalpoäng stort, med totalpoäng mellan 17,5 till 45. Bland de stora kommunerna är skillnaderna mindre med totalpoäng mellan 35 till 52.

Totala poängsammanställningen för Kommunvelometern 2016.



Årets resultat visar på en stor spridning, från 17,5 till 52,5 i totalpoäng. Snittet för totalpoängen är 35. En kommun med över 40 poäng kan betecknas som en kommun som arbetar mycket bra med cykling och som troligen gjort det under ett flertal år. Om kommunen har mellan 30 och 40 poäng arbetar den aktivt, men saknar struktur inom ett eller ett par områden. Ett slutresultat på mellan 20 och 30 poäng innebär att strategi saknas inom flera områden och att cykling inte 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.

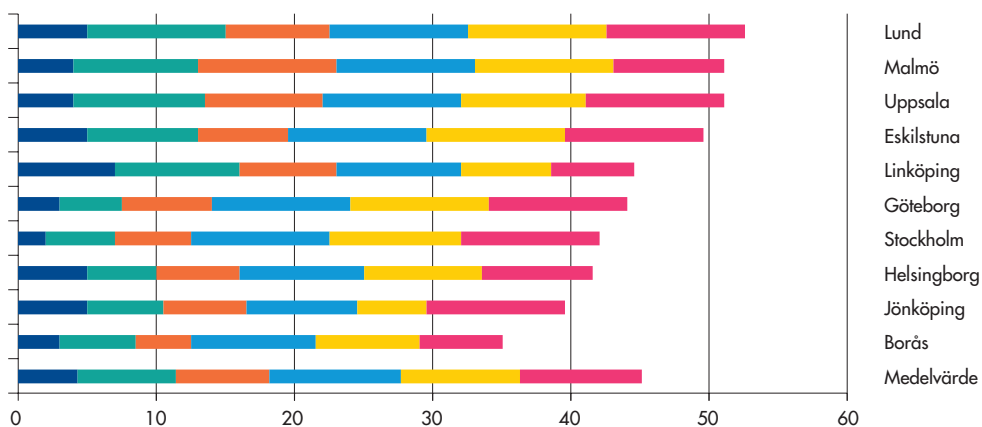
Av årets 48 deltagande kommuner har en majoritet – 36 kommuner – deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare, och 29 deltar för tredje gången eller mer. De största förbättringarna sedan förra året står Varberg och Sollentuna för med poängökningar på hela 15 respektive 13,5 poäng. Andra kommuner som gått starkt fram sedan förra året är Helsingborg med 7 poäng, Lidingö med 6,5 poäng samt Katrineholm med 6 poäng. Två kommuner som gått starkt fram sedan senast de var med är Karlskrona (deltog senast 2013) och Gotland (deltog senast 2011) med 15 respektive 10,5 poäng. Sex kommuner har varit med sedan starten av Kommunvelometern och deltar alltså för sjunde året i rad. Fyra av dessa har tagit sig över 40 poäng i granskningen, vilket är ett väldigt bra resultat och ett tecken på att dessa kommuner arbetar systematiskt med cykling och att de har tagit till sig rekommendationer från tidigare granskningar och förbättrat sina resultat.

Stora kommuner

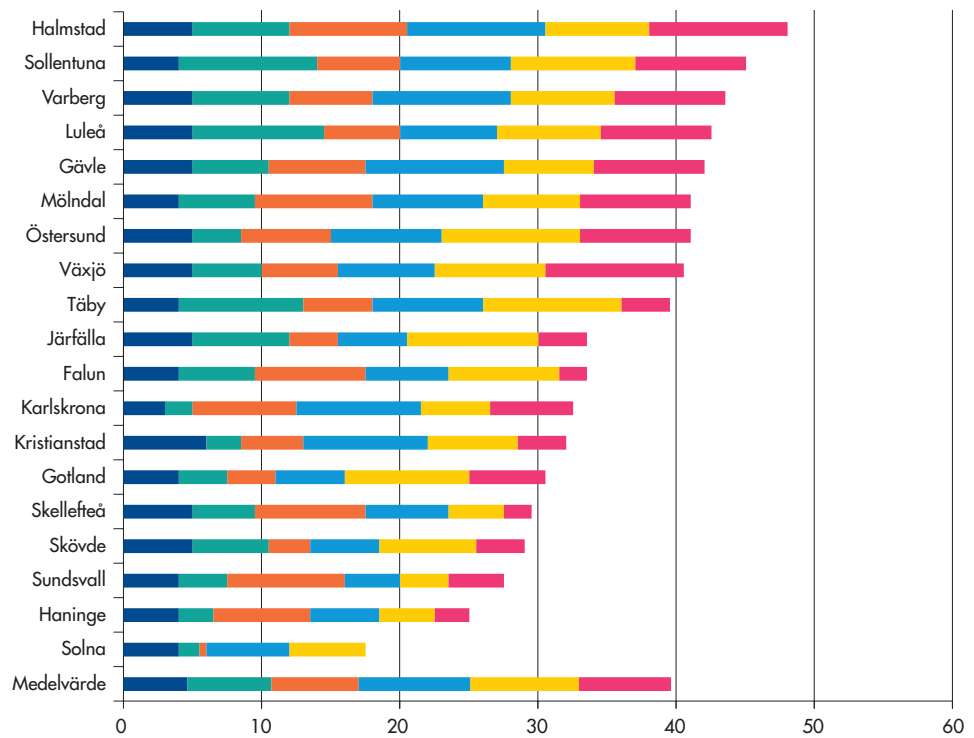
I gruppen *stora kommuner*, alltså 100 000 invånare eller fler ingår 10 av totalt 15 kommuner i Sverige i den storleken. Detta är också gruppen med högst medelpoäng och fyra av årets topp-fem kommuner är stora kommuner.

Kommunerna i denna grupp jobbar systematiskt och får poäng i alla delområden och många får också full poäng inom flera områden. De tenderar också att ha ett större fokus på *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning* vilket reflekteras i höga medelpoäng inom dessa delområden (8,6 poäng inom *cykelpolitik* respektive 8,8 poäng inom *uppföljning och mätning*). Det finns ingen korrelation mellan storlek och poäng inom gruppen då både större kommuner som Malmö och Uppsala och två av gruppens minsta kommuner, Lund och Eskilstuna återfinns i toppen av gruppen.

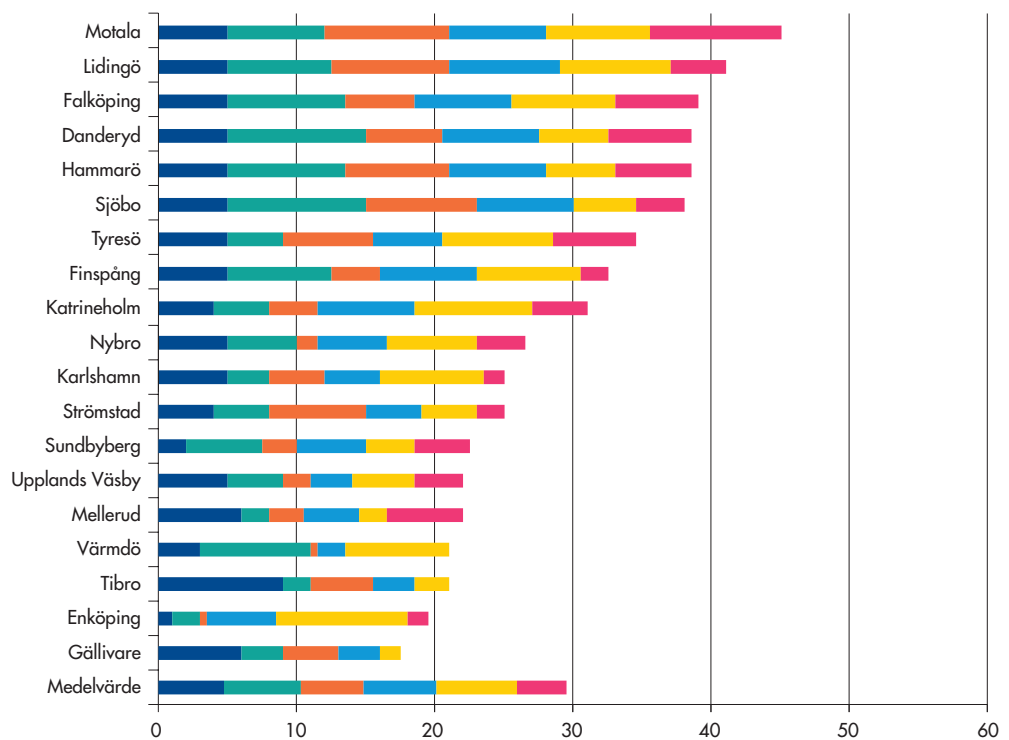
Poängsammansättning för Kommunvelometern 2016: stora kommuner.



Poängsammansättning för Kommunvelometern 2016: mellanstora kommuner.



Poängsammansättning för Kommunvelometern 2016: små kommuner.



Mellanstora kommuner

Spridningen mellan deltagarna i gruppen *mellanstora kommuner* (50 000 till 100 000 invånare) är större än inom de andra grupperna. Bland mellanstora kommuner ingår topp-tio kommunerna Halmstad, Sollentuna, Varberg och Luleå. Dessa kommuner visar att även mellanstora kommuner kan få riktigt höga betyg för sitt arbete för cykling. Dock finns det även ett flertal kommuner som ligger en bra bit under årets poänggenomsnitt på 35 poäng.

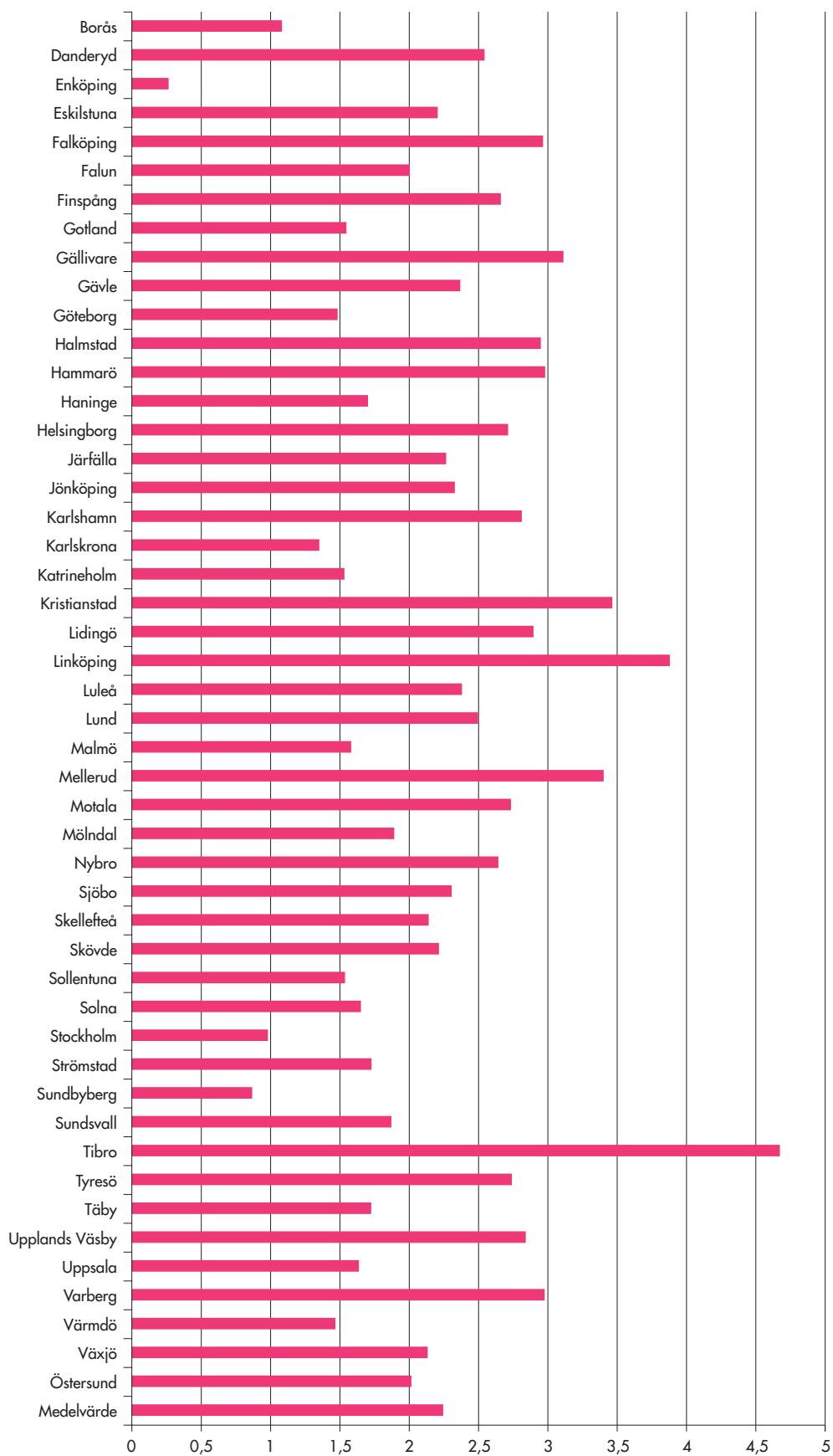
Många av kommunerna i denna grupp uppvisar ett brett och systematiskt cykelarbete. Skillnaden mellan *mellanstora kommuner* och *stora kommuner* är tydligast inom *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*, men också när det kommer till *information och marknadsföring* ligger mellanstora kommuner generellt lägre än de stora kommunerna. Inte heller inom denna grupp finns en korrelation mellan kommunstorlek och poäng. På den övre hälften finns de relativt stora kommunerna Halmstad och Gävle och de inom gruppen mindre kommunerna Varberg och Sollentuna.

Små kommuner

Gruppen *små kommuner* (färre än 50 000 invånare) har historiskt sett haft lite svårare att mäta sig med de större kommunerna, men kommunerna Motala, Lidingö och Falköping visar i årets granskning att höga poäng och ett välutvecklat cykelarbete är möjligt trots en mindre kommunstorlek.

Resultatspridningen är stor även inom denna grupp. En del av de deltagande små kommunerna har ett cykelarbete utan strategiska planer och arbetssätt, men i jämförelse med förra året har kommunerna inom *små kommuner* ökat sina poäng inom området *cykelpolitik*; detta bådär gott inför framtiden då området innehåller flera viktiga arbetssätt för en kommuns arbete med cykling. Vidare satsar *små kommuner* generellt mindre medel inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring* jämfört med de andra grupperna. Det område som mindre kommuner generellt satsar mindre på eller där insatser saknas helt är *uppföljning och mätning*. Inte heller inom denna grupp finns en korrelation mellan storlek och poäng. Poängmässigt återfinns både Lidingö och Motala, men även de något mindre Hammarö och Sjöbo, högt inom av gruppen.

Sammanställning av resultaten inom *befintlig infrastruktur*.



Total längd cykelväg (m/invanare)

BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd per invånare är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och *befintlig infrastruktur* är det delområde som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. Vid jämförelser mellan kommuner måste dock hänsyn tas till att befolkningstäthet spelar roll för hur omfattande cykelvägnät som behövs. Inte heller tar detta mått i beaktning andra infrastrukturella åtgärder som genomförs, till exempel ”cykelboxar” med tillbakadragen stopplinje för bilar eller andra säkerhets- och framkomlighetshöjande åtgärder (detta kan kommunerna däremot få poäng för inom *aktiviteter*).

I årets granskning har Tibro och Linköping de längsta befintliga cykelvägnäten per invånare med 4,6 respektive 3,8 meter per invånare. Kristianstad och Mellerud är inte långt efter, båda kommuner har 3,4 meter cykelväg per invånare. Medelvärdet är 2,2 meter cykelväg per invånare. De längsta kommunala cykelnäten i årets Kommunvelometer har Stockholm med totalt 890 km, Göteborg med 809 km och Linköping med 590 km.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

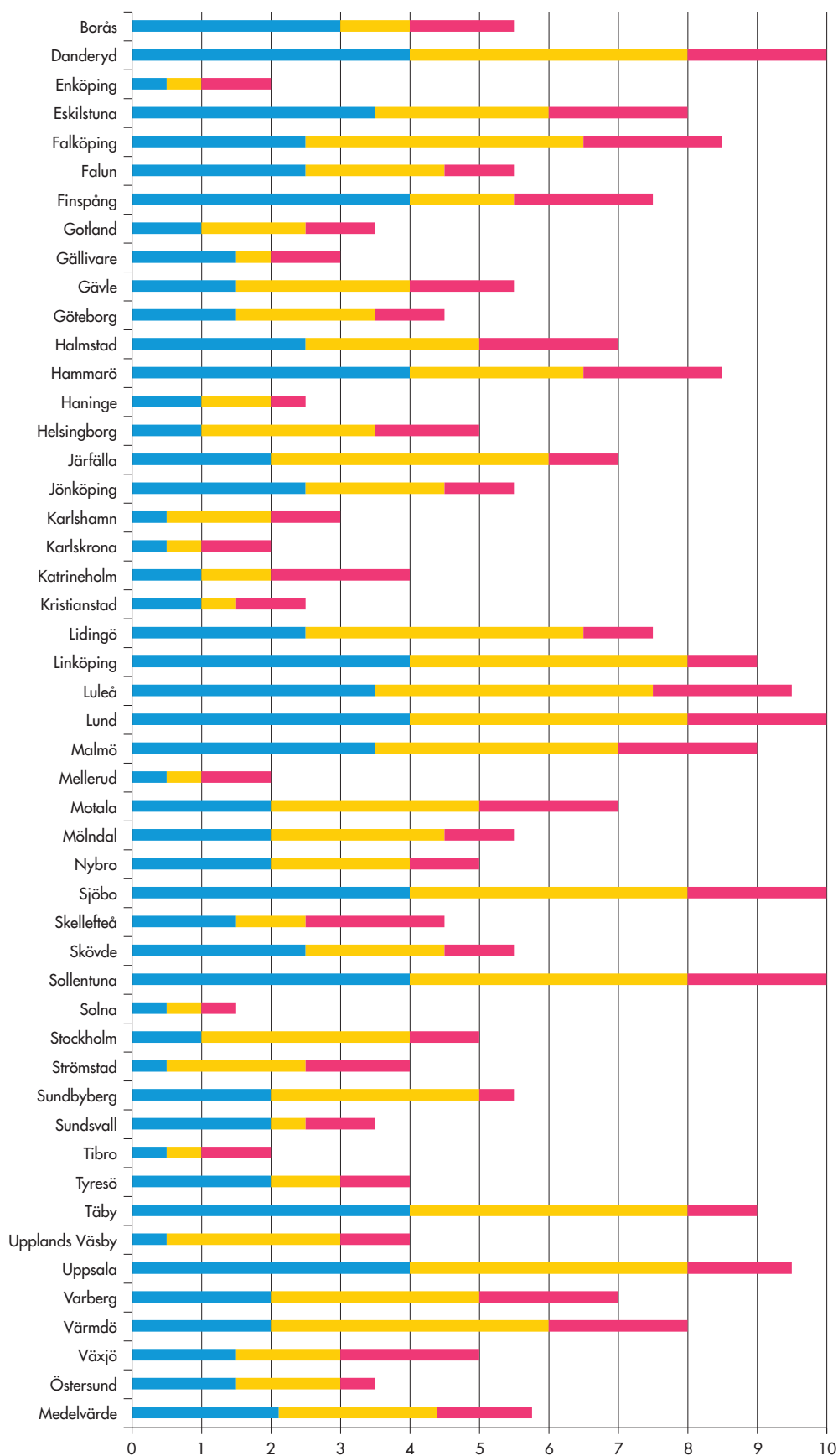
Danderyd, Lund, Sjöbo och Sollentuna får full poäng inom *infrastruktur och underhåll*, tätt följda av Luleå och Uppsala med 9,5 poäng. Ytterligare tre kommuner får 9 poäng och medelpoängen inom området är 6 poäng. Eskilstuna har flest heltidstjänster som arbetar med cykelfrågor, 8,5 heltidstjänster per 100 000 invånare. Malmö och Lund är tätt efter med 5,3 respektive 4,7 heltidstjänster per 100 000 invånare.

Skillnaderna mellan kommunerna i hur mycket medel de satsar inom *infrastruktur och underhåll* är väsentlig. Högst värden har Linköping, Danderyd och Uppsala med 587 kr, 578 kr respektive 528 kr per invånare och år. Medelvärdet har sänkts något från förra årets 286 kr per invånare och år till 257 kronor i årets granskning. På andra änden av skalan befinner sig fem kommuner, Enköping, Karlskrona, Mellerud, Solna och Tibro, som satsar mindre än 100 kr per invånare och år på cykelinfrastruktur och underhåll.

Samtliga kommuner har budgeterat för infrastruktur för åren 2015 och 2016 och i genomsnitt går 32 procent av budgeten till drift och underhåll. Även här är skillnaderna stora, från Katrineholm och Enköping med 70 respektive 66 procent till Sjöbos 7 procent samt Täby och Varberg där 9 procent av budgeten läggs på underhåll.

Hänsyn måste dock tas till att kostnaden för vissa cykelåtgärder i många fall hamnar i någon annan pott. Så är till exempel 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 annan drift 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.

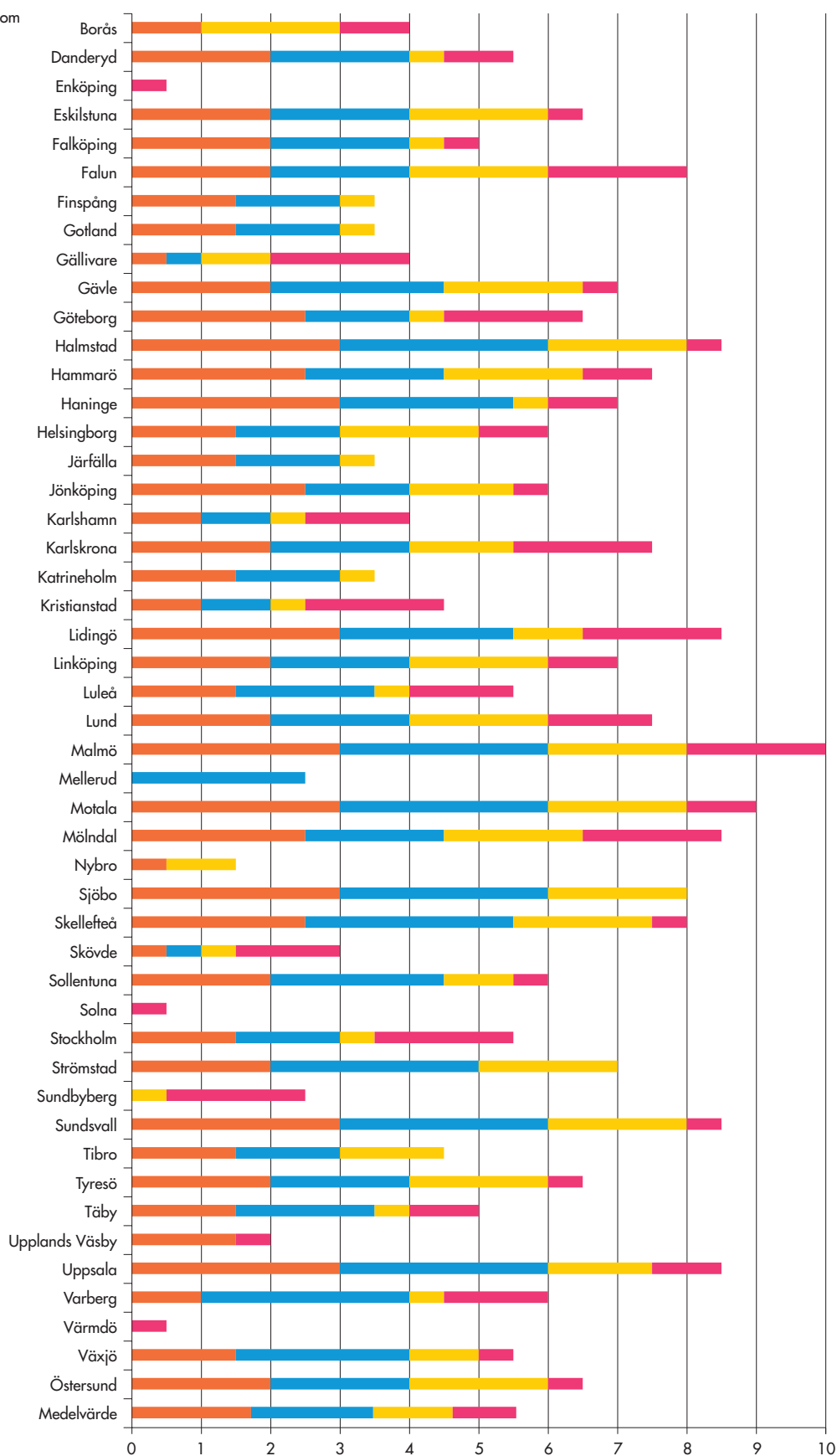
Sammanställning av resultaten inom infrastruktur och underhåll.



Kommun	2015–2016 [kr/inv/år]	% Drift och underhåll
Borås	227	19 %
Danderyd	578	21 %
Enköping	74	66 %
Eskilstuna	331	30 %
Falköping	348	27 %
Falun	233	38 %
Finspång	391	16 %
Gotland	132	15 %
Gällivare	123	33 %
Gävle	218	40 %
Göteborg	197	37 %
Halmstad	283	41 %
Hammarö	359	22 %
Haninge	113	37 %
Helsingborg	191	49 %
Järfälla	322	14 %
Jönköping	250	41 %
Karlshamn	127	63 %
Karlskrona	48	16 %
Katrineholm	107	70 %
Kristianstad	101	22 %
Lidingö	355	29 %
Linköping	587	14 %
Luleå	424	57 %
Lund	457	42 %
Malmö	374	36 %
Mellerud	16	33 %
Motala	266	43 %
Mölnådal	256	19 %
Nybro	224	40 %
Sjöbo	490	7 %
Skellefteå	130	52 %
Skövde	234	36 %
Sollentuna	593	10 %
Solna	22	36 %
Stockholm	229	13 %
Strömstad	152	26 %
Sundbyberg	272	54 %
Sundsvall	146	25 %
Tibro	57	32 %
Tyresö	183	31 %
Täby	408	9 %
Upplands Väsby	179	31 %
Uppsala	528	31 %
Varberg	266	9 %
Värmdö	349	15 %
Växjö	170	42 %
Östersund	191	27 %
Medel	257	32 %

Tabell 2. Medelvärde per år för satsade samt budgeterade medel inom infrastruktur plus drift och underhåll 2015–2016, samt andel som satsas på drift och underhåll.

Sammanställning av resultaten inom information och marknadsföring.



INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Gällande information och marknadsföring av för cykling är budgeten vanligtvis mycket lägre än för cykelinfrastruktur. Det är helt naturligt, eftersom verksamheter inom *information och marknadsföring* kostar mindre än att anlägga och bygga ny infrastruktur.

Den kommun som får högst poäng inom *information och marknadsföring* är Malmö med 10 av 10 möjliga poäng. Tätt efter är Motala med 9 poäng, samt fem kommuner på 8,5 poäng (Uppsala, Sundsvall, Mölndal, Lidingö och Halmstad). Uppsala, Sjöbo och Motala har högst genomsnittlig budget inom området på cirka 26,5 kr, 21,5 kr och 20,5 kr per invånare och år. Ytterligare nio kommuner har en budget som överstiger 5 kr per invånare och år. Fyra kommuner (Enköping, Solna, Sundbyberg och Värmdö) satsar inte några medel alls inom området. Medelvärdet i år är 5,2 kr per invånare och år, vilket är en ökning från förra årets 4,8 kr per invånare och år.

Spridningen mellan kommunerna gäller även antalet heltidstjänster inom delområdet. Fem kommuner (Enköping, Mellerud, Solna, Upplands Väsby och Värmdö) saknar helt personal inom *information och marknadsföring*, medan Sjöbo och Malmö har 5,3 respektive 3,2 heltidstjänster per 100 000 invånare.

Inom området ingår även skyltning. Fem kommuner (Stockholm, Göteborg, Malmö, Lidingö och Gällivare) har samtliga, alltså 100 procent av sina cykelvägar skyltade med vägvisning. Ytterligare 19 kommuner har skyltat 50 procent eller mer av sina cykelvägar. 9 kommuner har noll eller endast ett fåtal procent skyltade cykelvägar. I snitt har de deltagande kommunerna skyltat cirka 44 procent av sina cykelvägar med vägvisande skyltning.

Aktivitet	Nya cykelvägar	Trafiksäkerhet	Cykelparkering	Skyltning	Cykelkarta	Kampanjer	Politiska mål	Cykelstrategi	Cykelplan	Drift och underhåll – sommar	Drift och underhåll – vinter	Flödesmätningar	Resvaneundersökning	Nöjdhetsundersökning	Cykelbokslut	Antal aktiviteter	Poäng
Borås																11	9
Danderyd																9	7
Enköping																7	5
Eskilstuna																12	10
Falköping																9	7
Falun																8	6
Finspång																9	7
Gotland																7	5
Gällivare																5	3
Gävle																12	10
Göteborg																15	10
Halmstad																12	10
Hammarö																9	7
Haninge																7	5
Helsingborg																11	9
Järfälla																7	5
Jönköping																10	8
Karlshamn																6	4
Karlskrona																11	9
Katrineholm																9	7
Kristianstad																11	9
Lidingö																10	8
Linköping																11	9
Luleå																9	7
Lund																13	10
Malmö																13	10
Mellerud																6	4
Motala																9	7
Mölnadal																10	8
Nybro																7	5
Sjöbo																9	7
Skellefteå																8	6
Skövde																7	5
Sollentuna																10	8
Solna																8	6
Stockholm																12	10
Strömstad																6	4
Sundbyberg																7	5
Sundsvall																6	4
Tibro																5	3
Tyresö																7	5
Täby																10	8
Upplands Väsby																5	3
Uppsala																12	10
Varberg																13	10
Värmdö																4	2
Växjö																9	7
Östersund																10	8

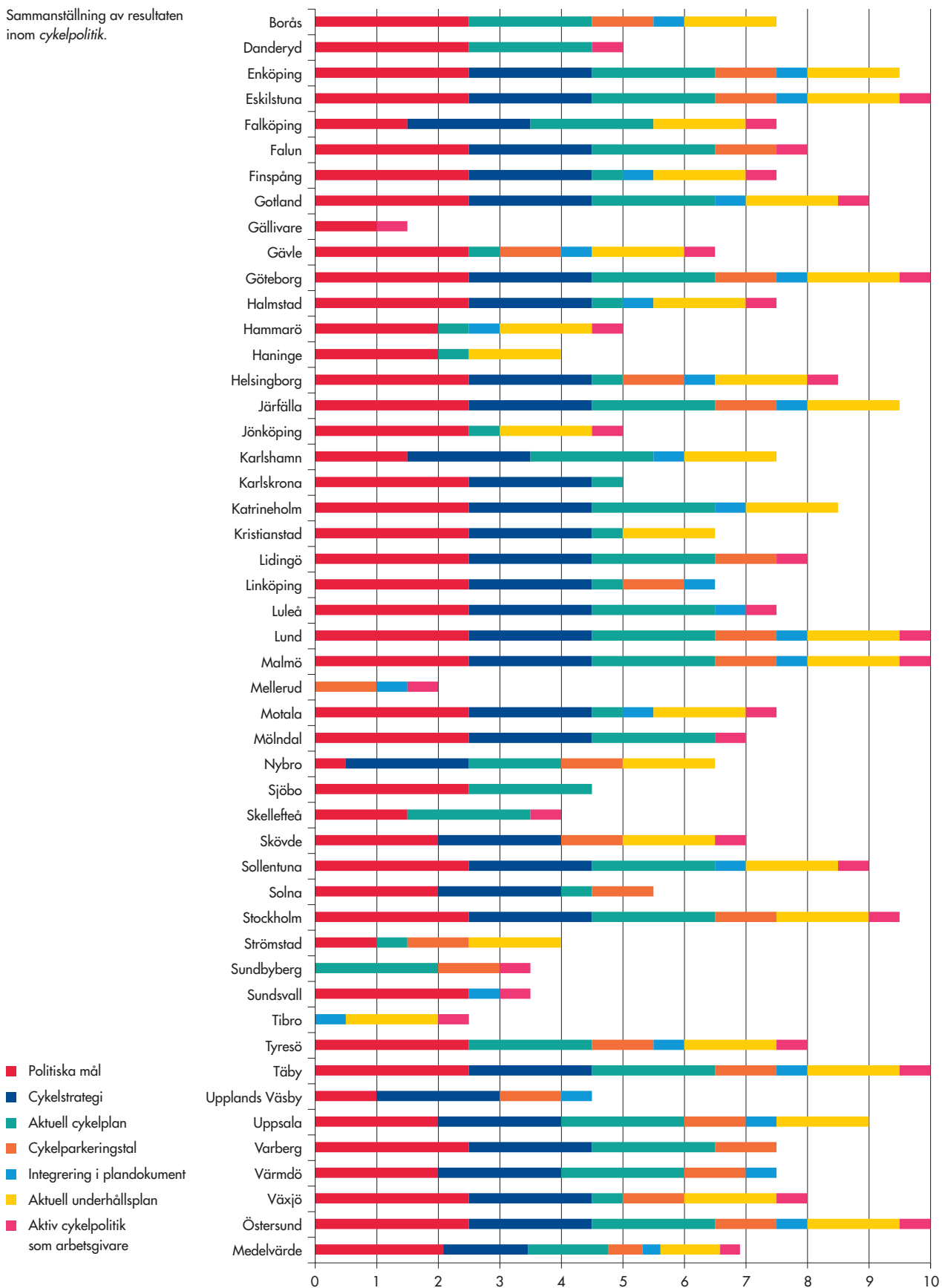
Tabell 3. Översikt över kommunernas cykelaktiviteter 2015.

CYKELAKTIVITETER UNDER 2015

Syftet med detta delområde är att få en översikt och att utvärdera vilka aktiviteter kommunerna arbetat med under föregående år. Som kan utläsas ur tabell 3 nedan var många av deltagarna aktiva under förra året och genomförde ett flertal olika cykelaktiviteter. Aktiviteter som efterfrågas i granskningen är både sådana som vanligen är årligt återkommande och sådana som vanligen återkommer med längre mellanrum. Kommunerna har även möjlighet att redogöra för genomförda aktiviteter som inte efterfrågas i granskningen men som främjar cykling i kommunen.

Samtliga kommuner genomför drift och underhåll av sina cykelvägar, både under sommar- och vinterhalvåret. De allra flesta kommuner har byggt nya cykelvägar och de flesta har arbetat för ökad trafiksäkerhet på den befintliga cykelinfrastrukturen. Merparten har även byggt cykelparkeringar, genomfört kampanjer och flödesmätningar. I jämförelse med förra årets granskning har antalet genomförda aktiviteter, och således även snittpoängen minskat något.

Sammanställning av resultaten inom cykelpolitik.



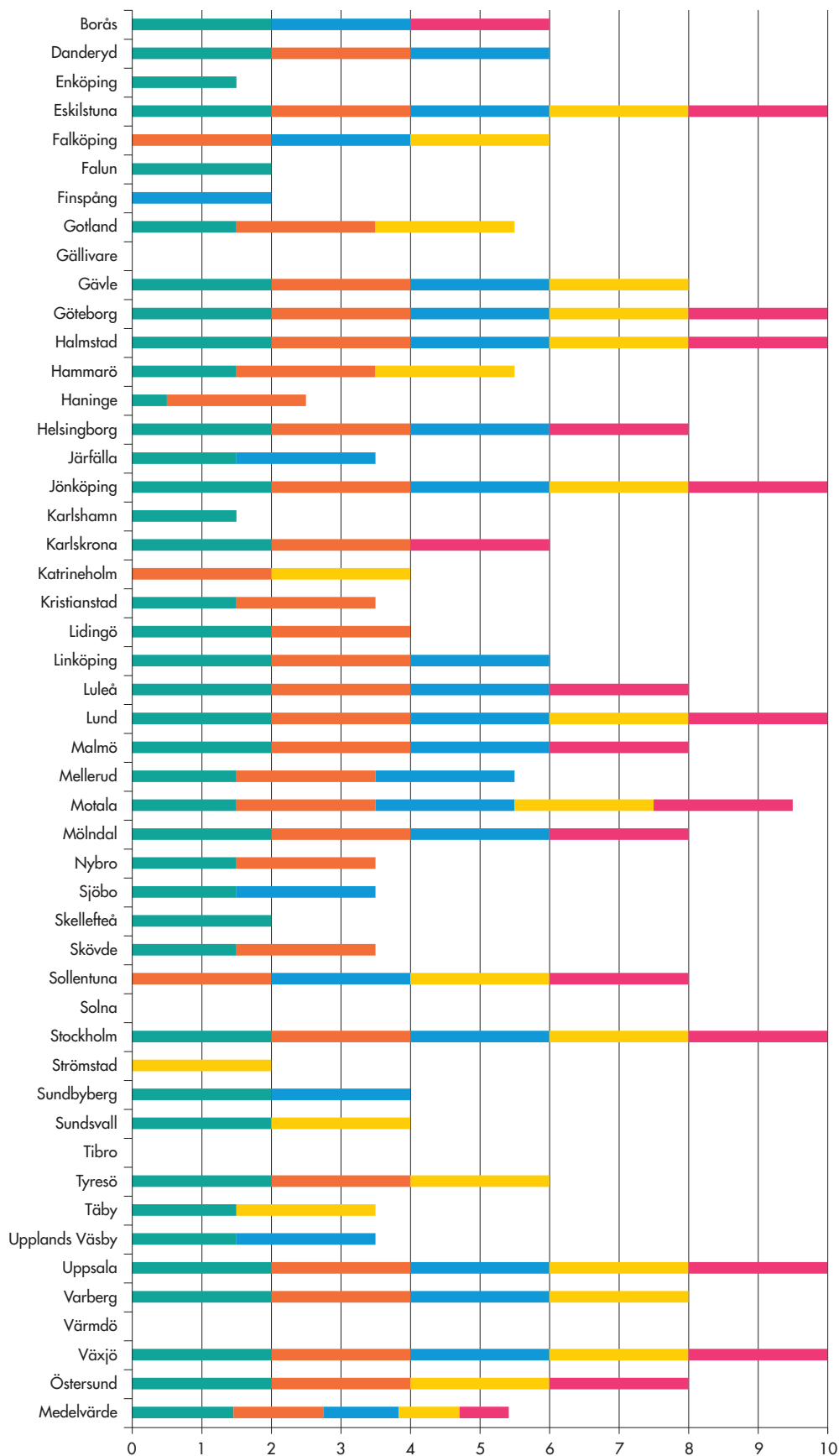
CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* granskas 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.

Sex kommuner får full pott inom området: Eskilstuna, Göteborg, Lund, Malmö, Täby och Östersund. Dessa kommuner har deltagit i Kommunvelometern tidigare år. Gällivare, Mellerud och Tibro, tre debutanter i granskningen, får lägst poäng inom området med 1,5, 2 respektive 2,5 poäng. Dessa kommuner saknar cykelstrategi, aktuell cykelplan inklusive medel till dess genomförande. Medelvärdet inom *cykelpolitik* för samtliga deltagare är 7 av 10 möjliga poäng.

En majoritet av kommunerna har politiska mål för cykling, och de flesta av dessa är både mätbara och tidsatta samt följs upp av nämnd. De flesta av årets deltagare har också en cykelstrategi, en cykelplan samt medel för genomförande av planen. En majoritet har en antagen aktuell underhållsplan och har ett aktivt internt arbete för att få fler anställda att cykla till jobbet. Däremot är det enbart drygt hälften av kommunerna som har antagit cykelparkeringsplan och som har integrerat cykel i plandokument.

Sammanställning av resultaten inom uppföljning och mätning.



UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

När det gäller åtgärder och insatser för uppföljning och mätning av cykling är spridningen mellan deltagarna stor. Fyra kommuner har ingen uppföljning av sitt cykelarbete alls, medan hela åtta kommuner får full poäng. Vanligast är att kommunerna genomför både periodiska och kontinuerliga mätningar (15 st) följt av endast periodiska (14 st) samt endast kontinuerliga (10 st). Sammantaget är det 39 av 48 kommuner som genomför någon typ av flödesmätning.

En majoritet har genomfört en resvaneundersökning eller en nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Drygt hälften av kommunerna, 23 av 48 har något samarbete med cyklistorganisationer eller referensgrupper. Dock är det relativt få, 17 av 48 kommuner som följer upp sitt arbete med ett cykelboks slut eller genom en extern granskning, såsom BYPAD.

De mest ambitiösa mätprogrammen har Stockholm och Göteborg med 78 respektive 19 fasta mätpunkter kombinerat med 80 respektive 25 periodiska mätpunkter. Även Jönköping och Uppsala bör lyftas fram som positiva exempel med åtta respektive fem fasta mätpunkter, kompletterade med 30 respektive 28 periodiska mätpunkter. Malmö och Lund sticker också ut i resultaten med två kontinuerliga mätningar samt hela 250 respektive 90 periodiska mätningar.

Borås

Borås är en av sex kommuner som varit med samtliga år sedan 2010. I årets granskning får Borås 35 i totalpoäng, vilket är en viss ökning sedan förra året. Kommunen ligger poängmässigt på samma nivå som snittet för årets samtliga deltagare, dock har Borås en bit kvar till snittet för stora kommuner som är 45 poäng. Sedan förra året har Borås förbättrat sina resultat inom *aktiviteter* och inom *cykelpolitik*, vilket vittnar om att cykel är en aktuell fråga, både politiskt och i den dagliga verksamheten.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande *befintlig infrastruktur* ligger Borås en bit under årets snittpoäng med 3 av 10 möjliga poäng. Mätt i antal meter ligger kommunen en bit under snittet på 2,2 meter, med sina 1,1 meter cykelväg per invånare.

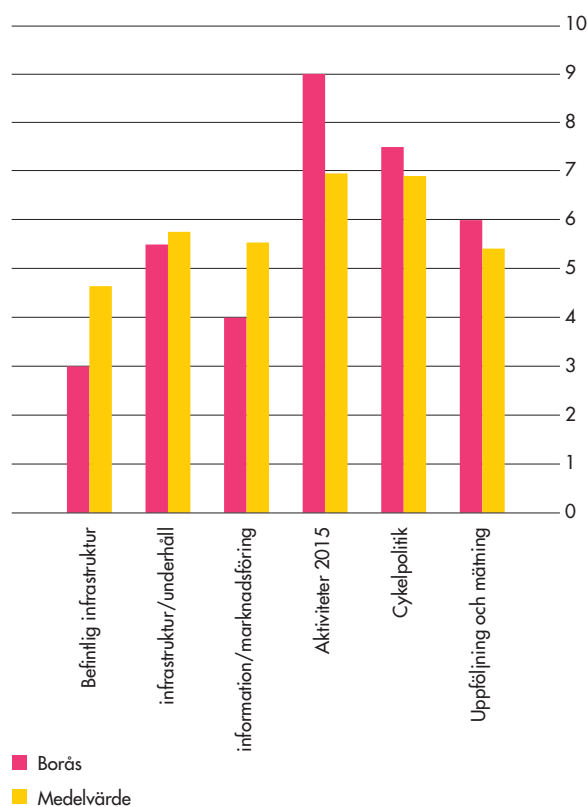
Inom *infrastruktur och underhåll* får Borås 5,5 poäng, vilket är i nivå med snittet. Resurser inom området anges minska från 2015 års 327 kr per invånare till budgeterade 127 kr per invånare för 2016. Även när det kommer till personresurser inom området ligger Borås en bit under snittet.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Borås 4 av 10 möjliga poäng. Här har kommunen en bit upp till snittnivåerna när det kommer till ekonomiska medel. Borås har inga medel budgeterade inom området för 2016 och hamnar således under snittet för samtliga kommuner och för stora kommuner. Borås har 40 procent av sina cykelvägar skyltade, vilket även det är under snitten 44 procent för samtliga deltagare och 57 procent bland de stora kommunerna.

AKTIVITETER

Borås var en aktiv kommun inom cykling under förra året och får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat anlagt nya cykelvägar, jobbat med trafiksäkerhetshöjande åtgärder, byggt cykelparkering, skyltat, tagit fram cykelkartor och genomfört kampanjer. De har även genomfört flödesmätningar och nöjdhetsundersökning.



CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Borås 7,5 av 10 möjliga poäng. Det som saknas för att kommunen ska få full pott är en antagen cykelstrategi samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunens anställda. Området *cykelpolitik* visar att Borås är aktiva och kommunen har också politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av

nämnd. Kommunen har även cykelparkerings-
tal, integrerat cykling i plandokument, en aktuell
underhållsplan samt en cykelplan med medel för
genomförande.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* har Borås
sänkt sig något sedan förra året. Trots detta lig-
ger kommunen kvar över snittet för alla delta-
gare, men har samtidigt en bit kvar till de andra
stora kommunerna. Det som Borås saknar är en
resvaneundersökning (RVU) och ett samarbete
med cyklister. En RVU skulle ge kommunen
en bild av hur invånarna reser idag samt också
kunna klargöra vad som saknas för att få fler att
välja cykeln som färdmedel. Dialog med cyklister
i Borås saknas idag och kommunen har endast
enstaka träffar med medlemmar från Cykelfräm-
jandet samt möjlighet att prata med cyklister
vid kampanjer. Borås genomför vartannat år ett
cykelbokslut vilket ger kommunen en utvärde-

ring och en samlad bild av genomförda åtgärder
och satsningar.

REKOMMENDATIONER

Sedan starten 2010 har Borås legat mellan 30–40 i
totalpoäng vilket betyder att kommunen är aktiva
inom cykelfrågan. Det saknas dock viss struktur
inom ett par områden. Även årets resultat åter-
speglar detta och visar att kommunen saknar en
del viktiga strategiska dokument och cykelfräm-
jande åtgärder.

Det kommunen framförallt saknar för att lyfta
sitt cykelarbete och som rekommenderas för kom-
munen att ta fram är en cykelstrategi, att genom-
föra en RVU samt att utveckla ett uttalat samarbete
med cyklister. Dessa åtgärder skulle väl komplet-
tera det arbete som genomförs i kommunen idag.
Vidare rekommenderas att prioritera utbyggnad av
god cykelinfrastruktur samt underhåll av befintlig
infrastruktur för att därefter öka medlen och jobba
mer fokuserat med påverkansåtgärder.

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

Danderyd

Danderyd får i årets granskning 38,5 i totalpoäng. Detta är en liten minskning i jämförelse med förra året, men en klar förbättring jämfört med de 32,5 poäng som de fick det första året de deltog i Kommunvelometern. Danderyd ligger över snittet för samtliga deltagare och i jämförelse med snittet för små kommuner, 29 poäng, har Danderyd kommit långt och är aktiva i sitt cykelarbete.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Danderyd får höga poäng inom områdena *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll*. Kommunens 2,5 meter cykelväg per invånare är högre än snittet på 2,2 meter cykelväg per invånare och kommunen satsar också mer än snittet inom *infrastruktur och underhåll*. Även gällande personresurser som jobbar inom *infrastruktur och underhåll* får Danderyd höga poäng med 4,6 heltidstjänster per 100 000 invånare.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

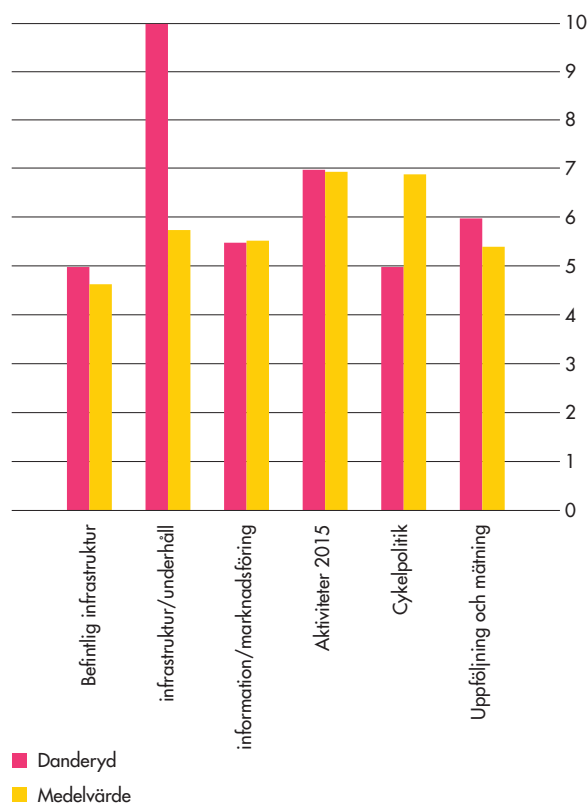
Inom *information och marknadsföring* ligger Danderyd på samma nivåer som snitten både för samtliga deltagare och för små kommuner. Kommunen satsar 4,6 kr per invånare och år inom området. Detta är något under snittet för samtliga deltagande kommuner som är 5,1 kr men tydligt över snittet på 3,7 kr per invånare och år för små kommuner. I Danderyd är 50 procent av cykelvägarna skyltade, vilket är över snittnivån för samtliga deltagare.

AKTIVITETER

I förra årets granskning fick Danderyd full poäng inom *aktiviteter*. Detta är ett område som mäter hur aktiv kommunen har varit under det senaste året, och i år får kommunen 7 av 10 poäng, vilket framförallt förklaras av att vissa av de åtgärder som genomfördes tidigare år inte genomförs årligen. Något som kommunen dock alltså saknar är ett cykelbokslut.

CYKELPOLITIK

Danderyd har både strategiskt viktiga och aktuella styrdokument som cykelplan, resvaneun-



dersökning och nöjdhetsundersökning. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att 15 procent av alla huvudresor ska ske med cykel år 2024. Kommunen är även drivande i att främja cykling internt bland sina anställda. Detta genom att erbjuda omklädningsrum och skåp, cykelgarage och cykelpool i arbetet samt genom kampanjer för att kunna köpa cyklar till

reducerat pris. Danderyd saknar dock en cykelstrategi, integrering av cykling i plandokument, cykelparkeringstal samt aktuell underhållsplan. Kommunen håller på att arbeta fram en ny parkeringsstrategi, i vilken parkeringstal för cykel ska definieras. Danderyd får 5 av 10 möjliga poäng inom området.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Danderyd 6 av 10 möjliga poäng. Detta då flödesmätningar genomförs samt att kommunen har genomfört resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Det som kommunen saknar är cykelbokslut eller BYPAD och samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Förra årets höga totalpoäng på 44 nås inte riktigt detta år, men Danderyds cykelsatsningar visar att kommunen är aktiv inom frågan, även om det saknas viss struktur inom ett par områden. För att kommunen ska fortsätta utveckla sitt cykelarbete rekommenderas framtagandet av en cykelstrategi. En cykelstrategi bör ta ett brett grepp om cykelfrågor i kommunen och vara vägledande för det fortsatta arbetet. I samband med en cykelstrategi bör samarbete med cyklister inledas då det ger kommunen ökad insikt och förståelse i hur det är att vara cyklist i kommunen idag. Det rekommenderas också att kommunen börjar jobba med cykelbokslut, åtminstone vartannat år, då det är ett bra sätt att systematiskt följa upp det cykelarbete och de åtgärder som gjorts.

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

Enköping

Enköping får i årets granskning 23,5 i totalpoäng, vilket är en ökning i jämförelse med förra året. Kommunen har gjort stora framsteg jämfört med 2012 och 2013 års resultat. Enköping har sedan förra året förbättrat sina resultat inom områdena *infrastruktur och underhåll* samt *cykelpolitik*, vilket är viktiga områden för kommunens fortsatta arbete. Enköping ligger dock under snittet för samtliga kommuner och även i jämförelse med snittet för små kommuner som är 29 poäng.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom *befintlig infrastruktur*² får Enköping 5 av 10 möjliga poäng, vilket också är snittet i årets granskning.

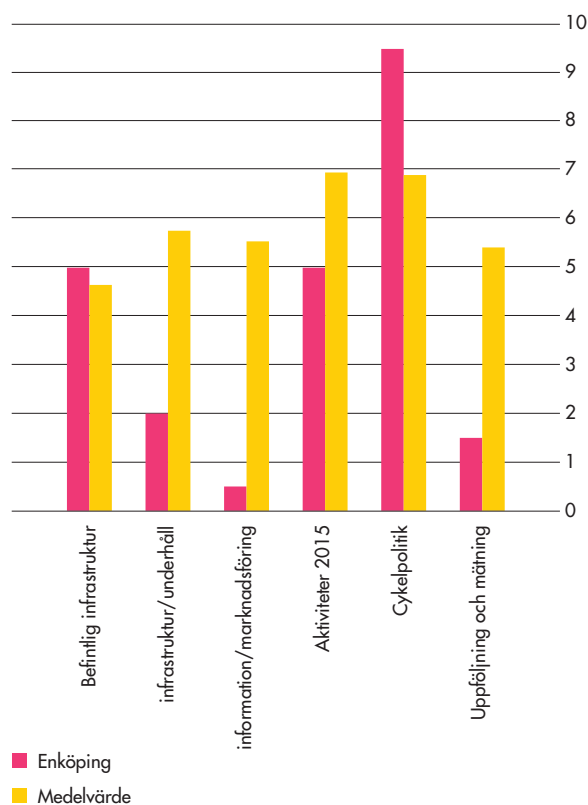
Inom området *infrastruktur och underhåll* ökar Enköping sina poäng något i jämförelse med förra året och får 2 av 10 poäng, en ökning med 0,5 poäng. Trots detta är det en bit kvar till snittnivå, både för samtliga deltagare och för gruppen små kommuner. För att utvecklas inom detta område krävs dels ökade ekonomiska medel, dels personresurser. Idag har kommunen 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är under snittet 1,9 heltidstjänster för samtliga deltagare.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Enköping får i årets granskning 0,5 av 10 möjliga poäng inom *information och marknadsföring*, vilket också är en nivå som kommunen legat på i tidigare granskningar. Här finns det således stora utvecklingsmöjligheter. Det handlar dock inte endast om ekonomiska medel utan också om personresurser. En annan marknadsföringsmöjlighet av cykling i kommunen är skyltning, där det idag endast är 10 procent av cykelvägarna som är skyltade i jämförelse med snittet på 44 procent för samtliga deltagare och 31 procent för små kommuner.

AKTIVITETER

Enköping får inom området *aktiviteter* 5 av 10 möjliga poäng, vilket är samma som snittet för små kommuner. Enköping har bland annat anlagt nya cykelvägar, jobbat med trafiksäkerhetshöjande åtgärder, byggt cykelparkering och genomfört flödesmätningar.



CYKELPOLITIK

Cykelpolitik är Enköpings klart starkaste område. Här får kommunen 9,5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Vidare har Enköping en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel till dess genomförande. Kommunen har även cykelparkeringstal, integrerat cykling i plandokument samt en aktuell underhållsplan. Det enda kommu-

nen saknar inom området är ett internt arbete för att främja cykling bland kommunens anställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* har Enköping stora möjligheter att utvecklas. En resvaneundersökning (RVU) skulle ge kommunen ett underlag om hur stor andel av kommuninvånarnas resor som sker med cykel idag samt vad som krävs för att öka cyklingen. Underlag från en RVU skulle även kunna ligga till grund för cykelbokslut; något som Enköping också saknar idag. Kommunen har inte heller något samarbete med cyklister eller genomfört någon nöjdhetsundersökning, dock genomförs periodiska flödesmätningar av cyklister.

REKOMMENDATIONER

Kommunen har genom åren en positiv utveckling och når i år sina högsta totalpoäng hittills. Även om kommunen minskat sina poäng inom ett par områden så bådar kommunens ökade poäng inom *infrastruktur och underhåll* samt *cykelpolitik* gott inför framtiden. Att kommunen har viktiga styrdokument som cykelstrategi och cykelplan ger kommunen en bra grund för fortsatta cykelsatsningar. Att hålla en fortsatt hög nivå inom området *cykelpolitik* är en utmaning, men bör vara centralt då området innefattar grundläggande åtgärder som har påverkan inom andra områden. En stor utmaning för Enköping ligger i att göra väl avvägda prioriteringar bland de cykelfrämjande åtgärderna.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Enköping	2012	5	4	0,5	4	2	0	15,5
	2013	5	4	1,5	3	0	0	13,5
	2015	5	1,5	0,5	6	7,5	1,5	22
	2016	5	2	0,5	5	9,5	1,5	23,5

Eskilstuna

Eskilstuna deltar för femte året i Kommunvelometern. Kommunen har gjort stora framsteg sedan starten och kniper i år tredjeplatsen med en totalpoäng på 49,5 poäng. Eskilstuna ligger över poängsnittet i alla sex delområden i jämförelse med snittet för samtliga deltagande kommuner. Jämfört med det egna resultatet i de två senaste mätningarna backar dock Eskilstuna något inom området *infrastruktur och underhåll*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Eskilstuna har 2,2 meter cykelväg per invånare, vilket ger 5 poäng inom *befintlig infrastruktur*. Det är en förbättring sedan starten, men ingen förbättring poängmässigt jämfört med 2014 och 2015.

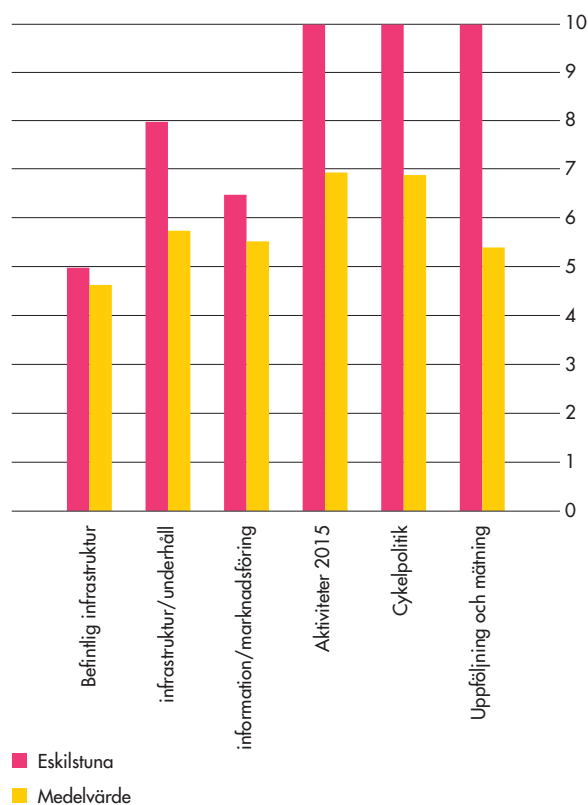
Inom *infrastruktur och underhåll* satsar Eskilstuna 331 kr per invånare och år. Detta är över snittet 257 kr per invånare och år bland årets deltagare. När det gäller personresurser är Eskilstuna fortsatt starka även i år med 8,3 heltidstjänster som arbetar med cykelfrågor. Detta ger kommunen 8 poäng inom delområdet.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Eskilstuna ligger lägre än snittet vad gäller *information och marknadsföring*, men drar upp sin poäng genom ett högt antal personresurser som arbetar inom området och får totalt 6,5 poäng. För vägvisande skyltning används både skyltning via färgade huvudstråk samt lokala länkar mellan stråken och totalt är 35 procent av cykelvägarna skyltade.

AKTIVITETER

För *aktiviteter* får Eskilstuna full poäng och har under året genomfört bland annat flödesmätningar, resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning och anlagt nya cykelvägar. Kommunen har även byggt cykelparkering, tryckt och spridit nya cykelkartor samt utfört säkerhetshöjande åtgärder på befintliga cykelvägar. Utöver aktiviteter som är poänggrundande inom Kommunvelometern, har Eskilstuna genomfört cykelutbildningar för nyanlända och haft speciella utbildningsinsatser för kvinnor.



CYKELPOLITIK

Även inom *cykelpolitik* får Eskilstuna tio av tio möjliga poäng och är klart över snittet både bland samtliga kommuner och i gruppen stora kommuner. Det finns tidsatta och mätbara mål för cykelandelar och målet följs upp genom regelbundna resvaneunder-

sökningar. Cykling är också integrerat i både Trafikplanen och ÖP och kommunen som arbetsgivare uppmuntrar cykling genom olika kampanjer.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Det sista delområdet, *uppföljning och mätning*, är ytterligare ett område där Eskilstuna kammar hem högsta möjliga poäng och har genomfört samtliga mätningar/undersökningar som efterfrågas i Kommunvelometern. Bland annat har kommunen en cykelpanel med omkring hundra cyklister som regelbundet tillfrågas i cykelrelaterade frågor.

REKOMMENDATIONER

Med sitt höga resultat, som dessutom upprätthållits under flera år, kan Eskilstuna räknas som en kommun med ett mycket väl fungerande cykelarbete. Kommunen rekommenderas att fortsätta på den inslagna vägen och fortsätta att främja cykling. Resultaten pekar på att kommunen kan utveckla sitt arbete inom *information och marknadsföring*, framförallt gällande satsade medel och vägvisande skyltning. Här är det viktigt att kommunen hittar en jämn nivå som möjliggör ett långsiktigt arbete.

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

Falköping

Falköping deltar för tredje året i Kommunvelometern, och får sitt högsta resultat hittills med 39 poäng. Det gör Falköping till den tredje bästa kommunen i gruppen små kommuner och de ligger över medel bland samtliga kommuner. Framförallt har kommunen förbättrat sig inom områdena *infrastruktur och underhåll* samt *uppföljning och mätning*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Falköping finns 2,9 meter cykelväg per invånare, vilket är en bra bit över medel för samtliga kommuner.

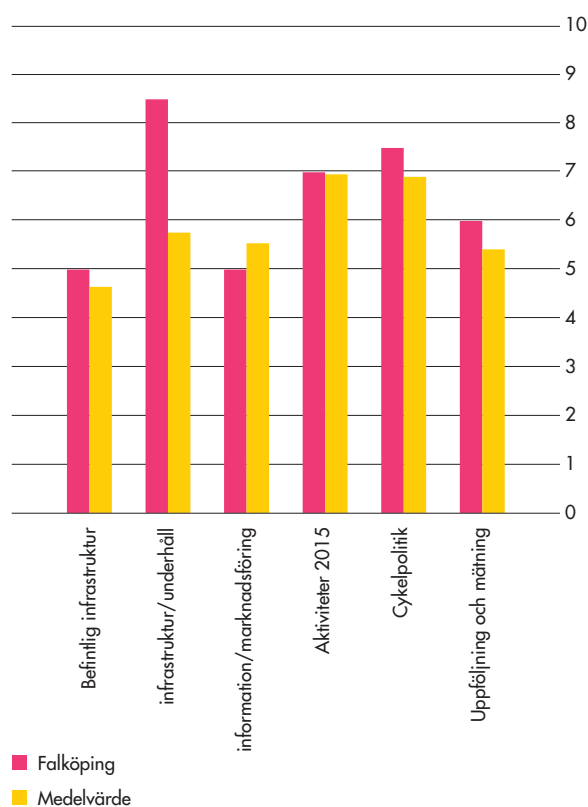
Medel för infrastruktur och underhåll var under föregående år 271 kr per invånare. För 2016 är de budgeterade investeringarna betydligt högre, hela 425 kr per invånare. Inom kommunen arbetar motsvarande 3,1 heltidstjänster inom området. Detta innebär att Falköping i år tar ett rejält kliv uppåt inom området *infrastruktur och underhåll* och får 8,5 poäng jämfört med förra årets 5,5 poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* får Falköping 5 poäng och når därmed upp till snittet bland samtliga kommuner, trots att de backat något jämfört med sitt eget resultat från 2014. Investeringarna ligger på 3,1 kr per invånare både för 2015 och 2016. Kommunen har 0,3 personresurser per 100 000 invånare som arbetar med information och marknadsföring av cykling. 30 procent av cykelvägnätet är skyltat.

AKTIVITETER

Falköping får 7 poäng inom *aktiviteter*. Detta är också snittet för samtliga deltagande kommuner, men över snittet för små kommuner. Falköping har bland annat anlagt nya cykelvägar och gjort säkerhetshöjande åtgärder för befintlig cykelinfrastruktur. Cykelkampanjer, drift- och underhåll sommar- och vintertid samt utökad skyltning har också genomförts under året. Dessutom har kommunen gjort resvane- och nöjdhetsundersökningar 2015. Däremot har de inte antagit någon cykelstrategi eller genomfört flödesmätningar.



CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* överträffar Falköping både snittet för små och samtliga kommuner med sina 7,5 poäng. Kommunen har mätbara mål för cyklingen, men målen följs inte upp av berörd nämnd och är inte tidsatta. Cykelstrategi och cykelplan med avsatta medel för genomförandet finns samt en aktuell underhållsplan. Däremot saknas cykelparkeringstal och cykel är inte inte-

grerat i plandokumenten, men ett arbete med att ta fram en ny ÖP kommer att inledas under året. Kommunen som arbetsgivare arbetar aktivt för att öka cyklingen och kommer bland annat att genomföra en tio veckor lång kampanj under våren 2016.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Vad gäller *uppföljning och mätning* har Falköping gjort en storartad förbättring jämfört med sina tidigare resultat och slutar i år på 6 poäng inom delområdet. Detta beror på att de har en aktuell resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning. Kommunen har också ett samarbete med cyklister genom en cykelblogg. Däremot har kommunen inte genomfört något cykelbokslut, BYPAD eller flödesmätningar av cyklister.

REKOMMENDATIONER

Falköping placerar sig högt bland de små kommunerna och kan vara stolta över sitt arbete med cykelfrågor och i investerade medel 2015 och budgeterade inför 2016 ligger de högt. Kommuner med resultat mellan 30 och 40 poäng kan sägas arbeta aktivt med frågorna, men sakna struktur på några områden. Falköping rekommenderas att fortsätta på den inslagna vägen och satsa ytterligare på *uppföljning och mätning*, genom att införa flödesmätningar och genomföra cykelbokslut. Ett cykelbokslut ger en sammanställning över genomförda åtgärder och kan också vara ett bra sätt att kommunicera till invånarna om vad kommunen genomfört. Falköping kan också förbättra sitt cykelarbete genom att utöka skyltningen av cykelvägar samt att låta berörda nämnder följa upp målen för cykling.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Falköping	2013	5	3,5	4,5	10	3,5	1	27,5
	2014	5	5,5	6,5	10	6	2	35
	2016	5	8,5	5	7	7	6	39

Falun

Falun får i årets granskning 33,5 i totalpoäng. Senast kommunen deltagit var 2011. Då fick kommunen 38,5 i totalpoäng. Falun har sedan 2011 minskat sina poäng inom ett par områden, men ökat dem inom *infrastruktur och underhåll* samt *cykelpolitik*. Det är framförallt inom området *uppföljning och mätning* som Falun har stor förbättringspotential inför framtida granskningar. Falun har de två gånger de deltagit i Kommunvelometern fått mellan 30 och 40 poäng. Detta innebär att kommunen arbetar aktivt med cykel frågan, men att det saknas struktur inom ett eller ett par områden.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

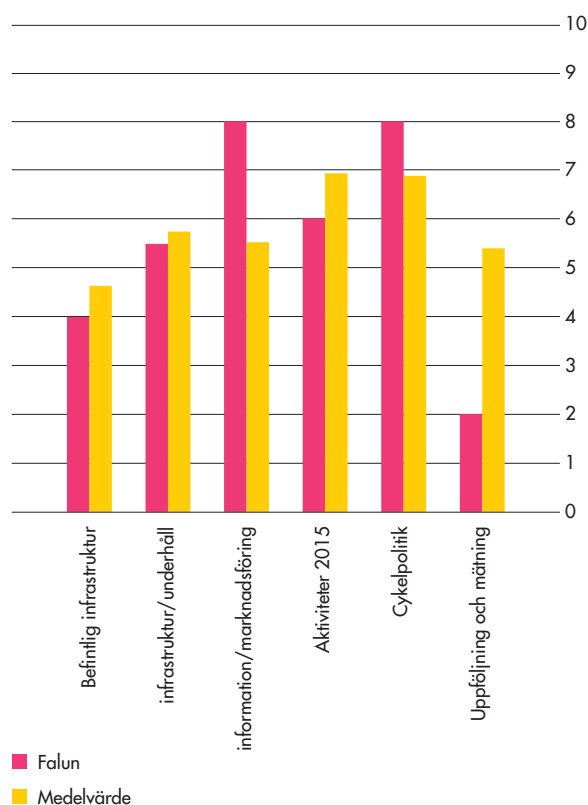
Gällande *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll* ligger Falun precis under snitten både för samtliga deltagande kommuner och för andra mellanstora kommuner. När det gäller medel för infrastruktur och underhåll avsattes förra året 255 kr per invånare och för 2016 har det budgeterats 210 kr per invånare. Falun har något färre personresurser inom området jämfört med snittet för samtliga deltagare, 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare, jämfört med 1,9 för samtliga deltagare.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Falun hela 8 av 10 möjliga poäng. Detta får kommunen då personresurserna inom området uppgår till 1,8 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är högt i jämförelse med snittet för gruppen mellanstora kommuner på 0,9. Även den höga andelen, 90 procent, skyltade cykelvägar i kommunen bidrar till höga poäng inom området.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv kommunen har varit det senaste året. Falun får 6 av 10 möjliga poäng och har bland annat anlagt nya cykelvägar, byggt cykelparkering och satt upp skyltning. Kommunen har även tagit fram cykelkarta och genomfört kampanjer. Kommunen har också varit engagerad i en rad aktiviteter som inte genererar poäng i denna granskning, men som är av cykelfrämjande karaktär. Exempelvis har integrationskontoret



medverkat i cykelutbildning för nysvenskar och det kommunala bostadsbolaget startat en återbruksverkstad för cyklar under namnet SMART FART där cyklar renoveras, lackas för försäljning, utlåning och uthyrning till studenter. Dessutom genomför "Gå och cykla till skolan" varje år en tävling under tre veckor där barnen får redovisa hur

de reser till och från skolan. Lottning av priser för deltagande klasser och individer sker.

CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Falun 8 av 10 möjliga poäng. Det som saknas för full pott är att cykling ska vara integrerat i plandokument och att kommunen ska ha en antagen underhållsplan. Även om cykling idag inte är integrerat i plandokument sitter Falu cykelkommun med i projektgrupp för detaljplaner. En ny underhållsplan ska också tas fram under 2016. Falu kommun har viktiga styrdokument som cykelstrategi, cykelplan och medel till dess genomförande. Kommunen har dessutom politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. I kommunens miljöprogram finns ett mål om fördubblat cyklande 2013–2020 på de platser där kontinuerlig cykelräkning utförs.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Här får Falun endast 2 av 10 möjliga poäng. Det är en bra bit under snitten på 5 poäng för samtliga

kommuner och 7 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen genomför mätningar av cyklistflöden, men saknar resvaneundersökning (RVU) och nöjdhetsundersökning, samarbete med cyklister, BYPAD och ett cykelbokslut. Viss dialog med cyklister genom kampanjer genomförs, men ett uttalat samarbete saknas. *Uppföljning och mätning* är ett område där Falun har goda möjligheter att utvecklas.

REKOMMENDATIONER

Falun gör mycket bra åtgärder och satsningar för cykel i kommunen men saknar viss struktur. Det gäller för kommunen att fortsätta att upprätthålla dagens nivå samt att göra kompletteringar där insatser saknas. Kommunen har bra poängnivåer inom samtliga områden förutom *uppföljning och mätning*. Att genomföra RVU, nöjdhetsundersökning, inleda samarbete med cyklister samt genomföra cykelbokslut och BYPAD skulle hjälpa kommunen på många sätt och vara till stor hjälp inför framtida cykelsatsningar.

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

Finspång

Finspång deltar för första gången i Kommunvelometern i år. Förhoppningsvis är det första året av flera framöver där Finspång medverkar. Kommunen får 32,5 i totalpoäng, vilket är en högre än snittet för små kommuner på 29 poäng, men en bit under snittet för samtliga deltagande kommuner på 35 poäng. Kommunen har höga resultat framförallt inom områdena *infrastruktur och underhåll*, *aktiviteter* samt *cykelpolitik*. Delområdet uppföljning och mätning är kommunens svagaste och här finns stor potential för utveckling.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Finspång finns det 2,6 meter cykelväg per invånare, vilket är över snitten både för samtliga deltagare och inom gruppen små kommuner. Inom *befintlig infrastruktur* får Finspång 5 av 10 möjliga poäng.

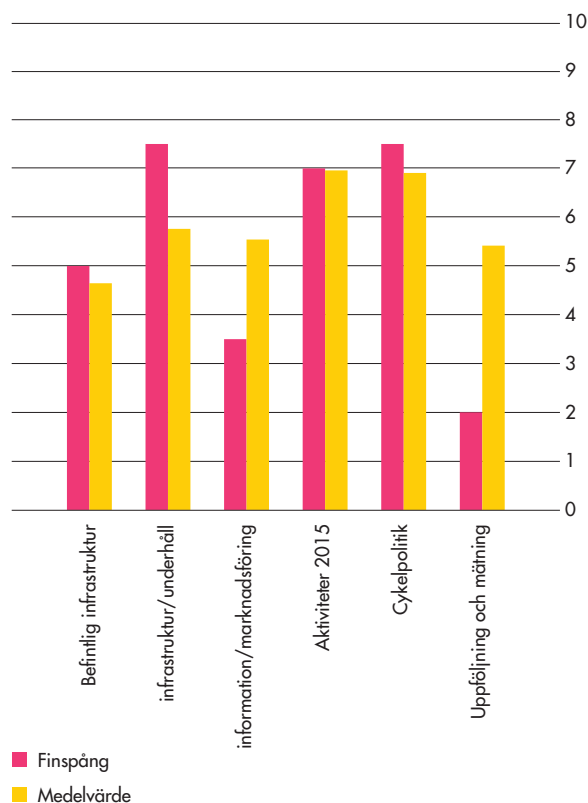
Vidare har kommunen 2,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 1,9 för samtliga kommuner. Finspång har uppgett stora skillnader i resurser till infrastruktur och underhåll för åren 2015 och 2016. Summan 2015 var 589 kr per invånare och för 2016 är det budgeterat 193 kr per invånare. Finspång får inom delområdet *infrastruktur och underhåll* totalt 7,5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Finspång 3,5 av 10 möjliga poäng. Både medel och personresurser är låga i jämförelse med andra deltagande kommuner och också i jämförelse med andra små kommuner. Skyltning av cykelvägar i kommunen är i stort sett obefintlig, dock är skyltning av cykelvägar ett prioriterat uppdrag för 2016. Inom detta område finns det goda möjligheter för kommunen att förbättra sitt arbete.

AKTIVITETER

Aktiviteter mäter hur aktiv kommunen har varit det senaste året och innehåller också en rad aktiviteter som inte genomförs årligen. Under 2015 har Finspång bland annat anlagt nya cykelvägar, genomfört säkerhetshöjande åtgärder, byggt cykelparkering och tagit fram cykelkarta. Totalt får kommunen 7 av 10 möjliga poäng, vilket är



på samma nivå som snittet för alla deltagare och högre än snittet för små kommuner. Detta visar att kommunen varit aktiva inom cykelfrågor under det senaste året.

CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Finspång 7,5 av 10 möjliga poäng, vilket vittnar om att kommunen har

en bra grund för sitt cykelarbete. Det som kommunen saknar är cykelparkeringstal och aktuell cykelplan. Kommunen har dock påbörjat en revidering av sin tidigare cykelplan. Finspång har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. I kommunen finns det en antagen cykelstrategi, aktuell underhållsplan och ett aktivt arbete internt genom diverse kampanjer för att främja cykling. Cykling är dessutom integrerat i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är det delområde där kommunen saknar mest genomförda åtgärder och dokument. Det görs inga flödesmätningar, inte heller finns det någon aktuell resvaneundersökning (RVU), något samarbete med cyklister eller genomfört cykelbokslut. När det gäller samarbete med cyklister hoppas kommunen att Cykelfrämjandets nystartade verksamhet i Norrköping ska innebära utökad kontakt. Finspång har genomfört en nöjdhetsundersökning de senaste fem åren vilket ger kommunen 2 av 10 möjliga poäng inom detta delområde.

REKOMMENDATIONER

Finspångs första år i Kommunvelometern ger kommunen en totalpoäng på 32,5. En kommun med mellan 30 och 40 i totalpoäng arbetar aktivt med cykelfrågan, men saknar struktur inom ett eller ett par områden. Detta är också fallet för Finspång och det är framförallt inom delområdet *uppföljning och mätning* som kommunen behöver utveckla sitt arbete. Kommunen rekommenderas att genomföra flödesmätningar och eventuellt också en resvaneundersökning. Detta skulle ge kommunen underlag som visar hur resandemönster i kommunen ser ut idag. Kommunen rekommenderas vidare att upprätta ett samarbete med cyklister för att därigenom få ytterligare förståelse för cykling i kommunen. En sådan dialog kan också underlätta för kommunen att kunna prioritera bland insatser inom andra områden. Kommunens arbete och aktiviteter bör även sammanställas i ett cykelbokslut, om inte årligen så vartannat år, då det ger kommunen en sammanställning och en utvärdering av sina insatser.

Gotland

I årets granskning får Gotland 30,5 i totalpoäng. Gotland deltog senast 2011 och fick då 20 i totalpoäng. Gotland har alltså gått starkt fram sedan 2011 och har förbättrat sitt resultat inom *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring*, *uppföljning och mätning* och *cykelpolitik*. Gotland har dock fortfarande en bit kvar till snitten för samtliga deltagare på 35 i totalpoäng och till snittet för mellanstora kommuner på 40 i totalpoäng.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

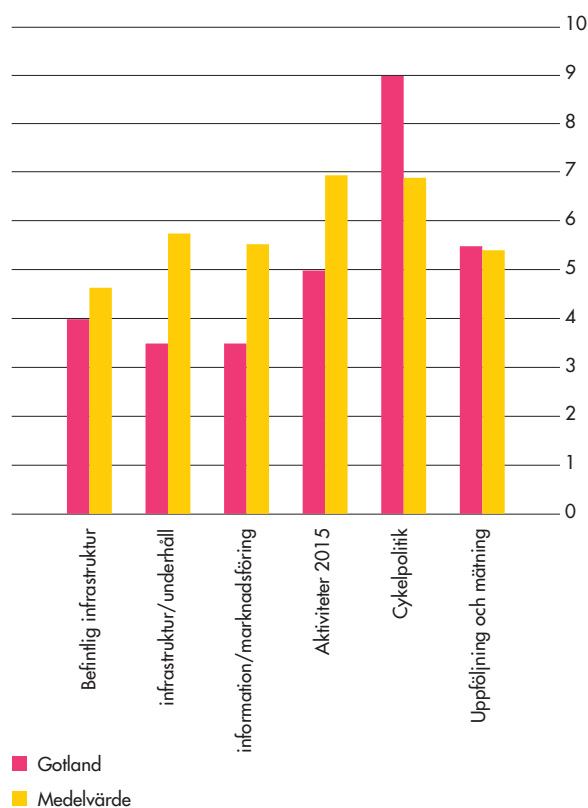
Inom området *infrastruktur och underhåll* får Gotland 3,5 av 10 poäng, vilket är en bit under snittet på 6 poäng, både för alla deltagare och bland mellanstora kommuner. Även om medlen för infrastruktur och underhåll ökar för 2016 jämfört med 2015 satsar Gotland färre kronor per invånare och är än snittet. Gotland har 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket även det är under snittet på 1,9 för samtliga deltagare.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Även inom *information och marknadsföring* ligger Gotland en bit under snitten med 3,5 poäng. Senast kommunen deltog fick de 0 poäng inom detta delområde, vilket innebär att kommunen gjort betydande framsteg, även om resultatet fortsatt ligger under snittet. Kommunen satsar en del medel och har också personresurser som jobbar med information och marknadsföring, dock är skyltning av cykelvägar i stort sett obefintlig.

AKTIVITETER

Gotland får inom området *aktiviteter* 5 av 10 möjliga poäng. Detta område visar hur aktiv kommunen har varit under senaste året. Gotland har under 2015 bland annat anlagt flertalet nya cykelvägar, genomfört säkerhetshöjande åtgärder samt genomfört kampanjer och flödesmätningar. Kampanjer som genomförts är en cykelbelysnings- och reflexkampanj i samarbete med polisen och Länsförsäkringar och en cykelkampanj genom SF-bio.



CYKELPOLITIK

Cykelpolitik är Gotland starkaste område, och här får kommunen 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Det finns även inom det regionala utvecklingsprogrammet Vision Gotland 2025 ett uppsatt mål om att cykelresandet

på Gotland ska öka med 30 procent från 2010 till 2025. Detta mäts och följs upp inom ramen för regionens cykelplan. Kommunen har också en antagen cykelstrategi, en cykelplan och medel för dess genomförande. Strategi och plan med övergripande riktlinjer och målsättning för cykling innefattas i *Cykelplan Visby 2015–2025*. Vidare är cykling integrerat i plandokument, det finns en aktuell underhållsplan och kommunen är även aktiva i det interna arbetet för att främja cykling bland kommunens anställda. Interna åtgärder för kommunens anställda är bland annat tillgång till elcyklar, cykelparkering och omklädningsrum. Det enda som Gotland saknar för att få full poäng inom området är cykelparkeringstal. Detta ska dock tas fram under 2016/2017 i samband med framtagande av ny parkeringsstrategi.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Gotland 5,5 av 10 möjliga poäng. Detta då kommunen har en aktuell resvaneundersökning, ett samarbete med cyklister samt genomför periodiska mätningar av cyklister. Samarbete med cyklister

genomförs bland annat genom en digital frågeportal med karta över regionen. Kommunen saknar dock nöjdhetsundersökning och cykelbokslut eller BYPAD.

REKOMMENDATIONER

Gotland har sedan senast de deltog framförallt förbättrat sitt arbete inom cykelpolitik. Detta är ett viktigt steg som ger kommunen en god grund för sitt fortsatta arbete och för att utvecklas ytterligare inom cykling. Det är viktigt för Gotland att fortsätta hålla en fortsatt hög nivå inom cykelpolitik då detta får positiva effekter på andra områden. Kommunen rekommenderas främst att utveckla sitt arbete inom cykelinfrastruktur. Detta genom att utöka cykelvägnätet samt att sätta upp skyltning. Skyltning är också viktigt för information och marknadsföring av cykling. Utöver detta bör kommunen även börja arbeta med cykelbokslut eller genomföra en BYPAD. Ett cykelbokslut, som kan genomföras varje eller vartannat år, ger kommunen en sammanställning av genomförda åtgärder och satsningar och är även det ett viktigt informationsverktyg av cykling i kommunen.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Gotland	2011	4	2	0	10	2,5	1,5	20
	2016	4	3,5	3,5	5	9	5,5	30,5

Gällivare

Gällivare deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får 17,5 i totalpoäng. Förhoppningsvis är detta det första året av flera framöver med Gällivare som deltagare. Gällivares styrka ligger i den befintliga infrastrukturen, både när det gäller total längd cykelväg, men även när det kommer till skyltning av cykelvägarna. Kommunen får inom andra områden relativt låga poäng. Detta bör dock ses som att Gällivare har väldigt goda möjligheter att utveckla sitt arbete inom cykling de kommande åren.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande *befintlig infrastruktur* ligger Gällivare i jämförelse med andra kommuner bra till och får 6 av 10 möjliga poäng. Detta baseras på att det i Gällivare finns 3,1 meter cykelväg per invånare, vilket är över snittet på 2,2 meter för samtliga deltagare och för små kommuner.

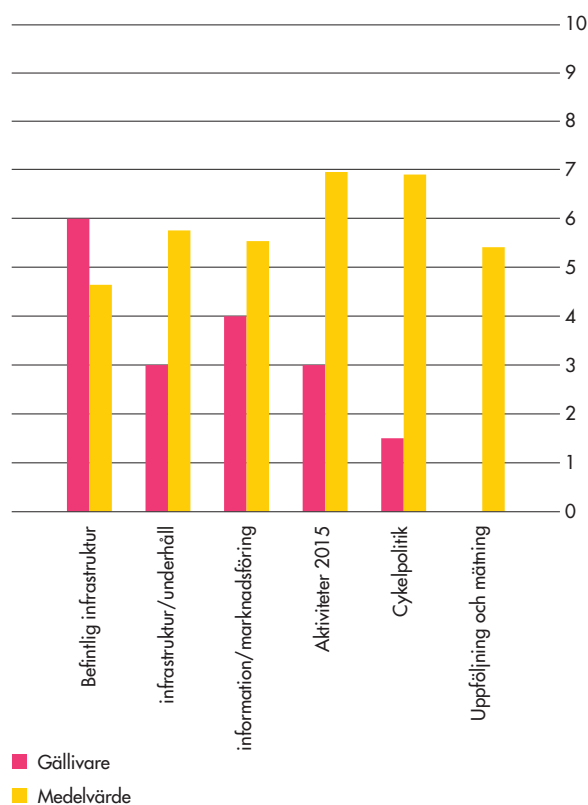
Inom *infrastruktur och underhåll* satsar kommunen mindre än genomsnittet när det gäller medel. Även när det gäller personresurser inom området ligger kommunen lågt.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom delområdet *information och marknadsföring* får Gällivare 4 av 10 möjliga poäng, vilket är strax under snittet på 5 i totalpoäng. I Gällivare finns det väldigt gott om vägvisande skyltning då 100 procent av cykelvägarna är skyltade med vägvisande skyltning. Kommunen satsar vissa medel inom området och har även personresurser inom kommunen som jobbar med information och marknadsföring av cykling.

AKTIVITETER

Detta delområde mäter hur aktiv kommunen varit under det senaste året. En del av aktiviteterna som efterfrågas är inte av den typ som genomförs årligen. Gällivare har under 2015 bland annat anlagt nya cykelvägar, jobbat med säkerhetshöjande åtgärder samt skyltning av cykelvägar. Detta ger Gällivare 3 av 10 möjliga poäng för delområdet *aktiviteter*.



CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Gällivare endast 1,5 poäng av 10 möjliga. Här har kommunen stora möjligheter att utveckla sitt arbete. Ökade insatser inom detta område skulle också få positiva effekter på andra områden. Det som genererar poäng för Gällivare är att de har politiska mål för cykling i kommunen

samt att de arbetar aktivt internt för att främja cykling. Interna åtgärder är bland annat ombyggnad av bilparkering till cykelparkering samt diverse insatser för att inspirera anställda att cykla alternativt promenera till jobbet.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Gällande *uppföljning och mätning* genomför Gällivare inga av de efterfrågade åtgärderna eller satsningar och får således 0 poäng. Även här kan kommunen utveckla sitt arbete.

REKOMMENDATIONER

Gällivare får i år 17,5 i totalpoäng av 60 möjliga. I en kommun som får under 20 poäng är cykling antingen inte ett prioriterat område eller så har kommunen ännu inte hittat ett systematiskt arbetssätt. För att komma vidare med cykelsatsningarna krävs ett engagemang, inte bara bland kommunens tjänstemän. Satsningar på cykling måste också förankras politiskt. Kommunens

styrka ligger i det jämförelsevis utbredda cykelvägnät som dessutom är skyltat. Här gäller det att underhålla vad som idag finns samt att bygga ihop de länkar som saknas.

För att komma igång med ett systematiskt cykelarbete rekommenderas kommunen att satsa på att ta fram en cykelstrategi och en cykelplan, om möjligt kombinerat i ett cykelprogram för de kommande fem till tio åren. En stor utmaning ligger i att prioritera bland möjliga åtgärder och satsningar för att få ut så goda effekter som möjligt.

Att engagera cyklister i arbetet ökar förståelsen för cykling i Gällivare och rekommenderas därför. Också ett samarbete mellan förvaltningarna rekommenderas då det kan ge synergieffekter och underlätta arbetet med att främja cykling. Åtgärder som genomförs bör även ställas samman i ett cykelbokslut, detta då det ger kommunen en återkoppling och utvärdering av genomförda åtgärder. Ett cykelbokslut bör genomföras åtminstone vartannat år.

Gävle

Gävle har deltagit samtliga år sedan 2010 och har hållit en hög och jämn nivå sedan starten. I år får Gävle 42 i totalpoäng, vilket är samma som förra året. Gävle har ökat sina poäng inom *aktiviteter*, men backat något inom *information och marknadsföring* samt inom *cykelpolitik*. Resultatet pekar på att Gävle är en kommun som arbetar mycket bra med cykling och att de gjort det under ett flertal år, men att det saknas vissa viktiga styrdokument och åtgärder för att närma sig toppkommunerna.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

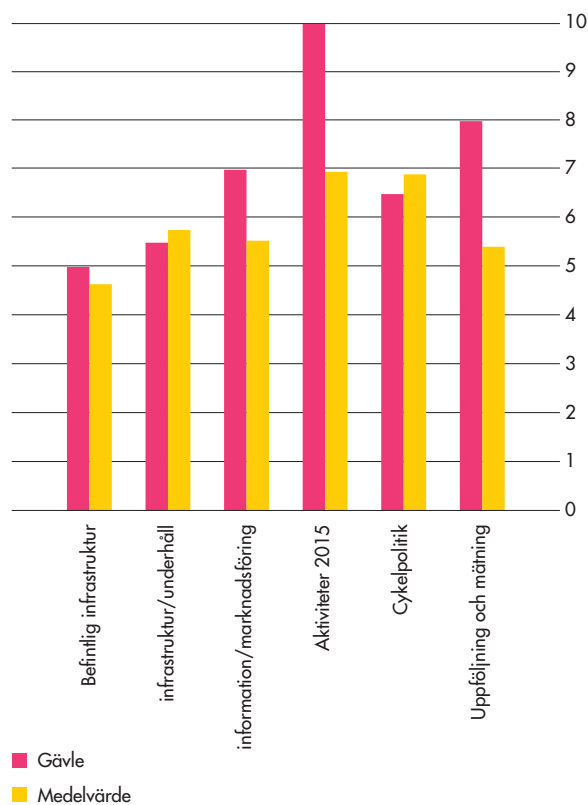
Inom *befintlig infrastruktur* ligger Gävle strax över snittet för årets deltagare och inom *infrastruktur och underhåll* ligger kommunen precis under snittet. Kommunens medel för infrastruktur och underhåll ökar ordentligt för 2016 jämfört med 2015, från 154 kr per invånare till 282 kr. Dessa ökade medel leder troligtvis till än bättre cykelinfrastruktur och underhåll i kommunen. Gävle har 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare inom området, vilket är en bit under snittet på 1,9 för samtliga deltagare och i jämförelse med 1,6 för andra mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Gävle 7 av 10 möjliga poäng. Gällande satsade medel ligger Gävle på samma nivå som snittet för andra mellanstora kommuner. Gävle har dock dubbelt så mycket personresurser, 1,8 heltidstjänster per 100 000 invånare jämfört med 0,9 heltidstjänster. När det gäller skyltning är idag 30 procent av cykelvägarna skyltade. En vägvisningsplan är nyligen framtagen och projektering av skyltsättning har startat.

AKTIVITETER

Gävle får 10 av 10 poäng inom området *aktiviteter*. Detta är också det område kommunen förbättrat sig mest inom sedan förra året. Kommunen får full pott då de bland annat anlagt nya cykelvägar, genomfört säkerhetshöjande åtgärder, byggt cykelparkering och skyltat cykelvägar. Kommu-



nen har även genomfört diverse kampanjer, flödesmätningar, cykelbokslut och både resvane- och nöjdhetsundersökning.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* tappar Gävle något och hamnar på 6,5 poäng jämfört med förra året då kommunen fick full pott. Gävle har politiska mål som är tid-

satta, mätbara och som följs upp av nämnd. I Gävles miljöstrategiska program anges att cyklingen ska öka från dagens 14 procent till 33 procent år 2030. Gävle har även cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan och arbetar aktivt internt för att främja cykling. Interna åtgärder för att öka cyklingen är bland annat cykelkampanjer som European cycling challenge och regional certifiering som Cykelvänlig arbetsplats. Cykling är även integrerat i plandokument, där det bland annat ställs krav om restidskvoter gällande cykel kontra bil. Det kommunen saknar inom *cykelpolitik* är antagen aktuell cykelstrategi och cykelplan. En revidering av kommunens cykelplan ska genomföras under 2016, vilket bådär gott inför kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Gävle 8 av 10 möjliga poäng. Det enda som saknas för att

nå full pott är ett cykelbokslut eller genomförd BYPAD. Kommunen har ett samarbete med cyklister genom ett så kallat cykelråd bestående av hälften tjänstemän och hälften allmänhet. Cykelrådet träffas varje kvartal.

REKOMMENDATIONER

Gävles resultat visar att de bedriver ett bra och aktivt arbete med cykling. Utmaningen för kommunen är att fortsätta ligga på en jämn och hög nivå och sedan prioritera bland de åtgärder och satsningar som saknas för att lyfta cyklingen ytterligare.

Gävle saknar viktiga styrdokument i form av aktuell cykelstrategi och cykelplan. Kommunens cykelplan ska revideras under 2016, vilket bådär gott inför kommande granskningar. Gävle rekommenderas också att ta fram en cykelstrategi, med en bred ansats för cyklingens utveckling de kommande fem till tio åren.

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

Göteborg

Göteborg är en av sex kommuner som deltagit samtliga år i Kommunvelometern. I år får Göteborg 44 i totalpoäng, vilket är en liten ökning från förra årets 43 poäng. Kommunen backar något inom *information och marknadsföring*, men går framåt inom *infrastruktur och underhåll* samt inom *cykelpolitik*. Göteborgs totalpoäng är strax under stora kommuners snitt på 45 poäng och upp till toppkommunerna är det fortfarande en bit kvar. Göteborgs sammanlagda resultat pekar på att kommunen arbetar bra och långsiktigt med cykling.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

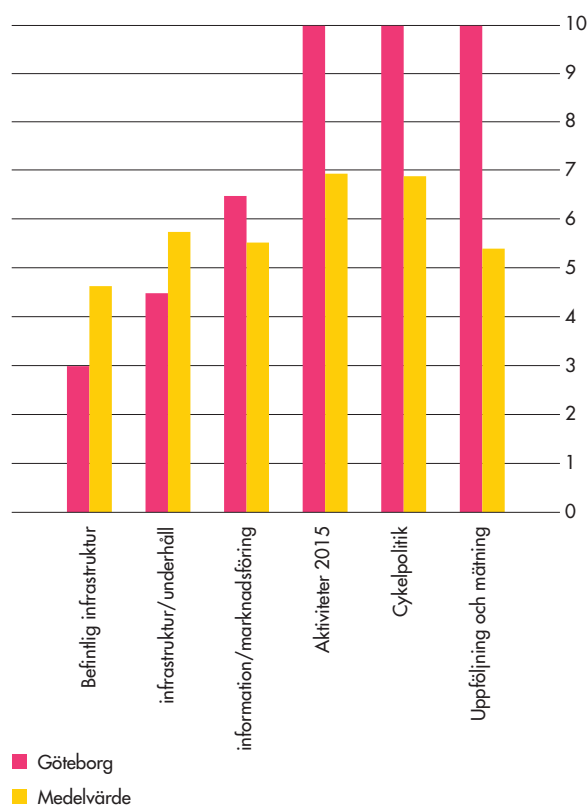
Inom *befintlig infrastruktur och infrastruktur och underhåll* är Göteborgs poäng under snitten både för samtliga deltagare och i jämförelse med andra stora kommuner. Göteborgs medel ökar för infrastruktur och underhåll från 2015 års 183 kr per invånare till budgeterat 212 kr för 2016. Även efter ökningen är detta en bit under snittet för samtliga kommuner som är 257 kr. När det kommer till personresurser inom området ligger Göteborg en bra bit efter andra stora kommuner. Göteborg har 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet på 2,8 heltidstjänster för stora kommuner och 1,9 heltidstjänster för samtliga deltagare.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* får Göteborg 6,5 av 10 möjliga poäng. I Göteborg är samtliga cykelvägar skyltade och kommunen satsar både medel och har personresurser inom området. Dock sänks budgeten för området för 2016 jämfört med 2015. 2015 satsade kommunen 5,1 kr per invånare, medan det för 2016 är budgeterat 2,9 kr per invånare. Personresurserna är förhållandevis låga. Göteborg har 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snitten på 0,9 heltidstjänster för samtliga deltagare och 1,4 för stora kommuner.

AKTIVITETER

Göteborg var aktiv som cykelkommun under förra året och får full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Detta då kommunen bland annat anlagt nya cykelvägar, byggt cykelparkering och skyltning samt



genomfört säkerhetshöjande åtgärder i trafiken. Kommunen har även genomfört kampanjer, flödesmätningar, resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning samt cykelbokslut.

CYKELPOLITIK

Även inom området *cykelpolitik* får Göteborg full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Detta är en ökning

från förra årets 8,5 poäng, vilket berodde på att cykelplan då saknades. Nu har kommunen samtliga efterfrågade dokument och satsningar inom detta område. Bland annat har Göteborg politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Kommunens nya cykelprogram antogs våren 2015. Där anges bland annat målet att cykeltrafiken skall tredubblas till 2025, vilket innebär att cykelandelen skall öka från dagens cirka 7 procent till 12 procent. Internt jobbar kommunen för att främja cykling bland sina anställda, exempelvis genom att ge bidrag till cykelköp och cykelservice.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Göteborg maxpoäng, 10 av 10 möjliga. Detta då kommunen genomför både periodiska och kontinuerliga mätningar av cyklister samt har genomfört resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning. Dessutom

samarbetar kommunen med cyklister och genomför cykelbokslut årligen.

REKOMMENDATIONER

Göteborg har sedan starten hållit en hög och jämn poängnivå. Kommunen arbetar bra med cykelfrågan, men har en bit kvar till toppkommunerna. Att även fortsatt upprätthålla en hög nivå på arbetet med cykling är avgörande för att Göteborg ska kunna utvecklas till en framträdande cykelstad.

Göteborgs svagaste delområden är *befintlig infrastruktur* samt *infrastruktur och underhåll*. Kommunen rekommenderas att se över satsningarna på infrastruktur och underhåll för att försäkra sig om att dessa verkligen är tillräckliga för att nå kommunens uppsatta mål. Detta gäller både ekonomiska medel som satsas så väl som tillgången till personresurser som kan förvandla medel till verklighet. Också inom *information och marknadsföring* bör kommunen säkerställa att satsningarna är tillräckliga.

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

Halmstad

Halmstad deltar för fjärde gången i Kommunvelometern och är i år den mellanstora kommunen med högst poäng i granskningen. Halmstad får 48 i totalpoäng, vilket är en viss minskning sedan senast de var med 2014 då de fick 51. Kommunen minskar sin poäng inom *infrastruktur och underhåll* samt *cykelpolitik*, men ökar något inom *information och marknadsföring* av cykling.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

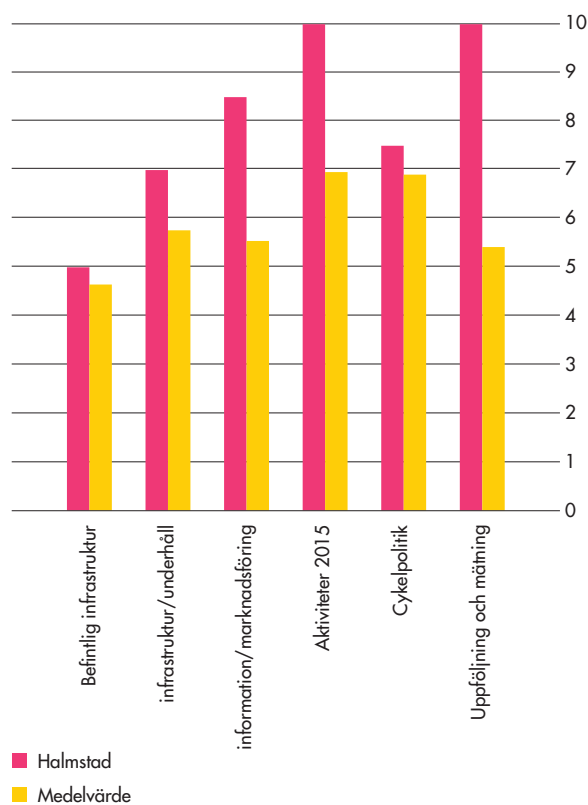
Inom områdena *befintlig infrastruktur* samt *infrastruktur och underhåll* ligger Halmstad över snittet för andra kommuner. På infrastruktur och underhåll satsade Halmstad 273 kr per invånare 2015 och för 2016 har 292 kr budgeterats. Detta är över snittet på 257 kr bland årets samtliga deltagare. Även gällande personresurser ligger Halmstad strax över snittet med 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 1,9 heltidstjänster för samtliga och 1,6 heltidstjänster för mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

När det kommer till området *information och marknadsföring* får Halmstad hela 8,5 av 10 poäng. Detta då kommunen satsar en hel del medel inom området och dessutom har fler personresurser än snittet. Dock har Halmstad en låg andel skyltade cykelvägar, endast 16 procent. Detta drar ner poängen inom delområdet. Planer på att öka skyltningen under 2016 är dock på gång och kommunen har köpt in skyltar. I Halmstad, men inte av kommunen, har det i arbetet med Kattegattleden dock vägvisats 50 km cykelväg med ortsangivelser och avstånd.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen har varit under det senaste året och Halmstad får inom området 10 av 10 möjliga poäng. Halmstad har alla gånger de deltagit fått full pott inom detta delområde, vilket vittnar om att kommunen är mycket aktiv i sitt cykelarbete. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen driver Halmstad dessutom skolvägsprojekt där elever bland annat fått göra resvane-



undersökning och ange osäkra platser. Kompletterat med möten med föräldrar och personal har projektet lett till åtgärder som ska främja säkerheten för de som går, cyklar och åker buss till skolan.

CYKELPOLITIK

När det kommer till området *cykelpolitik* backar Halmstad något sedan senaste granskningen och hamnar på 7,5 poäng av 10 möjliga. Det som Halm-

stad saknar för att få maxpoäng är en cykelplan inte äldre än fem år samt cykelparkeringstal. Den tidigare cykelplanen har kompletterats genom åren, men har inte reviderats i sin helhet. Kommunen arbetar utifrån ett cykelparkeringstal, men dokumentet i sig är ännu inte antaget.

Vad kommunen har idag är bland annat politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Kommunen har även en antagen cykelstrategi, aktuell underhållsplan, ett aktivt internt arbete för att främja cykling samt integrering av cykling i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Halmstad full poäng, 10 av 10 möjliga. Halmstad genomför både periodiska och kontinuerliga mätningar av cyklister samt har genomfört resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Utöver detta samarbetar kommunen med cyklister och genomför cykelbokslut. Samarbete med

cyklister har gjorts genom dialogmöte utmed ett av stadens mest trafikerade cykelstråk. Där träffade kommunen cyklister, bjöd på cykelservice och hade cykelquiz. Halmstad träffar också Cykelfrämjandet regelbundet.

REKOMMENDATIONER

Halmstad gör mycket bra insatser inom cykling och når ett högt resultat, även om de inte riktigt når upp till förra årets toppnotering. Resultaten visar att det som Halmstad framförallt saknar är en cykelplan som kan ligga till grund för att bygga ut och underhålla den cykelinfrastruktur som finns idag. Även om medel finns för infrastrukturella åtgärder kan en plan underlätta prioriteringar. Rekommenderat är alltså att ta fram en cykelplan som kan guida de fortsatta åtgärderna för utbyggnad av cykelinfrastrukturen.

En utmaning för Halmstad är att kontinuerligt hålla en hög och jämn nivå i cykelsatsningarna och att fortsätta vara en aktiv cykelkommun, år efter år.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Halmstad	2010	5	4,5	6,5	10	5	4	35
	2013	5	10	6,5	10	9	8	48,5
	2014	5	9	7,5	10	9,5	10	51
	2016	5	7	8,5	10	7,5	10	48

Hammarö

Hammarö deltar för första gången i Kommunvelometern i år. Förhoppningsvis är det första året av flera framöver med Hammarö som deltagare. Kommunen får 38,5 i totalpoäng, vilket är över snittet för samtliga kommuner och en bra bit över snittet bland små kommuner som ligger på 29 poäng. Hammarö uppvisar starka resultat inom flera områden, men saknar samtidigt vissa viktiga dokument och planer.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom *befintlig infrastruktur* får Hammarö 5 av 10 möjliga poäng, detta då det finns 3,0 meter cykelväg per invånare, vilket är över snittet på 2,2 både för alla deltagare och för små kommuner.

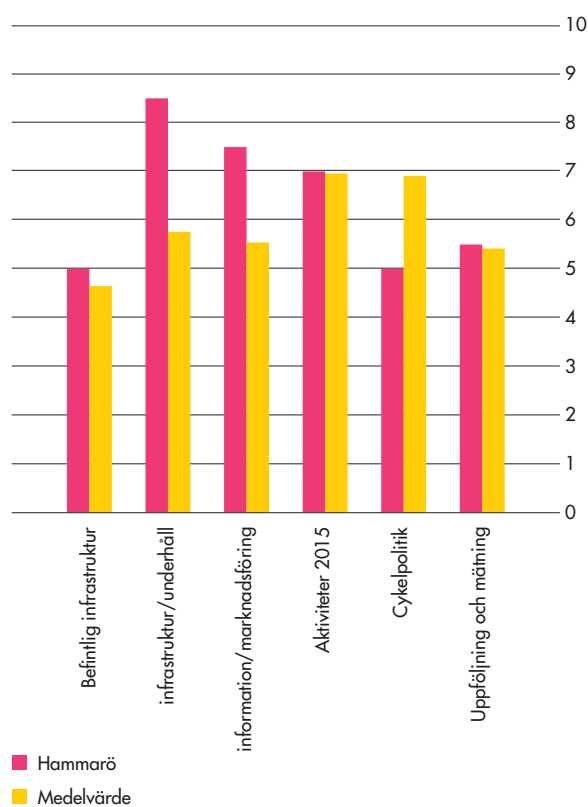
Även inom *infrastruktur och underhåll* ligger kommunen högt. Dock minskar satsade medel från 2015 till 2016. 2015 satsade Hammarö 445 kr per invånare, medan 272 kr per invånare är budgeterat för 2016. Även gällande personresurser ligger Hammarö högt, med 2,6 heltidstjänster per 100 000 invånare. Detta kan jämföras med snittet på 1,9 heltidstjänster bland årets samtliga deltagare.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

För delområde *information och marknadsföring* får Hammarö 7,5 av 10 möjliga poäng. Hammarö ligger över snitten både gällande satsade medel och gällande personresurser. 40 procent av Hammarös cykelvägar är skyltade. Detta kan jämföras med snittet på 44 procent för samtliga kommuner och 31 procent för små kommuner.

AKTIVITETER

Detta delområde mäter hur aktiv kommunen varit under senaste året. Inom *aktiviteter* får Hammarö 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkering, genomfört säkerhetshöjande åtgärder och satt ut skyltning. Vidare har Hammarö även genomfört flödesmätningar, resvaneundersökning och kampanjer. Exempel på kampanjer är frukostpaketutdelning, cykelorientering, och personalkampanjen "Cykla till Jobbet". Utöver de aktiviteter som efterfrågas



i granskningen har kommunens även testat att driva ett Cykelkök på en fritidsgård.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Hammarö 5 av 10 möjliga poäng. Hammarö har politiska mål som är mätbara och som följs upp av nämnd. Nyckeltal för mätbara mål är bland annat andel cykelresor på huvudstråk mellan Hammarö och Karlstad, andel tjänstecyklar i organisationen, andel som föränd-

rat sitt resande till och från arbete/skola samt minskning av osäkra korsningspunkter. Målen är dock inte tidsatta. I Hammarö är cykling integrerat i plandokument och det finns en aktuell underhållsplan. Kommunen driver även ett internt arbete för att främja cykling bland kommunens anställda. Interna åtgärder som genomförs är till exempel att erbjuda alla tillsvidareanställda att leasa cykel i 36 mån.

Det som Hammarö saknar är antagen cykelstrategi, en cykelplan samt cykelparkeringstal. Kommunen har medel för genomförande av cykelåtgärder, men detta utgår inte från någon cykelplan.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Hammarö 5,5 av 10 möjliga poäng. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar och har samarbete med cyklister. Utöver detta har kommunen även genomfört en resvaneundersökning. Det Hammarö saknar är dels nöjdhetsundersökning, dels cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Hammarös första år i Kommunvelometern lovar gott inför framtiden. Hammarös utmaning är att hålla uppe en hög och jämn nivå på cykelsatsningarna. Kommunen är tydligt aktiv i cykelfrågan och får också höga poäng inom flera områden. Dock saknar kommunen flera viktiga strategiska dokument och planer som skulle vägleda och underlätta kommunens fortsatta arbete för att främja cykling. En cykelstrategi som tar ett bredare grepp om cykling, tillsammans med en cykelplan som hjälper kommunen att prioritera bland fysiska åtgärder, utbyggnationer och underhåll, skulle hjälpa Hammarö att jobba mer strategiskt med cykling och rekommenderas därför att tas fram. Som en del i detta arbete rekommenderas Hammarö också att ta fram parkeringstal för cykel.

Även om kommunen idag redan sammanställer åtgärder och satsningar som gjorts inom cykling kan ett faktiskt cykelbokslut ytterligare strukturera kommunens arbete. Ett cykelbokslut kan exempelvis göra årligen eller vartannat år.

Haninge

Haninge deltar i år för första gången i Kommunvelometern. Förhoppningsvis blir detta det första året av flera framöver där Haninge medverkar. Haninge får 25 i totalpoäng, vilket är under snittet på 35 poäng för samtliga deltagare. Haninge får poäng inom samtliga områden, vilket visar att kommunen har en bredd i sitt cykelarbete. Samtidigt visar resultatet också att kommunen saknar struktur inom flera delområden.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

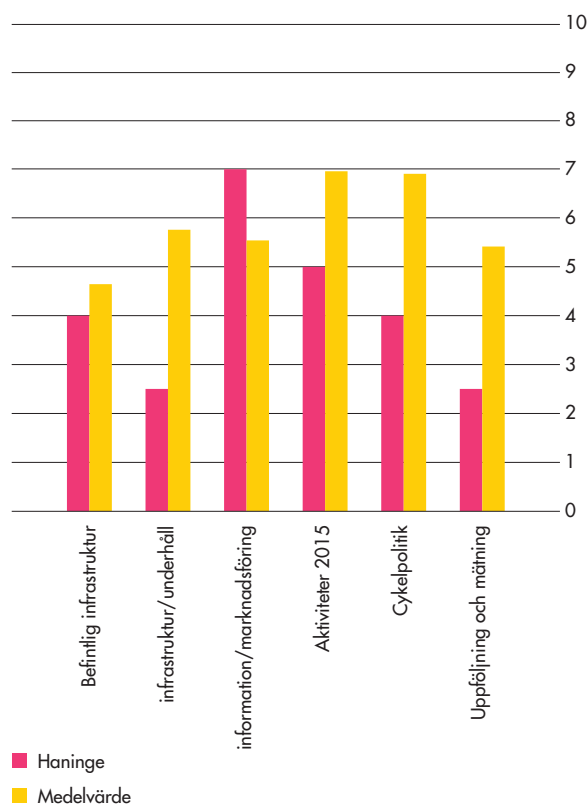
Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* ligger Haninge en bit efter i snittpoäng och får 2,5 av 10 möjliga. Kommunen satsar 113 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är mindre än hälften av snittet, 257 kr, för samtliga deltagande kommuner. Även när det kommer till personresurser ligger Haninge under medelvärdet med 0,4 heltidstjänster jämfört med 1,9 för samtliga kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Haninge satsar relativt mycket medel inom *information och marknadsföring*, men ligger under snittet när det kommer till personresurser. Andelen skyltade cykelvägar uppgår till 40 procent, vilket är strax under snittet för samtliga kommuner på 44 procent och 50 procent för andra mellanstora kommuner. Haninge arbetar med en cykelvägvisningsplan och kompletterande skyltning kommer att ske under 2016. Inom delområdet *information och marknadsföring* får kommunen 7 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* mäter hur aktiv kommunen har varit under det senaste året. Haninge får här 5 av 10 möjliga poäng. Haninge har bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkeringar, jobbat med säkerhetshöjande åtgärder samt tagit fram cykelkarta och genomfört kampanjer. Ett exempel på kampanj som kommunen genomfört är "Orten i rörelse: jämställdhet och cykling". Syftet med detta projekt var att skapa likvärdiga förutsättningar för tjejer och killar att cykla i området Handen.



CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Haninge 4 av 10 möjliga poäng, vilket är mindre än snitten både för samtliga deltagare och i jämförelse med andra mellanstora kommuner. Haninge har politiska mål som är tidsatta och mätbara, dock följs dessa inte upp av nämnd. Kommunen har medel till genomförande av infrastrukturella åtgärder och en aktuell

antagen underhållsplan. Däremot saknas en rad viktiga planer och dokument, bland annat en antagen cykelstrategi och en cykelplan inte äldre än fem år. Kommunen har dock en cykelplan från 2010 som ska revideras under året. Utöver detta saknar kommunen även cykelparkeringstal, ett aktivt internt arbete för att främja cykling samt integrering av cykling i plandokument. När det gäller cykelparkeringstal bestäms normen idag i varje enskild detaljplan, men en generell norm är under framtagande.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 2,5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har genomfört en resvaneundersökning, men saknar bland annat genomförd nöjdhetsundersökning, ett samarbete med cyklister samt ett cykelbokslut eller BYPAD. 2013 genomförde kommunen en etnografisk studie, "Hållbara vardagsresor i Haninge" om resvanor och vardagsgeografi i kommunen. Studien bygger på intervjuer och efterfrågar en djupare förståelse för medborgarnas resvanor, mobilitetsmönster och val av färdmedel.

REKOMMENDATIONER

Haninge gör insatser och får poäng inom samtliga områden, dock saknar kommunen flertalet viktiga planer och dokument som skulle vägleda och strukturera kommunens cykelsatsningar. Det är framförallt inom områdena *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning* som kommunen bör fokusera sina insatser.

Haninge rekommenderas att ta fram en cykelstrategi som kan vägleda kommunens övergripande cykelarbete. Tillsammans med en reviderad version av den befintliga cykelplanen, innefattandes konkreta infrastrukturella åtgärder, skulle kommunen få en bra helhetsbild av behövliga cykelsatsningar framöver. Kommunen rekommenderas även att samarbeta med cyklister och andra berörda inom kommunen. Ett samarbete ger ökad förståelse kring hur det är att vara cyklist i Haninge idag och vad som behövs för att göra cykling än mer attraktivt.

En ytterligare rekommendation är att kommunen börjar sammanställa sina åtgärder och satsningar i ett cykelbokslut. Det är ett smart sätt att samla och utvärdera sitt arbete och kan också fungera som ett sätt att informera om kommunens satsningar inom cykling för allmänheten.

Helsingborg

Helsingborg deltar för sjätte året i rad i Kommunvelometern. I år får Helsingborg 41,5 poäng vilket är en ökning med hela 7 poäng i jämförelse med förra året. Helsingborgs totalpoäng är en bra bit över snittet bland årets deltagare på 35 poäng, men en bit under snittet bland andra stora kommuner och upp till toppkommunerna är det fortfarande en bit kvar. Helsingborg har framförallt förbättrat sig inom delområdet *aktiviteter*, men även inom områdena *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Helsingborg finns det 2,7 meter cykelväg per invånare, vilket är över snittet både för samtliga kommuner och för stora kommuner. Kommunen får 5 av 10 möjliga poäng inom *befintlig infrastruktur*.

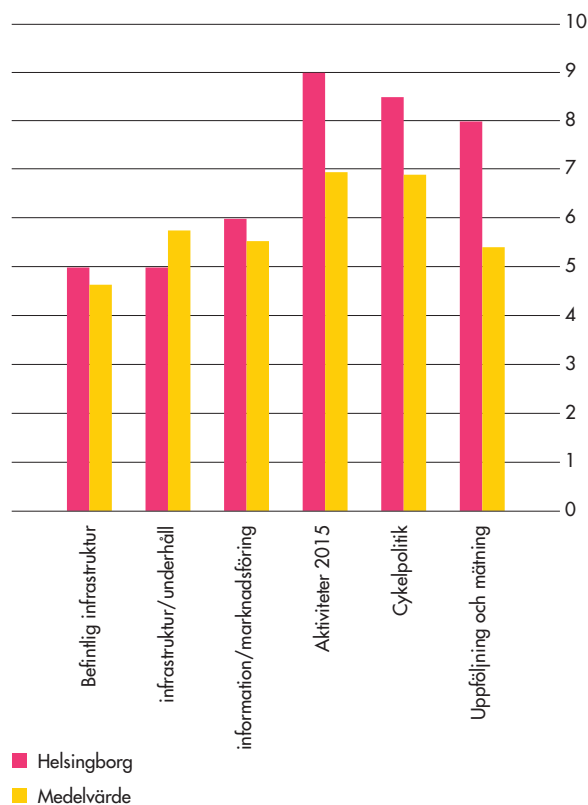
Helsingborgs ekonomiska medel för infrastruktur och underhåll ökar avsevärt för 2016 jämfört med 2015, från 123 kr per invånare till 259 kr. Kommunen har 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är en bra bit under snittet för stora kommuner som har motsvarande 2,8 heltidstjänster. Sammantaget får Helsingborg 5 av 10 möjliga poäng inom både *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll*.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom delområdet *information och marknadsföring* har Helsingborg förbättrat sig med 1 poäng sedan förra året och får i år 6 poäng av 10 möjliga. Kommunen satsade under 2015 2,4 kr per invånare inom området, en siffra som sänkts till 1,2 kr för 2016. Detta är en bra bit under snittet för samtliga kommuner på 5,1 kr. I Helsingborg är 51 procent av cykelvägarna skyltade och när det kommer till personresurser har kommunen 1,1 heltidstjänst per 100 000 invånare, vilket är strax över snittet på 0,9 heltidstjänster.

AKTIVITETER

Helsingborg var aktiva inom cykling förra året, vilket avspeglar sig i deras resultat inom delområdet *aktiviteter* som i år är 9 av 10 möjliga poäng. Detta är en klar ökning från förra årets 5 poäng. Kom-



munen har bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkering, genomfört säkerhetshöjande åtgärder i trafiken och jobbat med skyltning. Dessutom har kommunen tagit fram en cykelkarta, genomfört kampanjer och flödesmätningar. Utöver detta har Helsingborg även genomfört nöjdhetsundersökning och cykelbokslut.

CYKELPOLITIK

Även inom området *cykelpolitik* är Helsingborg en stark kommun och får 8,5 poäng. Det enda som saknas för att få full poäng inom området är en cykelplan inte äldre än fem år. Utöver detta har kommunen samtliga dokument, planer och mål som efterfrågas i denna granskning. Exempelvis har Helsingborg politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Vidare har kommunen även en antagen cykelstrategi, medel till genomförande av åtgärder inom cykelinfrastrukturen, cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan, ett internt arbete för att främja cykling samt integrering av cykling i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Helsingborg 8 av 10 poäng. Detta då kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska mätningar av cyklister och genomfört resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning samt cykelbokslut. Cykelbokslut genomförs från och med 2016 årligen. Det som saknas för full poäng inom området är ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Helsingborg får över 40 i totalpoäng, vilket visar att kommunen arbetar mycket bra med cykling och har gjort det under ett flertal år. Ser vi till Helsingborgs poäng genom åren har det varierat mellan högsta noteringen 2012 på 52,5 poäng till förra årets 34,5 poäng. Helsingborgs utmaning ligger i att hitta ett arbetssätt som är långsiktigt och stabilt, inte minst när det kommer till medel för cykelsatsningar som idag tycks variera kraftigt mellan åren.

Helsingborg gör mycket bra satsningar inom cykling, men saknar några viktiga element som skulle kunna lyfta kommunens insatser och göra det lättare att prioritera åtgärder och aktiviteter. Framförallt saknas en aktuell cykelplan och kommunen rekommenderas därför att arbeta fram en sådan. En cykelplan underlättar prioritering av infrastrukturåtgärder och hjälper kommunen att arbeta systematiskt. Utöver detta rekommenderas Helsingborg även att etablera ett samarbete med cyklister. Samarbete kan ge kommunen värdefulla insikter i hur det är att vara cyklist i Helsingborg idag och hjälper således också kommunen att prioritera insatser där de behövs som mest.

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

Järfälla

Järfälla deltar för fjärde gången i Kommunvelometern och får i år 35,5 poäng, vilket är samma som senast de deltog 2014. Jämfört med det resultatet har de förbättrat sig inom *information och marknadsföring* och *cykelpolitik*, men även backat inom *infrastruktur och underhåll*, *aktiviteter* och *uppföljning och mätning*. Järfälla hamnar precis över snittet i jämförelse med alla deltagare men under snittet i jämförelse med andra mellanstora kommuner.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Järfälla har 2,3 meter cykelväg per invånare, vilket är snittet för mellanstora kommuner och något över snittet för samtliga. Järfälla får inom *befintlig infrastruktur* 5 av 10 möjliga poäng.

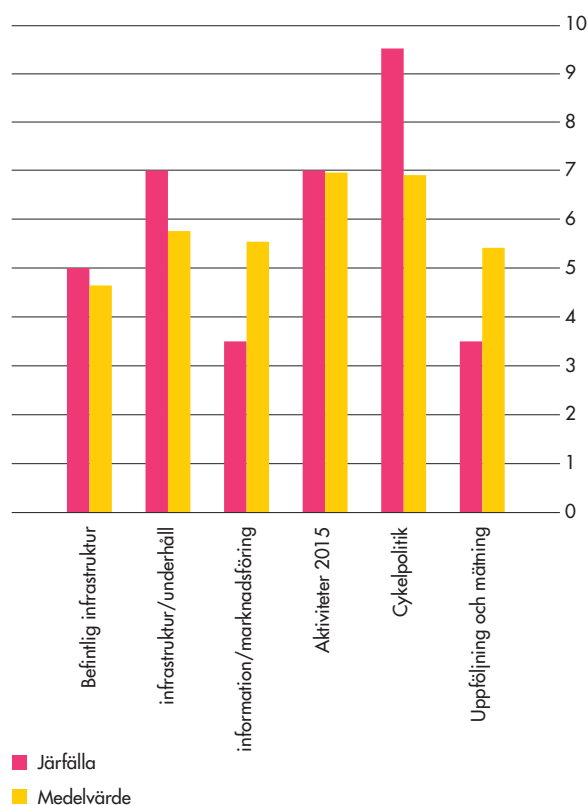
2015 satsades 232 kronor per invånare inom *infrastruktur och underhåll* och för 2016 ökar medlen med budgeterade 412 kronor per invånare. Kommunen har motsvarande 1 heltidstjänst inom *infrastruktur och underhåll*. Detta gör att Järfälla uppnår 7 poäng inom området, vilket är över medel för både kommungruppen och samtliga deltagande kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Vad gäller satsade medel inom *information och marknadsföring*, har Järfälla satsat mindre än snittet med 1,4 kronor per invånare både 2015 och 2016. Kommunen har 0,1 personresurser vikt för området, vilket är klart under snittet på 0,9. Järfälla har inga skyltade cykelvägar och sammantaget får kommunen 3,5 poäng inom *information och marknadsföring*.

AKTIVITETER

För genomförda *cykelaktiviteter* under 2015 samlar Järfälla 7 poäng³, att jämföra med genomsnittspoängen bland mellanstora kommuner på 8 poäng och 7 poäng för samtliga kommuner. Tidigare år har kommunen fått tio poäng inom området och årets resultat tyder på en minskad aktivitet, dock innehåller området en rad åtgärder som vanligtvis inte görs årligen. Kommunen har byggt nya cykelvägar och cykelparkeringar, dessutom har trafik-säkerhetshöjande åtgärder vidtagits på befintliga



cykelvägar. Järfälla har också tagit fram och spritt en cykelkarta, antagit politiska mål samt genomfört flödesmätningar. De har även drivit en påverkanskampanj för att öka cyklandet i samband med Trafikantveckan.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* har Järfälla med 9,5 poäng sitt

bästa resultat för området någonsin och de ligger även klart över medelresultatet som är 8 poäng för mellanstora kommuner och 7 poäng för samtliga deltagare. Det höga delresultatet beror på att Järfälla har genomfört samtliga poänggivande politiska aktiviteter utom att driva cykelpolitik som arbetsgivare. Det innebär att de har politiska mål som är tidsatta, mätbara och de följs upp av berörd nämnd. Ett mål är att cykeltrafikens andel av det totala resandet ska öka från dagens andel på cirka 5 procent till 20 procent till år 2030. Järfälla har en aktuell cykelplan med avsatta medel för att genomföra satsningarna och de har även en antagen cykelstrategi, cykelparakeringstal samt en aktuell underhållsplan.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Järfälla har genomfört en nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. De har genomfört periodiska flödesmätningar och är inför året på gång med att upphandla permanenta cykelräknare. Detta gör att kommunen inom området *uppföljning och mätning* får 3,5 poäng. Kommunens resultat inom delområdet hade höjts av ett samarbete med cyklister

samt genomfört cykelbokslut eller BYPAD samt resvaneundersökning.

REKOMMENDATIONER

Järfälla har i årets Kommunvelometer nått samma resultat som vid sitt förra deltagande, 35,5 poäng. En slutpoäng mellan 30 och 40 poäng tyder på att kommunen arbetar aktivt, men saknar struktur inom vissa områden, vilket i Järfällas fall verkar vara inom *uppföljning och mätning* samt *information och marknadsföring*. Inför nästa års mätning rekommenderas Järfälla att satsa på att skylta cykelvägar och öka både antalet personresurser och medel inom *information och marknadsföring*. De bör även starta ett samarbete med cyklister och genomföra en resvaneundersökning och/eller ett cykelbokslut. Ett samarbete med cyklister ger kommunen ökad insikt och förståelse kring hur det är att vara cyklist i kommunen idag och ett cykelbokslut ger kommunen en sammanställd bild över genomförda åtgärder. Ett cykelbokslut kan också användas för att kommunicera kommunens satsningar, både internt till tjänstemän och politiker men även till invånare.

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

Jönköping

Jönköping har varit med i Kommunvelometern samtliga år sedan 2010. Jönköping får 39,5 i totalpoäng, vilket är en viss minskning från förra året, men kommunen ligger fortsatt över snittet på 35 i totalpoäng. Snittet för stora kommuner är dock 45 i totalpoäng och för att nå dit samt för att närma sig toppkommunerna finns en hel del viktiga strategiska insatser kvar för kommunen att genomföra.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

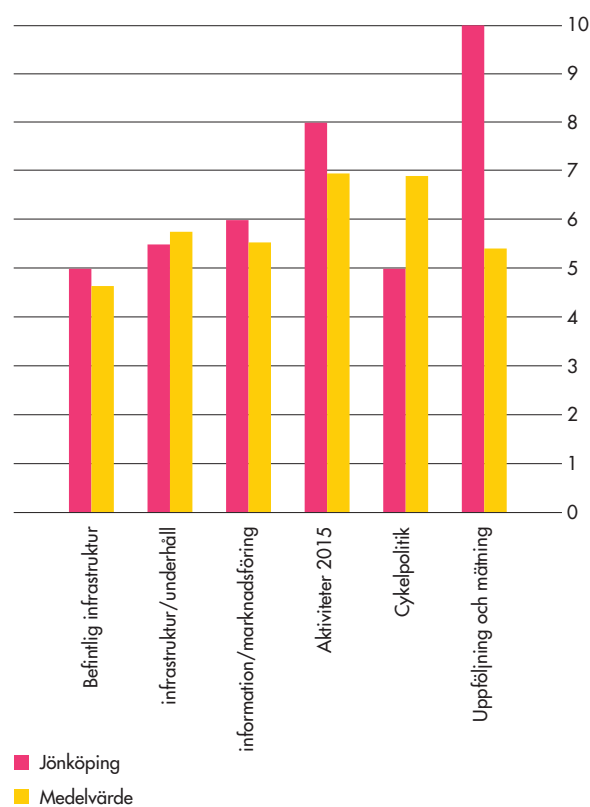
Inom området *infrastruktur och underhåll* får Jönköping 5,5 av 10 möjliga poäng. Gällande ekonomiska medel minskar anslagen från 2015 till 2016. 2015 satsade kommunen 275 kr per invånare, medan 224 kr är budgeterat för 2016. Snittet för samtliga kommuner är 257 kr per år. Även när det gäller personresurser är Jönköping en bit efter de andra kommunerna med 1,1 heltidstjänst per 100 000 invånare. Snittet bland årets deltagare är 1,9 heltidstjänster och för stora kommuner 2,8 heltidstjänster. I Jönköping finns motsvarande 2,3 meter cykelväg per invånare. Detta är precis över snittet för de andra deltagande kommunerna.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom delområdet *information och marknadsföring* får Jönköping 6 av 10 möjliga poäng. Kommunens medel minskar från 2015 då 5,5 kr per invånare satsades. För 2016 är budgeten 2,3 kr per invånare. När det kommer till personresurser är Jönköping med sina 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare nästan i nivå med snittet på 0,9 heltidstjänster för samtliga deltagande kommuner. Gällande skyltning ligger däremot Jönköping klart under snittet. Endast 15 procent av cykelvägarna är skyltade.

AKTIVITETER

Jönköping var aktiva inom cykling under 2015 och får 8 av 10 möjliga poäng inom delområdet *aktiviteter*. Under 2015 anlade kommunen nya cykelvägar och cykelparkering, en cykelkarta togs fram och kampanjer genomfördes. Dessutom genomfördes flödesmätningar och cykelbokslut.



CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Jönköping 5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. 2014 var andelen resor som gjordes med cykel 10 procent. Ett mål är att denna andel ska öka till 12,5 procent 2019. Kommunen har avsatta medel för genomförande av åtgärder och utbyggnad av cykelinfrastruktur samt en aktuell underhållsplan och ett aktivt internt arbete för att främja cykling i kommunen.

Jönköping har en egen kampanj kallad "Cykelkedjan" där anställda erbjuds rabatter hos cykelhandlare. Kommunen saknar dock en antagen cykelstrategi, en aktuell cykelplan, cykelparkeringstal och integrering av cykling i plandokument. Jönköping planerar dock att under 2016 ta fram ett cykelprogram innehållandes både cykelplan och cykelstrategi. Dessutom ska nya parkeringstal, inklusive för cykel, antas under första halvan av 2016.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är Jönköpings starkaste område och här får kommunen full pott. Jönköping genomför både kontinuerliga och periodiska mätningar. Kommunen har också genomfört resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning och cykelbokslut (årligen sedan 2014). När det gäller samarbete med cyklistar tar kommunen emellanåt hjälp av en referensgrupp med cyklistar. Detta sker bland annat genom öppna cykelföredrag där cykelsituationen i Jönköping diskuteras. Kommunen är även aktiv i cykelgrupper på sociala medier.

REKOMMENDATIONER

Jönköping är en aktiv kommun när det kommer till cykelfrågan och har också sedan starten i Kommunvelometern förbättrat sitt arbete avsevärt inom flera områden. Ett par viktiga element saknas dock fortfarande idag, men planer finns på att börja arbeta med flertalet av dessa. Detta bådär gott inför kommande granskningar.

Cykelstrategi och cykelplan som idag saknas ska arbetas fram under 2016 inom ramen för ett cykelprogram. Detta kan tänkas vägleda och hjälpa kommunen att jobba brett med cykelfrågan, men också att prioritera bland konkreta åtgärder för ökad standard och tillgänglighet till god cykelinfrastruktur för invånarna. Även cykelparkeringstal kommer att antas under året som kommer.

Utmaningar för Jönköping ligger i att implementera det kommande cykelprogrammet, att arbeta brett med cykelfrågan för att utvecklas inom alla delområden samt att långsiktigt upprätthålla en jämn och aktiv nivå på cykelsatsningarna.

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

Karlshamn

Karlshamn deltar för femte året i rad i Kommunvelometern. I år får Karlshamn 25 i totalpoäng, vilket är en viss minskning från förra årets 30 i totalpoäng. Kommunen ligger på samma nivå som förra året inom de flesta områden, men backar något inom *infrastruktur och underhåll* samt *aktiviteter*. En kommun som får mellan 20 och 30 i totalpoäng arbetar ofta med cykling inom de flesta områden, men saknar struktur inom ett eller ett par områden.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande *befintlig infrastruktur* i Karlshamn har kommunen 2,8 meter cykelväg per invånare, vilket är över snittet bland årets deltagare på motsvarande 2,2 meter.

När det kommer till medel inom *infrastruktur och underhåll* ökar kommunens satsningar från 69 kr per invånare 2015 till 185 kr 2016. Trots ökningen ligger kommunens medel klart under snittet på 257 kr per invånare och år. Även gällande personresurser har Karlshamn färre antal heltidstjänster per 100 000 invånare än genomsnittet.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

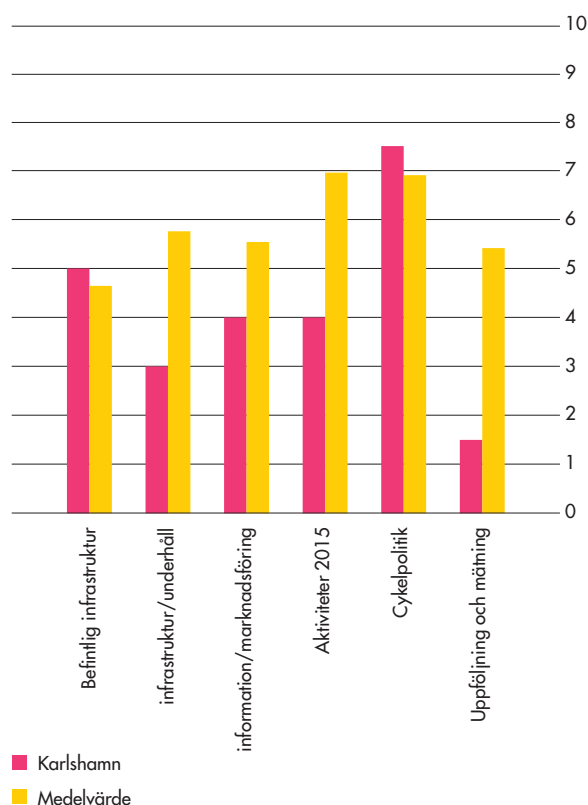
Det som främst genererar poäng inom detta område är att hela 70 procent av Karlshamns cykelvägar är skyltade. Detta är en bra bit över snittet på 44 procent för samtliga och 31 procent för små kommuner. Däremot ligger kommunen under snitt både vad gäller satsade medel och antal heltidstjänster som jobbar med information och marknadsföring av cykling.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv kommunen har varit under det senaste året. Karlshamn får i år 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har under 2015 bland annat tagit fram cykelkarta och genomfört kampanjer samt flödesmätningar av cyklister. Utöver detta har kommunen även tagit fram en cykelplan.

CYKELPOLITIK

Området *cykelpolitik* är Karlshamns starkaste område och kommunen får 7,5 poäng av 10 möj-



liga. Detta får Karlshamn då de har mätbara politiska mål, en antagen cykelstrategi, en cykelplan inklusive medel till dess genomförande, en aktuell underhållsplan samt integrering av cykling i kommunens plandokument. Det som Karlshamn saknar för ytterligare poäng är mål som också är tidsatta och följas upp av nämnd, cykelparkeringstal och ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunens anställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Karlshamn endast 1,5 av 10 möjliga poäng. Det som genererar poäng är de flödesmätningar av cyklister som kommunen genomför. Karlshamn saknar genomförd resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning, cykelbokslut samt ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Som resultaten visar jobbar Karlshamn inom samtliga områden som granskas i Kommunvelometern. Karlshamn har en del viktiga strategiska dokument som cykelstrategi och cykelplan. Detta är viktigt då de är vägledande och underlättar att prioritera bland åtgärder och aktiviteter.

De områden som Karlshamn främst bör satsa på att utveckla är *infrastruktur och underhåll* samt *uppföljning och mätning*. Karlshamn rekommenderas att inleda ett samarbete med cyklister samt att genomföra cykelbokslut. Samarbete med cyklister ger kommunen viktig och ökad förståelse kring hur det är att vara cyklist idag, hur Karlshamn upplevs från sadeln samt vad cyklisterna själva tycker att kommunen borde utveckla. Ett cykelbokslut är ett bra komplement till det arbete som görs idag då det ger kommunen en möjlighet att sammanställa och utvärdera de satsningar som gjorts. Ett cykelbokslut är dessutom ett bra sätt att informera allmänheten om vad kommunen har genomfört.

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	5	5	4	7	7,5	1,5	30
	2016	5	3	4	4	7,5	1,5	25

Karlskrona

I årets granskning får Karlskrona 32,5 totalpoäng. Detta är en ordentlig ökning sedan 2013 då de senast deltog och fick 17,5 poäng. Karlskrona har förbättrat sina resultat inom flera områden, inte minst inom *information och marknadsföring* samt *cykelpolitik*. Trots den rejäla poängökningen är Karlskronas resultat fortsatt något under snittet för samtliga deltagare på 35 poäng och för mellanstora kommuner som i snitt får 40 poäng.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

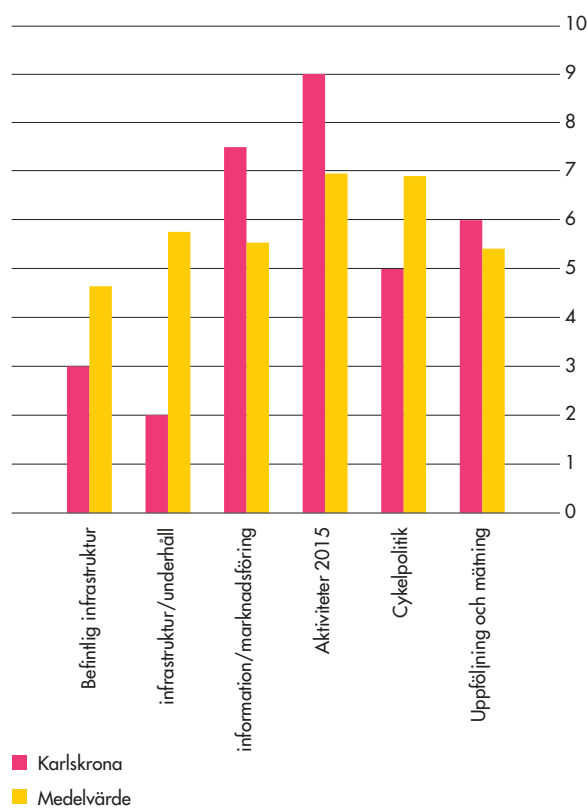
Både gällande *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll* har Karlskrona sänkt sina poäng något sedan senast de var med i Kommunvelometern. I Karlshamn finns 1,3 meter cykelväg per invånare. Satsade medel på infrastruktur och underhåll är för 2015 och 2016 48 kr per invånare och år, vilket är långt under snittet för samtliga deltagande kommuner på 257 kr.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* förbättrar kommunens sitt resultat och får 7,5 poäng av 10 möjliga. Detta är en ökning med hela 5,5 poäng sedan senast kommunen var med. Karlskrona satsade medel inom området ökar från 2015 års 3,5 kr per invånare till budgeterade 4,2 kr per invånare för 2016. Snittet för samtliga kommuners budgeterade medel inom området är 5,1 kr per invånare. Inom personresurser är Karlskronas 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare strax under snittet för samtliga deltagare på 0,9 heltidstjänster. Något som drar upp poängen är att hela 95 procent av cykelvägarna inom kommunen är skyltade.

AKTIVITETER

Karlskrona får inom området *aktiviteter* 9 av 10 möjliga poäng, vilket pekar på att kommunen har varit väldigt aktiva inom cykling det senaste året. Kommunen har bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkering, genomfört säkerhetshöjande åtgärder, skyltat cykelvägar, genomfört kampanjer samt flödesmätningar av cyklisterna. Karlskrona har även genomfört en resvaneundersökning och



ett cykelbokslut. Något kommunen saknar är en cykelkarta, vilket dock planeras tas fram i samband med cykelturismarbete i kommunen.

CYKELPOLITIK

Karlskrona får inom området *cykelpolitik* 5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har här förbättrat sig sedan 2013, men har fortsatt stor utvecklingspotential. Karlskrona har politiska mål som är

tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Ett mål är att minst 30 procent av kommuninvånarna cyklar året runt till sitt arbete eller utbildning år 2030. Karlskrona har en antagen cykelstrategi samt medel till att genomföra fysiska åtgärder och förbättringar. Cykelstrategin innehåller mål och ett handlingsprogram med specificerade åtgärder för cyklingens utveckling.

För ytterligare poäng inom området behöver kommunen en cykelplan, cykelparkeringstal, en aktuell underhållsplan, ett aktivt internt arbete för att främja cykling samt integrera cykling i plandokument. Det pågår ett arbete med att förankra en cykelparkeringsnorm i kommunen, vilket bådär gott inför framtida granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Karlskrona 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar samt årligen ett cykelbokslut. Dessutom har kommunen genomfört en resvaneundersökning. Det som saknas för ytterligare poäng är genomförd nöjdhetsundersökning samt ett uttalat samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Karlskrona har tydligt utvecklat sitt cykelarbete sedan senast de var med i Kommunvelometern. Rekommenderat är att kommunen fortsätter på den inslagna vägen och utvecklar sitt arbete vidare. Utmaningen ligger i att jobba långsiktigt och på en stabil nivå som kan upprätthållas under många år.

För att förbättra sitt cykelarbete rekommenderas kommunen att avsätta mer ekonomiska medel till cykelinfrastrukturen. Detta för att säkerställa att ett sammanhållet och trafiksäkert cykelvägnät når fler invånare och därmed blir ett attraktivt färd sätt för fler. Kommunen saknar visserligen en cykelplan, men i cykelstrategins handlingsprogram finns specifika åtgärder och listade utbyggnadsbehov. Här gäller det att realisera de planerade åtgärderna och att fortsätta följa upp insatserna för att nå de uppsatta målen.

Något som kommunen saknar är ett uttalat samarbete med cyklister och rekommenderat är därför att inleda ett sådant samarbete. Detta kan vara till stor hjälp för att öka insikten om hur det är att vara cyklist i Karlskrona idag, vilka åtgärder som saknas, platser som upplevs otrygga med mera.

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

Katrineholm

2016 är tredje året i rad som Katrineholm deltar i Kommunvelometern. I år får kommunen 31 i totalpoäng, vilket är en ökning från förra årets 25 poäng. Det är framförallt inom delområdet *cykelpolitik* som kommunen förbättrat sig. I jämförelse med andra kommuner är Katrineholms 31 poäng något över snittet för små kommuner på 29 poäng, men fortsatt något under snittet på 35 poäng för samtliga deltagare.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom områdena *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll* är Katrineholms poäng något under snittet för årets deltagare. Katrineholm har 3,0 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är en bit över snittet på 1,9 för samtliga deltagare. När det kommer till ekonomiska medel är dock Katrineholms 107 kr per invånare och år en ordentlig bit under snittet på 257 kr per invånare och år för samtliga kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

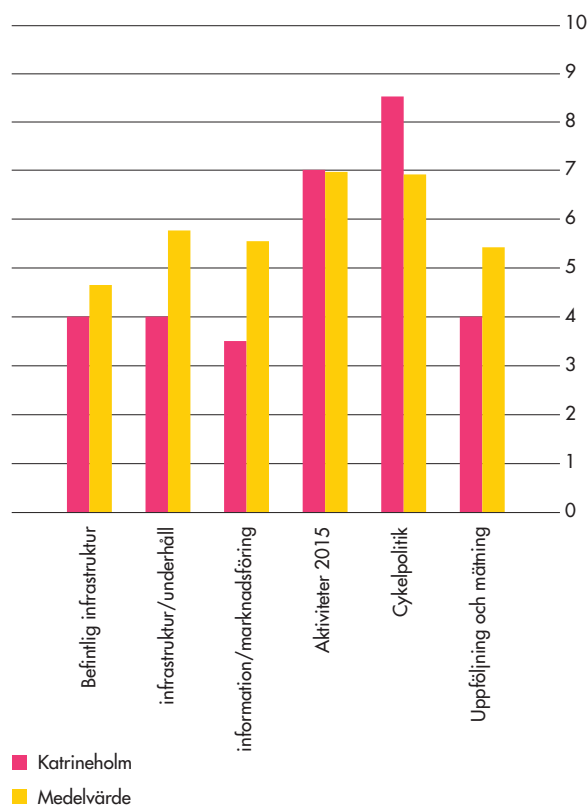
Katrineholm får 3,5 av 10 möjliga poäng inom området *information och marknadsföring*. Kommunen ligger under snittet både gällande satsade ekonomiska medel och personresurser. Katrineholm satsar 1,5 kr per invånare och år och har motsvarande 0,3 heltidsanställda per 100 000 invånare inom området. Också när det gäller andelen skyltade cykelvägar ligger kommunen under snittet. Idag är det endast ett par procent av cykelvägarna som är skyltade.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun varit under det senaste år. Katrineholm har bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkering, genomfört säkerhetshöjande åtgärder och skyltat cykelvägar. Kommunen har även arbetat med en cykelstrategi och en cykelplan. Inom området får Katrineholm 7 av 10 möjliga poäng.

CYKELPOLITIK

Området *cykelpolitik* är det område där Katrineholm ökat sina poäng mest sedan förra året. Förra



året fick kommunen 3,5 av 10 möjliga, medan kommunen i år får hela 8,5 poäng. Katrineholm har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål till 2030 är att andelen resande med cykel i hela kommunen skall utgöra 21 procent och hela 29 procent i Katrineholms tätort.

Katrineholm har en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel till att genomföra cykelplanen. Vidare är även cykling integrerad i plando-

kument och kommunen har också en aktuell underhållsplan. För ytterligare poäng inom området *cykelpolitik* behöver kommunen ta fram cykelparke-ringstal samt börja arbeta aktivt som arbetsgivare för att främja cykling bland kommunens anställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

När det kommer till *uppföljning och mätning* har kommunen genomfört resvaneundersökning samt har ett etablerat samarbete med cyklister. Kommunen genomför dock inga flödesmätningar, har inte genomfört någon nöjdhetsundersökning, något cykelbokslut eller BYPAD. Inom området får Katrineholm 4 av 10 möjliga poäng.

REKOMMENDATIONER

Katrineholm fortsätter sin fina utveckling och ökar sin totalpoäng till 31 i årets granskning. En kommun som får mellan 30 och 40 i totalpoäng är aktiva inom cykling, men saknar struktur inom ett par områden. Det är framförallt sitt arbete inom delom-

rådena *infrastruktur och underhåll* samt *uppföljning och mätning* som kommunen bör prioritera insatser. Ett bra, säkert och sammanhållet cykelvägnät är grunden i en kommuns främjande av cykling. För att utveckla cykelinfrastrukturen krävs resurser och Katrineholm rekommenderas därför att se över de ekonomiska medlen som satsas på infrastrukturen för att säkerställa att de är tillräckliga för att kommunens uppsatta mål ska kunna nås.

Utöver detta rekommenderas Katrineholm att börja genomföra cykelbokslut. Ett cykelbokslut ger kommunen en sammanfattande bild av genomförda åtgärder. Det är också ett enkelt sätt att informera invånarna om kommunens arbete med cykelfrämjande åtgärder.

Det är tydligt att cykling är en viktig fråga för Katrineholm. Detta syns inte minst inom *cykelpolitik*, men återspeglas även i hur aktiv kommunen är. Utmaningen ligger i att jobba långsiktigt och upprätthålla en hög och stabil nivå på cykelsatsningarna under många år.

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

Kristianstad

Kristianstad deltar i år för första gången i Kommunvelometern. Förhoppningsvis är detta första gången av flera framöver med Kristianstad som deltagare. Kommunen får i totalpoäng 32, vilket är under snittet både för samtliga deltagare samt i jämförelse med andra mellanstora kommuner. Kristianstad har ett aktiv cykelår bakom sig och får höga poäng inom området *aktiviteter*. Dock pekar resultaten på att kommunen saknar flera viktiga strategiska arbetsmoment.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom områdena *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll* får kommunen 6 respektive 2,5 av 10 möjliga poäng. Resultaten pekar på att Kristianstad har ett utbrett cykelvägnät i jämförelse med andra kommuner, men att kommunen satsar mindre ekonomiska medel samt antal personresurser inom området än snittet för de deltagande kommunerna.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

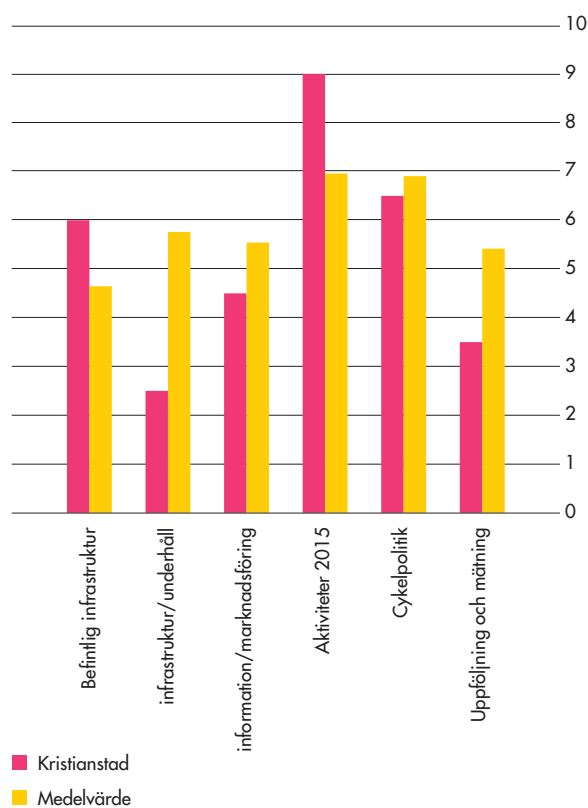
Även inom information och marknadsföring satsar Kristianstad både mindre ekonomiska medel och har färre personresurser än snittet för samtliga deltagande kommuner. När det gäller andel skyltade cykelvägar är dock kommunens 90 procent högt över snitten. För samtliga deltagare är medelvärdet 44 procent och för andra mellanstora kommuner är det 50 procent. Inom området får Kristianstad 4,5 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Inom *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen har varit under det senaste året. Kristianstad har ett aktivt cykelår bakom sig och får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkering, genomfört säkerhetshöjande åtgärder, skyltat cykelvägar, tagit fram cykelkarta, genomfört flödesmätningar samt arbetat både med cykelstrategi och cykelplan.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Kristianstad 6,5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har politiska mål som är tid-



sätta, mätbara och som följs upp av nämnd. Kommunen har även en antagen underhållsplan, en antagen cykelstrategi samt medel till genomförande av åtgärder. Vad kommunen saknar för ytterligare poäng är cykelparkeringstal, att cykling är integrerat i plandokument och ett aktivt arbete internt för att främja cykling bland kommunens anställda. Dessutom saknas en cykelplan, men kommunen har dock en trafikplan innehållandes cykel som

förväntas bli antagen under 2016. Även cykelparkeringstal förmodas bli antagna under 2016.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Kristianstad 3,5 av 10 möjliga poäng. Här har kommunen goda möjligheter att utveckla sitt arbete. Kristianstad genomför flödesmätningar av cyklister och har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren. Dock saknas genomförd nöjdhetsundersökning, ett samarbete med cyklister samt att genomföra cykelbokslut eller BYPAD.

REKOMMENDATIONER

Kristianstads första deltagande i Kommunvelometer visat att kommunen varit aktiv i sitt cykelarbete under förra året och att kommunen jobbar brett med cykelfrågan, samtidigt som det fortfarande finns goda möjligheter till utveckling inom samtliga delområden.

De insatser som kommunens främst rekommenderas att genomföra är att inleda ett samarbete med cyklister och att börja genomföra cykelbokslut. Ett samarbete ger kommunen ökad insikt i cyklisters upplevelse av att cykla i Kristianstad och ett cykelbokslut ger ett sammanställt underlag över genomförda åtgärder. Ett cykelbokslut är också en viktig del i att marknadsföra och informera om cykling i kommunen. Utöver detta är det också önskvärt med ökade medel och personresurser för cykel, både till infrastruktur och underhåll och till information och marknadsföring.

Även om Kristianstads poäng inom *cykelpolitik* pekar på att de saknar en del efterfrågade arbetsätt har kommunen inlett viktiga processer, såsom framtagande av cykelplan och cykelparkeringstal. Detta bådär gott inför framtida granskningar då arbete inom *cykelpolitik* skapar en god grund för kommunens fortsatta arbete.

Lidingö

Lidingö får i årets granskning 41 i totalpoäng. Detta är en ökning från förra årets 34,5 poäng. En kommun med över 40 i totalpoäng arbetar mycket bra med cykling, men saknar struktur inom något område. Det område Lidingö är relativt svaga inom är *uppföljning och mätning*. Kommunens totalpoäng är över snittet, både för samtliga deltagare och för gruppen små kommuner. Lidingös starka resultat placerar kommunen på en andraplats inom gruppen små kommuner.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom området *infrastruktur och underhåll* får Lidingö 7,5 av 10 möjliga poäng. Detta grundar sig framförallt i att kommunen satsar mer medel inom området än snittet i årets granskning. Kommunen satsar 355 kr per invånare och år. Gällande personresurser ligger dock kommunens 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare under snittet på 1,9 för samtliga och 1,7 för små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

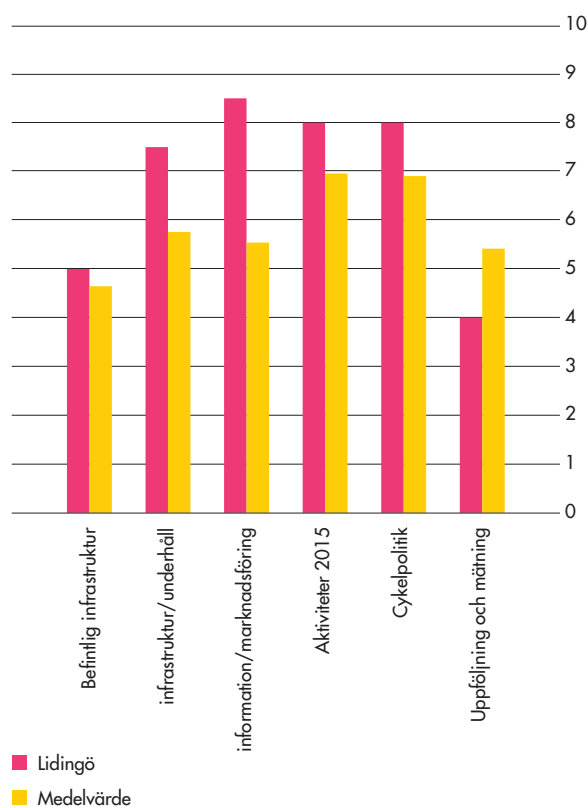
Gällande *information och marknadsföring* är Lidingö starka och får 8,5 av 10 möjliga poäng. Detta då kommunens satsade medel inom området är över snitten och att samtliga cykelvägar är skyltade. Däremot har kommunen något färre personresurser än snittet. Lidingö har 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 0,9 heltidstjänster för samtliga och 0,8 heltidstjänster för små kommuner.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv en kommun har varit inom cykling under det senaste året. Lidingö har varit aktiva under förra året och får 8 av 10 möjliga poäng. Kommunen har anlagt och byggt nya cykelvägar, cykelparkering och skyltning samt genomfört säkerhetshöjande åtgärder. Lidingö har även genomfört kampanjer, flödesmätningar samt en resvaneundersökning (RVU).

CYKELPOLITIK

Även inom *cykelpolitik* är Lidingö starka med 8 av 10 möjliga poäng. Kommunen har flera av de efterfrågade och viktiga delarna inom området:



politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd, antagen cykelstrategi och cykelplan samt medel till genomförande av planen, cykelparkeringstal och ett aktivt internt arbete för att främja cykling. Exempel på mätbara mål är att antalet cykelresor över Lidingöbron ska öka med minst 5 procent varje år samt att standarden på gång- och cykelnätet ska öka. Ytterligare

mål är att 80 procent av Lidingöborna ska välja gång, cykel eller kollektivtrafik till arbetet och att 60 procent ska använda cykel för fritidsresor. Interna åtgärder är bland annat friskvårdstimme och cykelparkering för anställda, resepolicy samt en cykelutmaning. Det som kommunen saknar för att få full pott är en politiskt antagen och aktuell underhållsplan samt integrering av cykling i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

När det kommer till uppföljning och mätning genomför kommunen både periodiska och kontinuerliga mätningar av antal cyklister. Dessutom har kommunen genomfört en RVU. Detta ger Lidingö 4 av 10 möjliga poäng. För fler poäng behöver kommunen genomföra nöjdhetsundersökning, cykelbokslut eller BYPAD samt ha ett samarbete med cyklister i kommunen.

REKOMMENDATIONER

Lidingö uppvisar i år ett väldigt starkt resultat och placerar sig på andraplatsen bland små kommuner. Kommunen har dock fortsatta möjligheter att utvecklas och det område som resultaten pekar på att Lidingö bör prioritera är *uppföljning och mätning*. Framförallt bör ett samarbete med cyklister inledas samt ett bokslut eller BYPAD genomföras. Ett samarbete med cyklister ger kommunen god insikt i hur det är att vara cyklist i Lidingö idag och ett cykelbokslut är dels ett sätt att sammanställa och få en överblick över genomförda åtgärder, dels ett sätt att informera om vad kommunen har genomfört. På sikt kan även en nöjdhetsundersökning komplettera arbetet inom *uppföljning och mätning* och ge en mer heltäckande bild av hur cykling i kommunen upplevs.

För att kunna fortsätta den positiva utvecklingen ligger Lidingös främsta utmaning i att upprätthålla ett aktivt och långsiktig arbete med cykelfrågorna.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Lidingö	2015	6	5,5	5	7	7	4	34,5
	2016	5	7,5	8,5	8	8	4	41

Linköping

I år är det fjärde gången Linköping deltar och resultatet blir denna gång 44,5 poäng. Linköping har de år de deltagit visat upp en hög och jämn poängnivå. Kommunens poäng är en bra bit över snittet för samtliga deltagare på 35 poäng, men precis under snittet för stora kommuner på 45 poäng. För att nå toppkommunerna är det alltså en bit kvar. Linköping saknar en del viktiga åtgärder och planer som behövs för att nå dit.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

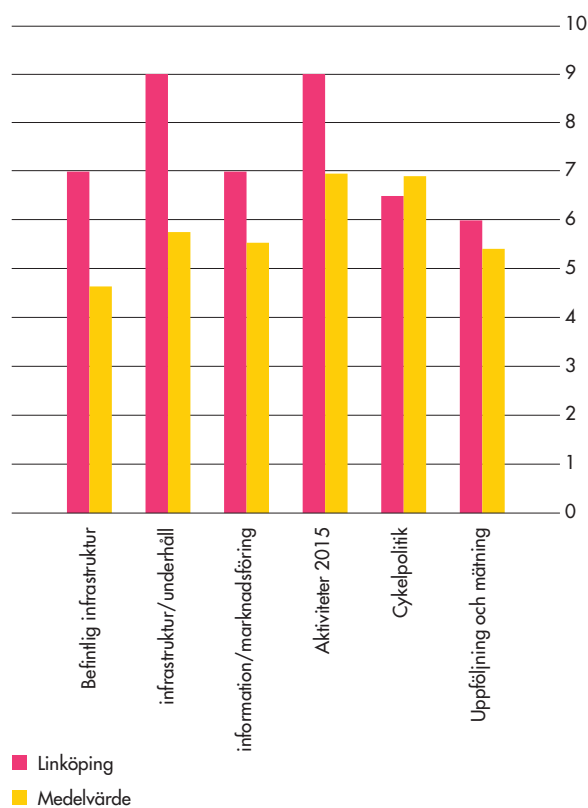
Inom områdena *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll* får Linköping 7 respektive 9 poäng. Detta är höga poäng i jämförelse med andra kommuner och visar att cykelinfrastruktur och underhåll är prioriterade områden. Kommunen satsar 587 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll. Snittet i årets granskning är 257 kr per invånare och år. Den enda delen där Linköping ligger en bit under snittet gäller personresurser inom området. Linköping har 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare, medan snittet för samtliga är 1,9 heltidstjänster och 2,8 heltidstjänster för stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Även inom *information och marknadsföring* får Linköping höga poäng, 7 av 10 möjliga. Linköping har något fler personresurser än snittet för samtliga deltagare, men färre i jämförelse med stora kommuner. När det gäller ekonomiska satsningar ligger dessa något under snittet för samtliga deltagare. I Linköping är 60 procent av cykelvägarna skyltade. Detta är klart över snittet på 44 procent för samtliga deltagare.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit under det senaste året. Linköping får 9 av 10 möjliga poäng, vilket vittnar om att kommunen har ett aktivt cykelår bakom sig. Linköping har bland annat anlagt och byggt nya cykelvägar, cykelparkering, skyltning samt genomfört flödesmätningar och säkerhetshöjande åtgärder. Vidare har Linköping även tagit fram en cykelkarta, genomfört kampanjer och en nöjdhetsundersökning.



CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Linköping 6,5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Kommunen har även en antagen cykelstrategi, cykelparkeringstal och integrerat cykling i plandokument. Linköping har medel för att genomföra konkreta åtgärder, men saknar en vägledande cykelplan. För ytterligare poäng behöver kommunen, utöver

cykelplan, även underhållsplan samt bedriva ett aktivt internt arbete för att främja cykling.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Linköping får inom *uppföljning och mätning* 6 av 10 möjliga poäng. Snittet för samtliga deltagare är 5 poäng, men bland stora kommuner är snittet 9 poäng och dit har Linköping en bit kvar. Kommunen genomför flödesmätningar samt har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning. Kommunen saknar dock både ett samarbete med cyklister och att genomföra cykelbokslut eller BYPAD.

REKOMMENDATIONER

Linköping har alla de gånger de deltagit i Kommunvelometern fått höga poäng. Detta pekar på att kommunen bedriver ett bra och långsiktigt arbete

med cykling. Utmaningen ligger således i att fortsätta på den inslagna vägen och upprätthålla en hög nivå på cykelsatsningarna.

Resultaten pekar också på att kommunen har goda möjligheter att ytterligare utveckla sitt arbete, främst inom områdena *cykelpolitik och uppföljning och mätning*. Här saknas en rad arbetssätt, vilket också återspeglar sig i poängen som är en bit under snittet i jämförelse med andra stora kommuner.

Det är framförallt en cykelplan, ett samarbete med cyklister samt cykelbokslut (eller BYPAD) som kommunen saknar och som bör prioriteras. En cykelplan vägleder och underlättar för kommunen att prioritera vilka åtgärder som ska göras. Ett samarbete med cyklister ger viktig insikt i hur det är att vara cyklist i Linköping idag, medan ett cykelbokslut är ett bra sätt att sammanställa och kommunicera genomförda åtgärder.

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

Luleå

Luleå deltar i år för sjätte gången i Kommunvelometern och har sedan de deltog första gången ständigt förbättrat sina resultat. Kommunen får i år 42,5 i totalpoäng. Luleå minskar sina poäng något inom *aktiviteter*, men går framåt inom *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring* samt inom *cykelpolitik*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

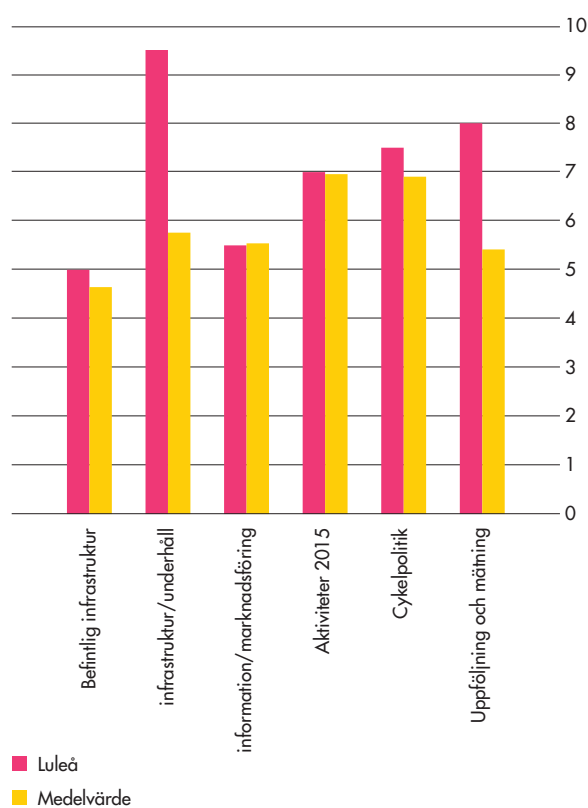
Inom områdena *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll* får Luleå 5 respektive 9,5 av 10 möjliga poäng. Poängen för *befintlig infrastruktur* är samma som snittet både bland samtliga deltagare och för mellanstora kommuner. Poängen för *infrastruktur och underhåll* är däremot en bra bit över snitten. Detta förklaras av att Luleå satsar hela 424 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet på 257 kr per invånare och år. Dessutom har kommunen hela 2,6 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är klart över snittet på 1,9 helhetstjänster.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Gällande information och marknadsföring av cykling satsar Luleå mindre ekonomiska medel och har färre personresurser än snittet för samtliga deltagare och för stora kommuner. Däremot har kommunen 70 procent av sina cykelvägar skyltade, vilket är klart över snittet på 44 procent för samtliga deltagare. Inom området får Luleå 5,5 poäng av 10 möjliga.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun varit under det senaste året. Luleå får här 7 av 10 möjliga poäng, vilket baseras på att kommunen bland annat anlagt cykelvägar, cykelparkering och genomfört säkerhetshöjande åtgärder. Vidare har kommunen även tagit fram cykelkarta, genomfört flödesmätningar, resvaneundersökning (RVU) samt cykelbokslut. Ett exempel på aktivitet som kommunen genomfört är en "På stan utan bilen"-dag. Detta gjordes i samband med Hållbarhetsveckan och innehöll information om kommunens arbete med



cykling, möjlighet att prova el-cykel, cykelverkstad, utställning av annorlunda cyklar, möjlighet att träffa cykelklubbar med mera. Dessutom har kommunen samarbetat med Cykelfrämjandet genom att marknadsföra arrangerade cykelturer.

CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Luleå 7,5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål till 2020 är att minst 20 procent

av alla resor görs med cykel, att minst 30 procent av alla resor kortare än 4 kilometer görs med cykel och att antalet döda och allvarligt skadade cyklister har minskat med en fjärdedel till 2020. Luleå har även integrerat cykling i plandokument och har ett aktivt internt arbete för att främja cykling i form av resepolicy, tillgång till cyklar och elcyklar samt ökat fokus på cykelparkeringar vid arbetsplatser. Vidare har kommunen en antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel för att genomföra åtgärder i cykelplanen. Vad kommunen saknar för full pott inom området är cykelparkeringstal samt en aktuell antagen underhållsplan. Cykelparkeringstal ska dock antas under 2016.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Det enda som Luleå saknar för att få full pott inom *uppföljning och mätning* är ett samarbete med cyklister. Kommunen träffar cyklister under året vid olika tillfällen, men det finns inget uttalat samarbete. Kommunen får 8 av 10 möjliga poäng då de genomför både kontinuerliga och periodiska mätningar, har genomfört både RVU och nöjdhetsundersökning samt cykelbokslut (ärligen).

REKOMMENDATIONER

Luleå uppvisar även i år ett stabilt och långsiktigt arbete med cykling och får 42,5 i totalpoäng, kommunens högsta toppoäng hittills. En kommun som får över 40 poäng kan betecknas som en kommun som arbetar mycket bra med cykling och har också gjort det under ett flertal år. För att fortsätta utvecklas finns det dock en rad möjliga åtgärder och satsningar som kan göras.

Det som främst rekommenderas Luleå är att inleda ett uttalat samarbete med cyklister. Detta då det ger kommunen viktig insikt och ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i Luleå idag. Ett samarbete kan få flera positiva effekter. Inte bara ger det en direkt kontakt till invånare, men även ett underlag som hjälper att prioritera bland möjliga åtgärder och som kan vara till hjälp vid framtagande och revideringar av strategier och planer. Utöver detta ligger utmaningen i att fortsätta på den inslagna vägen samtidigt som kommunen hittar ett stabilt och långsiktigt sätt att arbeta med cykling.

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	6	4	10	2,5	5,5	34
	2013	5	9,5	4,5	8	3	5,5	35,5
	2014	5	9,5	5	10	4,5	6	40
	2015	5	9	3	9	7	8	41
	2016	5	9,5	5,5	7	7,5	8	42,5

Lund

Lund är årets svenska cykelkommun och vinnare av årets Kommunvelometer. Stort grattis! Lund har varit med samtliga år förutom första året 2010. Kommunen har samtliga gånger de deltagit fått 50 poäng eller mer, vilket är otroligt imponerande och visar vilken prioritet cykling har i kommunen. I årets granskning får Lund 52,5 poäng, vilket är kommunens näst högsta totalpoäng hittills. Sedan förra året har Lund ökat sina poäng inom *infrastruktur och underhåll*. Kommunen får full pott inom fyra av sex delområden.

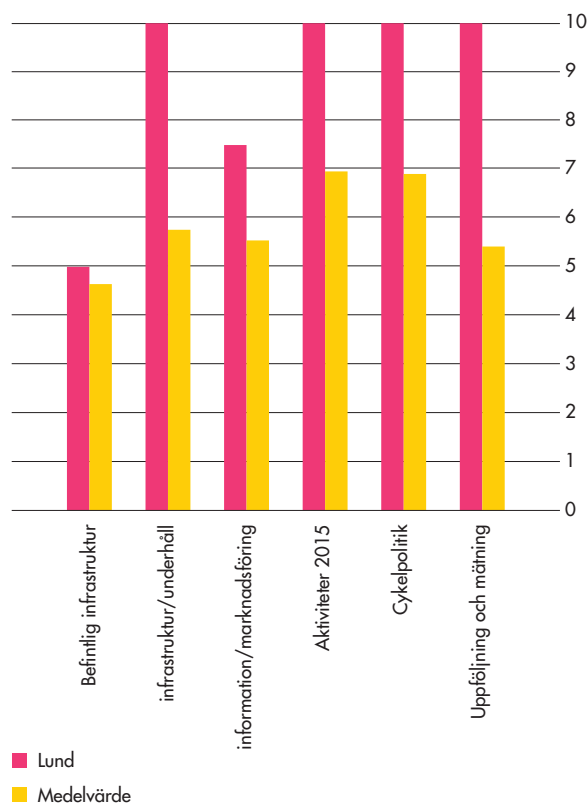
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom området *befintlig infrastruktur* får Lund 5 av 10 möjliga poäng, vilket är snittet för samtliga deltagare, men över snittet på 4 poäng för stora kommuner.

Gällande *infrastruktur och underhåll* får Lund 10 av 10 möjliga poäng, vilket är en ökning med 2,5 poäng sedan förra året. Det som genererar en högre poäng än förra året är framförallt ökade medel. Lund satsar 457 kr per år och invånare på infrastruktur och underhåll, vilket är en ordentlig bit över snittet på 257 kr per invånare och år. Vidare har Lund även fler personresurser än snittet med 4,7 heltidstjänster per 100 000 invånare. Motsvarande siffra för samtliga deltagare är 1,9 heltidstjänster och bland stora kommuner 2,8 heltidstjänster.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* satsar Lund något mindre ekonomiska medel än snitten för samtliga deltagare och för stora kommuner. Gällande personresurser har kommunen dock fler anställda än snitten. Lund har 1,7 heltidstjänster per 100 000 invånare, medan snittet för samtliga deltagare är 0,9 heltidstjänster och för stora kommuner 1,4 heltidstjänster. Även när det kommer till skyltning ligger Lund högt med 75 procent skyltade cykelvägar. I Lund har huvudcykelstråken vägvisning i varsin färg, vilka också är markerade på kommunens cykelkarta. Huvudcykelstråken utgår från stadskärnan vidare till stadsdelar och vidare till andra tätorter. Utöver detta vägvisas det



även till olika stadsdelar i staden, mellan övriga tätorter samt till intressanta regionala mål, såsom naturområden. Inom området får Lund 7,5 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Lund är en aktiv cykelkommun och får 10 av 10 möjliga poäng inom området *aktiviteter*. Detta område mäter hur aktiv en kommun har varit under det senaste året. Lund har genomfört 13 av 15 efterfrågade aktiviteter under 2015.

CYKELPOLITIK

Även inom området *cykelpolitik* får Lund 10 av 10 poäng, alltså full pott. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att av alla resor inom Lunds kommun ska 75 procent ske med gång, cykel och kollektivtrafik år 2030. Vidare har kommunen även en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel för dess genomförande. Dessutom har Lund cykelparkeringstal, aktuell antagen underhållsplan, ett aktivt internt arbete för att främja cykling samt integrering av cykling i plandokument. Exempel på interna åtgärder är att anställda erbjuds cykelhjälm och reflexväst. Dessutom har kommunen hälsoinspiratörer på varje förvaltning där ett av budskapen är att sprida fördelarna med att cykla till och från arbetet.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är ett ytterligare område där Lund får 10 av 10 poäng i årets granskning. Kommunen genomför både periodiska och kontinuerliga mätningar. Lund har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren och genomför årligen ett cykelbokslut. Kommunen har även ett uttalat samarbete med cyklister i kommunen, bland annat i form av samarbete med Naturskyddsföreningens cykelgrupp samt Lunds *Bike Kitchen*.

REKOMMENDATIONER

Lund är årets svenska cykelkommun och har samtliga år de deltagit tillhört toppkommunerna i Kommunvelometern. Lund uppvisar ett stabilt och långsiktigt arbete med cykling. Cykel är tydligt ett prioriterat transportmedel och kommunen satsar mycket ekonomiska medel och personresurser, inte minst när det kommer till cykelinfrastruktur och underhåll. Lunds utmaning ligger i att fortsätta på den inslagna vägen med att prioritera cykling, att jobba brett med cykelfrågor och att fortsätta ligga i framkant för att främja cykling.

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

Malmö

Malmö har varit med samtliga år sedan 2010 och har alltid varit en av toppkommunerna med inte mindre än fyra stycken förstaplatsplaceringar. I årets granskning delar Malmö andraplatsen med Uppsala och får i totalpoäng 51 av 60 möjliga poäng. Malmö minskar sina poäng något inom områdena *infrastruktur och underhåll* samt *uppföljning och mätning* i jämförelse med förra året, men är trots detta en av de absoluta toppkommunerna. Malmö uppvisar ett aktivt och brett arbete där cykling är ett prioriterat transportmedel.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom området *befintlig infrastruktur* får Malmö 4 av 5 möjliga poäng, vilket är något under snittet för samtliga deltagare men samma som snittet i jämförelse med andra stora kommuner.

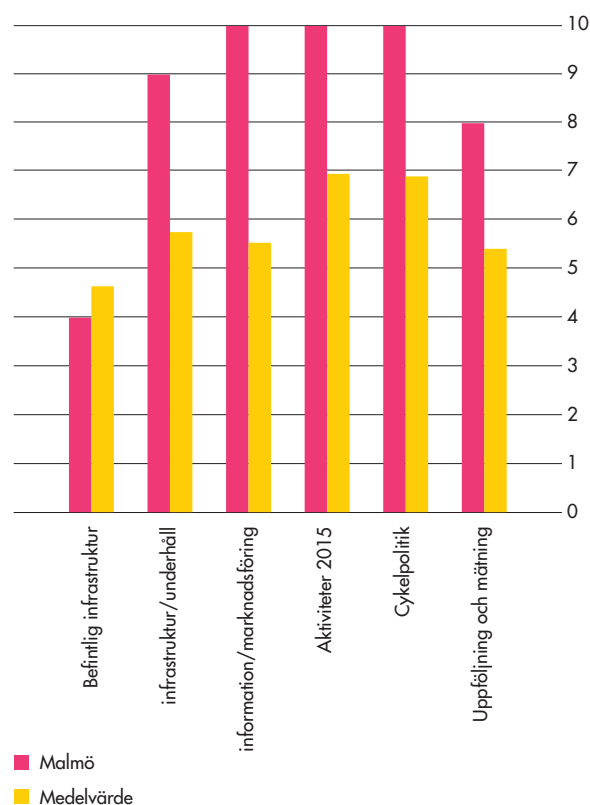
När det kommer till medel inom *infrastruktur och underhåll* satsar Malmö 374 kr per invånare och år, vilket är över snittet på 257 kr per invånare och år. Även gällande personresurser ligger Malmö högt med 5,3 heltidstjänster per 100 000 invånare. Snittet för samtliga deltagare är 1,9 och för andra stora kommuner är snittet 2,8. Inom området *infrastruktur och underhåll* får Malmö 9 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

När det kommer till *information och marknadsföring* är Malmö en stark kommun och får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen satsar mer medel och personresurser inom området än någon annan kommun och har samtliga cykelvägar skyltade. Malmö är också den enda kommun som får 10 poäng inom området.

AKTIVITETER

Malmö är en aktiv kommun och får full pott, 10 av 10 poäng inom *aktiviteter*. Detta är ett område som mäter just hur aktiv en kommun har varit under det senaste året, och Malmö har genomfört 13 av de 15 poänggivande aktiviteterna. Utöver de efterfrågade aktiviteterna har Malmö som första kommun i Sverige startat upp "Cykling utan ålder". Detta innebär att äldreboende ges möjlighet att leasa cykel-rikshaws av kommunen. Med hjälp av



volontärer får de boende möjlighet att komma ut på cykelutflykter, vilket ger positiva effekter på hälsa och välmående.

CYKELPOLITIK

Även inom *cykelpolitik* är Malmö en stark kommun och får även inom detta område 10 av 10 möjliga poäng. Malmö har politiska mål som är tidsatta,

mätbara och som följs upp av nämnd. Kommunen har även en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel till genomförande av planen. Vidare finns även cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan, ett aktivt internt arbete för att främja cykling samt att cykling är integrerat i plandokument. Exempel på det interna arbetet är att elcyklar lånats ut till personal för att stimulera långväga arbetspendling med cykel istället för bil. Dessutom finns ett tjänstecykelsystem som uppmuntrar till att cykla till möten, utföra arbetsuppgifter med mera under arbetsdagen och personal inom hemtjänst har cykeln som fordon i sitt dagliga arbete.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Malmö 8 av 10 möjliga poäng. Det som saknas är ett uttalat samarbete med cyklister, men detta ska startas upp under 2016 i form av ett cykelråd med Malmöbor. Kommunen utför både periodiska och kontinuerliga mätningar, har en aktuell resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning, samt genomför årligen ett cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Malmö har alltid varit en stark kommun i Kommunvelometern och i år delar Malmö andraplatsen med Uppsala då både får 51 i totalpoäng. Det är tydligt att cykling är prioriterat i kommunen, då Malmö jobbar brett med cykel frågan och både i år och tidigare fått höga poäng inom samtliga områden. Utmaningen för Malmö ligger i att hålla fast vid den inslagna vägen där cykling prioriteras och är något som det jobbas med brett inom kommunen.

Malmö har inte minst utmärkt sig som en toppkommun när det kommer till information och påverkansarbete. Till exempel bör projektet "Cykling utan ålder" lyftas som ett positivt initiativ där äldre får möjlighet att komma ut och se sin stad och omgivning från en cykel. Förutom att fortsätta jobba prioriterat med cykling, rekommenderas Malmö att komma igång med ett uttalat och återkommande samarbete med cyklister. Detta kommer att ge kommunen ytterligare förståelse och insikt i hur Malmöbor upplever staden och kommunen från cykelsadeln.

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

Mellerud

Mellerud deltar i år för första gången i Kommunvelometern. Vi hoppas att detta är första året av många med Mellerud som deltagare. I årets granskning får Mellerud 22 i totalpoäng, vilket är något under snittet i jämförelse med andra små kommuner och även under snittet för samtliga deltagare. Melleruds resultat pekar på att kommunen har en väl utbyggd befintlig infrastruktur och att kommunen gör flera insatser inom *uppföljning och mätning*. Mellerud har goda möjligheter att utveckla sitt arbete inom flera områden och utmaningen för kommunen ligger främst i att prioritera för att jobba på ett strukturerat sätt med cykelfrågor.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande *befintlig infrastruktur* får Mellerud 6 av 10 poäng, vilket är högre än snitten både för samtliga deltagare och andra småkommuner. Mellerud har 3,4 meter cykelväg per invånare. Snittet för samtliga deltagare och för andra småkommuner är 2,2 meter. En bra, säker och sammanhållen cykelinfrastruktur är grunden i en kommuns arbete för att främja cykling.

Inom området *infrastruktur och underhåll* får Mellerud 2 av 10 möjliga poäng. Trots att kommunen har något färre heltidstjänster per 100 000 invånare än snitten, så är det framförallt gällande medel till cykelinfrastruktur och underhåll som kommunen ligger under genomsnittspoängen.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

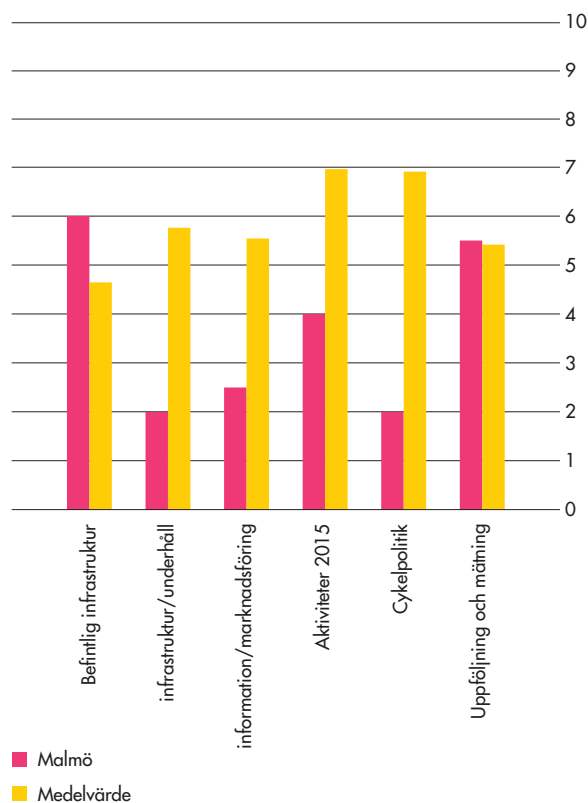
Inom *information och marknadsföring* får Mellerud 2,5 poäng. Det som genererar poäng är att kommunen inför 2016 har budgeterat 5,5 kronor per invånare. Utöver detta saknas personresurser inom området och andelen cykelvägar som är skyltade är såpass lågt att det inte genererar några poäng.

AKTIVITETER

När det kommer till *aktiviteter* får Mellerud 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört säkerhetshöjande åtgärder, byggt cykelparkering och arbetat med skyltning. Kommunen har även genomfört en nöjdhetsundersökning.

CYKELPOLITIK

Gällande *cykelpolitik* har Mellerud cykelparke-



ringstal, integrerat cykling i plandokument samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunens anställda. För ytterligare poäng inom området finns det en rad viktiga åtgärder, planer och satsningar som kommunen kan genomföra. Mellerud saknar bland annat politiska mål om cykling, en cykelstrategi och

cykelplan samt medel för att genomföra cykelplan. Inom området får kommunen 2 av 10 möjliga poäng. Detta är under de 6 av 10 poäng som är snittet för små kommuner.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är ett av de områden där Mellerud är som starkast. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cyklister samt har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Kommunen saknar dock både ett samarbete med cyklister och ett cykelbokslut eller BYPAD.

REKOMMENDATIONER

En kommun som får mellan 20 och 30 poäng saknar strategi inom flera områden och cykling är ännu inte ett högt prioriterat arbetsområde. Detta är Melleruds första år i Kommunvelometern och totalpoängen 22 pekar på att kommunen genomför ett visst cykelarbete men att de saknar en rad strukturerande arbetssätt. Trots Melleruds relativt låga poäng i årets granskning bör denna kartläggning ses som en vägledande hjälp i det fortsatta arbetet att utvecklas inom cykling.

Mellerud har goda chanser att gå framåt inom flera områden som mäts i Kommunvelometern. Den stora utmaningen ligger i att prioritera bland åtgärder för att komma igång med ett långsiktigt och stabilt arbete med cykling. Rekommenderat är att komma igång med ett par åtgärder som hjälper kommunen att jobba strukturerat med sikte på de kommande fem till tio åren. En cykelstrategi som tittar bredare på cykel frågan än endast infrastruktur, tillsammans med en cykelplan med konkreta åtgärder bör vara prioriterat. En cykelstrategi med övergripande mål och en plan med åtgärder skapar struktur samt ger kommunen en möjlighet att sammanställa och utvärdera genomförda åtgärder, till exempel i form av ett cykelbokslut (kan också göras vartannat år). Strategi och plan är också effektiva sätt att återkoppla till politiken om genomförda åtgärder och vad som krävs för fortsatt utveckling.

Utöver detta kan kompletterande åtgärder inriktade på påverkan, såsom information, kartor, skyltning eller särskilda insatser för skolan också få en positiv effekt för cykling i kommunen. Att kommunen redan har ett intern arbete för att främja cykling är bra då kommunen på så sätt kan vara en förebild för andra.

Motala

Motala genomför sin femte raka Kommunvelometer och får i år 45 i totalpoäng. Även detta år får Motala högst poäng inom gruppen små kommuner. Sedan förra årets toppnotering 47,5 i totalpoäng sänker Motala sitt poäng inom *aktiviteter* men ökar något inom *infrastruktur och underhåll*. Motala har de senaste fyra åren fått 40 eller mer poäng, vilket är ett bevis på att kommunen arbetar mycket bra med cykling. Samtidigt visar resultatet att kommun har fortsatta utvecklingsmöjligheter inom flera områden.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

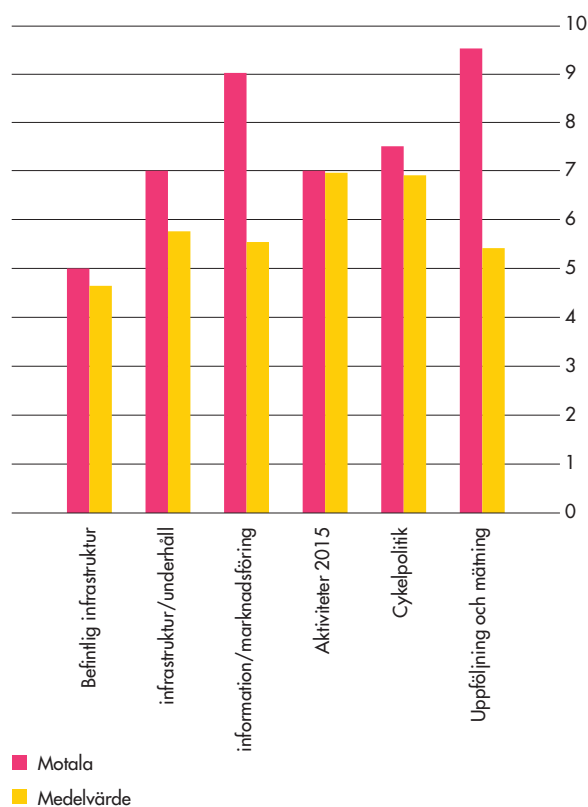
Inom *infrastruktur och underhåll* får Motala 7 av 10 möjliga poäng, vilket är strax över snittet 6 poäng både för samtliga deltagare och för andra små kommuner. Motala satsar 266 kr per invånare och år inom området, vilket är precis över genomsnittspoängen 257 kr per invånare och år i årets granskning. Det som driver upp Motalas poäng är att de har hela 3,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 1,9.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Gällande *information och marknadsföring* får Motala 9 av 10 möjliga poäng. Motala är en av de kommuner som satsar allra mest inom området bland årets deltagare. Även gällande personresurser inom området, ligger Motala över snittet med 2,3 heltidstjänster per 100 000 invånare. Genomsnittet för samtliga är 0,9 och för andra små kommuner är snittet 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare. 40 procent av cykelvägarna är skyltade vilket även det är över medelvärdet i jämförelse med andra små kommuner där andelen skyltade cykelvägar är 31 procent.

AKTIVITETER

Aktiviteter mäter hur aktiv en kommun har varit under det senaste året. Motala får inom området 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat anlagt och byggt nya cykelvägar och ny cykelparkering samt genomfört säkerhetshöjande åtgärder. Dessutom har Motala genomfört kampanjer, flödesmätningar av cyklisterna, nöjdhetsundersökning och ett cykelbokslut.



CYKELPOLITIK

Även inom *cykelpolitik* får Motala höga poäng då de får 7,5 av 10 poäng. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Exempel på mål är att 40 procent dagligen ska resa med cykel under sommarhalvåret och under vinterhalvåret ska det vara 20 procent. Vidare har Motala integrerat cykel i plandokument,

de har en aktuell underhållsplan samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är att kommunanställda har fått hjälp att värusta sin cykel genom enklare reparationer och underhållsarbeten.

Utöver detta har Motala även en antagen cykelstrategi och medel för att genomföra åtgärder, dock saknas en cykelplan samt cykelparkeringstal. Både en cykelplan och cykelparkeringstal är under framtagande och förmodas bli antagna under 2016. Detta bådär gott för Motala inför framtida granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är Motalas starkaste område i årets granskning. Kommunen får 9,5 av 10 möjliga poäng. Motala har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren, samt genomfört cykelbokslut (årligen) och har ett samarbete med cyklister. Samarbete sker i form av löpande medborgardialog med en cykelpanel, men även i samband med olika projekt. Det som saknas är att genomföra kontinuerliga flödesmätningar. Idag görs endast periodiska flödesmätningar av cyklister.

REKOMMENDATIONER

Motala är en stark cykelkommun och har tagit förstaplatsen inom gruppen små kommuner två år i rad. Motala har höga poäng inom samtliga områden vilket visar att kommunen jobbar brett med cykelfrågor och de höga poängen pekar också på att cykling är prioriterat i kommunen. Samtidigt har Motala fortsatt goda möjligheter att utveckla sitt arbete inom ett par områden. Årets resultat pekar på att de saknar cykelplan och cykelparkeringstal inom området *cykelpolitik*. Båda dessa delar är dock under framtagande och förmodas att antas under 2016. Framförallt en cykelplan har potentialen att hjälpa kommunen att prioritera bland åtgärder som gör det säkrare, bättre och mer attraktivt att cykla i kommunen.

Utöver detta kan Motala även öka sin andel skyltade cykelvägar. Idag är 40 procent av cykelvägarna skyltade. Skyltning av cykelvägar är ett bra sätt att informera om cyklingens möjligheter i kommunen. Skyltning pekar inte bara ut färdriktning men kan även informera om avstånd och tidsuppskattning (baserat på en genomsnittlig hastighet).

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

Mölndal

Detta är fjärde gången som Mölndal deltar i Kommunvelometern. Kommunen har deltagit vartannat år sedan starten 2010, alltså även 2012 och 2014 samt i år. I årets granskning får Mölndal 41 i totalpoäng vilket är en viss minskning sedan senast de deltog. Kommunens resultat visar att de framförallt är starka inom *information och marknadsföring* och *uppföljning och mätning* samt att kommunen var aktiva inom cykling under 2015. Kommunens totalpoäng är över snittet, både i jämförelse med samtliga kommuner och i jämförelse med andra mellanstora kommuner.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande *infrastruktur och underhåll* så satsar Mölndal 256 kr per invånare och år på infrastruktur och underhåll, vilket är endast en krona under årets snitt på 257 kr per invånare och år. När det kommer till personresurser har Mölndal 0,8, alltså endast hälften så många heltidstjänster per 100 000 invånare än snittet som är 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare. Inom området får Mölndal 5,5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

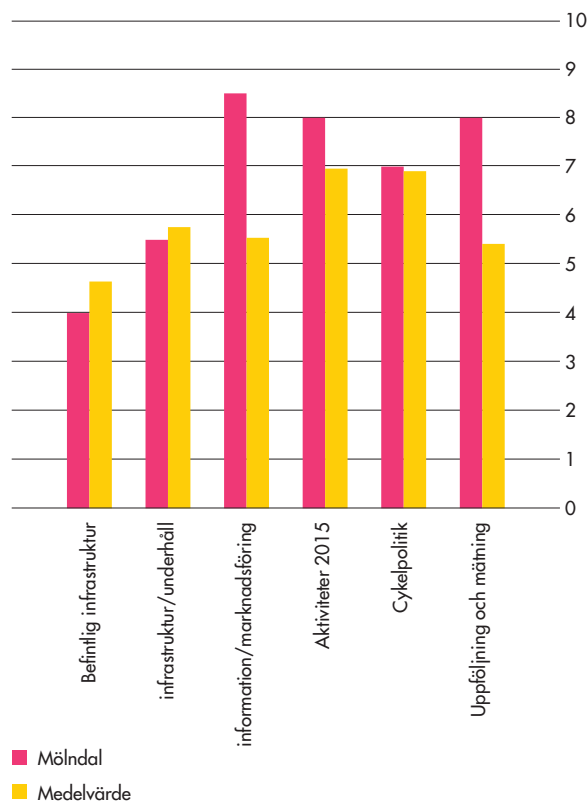
Information och marknadsföring är Mölndals starkaste område i årets granskning. Det är framförallt inom personresurser och skyltning som kommunen är stark, där till exempel hela 90 procent av cykelvägarna är skyltade i kommunen. Inom området får Mölndal 8,5 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Mölndal har ett aktivt cykelår bakom sig och får inom området *aktiviteter* 8 poäng. *Aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun har varit under det senaste året. Kommunen har bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkeringar samt genomfört säkerhetshöjande åtgärder. Mölndal har även tagit fram en cykelkarta, genomfört kampanjer och flödesmätningar samt en nöjdhetsundersökning.

CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Mölndal 7 av 10 poäng. Detta då kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av



nämnd. Kommunen har en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel för att genomföra åtgärder i planen. Mölndal jobbar även internt för att främja cykling bland sina anställda, bland annat genom att betala anställdas deltagande i "Cykelutmaningen" men även genom att ordna rabatterad cykelservice, erbjuda deltagande i Cykelvänlig arbetsplats med mera.

Det som saknas för att få än högre poäng är cykelparkeringstal, att cykling är integrerat i plandokument samt en aktuell, antagen underhållsplan. Arbete med att ta fram en ny parkeringsnorm med parkeringstal för cykel inkluderat pågå, och den förmodas antas under 2016.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är ett annat område där Mölndal är starka. Det enda som saknas för att få full pott är ett uttalat samarbete med cyklister. Kommunen har dialog med cyklister i samband med kampanjer och cykeldagar, men något uttalat samarbete finns inte idag. Frånsett detta så genomför kommunen både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cyklister. Dessutom har de genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren samt cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Mölndal har de tre senaste gångerna de deltagit fått över 40 poäng vilket pekar på att kommunen

arbetar mycket bra med cykling inom flera områden. Trots en viss minskning från förra året får Mölndal höga poäng inom flera områden.

Sett till årets resultat rekommenderas Mölndal att inleda ett uttalat samarbete med cyklister, förslagsvis minst ett par gånger om året. Samarbete med cyklister ger kommunen en insikt och ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i Mölndal idag. Ett samarbete hjälper kommunen i sitt fortsatta arbete och underlättar prioriteringar av åtgärder, både fysiska åtgärder men även när det gäller särskilda påverkansinsatser för skolor, arbetsplatser, motionärer med flera.

Vidare finns det även en rad efterfrågade åtgärder och planer inom området *cykelpolitik* som kommunen idag saknar. Detta är till exempel cykelparkeringstal (ska antas 2016), att integrera cykling i plandokument samt att ha en aktuell antagen underhållsplan. Utöver detta är Mölndals främsta utmaning att fortsätta jobba brett, stabilt och långsiktigt med cykelfrågor.

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

Nybro

Nybro deltar åter i Kommunvelometer efter några års frånvaro. Senast kommunen deltog var 2011 och då fick Nybro 23 i totalpoäng. I årets granskning ökar kommunen till 26,5 poäng. Sedan 2011 har Nybro backat inom områdena *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring* samt *aktiviteter*, men ökat sina poäng ordentligt inom *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Nybro finns 2,6 meter cykelväg per invånare. Detta ger kommunen 5 av 10 möjliga poäng inom området *befintlig infrastruktur*, vilket är detsamma som snittet för samtliga deltagare.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Nybro 5 av 10 möjliga poäng. Både när det gäller satsade medel och antal personresurser hamnar kommunen något under snittet i årets granskning.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

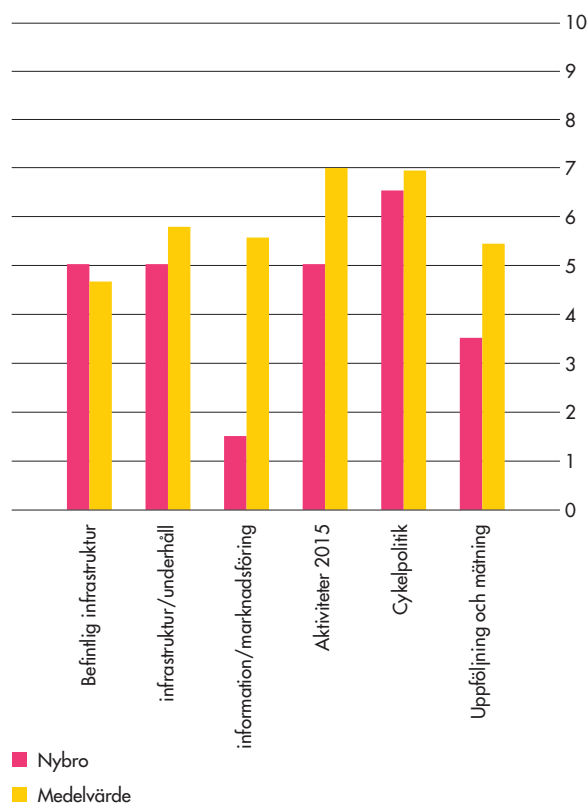
När det gäller *information och marknadsföring* ligger Nybro en bra bit efter de andra kommunerna. Satsade medel inom området är i stort sett obefintliga och det finns inte heller någon vägvisande skyltning av cykelvägarna inom kommunen. Det som genererar poäng för kommunen är framförallt antalet personresurser. I Nybro finns 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare, dock en bit under snittet på 0,8 för små kommuner.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun har varit under det senaste året. Nybro får 5 av 10 möjliga poäng, då kommunen anlagt och byggt nya cykelvägar och cykelparkeringar. Kommunen har även jobbat med cykelplan och gjort flödesmätningar av cyklisterna.

CYKELPOLITIK

Cykelpolitik är det delområde där Nybro är starkast och kommunen får här 6,5 av 10 möjliga poäng. Nybro har en antagen cykelstrategi och en cykelplan. Kommunen har även cykelparkeringstal och en aktuell antagen underhållsplan. För ytterligare



poäng behöver Nybro politiska mål som är mätbara och tidsatta, ekonomiska medel för att genomföra konkreta åtgärder, integrera cykling i plandokument samt arbeta aktivt internt för att främja cykling bland sina anställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Nybro 3,5 poäng. Detta då kommunen genomför periodiska mätningar samt har genomfört en resvaneundersök-

ning de senaste fem åren. Det som saknas för ytterligare poäng är framförallt cykelbokslut samt ett uttalat samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Nybro får i årets Kommunvelometer 26,5 i totalpoäng, vilket är en ökning sedan sist kommunen deltog. Resultaten visar att Nybro är relativt starka inom *cykelpolitik*, men att kommunen fortsatt saknar en hel del viktiga planer och satsningar som skulle kunna hjälpa kommunen att strukturera sitt cykelarbete.

Nybro har både en cykelstrategi och en cykelplan, två centrala och vägledande dokument. Dock

saknas öronmärkta medel för genomförandet av konkreta åtgärder och kommunen rekommenderas därför att till kommande budgetår avsätta ekonomiska resurser till detta. Politiska mål som är tidsatta och mätbara bör också tas fram för att kommunens utveckling inom cykling ska bli lättare att följa.

Kommunen rekommenderas vidare att genomföra ett cykelbokslut. Detta är inte bara ett effektivt sätt att sammanställa genomförda åtgärder, utan också ett sätt att kommunicera och informera om kommunens cykelsatsningar. Detta bör göras årligen eller vartannat år.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Nybro	2011	5	5,5	2,5	8	2	0	23
	2016	5	5	1,5	5	6,5	3,5	26,5

Sjöbo

Sjöbo deltar för första gången i Kommunvelometern. Förhoppningsvis är detta första gången av flera med kommunen som deltagare. Sjöbo får hela 38 i totalpoäng och har höga poäng inom flera av delområdena. Samtidigt visar resultaten att Sjöbo har goda möjligheter att vidareutveckla sitt arbete inom cykling.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom området *infrastruktur och underhåll* får Sjöbo full pott, alltså 10 av 10 möjliga poäng. Sjöbo är en av endast fyra kommuner som får full poäng inom detta område. Kommun satsar 490 kr per invånare och år, vilket är över snittet på 257 kr. Även gällande personresurser inom området ligger Sjöbo över snittet.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

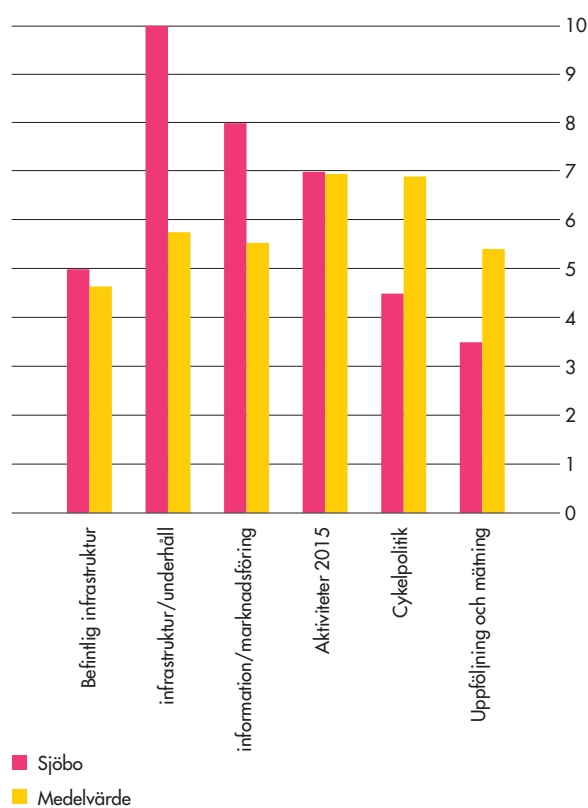
Även inom *information och marknadsföring* får Sjöbo höga poäng, 8 av 10 möjliga. Detta då kommunen satsar både mer medel och har fler antal heltidstjänster än snittet. Det som Sjöbo kan utveckla inom området är framförallt skyltning av cykelvägar. Idag har inga cykelvägar vägvisande skyltning.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun varit under det senaste året. Sjöbo får 7 av 10 möjliga poäng, vilket grundar sig i att kommunen anlagt nya cykelvägar, byggt cykelparkering och genomfört säkerhetshöjande åtgärder i trafiken. Kommunen har även genomfört kampanjer, flödesmätningar samt både jobbat med resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning. Sjöbo genomförde under 2015 en cykelkampanj bestående av bland annat tipsrunda, balanstävling, utställning av planer samt observationer av trafik vid skolor. Under dagen deltog både tjänstemän och politiker. Kommunen har även gjort utskick om hälsovinster av cykling, haft artiklar i den lokala tidningen SjöboMagasinet samt varit aktiva i sociala medier.

CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Sjöbo 4,5 av 10 möjliga poäng. Kommunen saknar bland annat en



antagen cykelstrategi, cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan, ett internt arbete med att främja cykling samt integrering av cykel i plandokument. Det som kommunen har och som genererar poäng inom området är politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd, samt en cykelplan och medel till dess genomförande.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning av cykling i kommunen är viktigt för att kunna följa utveckling och för

att kunna utvärdera effekter av kommunens satsningar. Sjöbo får inom området 3,5 poäng. Detta då Sjöbo genomför periodiska flödesmätningar samt har genomfört en nöjdhetsundersökning. Däremot saknar Sjöbo resvaneundersökning, cykelbokslut samt samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Sjöbos goda resultat på hela 38 i totalpoäng visar att kommunen jobbar brett med cykelfrågan. De områden där kommunen har störst utvecklingspotential är *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*.

Sjöbo rekommenderas att ta fram en cykelstrategi som tar ett brett grepp om arbetet med att främja cykling i kommunen. Kommunen har

redan en cykelplan med medel till dess genomförande, men saknar en vägledande cykelstrategi. En strategi pekar ut vägen för kommunen, inte bara gällande utbyggnad av cykelinfrastruktur, utan också för påverkansåtgärder, insatser för skola och arbetsplatser, satsningar på cykelturism, motions- och rekreationscykling med mera.

Sjöbo rekommenderas också att genomföra ett cykelbokslut (kan också genomföras vartannat år), då det ger kommunen en sammanställd bild av genomförda åtgärder samt är ett sätt att kommunicera kommunens cykelsatsningar utåt. Vidare rekommenderas kommunen även att inleda ett samarbete med cyklister, då det ger kommunen insikt och ökad förståelse i hur det är att vara cyklist i Sjöbo.

Skellefteå

Skellefteå deltar för fjärde gången i Kommunvelometern. Tidigare har Skellefteå fått över 40 poäng, men i år sänker kommunen sitt resultat till 29,5 poäng. Kommunen backar inom flera delområden, men det är framförallt inom *uppföljning och mätning* som Skellefteå saknar flera centrala delar. Skellefteå är dock fortsatt starka när det kommer till information och marknadsföring av cykling.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande *befintlig infrastruktur* ligger Skellefteå på samma nivå som snittet för årets samtliga deltagare och får 5 av 10 möjliga poäng.

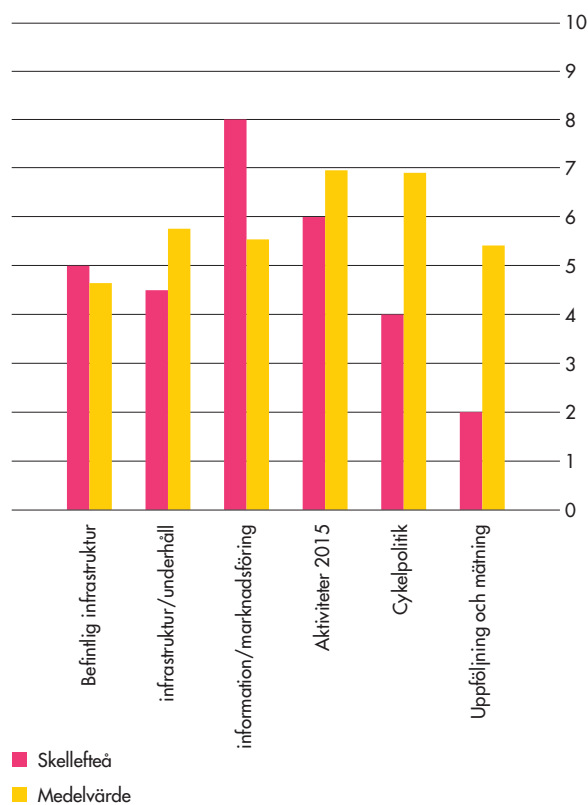
Inom *infrastruktur och underhåll* får kommunen 4,5 poäng. Detta är något under medelvärdet för samtliga kommuner. Skellefteås 130 kr per invånare och år är drygt hälften av medelvärdet för samtliga deltagande kommuner på 257 kr. Skellefteå har dock gott om personresurser inom området.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Information och marknadsföring är det område där Skellefteå får sina högsta poäng, 8 av 10 möjliga. Detta förklaras av att kommunen satsar både mer medel och har fler personresurser inom området än snitten bland årets deltagare. I Skellefteå är 21 procent av cykelvägarna skyltade, vilket dock är under snitten på 44 procent bland årets deltagare.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv kommunen varit under det senaste året. Skellefteå får 6 av 10 möjliga poäng, då de genomfört 8 av de 15 aktiviteter som efterfrågas i granskningen. Kommunen har bland annat anlagt nya cykelvägar, byggt cykelparkering och genomfört säkerhetshöjande åtgärder. Kommunen har även genomfört flödesmätningar, en nöjdhetsundersökning samt en rad kampanjer. Bland annat skolriktade kampanjer som "Cykelfemman" för elever i årskurs 5 och "Gå och cykla till skolan" för elever i förskoleklass till årskurs 6. Kommunen har även genomfört "Hälso-tramper", en kampanj för alla som bor och arbetar



i Skellefteå. Utöver detta har kommunen också delat ut frukostpåsar för att uppmuntra cyklister. Kommunen hade även planer på att trycka upp en ny cykelkarta under 2015, men arbetet försenades och skall istället genomföras under 2016.

CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Skellefteå 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, men de är varken mätbara eller följs

upp av nämnd. Kommunen har även en cykelplan med medel till dess genomförande samt driver ett aktivt internt arbete för att främja cykling. Interna åtgärder är till exempel information om kommunens rese- och transportpolicy gällande tjänstesor, samt påverkanskampanjen "Hälsotrampet" med syftet att få fler anställda att cykla till jobbet. Skellefteå saknar en antagen cykelstrategi, cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan samt integrering av cykling i plandokument. Kommunen har en cykelstrategi, som ännu inte är antagen men däremot "godkänd" att fungera som ett underlag i det fortsatta arbetet.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är det område där Skellefteå minskar sina poäng mest. Från 8 poäng 2014 till 2 poäng i årets granskning. Skellefteå genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar, men saknar resterande efterfrågade insatser, såsom resvaneundersökning, samarbete med cyklister och cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Skellefteå har tidigare varit en kommun som fått höga poäng inom flera områden och med över 40 i totalpoäng. I år saknas en del viktiga pusselbitar i cykelarbetet och kommunen backar till strax under 30 poäng. Sett till vad Skellefteå saknar är det rekommenderat att den cykelstrategi som finns också antas politiskt. En cykelstrategi som tar ett brett grepp om cykelarbetet inom kommunen kan tänkas få positiva effekter även inom andra områden.

Kommunen rekommenderas också att inleda ett samarbete med cyklister och att jobba med cykelbokslut. Att samarbeta med cyklister ger viktig insyn och ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i kommunen idag, medan ett cykelbokslut hjälper kommunen att sammanställa och utvärdera genomförda åtgärder. Ett cykelbokslut är också ett effektivt sätt att kommunicera kommunens insatser utåt. Skellefteås utmaning framöver ligger i att hitta tillbaka till den nivå och det strukturerade arbetssätt som kommunen haft tidigare samt att prioritera bland olika insatser.

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

Skövde

Skövde deltar i Kommunvelometern för femte året i rad och får i år 29 i totalpoäng. Kommunen ökar sina poäng något från föregående år, men resultatet når ändå inte upp till toppåret 2013 då kommunen fick 36,5. Tydligast är poängtappet inom delområdet *aktiviteter* där kommunen 2012–2014 fick full pott, med därefter endast nått upp till 5 poäng. Inom delområdet *infrastruktur och underhåll* har Skövde dock stärkt sitt arbete och uppnår i år sitt högsta poängresultat hittills.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

När det gäller den befintliga cykelinfrastrukturen finns i Skövde 2,2 meter cykelväg per person. Detta ligger i nivå med medelvärdet för samtliga deltagande kommuner.

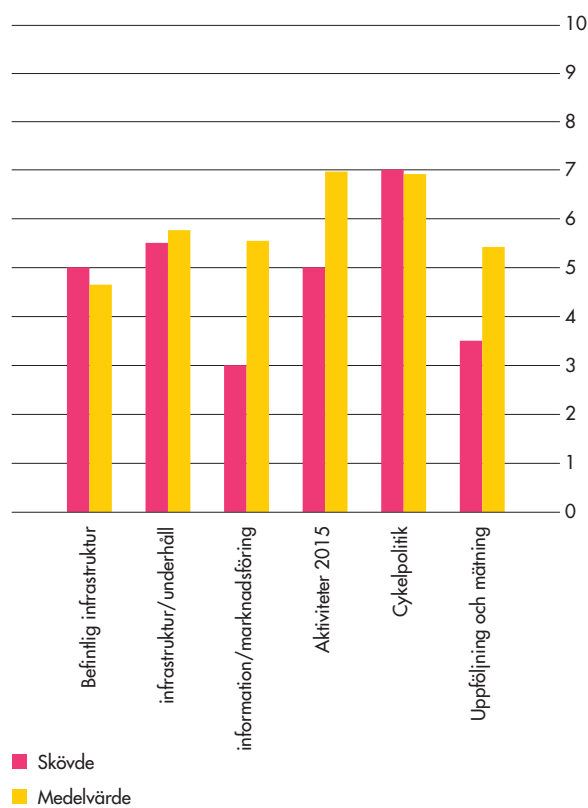
Gällande infrastruktur och underhåll så satsades 254 kr per invånare på infrastruktur och underhåll 2015 och för 2016 är den lägre summan 213 kr per invånare budgeterad. En dryg tredjedel av dessa investeringar går till drift- och underhåll. Budget för 2016 ligger något under snittet för samtliga deltagande kommuner på 257 kr per invånare och år. Också när det gäller personresurser ligger Skövde under snittet och har 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare jämfört med 1,9 heltidstjänster för samtliga deltagande kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Skövde satsar 0,4 kr per invånare och år inom *information och marknadsföring*. Detta är betydligt lägre än snittet för de deltagande kommunerna som ligger på 5,1 kr år 2016. Kommunen har också färre personresurser, 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare, jämfört med snittet som är 0,9 heltidstjänster. Inom området får Skövde totalt 3 av 10 poäng. Poängen dras upp av att hela 75 procent av cykelvägarna är skyltade. Detta kan jämföras med snittet på 44 procent för samtliga deltagande kommuner.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv kommunen har varit under det senaste året. I årets mätning får Skövde 5 av 10 poäng inom detta delområde. Under



2015 har Skövde bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkeringar, tagit fram en cykelkarta, genomfört kampanjer och gjort flödesmätningar.

CYKELPOLITIK

Cykelpolitik är Skövdes starkaste delområde och kommunen får här 7 av 10 poäng. Skövde har mätbara och tidsatta politiskt antagna mål inom cykelområdet. Dessa följs dock inte upp av nämnd.

Kommunen har sedan 2012 en trafikstrategi som innefattar cykel och kommer dessutom under 2016 att arbeta fram en separat cykelstrategi. Skövde har också parkeringstal för cykel och en aktuell underhållsplan. Dessutom jobbar kommunen aktivt som arbetsgivare för att uppmuntra anställda till att cykla. Kommunen har avsatta medel för cykelåtgärder, men saknar en renodlad cykelplan. Cykelfrågan är inte heller integrerad i kommunens plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Skövde 3,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har genomfört periodiska flödesmätningar och i en "Nöjd-Kund-Analys" haft med frågor som rör resvanor. Skövde har dock inte genomfört någon nöjdhetsundersökning som rör cykling och har inte heller något uttalat samarbete med cyklister. Kommunen har inte heller genomfört något cykelbokslut eller BYPAD.

REKOMMENDATIONER

Årets resultat visar att Skövde har viktiga grundförutsättningar, såsom befintlig infrastruktur och en tydlig cykelpolitik på plats. Detta ger goda förutsättningar för vidare arbete. Kommunen kommer under 2016 att arbeta fram en cykelstrategi, vilket är ett mycket klokt steg för Skövde att ta för att utvecklas vidare som cykelkommun. Kommunen rekommenderas att inom ramen för cykelstrategin också ta fram en cykelplan. Cykelns färdmedelsandel är ett viktigt mått i arbetet med cykel frågor och kommunen rekommenderas därför även att genomföra en resvaneundersökning (RVU). I en RVU finns det också möjlighet att inkludera nöjdhetsfrågor, vilket skulle ge kommunen feedback på sina cykelsatsningar. För att ytterligare involvera kommuninvånarna i cykelarbete rekommenderas också att kommunen upprättar ett samarbete med cyklister för att på så sätt få in synpunkter och förbättringsförslag. Detta kan exempelvis göras genom att skapa en cykelpanel.

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

Sollentuna

Sollentuna deltar för tredje gången i Kommunvelometern och fortsätter att kraftigt öka sin totalpoäng. 2013 fick de 18 poäng, vilket följdes upp av 31,5 förra året. I år tar kommunen ytterligare kliv och får hela 45 i totalpoäng. Detta innebär att Sollentuna tar andraplatsen bland mellanstora kommuner efter Halmstad. Sollentunas utveckling inom cykling är väldigt imponerande och det är tydligt att cykling nu är något som kommunen satsar ordentligt på.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

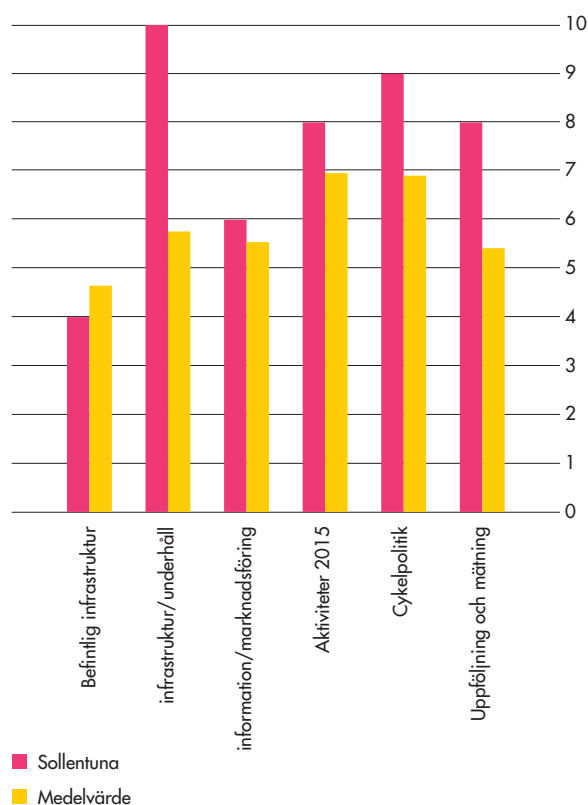
Inom *infrastruktur och underhåll* får Sollentuna 10 av 10 möjliga poäng. Sollentuna är en av endast fyra kommuner som får full pott inom området. Kommunen satsar hela 593 kr per invånare och år inom området, vilket är högt över snittet 257 kr per invånare och år och också det högsta värdet i årets granskning. Sollentuna har dessutom fler antal heltidstjänster per 100 000 invånare än snittet.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Gällande *information och marknadsföring* så ökar Sollentuna sin poäng från förra året med 3,5 poäng, vilket ger kommunen 6 av 10 möjliga poäng inom området. Detta är också i nivå med årets medelvärde för mellanstora kommuner. Både när det kommer till satsade medel och personresurser inom området ligger Sollentuna i nivå med medelvärdet. Dock ligger kommunen en aning efter gällande vägvisande skyltning av cykelvägar. Sollentuna har 25 procent skyltade cykelvägar, men även om det är en relativt låg andel av cykelvägarna som är skyltade är det framförallt de mest trafikerade cykelstråken som är vägvisade.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun varit inom cykling det senaste året. Sollentuna får 8 av 10 möjliga poäng då de genomfört 10 av 15 efterfrågade aktiviteter. Kommunen har bland annat anlagt nya cykelvägar, byggt cykelparkering, satt upp skyltning samt genomfört säkerhetshöjande åtgärder. Dessutom har Sollentuna genomfört kampanjer, gjort en resvaneundersökning och ett cykelbokslut.



Exempel på genomförda åtgärder är att kommunen spelat in en cykelpodcast, organiserat tävlingar för att få anställda att cykla mer samt organiserat cykel-event med uppvisningar, fika, cykelpromenader och cykelreparationer med mera. Kommunen har även vid flera tillfällen under det senaste året föreläst om sitt cykelarbete och kommunens insatser för cykling har omnämnts flera gånger i media.

CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Sollentuna 9 av 10 möjliga poäng och saknar endast cykelparkeringstal för att få full poäng. Cykelparkeringstal kommer att ingå i en ny parkeringsnorm som förmodas bli antagen under 2016. Förutom detta så har Sollentuna samtliga efterfrågade åtgärder och strategiska dokument inom området. Kommunen har alltså politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Vidare finns en antagen cykelstrategi, en cykelplan med medel för dess genomförande och en aktuell underhållsplan. Vidare har Sollentuna ett aktivt internt arbete för att främja cykling. Interna åtgärder är bland annat tävlingar och event för att stimulera hållbart resande, men även tillgång till tjänstecyklar och el-tjänstecyklar samt förbättrade parkeringsmöjligheter vid kommunhuset.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* ökar Sollentuna hela 6 poäng sedan förra året och får i år 8 av 10 möjliga poäng. Förra året fick kommunen endast poäng för nöjdhetsundersökning men i år får de även poäng för resvaneundersökning, att de samarbetar med cyklister och för att de genomfört cykelbokslut

(görs årligen). Det som saknas för full poäng inom området är flödesmätningar av cyklister.

REKOMMENDATIONER

Sollentuna har kraftigt ökat sina poäng sedan förra året de deltog 2013 och från förra året. Årets totalpoäng 45 är en hög poäng och det är tydligt att kommunen tagit stora steg framåt inom flera områden. Vanligtvis så har kommuner som får över 40 poäng jobbat strukturerat med cykling under flera år, men i Sollentunas fall har de haft en raketartad utveckling. För ytterligare utvecklingsområden kan nämnas att Sollentuna är relativt svaga inom vägvisande skyltning av cykelvägar. Skyltning är ett effektivt sätt att visa och kommunicera cyklingens möjligheter i kommunen och bör inte endast innefatta vägvisning utan även avstånd (och möjligtvis även tid baserat på medelhastighet).

Utöver detta saknar kommunen i dagsläget cykelparkeringstal (förmodas antas under 2016) och flödesmätningar av cyklister. Även om kommunen saknar en del åtgärder och satsningar så bör kommunen framförallt prioritera att hitta arbetsätt och nivåer för satsade medel som ger stabilitet i satsningar och arbete över lång tid framöver.

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

Solna

Solna deltar i år för första gången i Kommunvelometern. Förhoppningsvis är detta första gången av många med Solna som deltagare och starten på en positiv utveckling för kommunens arbete med cykel. Solna får 17,5 i totalpoäng. Det är framförallt inom områdena *aktiviteter* och *cykelpolitik* som kommunen samlar sina poäng. Solna saknar i dagsläget flera viktiga pusselbitar som skulle underlätta och vägleda kommunen i arbetet med cykelfrågor.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande *befintlig infrastruktur* finns det i Solna 1,6 meter cykelväg per invånare, vilket är något under snittet på 2,2 meter bland samtliga av årets deltagare. Här får kommunen 4 av 10 poäng.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Solna 1,5 poäng, detta då kommunens ekonomiska medel och personresurser är en bra bit under medelvärdena i årets granskning.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

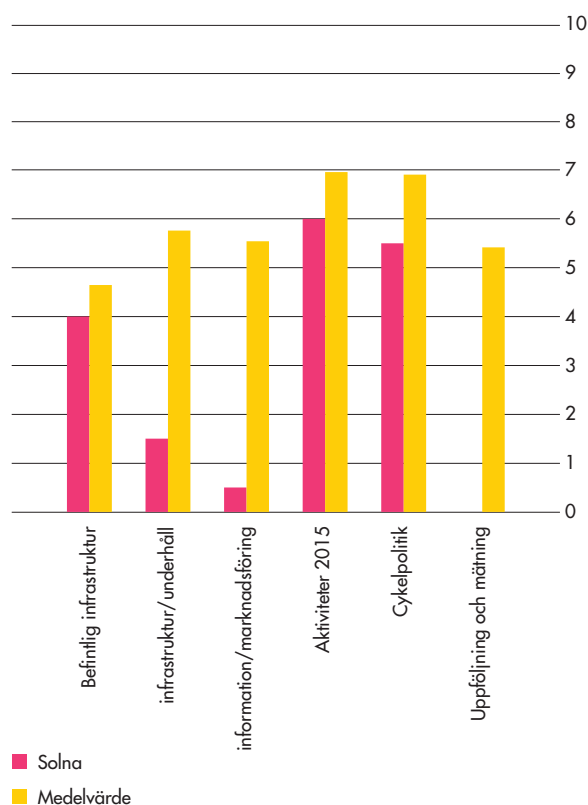
Inom området *information och marknadsföring* får Solna 0,5 poäng. Kommunen satsar inga medel och har inte några personresurser som jobbar med information och marknadsföring av cykel. Det som genererar poäng är att 25 procent av kommunens cykelvägar är skyltade.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun har varit under det senaste året. Solna får inom området 6 av 10 möjliga poäng, då kommunen genomfört 8 av 15 efterfrågade aktiviteter. Solna har bland annat anlagt nya cykelvägar och byggt cykelparkering samt genomfört säkerhetshöjande åtgärder. Kommunen har även arbetat med cykelstrategi och cykelplan.

CYKELPOLITIK

Solna har politiska mål som är tidsatta och mätbara, men som inte följs upp av nämnd. Kommunen har även cykelparkeringstal, en antagen cykelstrategi samt medel för att genomföra konkreta åtgärder. Solna får inom området *cykelpolitik* 5,5 av 10 möj-



liga poäng. För fler poäng skulle kommunen bland annat behöva cykelplan, aktuell underhållsplan, ett aktivt internt arbete för att främja cykling samt integrering av cykling i plandokument. Kommunen har tagit fram en cykelplan som förmodas bli antagen under 2016, vilket bådär gott inför kommande granskningar och för kommunens fortsatta arbete med att främja cykling.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom *uppföljning och mätning* får Solna 0 poäng. Kommunen genomför ingen av de efterfrågade åtgärderna, såsom resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning eller cykelbokslut. Här har Solna stora utvecklingsmöjligheter.

REKOMMENDATIONER

Solna deltar för första gången i Kommunvelometern och totalpoängen, 17,5, pekar på att kommunen har stora möjligheter att utveckla sitt cykelarbete. Solnas utmaning ligger främst i komma igång med ett strukturerat arbetssätt samt att prioritera åtgärder där de gör störst nytta.

Det är positivt att kommunen planerar att anta en cykelplan under 2016. Denna kommer hjälpa kommunen att prioritera bland åtgärder för att bygga ut, förbättra och för att underhålla cykelinfrastrukturen som finns idag. Kommunen rekommenderas också att se över ekonomiska medel och personresurser, både inom området *infrastruktur och underhåll* och inom *information och marknadsföring*, för att säkerställa att dessa är tillräckliga för att nå uppsatta mål.

Kommunen rekommenderas vidare att prioritera att inleda ett samarbete med cyklister, exempelvis genom en cykelpanel. Ett sådant samarbete ger ökad insikt i hur cykling i kommunen upplevs idag och var utvecklingsbehoven är som störst.

Stockholm

Stockholm debuterade i Kommunvelometern 2015 och deltar i år för andra gången. Stockholm backar något sedan förra året, men årets totalpoäng på 42 pekar fortsatt på ett aktivt och strukturerat arbete med cykling. I jämförelse med samtliga kommuner är Stockholms poäng över snittet, men till snittet för stora kommuner och till toppkommunerna är det fortsatt en bit kvar. Stockholm har sedan förra året framförallt förbättrat sitt arbete inom *uppföljning och mätning*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom *infrastruktur och underhåll* får Stockholm 5 av 10 möjliga poäng. Kommunens satsade medel anges öka från 2015 års 144 kr per invånare till budgeterade 314 kr per invånare för 2016. Snittet för ekonomiska medel inom området är 257 kr per invånare och år. Stockholm har de senaste åren satsat mycket på sin cykelinfrastruktur. Detta gäller inte minst olika framkomlighetsåtgärder såsom cykelboxar med tillbakadragen stopplinje för bilar vid signalreglerade korsningar samt gator med tillåten motriktad cykling på tidigare enkelriktade gator. Den så kallade "Cykelmiljarden" har fått ett tillskott på 300 miljoner för åren 2012-2018.

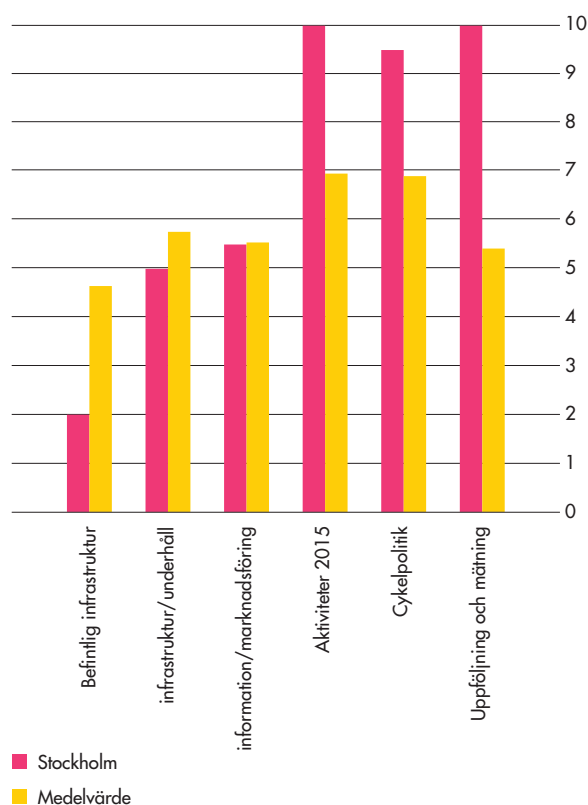
Gällande personresurser har Stockholm 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är under snittet för samtliga deltagare som är 1,9 heltidstjänster. Medelvärdet för stora kommuner är motsvarande 2,8 heltidstjänster. Gällande den befintliga infrastrukturen i Stockholm finns det 1,0 meter cykelväg per invånare, vilket är under snittet på 2,2 meter för samtliga kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

När det kommer till *information och marknadsföring* satsar Stockholm både mindre medel och har färre personresurser än snitten. Dock är kommunen stark när det kommer till skyltning och har samtliga cykelvägar skyltade med vägvisning. Inom området får Stockholm 5,5 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun varit under det senaste året. Stockholm har ett



aktivt cykelår bakom sig och får 10 av 10 poäng inom området. Stockholm har bland annat anlagt nya cykelvägar, byggt cykelparkering (cirka 2 000 stycken), skyltat cykelvägar (cirka 2 000 stolpar har skyltats om) och genomfört säkerhetshöjande åtgärder. Vidare har kommunen även tagit fram cykelkarta, genomfört kampanjer, flödesmätningar, nöjdhetsundersökning samt cykelbokslut. Exempel på aktiviteter är att Stockholm har

genomfört och utvärderat ett försök med cykelfartsgata, arbetat med en skolvägsplan och genomfört "trimning" av trafiksignaler för att underlätta för cyklister. Vidare har kommunen även utvärderat ett antal projekt inom ramen för "pilotplats cykel", till exempel en studie om "holländsk högersväng", cykelparkering i möbleringszon eller gata, visualisering av grön våg samt breddning av cykelbanor.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Stockholm 9,5 av 10 möjliga poäng. Det som saknas är integrering av cykling i plandokument. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Stockholm har även en cykelstrategi, en cykelplan samt medel för dess genomförande. Dessutom finns cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling. Interna åtgärder är till exempel tillgång till låne-cyklar, tjänstecyklar och hjälmar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är ett av två områden där Stockholm får full poäng. Detta då kommunen genomför samtliga efterfrågade delar, såsom flödesmätningar, resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning, cykelbokslut (genomförs årligen) samt har ett uttalat samarbete med cyklister. Samarbete

sker via kontinuerlig dialog, bland annat i form av en cykel-app, hemsida och mejlbox med cirka 150 cykelrelaterade ärenden i månaden.

REKOMMENDATIONER

Stockholm är med för andra gången i Kommunvelometern och får i år 42 poäng. Kommunen har ett stabilt cykelarbete och jobbar brett med cykelfrågan. Kommunen är aktiv, vilket inte bara ger avtryck inom området *aktiviteter* utan också genomsyrar samtliga delområden.

Sett till resultaten har Stockholm framförallt möjlighet att utveckla sitt arbete inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*. Då kommunen satsar mindre ekonomiska medel per invånare inom dessa områden än snittet, rekommenderas kommunen att se över sina satsningar för att säkerställa att dessa är tillräckliga för att nå uppsatta mål.

Stockholm rekommenderas också att utveckla sitt samarbete med cyklister, exempelvis i form av en cykelpanel bestående av allmänhet och en bredd av tjänstemän från olika förvaltningar.

I övrigt ligger Stockholms utmaning i att fortsätta på den inslagna vägen och upprätthålla en hög nivå på cykelsatsningarna under lång tid. De ökade medlen i form av "Cykelmiljarden" ger Stockholm goda möjligheter att fortsätta utvecklas. Detta bådär gott inför kommande granskningar.

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

Strömstad

Strömstad deltar i år för första gången i Kommunvelometern. Förhoppningsvis är det första året av flera framöver där Strömstad medverkar. Detta startår får Strömstad 26 poäng totalt. Detta är något under snittet för små kommuner som ligger på 29 poäng. Resultaten visar att Strömstad är starka inom *information och marknadsföring*, samtidigt har kommunen stora möjligheter att förbättra sitt arbete inom flera områden.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Strömstad får 4 poäng i båda delområdena *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll*. I Strömstad finns 1,7 meter cykelväg per kommuninvånare. Detta är något lägre än snittet på 2,2 meter för samtliga kommuner.

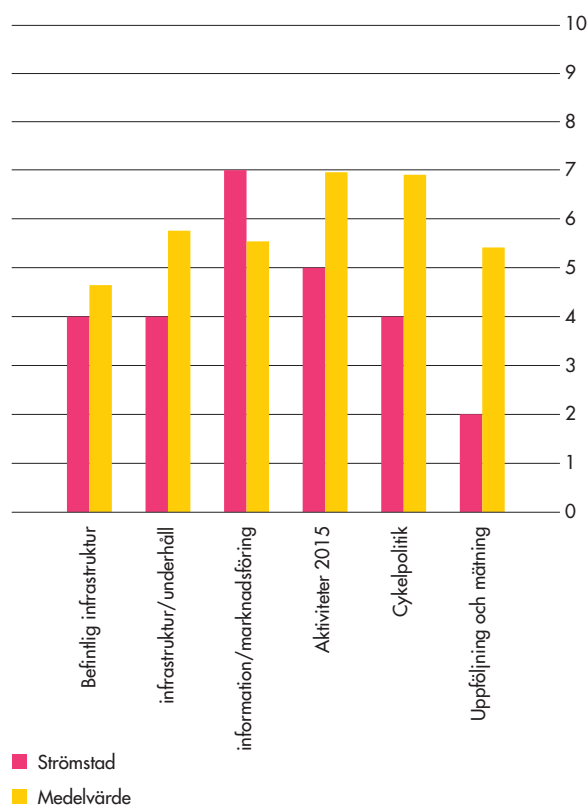
När det gäller området *infrastruktur och underhåll* satsade kommunen för 2015 och 2016 i snitt 152 kr. Detta skiljer sig en hel del från snittet för samtliga kommuner som ligger på 257 kr. När det gäller personresurser inom *infrastruktur och underhåll* har kommunen motsvarande 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare. Detta ligger i nivå med snittet för små kommuner som är 1,7 heltidstjänster.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Information och marknadsföring är Strömstads starkaste delområde och kommunen får 7 av 10 poäng. Detta kan jämföras med snittet för samtliga kommuner som ligger på 5,5 poäng. Kommunen har budgeterat hela 7,8 kr per invånare för 2016. Detta är långt över snittet för samtliga kommuner som ligger på 5,1 kr per invånare. Vidare har kommunen motsvarande 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket kan jämföras med 0,9 heltidstjänster för samtliga deltagare i kommunen. Poängen för detta delområde dras dock ner av att Strömstad inte har något skyltat cykelvägnät.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv kommunen har varit under det senaste året. Inom detta område får Strömstad 5 av 10 möjliga poäng. Under 2015 har kommunen bland annat anlagt cykelparkeringar,



genomfört säkerhetshöjande åtgärder, tagit fram en cykelkarta och antagit politiska mål för cyklingen.

CYKELPOLITIK

Strömstad får 4 av 10 poäng inom delområdet *cykelpolitik*. Kommunen har uppsatta mål, men dessa är inte tidsatta och följs inte upp av nämnd. Strömstad har ingen cykelstrategi eller cykelplan, men en plan planeras att tas fram under 2016. Något som

kommunen däremot redan idag har är en aktuell underhållsplan samt parkeringstal för cykel. Parkeringstalen för cykel finns med som en del i kommunens övergripande parkeringsnorm. Cykling är i dagsläget inte integrerat i Strömstads plandokument, men kommunen jobbar med frågan.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är Strömstads svagaste delområde. Här får kommunen endast 2 av 10 poäng. Poäng ges för det samarbete med cyklister kommunen har. Kommunen saknar dock flödesmätningar, aktuella resvane- och nöjdhetsundersökningar samt cykelbokslut eller BYPAD.

REKOMMENDATIONER

Strömstad jobbar brett med cykling och har akti-

viteter inom många olika områden. Resultatet av årets granskning visar dock att kommunen saknar ett strategiskt arbetssätt. För att kunna jobba mer metodiskt med cykelfrågan rekommenderas kommunen att först skapa sig en god förståelse för nuläget. Detta kan exempelvis göras genom flödesmätningar, resvaneundersökningar och mätning av nöjdhet bland cyklister. Strömstad har redan idag uppsatta mål för cykling, men för att möjliggöra uppföljning bör dessa även vara mätbara och tidsatta. Den cykelplan som kommunen planerar att ta fram kan bli en viktig grundpelare i kommunens cykelarbete och där åtgärder kan väljas strategiskt för att ge största möjliga nytta. Strömstad rekommenderas vidare att säkerställa att cykling integreras i planprocesser och plandokument och på sikt att arbeta fram en cykelstrategi.

Sundbyberg

Sundbyberg deltar för första gången i Kommunvelometern och får 22,5 i totalpoäng. Kommunen får poäng inom samtliga områden, vilket innebär att de jobbar brett med cykel frågan. Dock finns samtidigt stor utvecklingspotential. Kommunen har en cykelplan och medel till dess genomförande, vilket är en god grund för kommunens fortsatta arbete.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Sundbyberg finns det 0,9 meter cykelväg per invånare, vilket är under snittet på 2,2 bland årets deltagare. Inom området *befintlig infrastruktur* får kommunen 2 av 10 möjliga poäng.

Gällande *infrastruktur och underhåll* får Sundbyberg 5,5 poäng av 10 möjliga. Detta då kommunens satsade medel inom området, 272 kr per invånare och år, är något över snittet på 257 kr. Något som håller nere poängen är att Sundbyberg endast har 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare inom området, en bra bit under medelvärdet på motsvarande 1,9 heltidstjänster.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

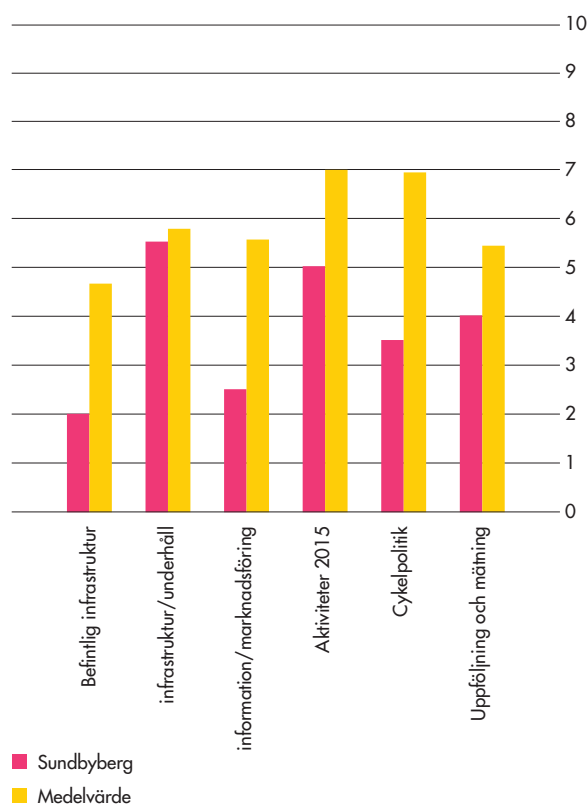
Inom *information och marknadsföring* får Sundbyberg 2,5 poäng, vilket baseras på att 90 procent av cykelvägarna är skyltade med vägvisande skyltning. Kommunen satsar dock inga medel och har knappt några personresurser inom området vilket håller nere poängen.

AKTIVITETER

I området *aktiviteter* mäts hur aktiv en kommun har varit under det senaste året. Sundbyberg får här 5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört flödesmätningar, anlagt nya cykelvägar, byggt cykelparkering, satt upp skyltning samt genomfört säkerhetshöjande åtgärder.

CYKELPOLITIK

Sundbyberg har en cykelplan samt medel till dess genomförande, cykelparkeringstal samt ett internt arbete för att främja cykling bland kommunens anställda. Inom området *cykelpolitik* får Sundbyberg



3,5 poäng. För fler poäng skulle kommunen bland annat behöva politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. I Sundbyberg idag finns det en tydlig ambition om att höja cyklingens status inom staden, men explicita mål saknas.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Insatserna inom *uppföljning och mätning* ger kommunen möjlighet att följa upp sitt arbete och kommunens utveckling. Sundbyberg får inom

området 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar samt har genomfört en nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Även inom detta område finns det flera åtgärder som kommunen kan genomföra för att utveckla sitt cykelarbete, till exempel att etablera ett samarbete med cyklister. Kommunen har dock planer på att starta upp en cykelreferensgrupp, vilket bådär gott inför kommande granskningar och för kommunens fortsatta utveckling med att främja cykling.

REKOMMENDATIONER

Sundbybergs första år i Kommunvelometern slutar med en totalpoäng på 22,5. Resultatet visar att kommunen jobbar brett med frågan, men också att strategiska arbetssätt saknas inom flera områden.

Kommunen har en cykelplan samt medel för dess genomförande och en bra nivå gällande satsade medel för infrastruktur och underhåll. Detta

är en god grund för fortsatt arbete. Sundbyberg rekommenderas att komplettera cykelplanen med en cykelstrategi som tar ett bredare tag om cykel frågan och som också inkluderar insatser inom exempelvis beteendepåverkan, arbetspendling samt motions- och rekreationscykling. Vid framtagandet av en cykelstrategi bör kommunen jobba brett mellan olika förvaltningar samt även engagera kommunens cyklister.

Kommunen rekommenderas vidare att ta fram politiska mål som pekar ut riktningen för kommunens arbete. Målen, som bör vara tidsatta och mätbara, kan tas fram som en del av en cykelstrategi.

Sundbyberg rekommenderas också att inleda ett samarbete med cyklister. Detta kan exempelvis göras i form av en cykelpanel. Genom ett samarbete med cyklister kan kommunen få en ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i kommunen idag samt feedback på genomförda och planerade cykelsatsningar.

Sundsvall

Sundsvall deltar i Kommunvelometern för tredje gången och får i år totalt 27,5 poäng. Detta är tyvärr ett rejält poängtapp från förra årets 40,5 poäng. Sundsvall hamnar i år också under snittet för samtliga deltagare som ligger på 35 poäng. Kommunens starkaste område är *information och marknadsföring* där Sundsvall får hela 8,5 av 10 möjliga poäng.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande *befintlig infrastruktur* finns det i Sundsvall 1,9 meter cykelväg per invånare, vilket är något under snittet på 2,2 meter för samtliga kommuner.

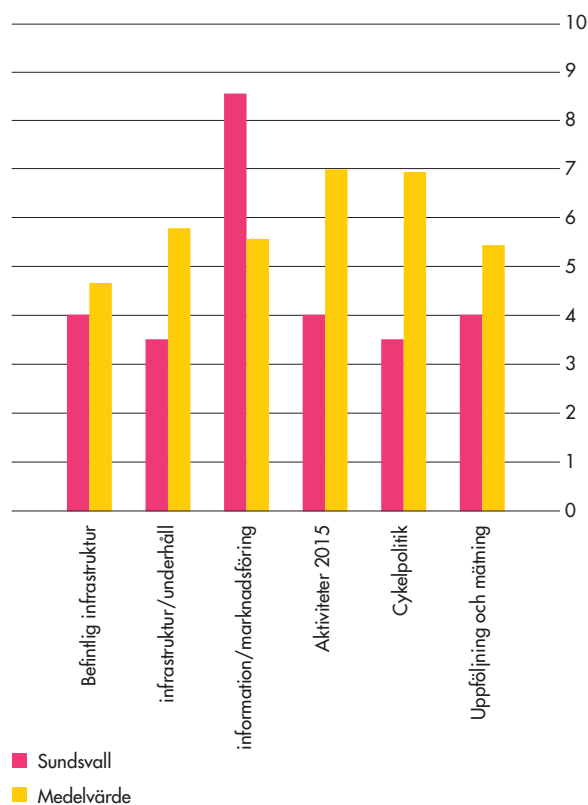
Också när det gäller satsade medel inom *infrastruktur och underhåll* ligger Sundsvall under snittet med sina 146 kr per år och invånare, jämfört med 257 kr för samtliga kommuner. Beträffande personresurser har Sundsvall motsvarande 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare. Sammantaget får kommunen 4 respektive 3,5 poäng av 10 möjliga inom delområdena *befintlig infrastruktur* samt *infrastruktur och underhåll*.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom delområdet *information och marknadsföring* når Sundsvall sitt högsta resultat i årets granskning och får 8,5 av 10 möjliga poäng. För 2016 satsar kommunen hela 20,6 kr per invånare på information och marknadsföring. Detta är fyra gånger så mycket som snittet för samtliga kommuner. Också när det gäller personresurser är Sundsvall starka med sina motsvarande 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare, jämfört med 0,9 heltidstjänster som är snittet för samtliga deltagande kommuner. Det som saknas för ytterligare poäng inom detta delområde är ökad andel skyltning. Idag är endast 30 procent av kommunens cykelvägnät skyltat.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv kommunen har varit under det senaste året. I årets granskning får Sundsvall 4 av 10 möjliga poäng. Under 2015 har kommunen bland annat anlagt nya cykelvägar,



tagit fram cykelkarta, genomfört flödesmätningar och cykelkampanjer. Utöver poänggivande aktiviteter erbjuder Sundsvall också cykelskola för invandrare via SFI.

CYKELPOLITIK

Inom delområdet *cykelpolitik* får Sundsvall 3,5 av 10 poäng. Sundsvall har politiskt antagna mål som är både tidsatta och mätbara och som följs upp av nämnd. Däremot saknar kommunen vik-

tiga verktyg som behövs för ett strategiskt arbete med cykelfrågor såsom cykelstrategi, cykelplan, parkeringstal för cykel och aktuell underhållsplan. Arbete med att ta fram cykelparkeringstal och en cykelplan pågår dock. Sundsvall har integrerat cykling i kommunens plandokument och har också ett internt arbete med kommunens egna resor. Sedan hösten 2015 finns två personer anställda på heltid för att jobba med tjänsteresor och arbetsresor, bland annat genom reserådgivning och diverse ”prova på”-kampanjer.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Sundsvall genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar. Kommunen har också etablerat samarbete med cyklister. Dock saknar kommunen aktuella resvane- och nöjdhetsundersökningar. Kommunen har inte heller genomfört något cykelbokslut eller BYPAD. Inom *uppföljning och mätning* får kommunen 4 av 10 möjliga poäng.

REKOMMENDATIONER

Årets resultat visar att Sundsvalls cykelarbete har försvagats jämfört med tidigare år. Kommunen har uppsatta mål som är tidsatta och mätbara, men saknar viktiga instrument för att kunna bedriva ett strategiskt arbete med cykelfrågor. Kommunen behöver först och främst stärka sitt cykelpolitiska arbete. Det är positivt att kommunen jobbar med att ta fram cykelplan och parkeringstal för cykling. Kommunen rekommenderas att stärka detta arbete genom att också ta fram en cykelstrategi. Genom cykelplan och strategi blir det tydligt vilka typer av insatser och åtgärder som behöver prioriteras och exempelvis var infrastruktursatsningar behövs mest. Sundsvall ligger i år också jämförelsevis lågt när det gäller budget för satsningar inom *infrastruktur och underhåll* och rekommenderas att se över om ökade medel bör avsättas till cykelvägnätet. För att få en bild av nuläget rekommenderas kommunen också att genomföra en resvaneundersökning.

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	4	7,5	8,5	7	5,5	8	40,5
	2016	4	3,5	8,5	4	3,5	4	27,5

Tibro

Tibro deltar för första gången i Kommunvelometern i år och får en totalpoäng på 21, vilket är under snittet för samtliga deltagare på 35. Kommunen är starka inom *befintlig infrastruktur*, men resultaten visar att Tibro saknar strukturerade sätt att arbeta med cykelfrågan inom flera områden. Kommunens relativt låga totalpoäng bör endast ses som att kommunen har goda möjligheter att utveckla sitt arbete för att främja cykling.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Befintlig infrastruktur är Tibros starkaste område och kommunen får 9 av 10 möjliga poäng.

Gällande *infrastruktur och underhåll* satsar Tibro mindre medel och har även färre personresurser än snittet. Exempelvis så satsar Tibro 57 kr per invånare och år inom området. Snittet för samtliga deltagare är 257 kr per invånare och år. Inom området infrastruktur och underhåll får Tibro 2 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

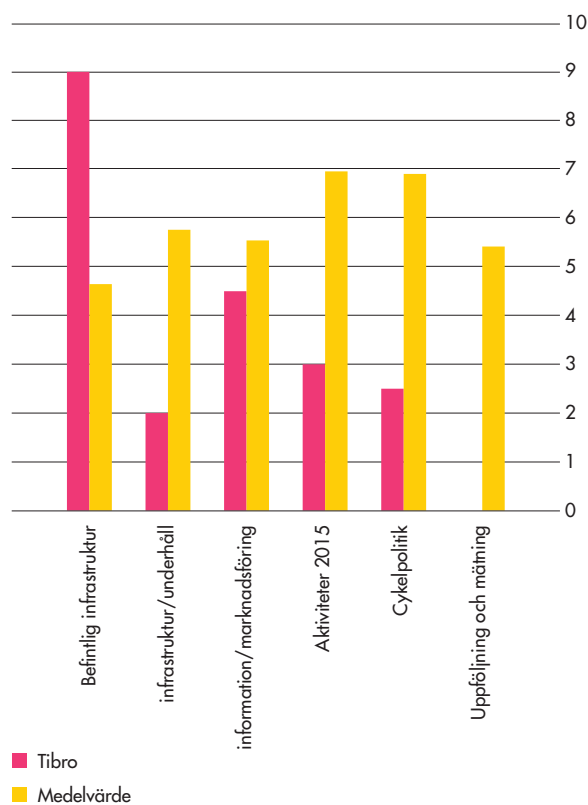
Inom området *information och marknadsföring* får Tibro 4,5 av 10 möjliga poäng, vilket är precis under snittet 5 av 10 möjliga poäng. Kommunen må satsa mindre medel inom området, men har samma mängd heltidstjänster per 100 000 invånare som snittet. Det som håller nere poängen ytterligare är att endast ett par procent av cykelvägarna i kommunen är försedda med vägvisande skyltning.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun har varit under det senaste året. Tibro har genomfört säkerhetshöjande åtgärder och byggt cykelparkering, samt har drift- och underhåll av cykelvägar både under sommar och vinter. Inom området *aktiviteter* får Tibro 3 av 10 poäng.

CYKELPOLITIK

När det kommer till *cykelpolitik* har Tibro integrerat cykling i plandokument, men även en aktuell underhållsplan samt ett aktivt internt arbete för



att främja cykling bland kommunanställda. Inom området får Tibro 2,5 av 10 möjliga poäng. Det finns mycket Tibro kan genomföra för att utveckla sig inom området. Bland annat att ha politiska mål för kommunens satsningar, en cykelstrategi som vägleder arbete och till exempel en cykelplan som underlättar prioritering av konkreta åtgärder.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning innehåller arbetsätt och satsningar som kommunen kan göra för att följa och se resultat av sina satsningar inom cykling. Tibro genomför inget av det som efterfrågas inom detta område och poängen blir således 0 av 10 möjliga poäng. Uppföljning och mätning av cykling kan till exempel göras genom flödesmätningar, resvane- och nöjdhetsundersökningar, genom samarbete med cyklister eller cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Tibro deltar för första gången i Kommunvelometern och får 21 i totalpoäng. Den relativt låga poängen pekar på att kommunen saknar strategi inom flera områden och att cykling ännu inte är ett arbetsområde som prioriteras högt. Kommunen har en välutbyggd infrastruktur och har det högsta värdet i årets granskning gällande befintlig infrastruktur. Detta är en bra grund att jobba vidare ifrån.

Tibro har stora möjligheter att utveckla arbetet, inte bara för att ytterligare främja cykling men även för att få högre poäng i kommande granskningar. Ser vi på Tibros resultat så saknas struktur inom flera områden. Kommunen rekommenderas att prioritera insatser inom *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*, detta då områdena innehåller åtgärder som skapar struktur och som även kan bidra till positiva effekter inom flera områden. Tibro saknar till exempel både en cykelstrategi och en cykelplan. En strategi bör behandla cykelfrågan brett, från infrastruktur till påverkansarbete, riktade insatser för skola och arbetsplatser till miljö och hälsa samt till exempel rekreations- och motionscykling. En plan däremot fokuserar på utbyggnad och underhåll av infrastrukturen och underlättar för kommunen att prioritera bland möjliga åtgärder. Detta tillsammans med någon typ av uppföljningsåtgärd, skulle ge Tibro ökad struktur i sitt arbete för att främja cykling.

Tyresö

Tyresö deltar för tredje året i rad och visar återigen att kommunen arbetar aktivt med cykelfrågan samtidigt som det finns fortsatta utvecklingsmöjligheter inom flera områden. Tyresö får i år 34,5 i totalpoäng. Kommunen backar inom ett par områden men går, likt förra året, framåt inom både områdena *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*. Inom båda dessa områden har Tyresö ett fungerande arbetssätt och genomför flera viktiga satsningar.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom området *infrastruktur och underhåll* får Tyresö 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen satsar 183 kr per invånare och år, vilket är under snittet bland årets deltagare på 257 kr per invånare och år. Kommunen anger att medlen för 2015 var 221 kr per invånare, och budgeterat för 2016 är siffran 145 kr per invånare. Även gällande antal heltidstjänster per 100 000 invånare ligger Tyresö under snittet.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

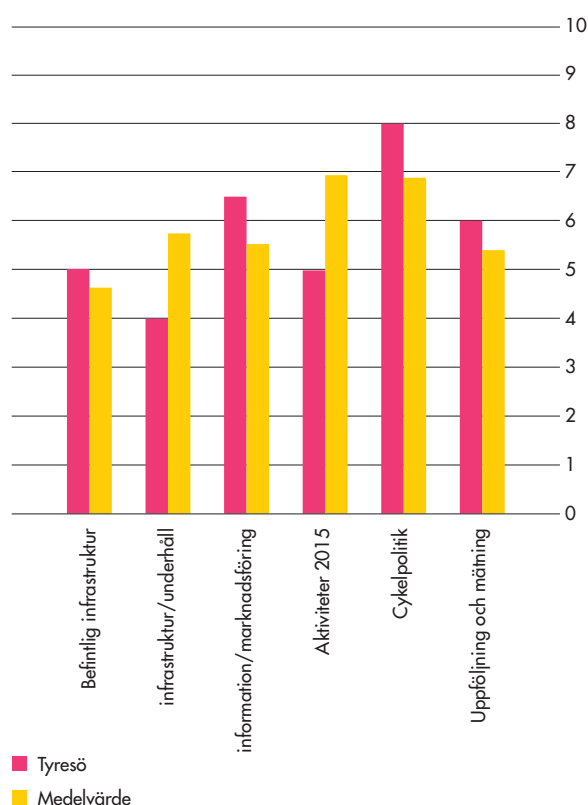
Inom *information och marknadsföring* får Tyresö 6,5 av 10 möjliga poäng. Kommunen satsar något mindre i medel jämfört med alla deltagare, men mer än snittet för andra små kommuner. Tyresö har 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare inom området, vilket är mer än snittet 0,9. Gällande skyltning har Tyresö 30 procent av sina cykelvägar skyltade, även detta är under snittet bland årets deltagare som är 44 procent.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun har varit under det senaste året. Tyresö får 5 av 10 möjliga inom området då de bland annat anlagt nya cykelvägar, byggt cykelparkering och skyltat cykelvägar. Kommunen har även genomfört kampanjer och flödesmätningar.

CYKELPOLITIK

Cykelpolitik är Tyresös starkaste område i årets mätning och kommunen får 8 av 10 möjliga poäng och saknar endast en antagen cykelstrategi för att få full pott. Det innebär att det finns politiska



mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Det finns även en cykelplan med medel till dess genomförande, cykelparkeringstal, antagen aktuell underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är ett "Hälsotrampar-projekt" som varit uppskattat och framgångsrikt.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Tyresö 6 av 10 poäng. Kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar av cyklister, har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren samt har ett samarbete med cyklister. Samarbetet med cyklister sker bland annat via Cykelfrämjandet. För ytterligare poäng kan kommunen genomföra nöjdhetsundersökning samt ett cykelbokslut eller BYPAD.

REKOMMENDATIONER

Tyresö deltar för tredje året i rad i Kommunvelometern och visar återigen att de är en kommun som är aktiva inom cykling och poängen pekar även på att de arbetar stabilt och långsiktigt. Resultaten visar att Tyresö fortsätter utvecklas inom *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*. Detta är bra då dessa områ-

den innehåller flera arbetssätt och satsningar som ger kommunen struktur i sitt arbete, vilket troligtvis kommer ge resultat i kommande granskningar.

Sett till inrapporterade svar så saknar Tyresö framförallt en antagen cykelstrategi samt ett cykelbokslut. En cykelstrategi kan behandla cykelfrågan brett, med allt från till exempel infrastruktur, betendepåverkan, hälsa och miljö, men även åtgärder för skola och arbetsplatser, rekreations- och motionscykling samt cykelturism. Utöver detta bör Tyresö även börja genomföra cykelbokslut. Ett cykelbokslut är ett bra sätt att årligen, eller åtminstone vartannat år, sammanställa genomförda satsningar och det kan också användas som kommunikationsverktyg till allmänheten och politiker om kommunens insatser och genomförda åtgärder för främjandet av cykling.

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

Täby

Täby deltar i Kommunvelometern för tredje året i rad. Kommunen ligger i princip kvar på samma nivå som föregående år, med endast ett litet poängtapp på 0,5 poäng. Täbys 39,5 poäng ligger också i nivå med snittet för andra mellanstora kommuner och något över snittet för samtliga kommuner som är 35 poäng. Täbys starkaste delområden är *cykelpolitik* samt *infrastruktur och underhåll* medan *uppföljning och mätning* samt *befintlig infrastruktur* är kommunens svagaste delområden, med störst behov av utveckling.

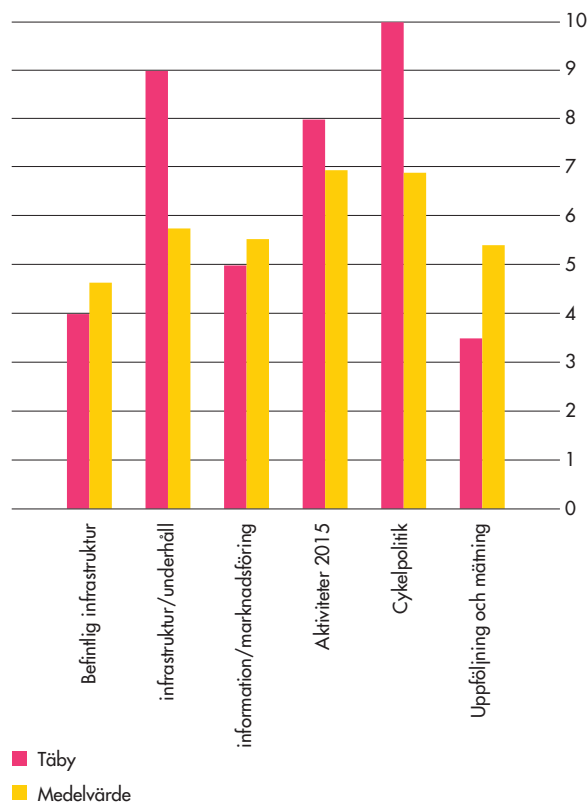
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom delområdet *befintlig infrastruktur* får Täby 4 av 10 poäng, precis som vid tidigare års mätningar. Kommunen har 1,7 meter cykelväg per invånare, vilket är under snittet för medelstora kommuner på 2,3 meter samt för samtliga deltagande kommuner på 2,2 meter.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Täby 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen satsar stora medel på cykelinfrastrukturen, 408 kr per invånare och år. Detta kan jämföras med snittet för samtliga kommuner som är 257 kr. Endast en liten del, 9 procent, av de satsade medlen går till underhåll. När det gäller personresurser har Täby motsvarande 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare. Detta är under snittet för samtliga kommuner på 1,9 heltidstjänster.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

2015 satsade Täby motsvarande 3 kr per invånare på information och marknadsföring. För 2016 har en något högre summa budgeterats, motsvarande 4,5 kr per invånare. Satsningarna är trots detta under snittet för samtliga kommuner på drygt 5 kr per invånare. Också gällande personresurser ligger Täby med sina 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare under snittet på 0,9 heltidstjänster för samtliga deltagare. När det gäller skyltning av cykelvägnätet ligger kommunen däremot i nivå med övriga kommuner och har 45 procent av sina cykelvägar skyltade. Totalt får Täby 5 av 10 möjliga poäng inom *information och marknadsföring*.



AKTIVITETER

Inom delområdet *aktiviteter* är Täby starka och får 8 av 10 möjliga poäng. Delområdet visar hur aktiv kommunen varit under föregående år. 2015 genomförde kommunen bland annat trafiksäkerhetshöjande åtgärder, anlade nya cykelvägar och cykelparkeringar, genomförde cykelkampanjer, flödesmätningar och antog politiska mål.

CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Täby full pott. Täby har antagna politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Kommunen har också cykelplan, cykelstrategi, cykelparkeringstal och en aktuell underhållsplan. Cykling har också integrerats i kommunens plandokument. Kommunen jobbar även aktivt som arbetsgivare för att främja cykling, bland annat genom att erbjuda friskvårdsbidrag och friskvårdstid.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är kommunens svagaste område med 3,5 poäng av 10 möjliga. Täby saknar bland annat aktuell resvaneundersökning samt nöjdhetsundersökning. Positivt är dock att kommunen genomför periodiska flödesmätningar och har ett upprättat samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Täbys starkaste delområde, *cykelpolitik*, innebär att kommunen har en god grund att stå på. Politiska mål som är tidsatta och mätbara samt anta-

gen cykelstrategi och cykelplan innebär att kommunen kan arbeta strategiskt med cykelfrågan. Täby har ett förhållandevis litet cykelvägnät och behöver därför arbeta med att bygga ut detta. De satsade medlen inom *infrastruktur och underhåll* vittnar dock om att kommunen redan håller på med att göra precis detta. Att skapa ett utsträckt cykelvägnät tar tid och Täby rekommenderas därför att säkerställa att medel fortsatt avsätts till utveckling av cykelvägnätet. För att säkerställa att rätt typ av cykelsatsningar görs och för att kunna utvärdera genomförda insatser rekommenderas kommunen också att genomföra resvane- och nöjdhetsundersökningar samt att komplettera de periodiska flödesmätningarna med kontinuerliga.

Utöver detta kan ett cykelbokslut, som kommunen idag inte genomför, ytterligare strukturera arbetet så det ger en årlig (eller vartannat år) bild över genomförda åtgärder. Ett cykelbokslut är också ett effektivt sätt att kommunicera, både internt på kommunen men även till invånare, de satsningarna kommunen genomfört inom cykling.

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

Upplands Väsby

Detta är Upplands Väsby's andra år i Kommunvelometern. Sedan förra året backar tyvärr kommunen ett par poäng och minskar framförallt inom *information och marknadsföring*. Däremot går kommunen framåt inom *uppföljning och mätning*, från förra årets 0 poäng inom området till 3,5 poäng i år. Upplands Väsby får i år 22 i totalpoäng. Detta är under snittet för årets samtliga deltagare på 35 i totalpoäng.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande *befintlig infrastruktur* ligger Upplands Väsby poängmässigt på samma nivå som snittet för årets deltagare. Dock är kommunens 2,8 meter cykelväg per invånare ett högre värde än snittet som är 2,2. För fler poäng krävs 3,0 meter eller mer cykelväg per invånare.

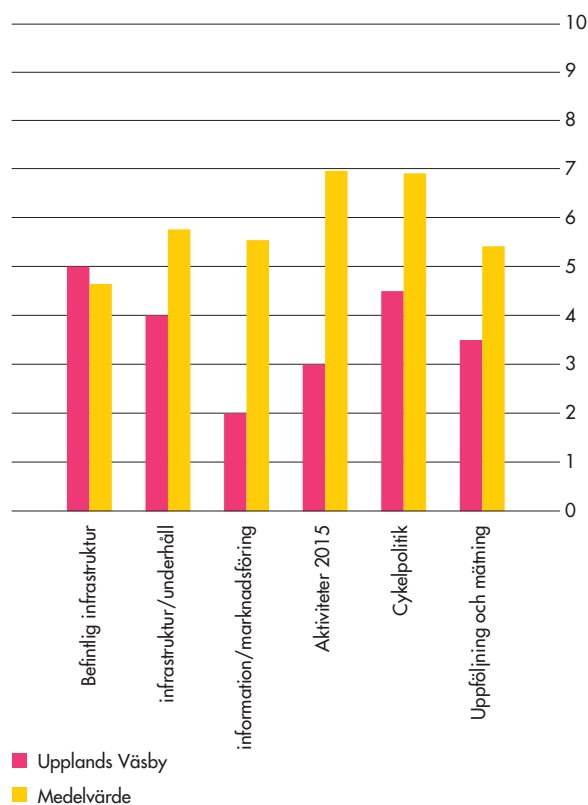
Inom området *infrastruktur och underhåll* ökar kommunens medel kraftigt från 2015 till budgeterat inför 2016. 2015 satsade kommunen 71 kr per invånare, medan medel för 2016 är budgeterat till 286 kr per invånare, vilket också är över snittet 257 kr bland årets deltagare. Inom *infrastruktur och underhåll* får Upplands Väsby 4 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* backar Upplands Väsby med 5 poäng, från förra årets 7 till årets 2 av 10 möjliga poäng. Detta beror på att inga medel inom området är budgeterade för 2016, inte heller har kommunen några personresurser inom området. För 2015 satsades 2,4 kr per invånare inom området. Gällande skyltning är 10 procent av cykelvägarna utrustade med cykelvägvisande skyltning. Det finns dock långt framskridna planer på att skylta cykelvägar under 2016, vilket bådär gott inför kommande granskningar.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun har varit inom cykling under det senaste året. Upplands Väsby får här 3 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat tagit fram en cykelkarta, gjort flödesmätningar samt en nöjdhetsundersökning. Kommunen genomförde även ett cykelevent under



två dagar i Väsby Centrum, där kommuninvånarna hade möjlighet att träffa representanter för kommunen och fylla i enkäter med mera.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Upplands Väsby 4,5 poäng. Kommunen har politiska mål, men dessa är tyvärr vare sig tidsatta, mätbara eller följs upp av nämnd. Det finns en antagen cykelstrategi, cykelparkeeringstal och cykling är integrerat i plandokument.

För att höja sin poäng finns det flera åtgärder som kommunen kan satsa på, till exempel cykelplan samt medel till dess genomförande, en aktuell antagen underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling bland kommunens anställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Området *uppföljning och mätning* innehåller åtgärder och arbetssätt som hjälper en kommun att följa cyklingens utveckling i kommunen och för att mäta effekterna av kommunens insatser. Inom området får Upplands Väsby 3,5 av 10 möjliga poäng. Kommunen genomför flödesmätningar av cyklister samt har genomfört en nöjdhetsundersökning. För att nå ytterligare poäng kan Upplands Väsby genomföra en resvaneundersökning, inleda ett uttalat samarbete med cyklister samt sammanställa sitt arbete i ett cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Upplands Väsby's arbete med cykling har backat inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*, men ökat inom *uppföljning och mätning*. Kommunen ligger kvar på en totalpoäng strax över 20, vilket visar att kommunen genomför en rad åtgärder men samtidigt är det tydligt att kommunen saknar struktur inom vissa områden.

Kommunens framsteg inom *uppföljning och mätning* är positivt och detta kan kommunen bygga vidare på, kanske framförallt via ett samarbete med cyklister och i form av cykelbokslut. Ett cykelbokslut är ett bra sätt att sammanställa och kommunicera genomförda åtgärder. Kommunen har en antagen cykelstrategi men saknar en cykelplan samt medel till genomförande av plan. En cykelplan underlättar för kommunen att prioritera bland åtgärder gällande infrastruktur och underhåll och kommer att komplettera den strategin som finns idag på ett bra sätt. Framtagande av cykelplan innebär också en bra möjlighet att starta samarbetet med cyklister i kommunen idag. Ett samarbete ger kommunen goda möjligheter att få in information om hur det är att cykla idag, vad som saknas, ställen som är bra för cykling respektive mindre bra.

Upplands Väsby's relativt låga poäng bör endast ses som att kommunen har goda möjligheter att utveckla sitt arbete inom cykling. Ökad struktur inom ett par områden kommer inte bara få positiva effekter för poängen i Kommunvelometern framöver, men framförallt kan det ge kommunen en stabil grund i sitt arbete och för det fortsatta arbetet att främja cykling.

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

Uppsala

Uppsala delar i år andraplatsen med Malmö, båda med 51 i totalpoäng. I jämförelse med förra årets resultat ligger Uppsala kvar på samma antal poäng inom samtliga områden, förutom inom *aktiviteter* där kommunen ökar med 2 poäng. Detta är Uppsalas femte Kommunvelometer totalt och kommunen har förbättrat sin poäng vid varje deltagande och har haft en väldigt positiv utveckling sedan 2010 års 30 poäng till årets höga 51.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

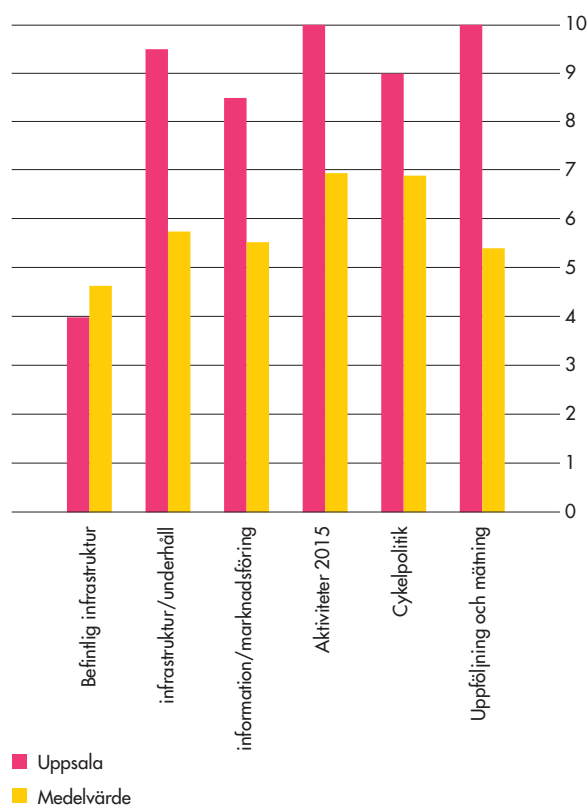
När det kommer till *infrastruktur och underhåll* får Uppsala hela 9,5 av 10 möjliga poäng. Detta då kommunen satsar hela 528 kr per invånare och år inom området, vilket är högt över den genomsnittliga satsningen på 257 kr per invånare och år. Gällande antal heltidstjänster per 100 000 invånare ligger Uppsala på samma nivå som snittet bland årets samtliga deltagare. I jämförelse med andra stora kommuner har Uppsala dock färre personresurser inom området.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* satsar Uppsala större medel per invånare än många andra kommuner, men gällande personresurser ligger de på samma nivå som snittet för samtliga av årets deltagare. Även skyltning tillhör detta område och i Uppsala är 65 procent av cykelvägarna skyltade med vägvisande skyltar, vilket är över snittet på 44 procent. Inom området får Uppsala 8,5 av 10 poäng.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun har varit under det senaste året. Uppsala har ett aktivt cykelår bakom sig och får här full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har genomfört 12 av 15 efterfrågade aktiviteter under förra året, bland annat har de anlagt nya cykelvägar, byggt cykelparkering, genomfört säkerhetshöjande åtgärder och skyltat cykelvägar. Vidare har kampanjer och flödesmätningar genomförts samt resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning och cykelbokslut.



CYKELPOLITIK

Inom området *cykelpolitik* får Uppsala 9 av 10 möjliga poäng och det enda som saknas för att få full pott är tidsatta mål samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling. Däremot har Uppsala politiska mål som är mätbara och som följs upp av nämnd. De har även en antagen cykelstrategi,

cykelplan samt medel till dess genomförande samt cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan samt integrerat cykling i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är det andra området där Uppsala får 10 av 10 poäng. Kommunen genomför samtliga efterfrågade åtgärder och satsningar, såsom flödesmätningar, resvane- och nöjdhetsundersökningar, cykelbokslut samt har samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Uppsala fortsätter att öka sin totalpoäng och får i år 51 av 60 möjliga poäng, vilket innebär en delad andraplats med Malmö. Uppsala är en aktiv cykelkommun som satsar mycket på cykling. De är en av de kommuner som satsar mest medel, både

inom *infrastruktur och underhåll* och *information och marknadsföring*. De får även höga poäng inom andra områden, vilket visar att cykling är en prioriterad fråga i kommunen.

Det som kommunen saknar är att kommunens mål ska vara tidsatta samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling, vilket hade gett dem full poäng inom området *cykelpolitik*. Uppsala uppvisar dock ett imponerade resultat i år och att peka ut rekommendationer för den fortsatta utvecklingen är svårt. Kommunens utmaning ligger främst i att fortsätta på den inslagna vägen och att hitta långsiktiga och stabila nivåer för sina satsningar för att främja cykling. Om kommunen fortsätter att vara aktiv, med en fortsatt hög nivå gällande satsade medel samt genomför de få åtgärder de saknar, kommer Uppsala fortsätta att vara en toppkommun gällande cykelfrämjande arbete i Sverige.

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

Varberg

Varberg har varit med i samtliga granskningar sedan 2010. Sin toppnotering nådde kommunen 2011, med hela 47 poäng. Vid förra årets granskning hade kommunen backat rejält, men när i år åter ett starkt resultat på 43,5 poäng. Detta kan jämföras med snittet för samtliga kommuner på 35 poäng och andra mellanstora kommuner på 40 poäng. Starkast är kommunen inom delområdet *aktiviteter* där Varberg får full pott.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom *befintlig infrastruktur* får Varberg 5 av 10 möjliga poäng. Detta då det i Varberg finns 3,0 meter cykelväg per invånare. Detta är klart över snittet på 2,2 meter för samtliga deltagare.

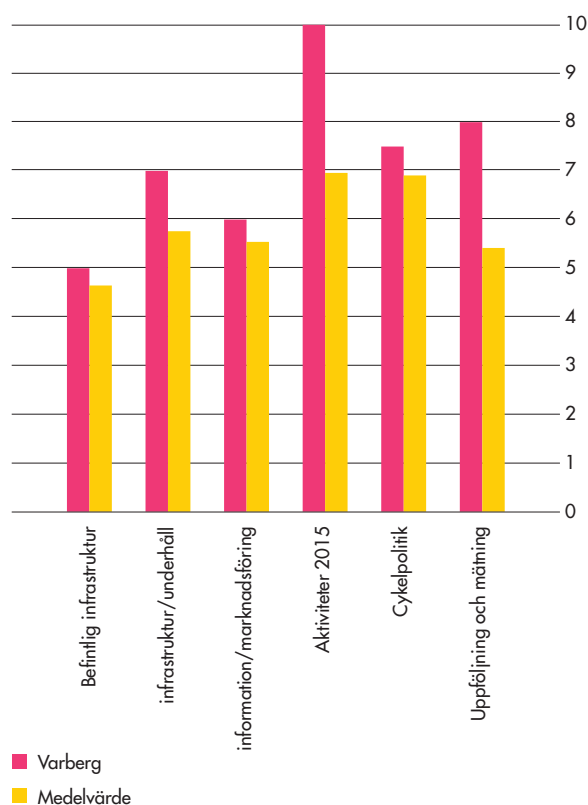
När det gäller satsningar inom *infrastruktur och underhåll* ligger kommunens satsningar på 266 kr per år, endast marginellt över snittet. Av de satsade medlen är det endast en mycket liten del, 9 procent som går till underhåll. En ny beläggningsplan och belysningsplan för gång- och cykelbanor håller på att tas fram. Antal personresurser är 3,3 heltidstjänster per 100 000 invånare. Detta kan jämföras med 1,9 heltidstjänster för samtliga kommuner. Varberg får totalt 7 av 10 möjliga poäng inom *infrastruktur och underhåll*.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* kommer Varberg upp i 6 av 10 möjliga poäng. Satsade medel är mycket ojämnt fördelat mellan 2015 och 2016. 2015 satsades endast motsvarande 0,8 kr per invånare, medan 8,2 kr per invånare är budgeterat för 2016. Detta kan jämföras med snittet för samtliga kommuner som ligger på drygt 5 kr. Varberg har motsvarande 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är precis under snittet på 0,9 heltidstjänster. Gällande andelen skyltade cykelvägar ligger Varberg med sina 75 procent skyltade cykelvägar klart över snittet för de deltagande kommunerna.

AKTIVITETER

Delområdet *aktiviteter* visar hur aktiv en kommun varit under föregående år. 2015 var Varberg



mycket aktiv inom cykling och får i årets granskning full pott. Exempel på sådant som kommunen genomfört under föregående år är anläggning av nya cykelvägar och cykelparkeringar, trafiksäkerhetsåtgärder, cykelstrategi och cykelplan, nöjdhetsundersökning och antagande av politiska mål. Kommunen har också tagit fram cykelkarta samt genomfört kampanjer.

CYKELPOLITIK

Varberg får 7,5 av 10 möjliga poäng inom delområdet *cykelpolitik*. Varberg har antagna politiska mål som är tidsatta och mätbara och som följs upp av nämnd. 2014 gjordes 12 procent av alla resor under 10 mil med cykel. Målet är att 20 procent av alla resor under 10 mil ska göras med cykel år 2030. Kommunen har också en ny cykelstrategi och cykelplan. Något som Varberg dock saknar är aktuell underhållsplan och integrering av cykling i plandokument. Kommunen som arbetsgivare jobbar inte heller aktivt för att främja cykling bland anställda. Under 2016 kommer Varbergs kommun dock att göra en särskild satsning på arbetspendling bland annat genom kampanjen "Cykelvänlig arbetsplats".

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom delområdet *uppföljning och mätning* får Varberg 8 av 10 poäng. Kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar och har aktuella resvane- och nöjdhetsundersökningar. Mål följs upp genom data från resvaneundersökning och STRADA. Redan idag har kommunen ett samarbete med cyklisterna, men ambitionen är att förbättra dialogen ytterligare. Det enda kommunen saknar för

att få full pott är ett cykelbokslut eller BYPAD. Kommunen planerar dock att börja göra cykelbokslut årligen och under våren 2016 görs 2015 års cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Varbergs sammanlagda resultat visar att kommunen arbetar bra med cykling och också har gjort det under många år. Kontinuitet och långsiktighet är grundläggande för att bli en framträdande cykelkommun och en utmaning för Varberg är att upprätthålla en jämn och stark satsning på cykling år efter år. Varberg lägger i årets granskning relativt lite medel på underhåll av cykelinfrastrukturen och rekommenderas därför att se över om inte mer anslag behövs för att kunna upprätthålla en hög standard. Kommunen saknar ett par av de efterfrågade satsningarna inom cykelpolitik och får i årets granskning inga poäng för cykelbokslut, dock är detta något som ska börja genomföras. Det finns således åtgärder för kommunen att genomföra för att fortsätta utvecklas och för att få ytterligare poäng i Kommunvelometern. Den främsta utmaningen, och vad som bör prioriteras för Varberg är att hitta stabila och långsiktiga arbetssätt för att främja cykling i kommunen.

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

Värmdö

Värmdö deltar för första gången i årets Kommunvelometer och får 21 i totalpoäng. Resultaten visar att kommunen är starka inom flera områden, men även att struktur saknas inom vissa områden. Inom *uppföljning och mätning* arbetar kommunen inte alls idag. Värmdös starka områden är *infrastruktur och underhåll* samt *cykelpolitik*. Kommunens arbete och satsningar inom dessa områden är imponerande, vilket kan få kommunen att utvecklas i sitt arbete med cykling ordentligt om det kompletteras med åtgärder inom andra områden.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande *befintlig infrastruktur* finns det i Värmdö 1,5 meter cykelväg per invånare, något under snittet 2,2 meter cykelväg per invånare bland årets deltagare. Här får kommunen 3 av 10 poäng.

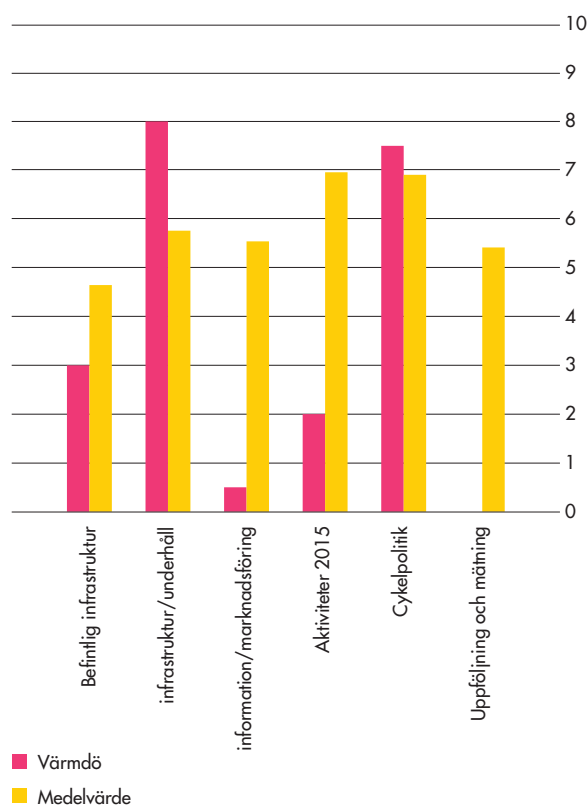
Inom *infrastruktur och underhåll* anger kommunen att medlen inom området kommer att öka; från 2015 då kommunen satsade 207 kr per invånare till budgeterade 492 kr per person för 2016. Snittet bland årets deltagare är 257 kr per invånare och år. Utöver detta ligger Värmdö även över snittet när det kommer till personresurser inom området med 2,4 heltidstjänster per 100 000. Snittet bland årets deltagare är 1,9. Värmdö får 8 av 10 möjliga poäng inom *infrastruktur och underhåll*.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Värmdö satsar inga medel och har inte heller några personresurser inom området *information och marknadsföring*. Kommunen får här 0,5 poäng av 10 möjliga. Den halvpoäng som kommunen får genereras av att 10 procent av cykelvägarna är försedda med vägvisande skyltning.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun har varit under det senaste året. Värmdö får 2 av 10 möjliga poäng, vilket baseras på att kommunen anlagt och skyltat cykelvägar, samt har underhåll både vinter och sommar. *Aktiviteter* innehåller en rad åtgärder som vanligtvis inte genomförs årligen, trots detta har kommunen stora möjligheter att utveckla sitt arbete och att vara en mer aktiv kommun i sitt cykelfrämjande arbete.



CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Värmdö 7,5 av 10 möjliga poäng och detta är ett av kommunens starkaste områden. Värmdö har politiska mål som är tidsatta och mätbara, men som tyvärr inte följs upp av nämnd. Kommunen har en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel till dess genomförande, cykelparkeringstal samt cykling integrerat i plan-dokument. För ytterligare poäng inom området bör

mål följas upp av nämnd, en antagen underhållsplan finnas samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling etableras. Även om ett aktivt internt arbete saknas, har kommunen byggt ett nytt cykelgarage till anställda för att attrahera fler att cykla till jobbet.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Värmdö 0 poäng. Kommunen genomför ingen av de efterfrågade åtgärderna eller satsningarna inom området. Här har Värmdö stora möjligheter att utvecklas.

REKOMMENDATIONER

Värmdös första år i Kommunvelometern resulterar i en totalpoäng på 21. Kommunen får höga poäng inom *infrastruktur och underhåll* samt *cykelpolitik* men saknar struktur och satsningar inom flera andra områden. Till Värmdös styrkor hör att de har flera viktiga strategiska arbetssätt, såsom cykelstrategi och cykelplan, vilka tillsammans med politiska mål för cyklingens utveckling leder och pekar ut riktningen för kommunens arbete. Här har Värmdö en väldigt bra grund att jobba vidare ifrån.

Värmdö rekommenderas att komma igång med satsningar inom *information och marknadsföring*, alltså beteende- och påverkansåtgärder (skyltning, kartor, kampanjer med mera) samt uppföljning och mätning. Kommunen saknar idag alla de efterfrågade delarna inom *uppföljning och mätning*, och rekommenderas därför att börja med någon eller några åtgärder. Ett samarbete med cyklister ger till exempel kommunen viktig och ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i kommunen idag. Ett cykelbokslut är ett bra sätt att sammanställa och presentera åtgärder och satsningar kommunen genomfört, både för allmänheten och politiker. En resvaneundersökning ger kommunen inte bara en bild av cyklingens andelar, men även ökad förståelse för hur människor resor och väljer att resa i olika ärenden i idag. En åtgärd som är relativt lätt att komma igång med är att driva ett internt arbete för att främja cykling bland de kommunanställda. Ett nytt cykelgarage har byggts för att attrahera anställda till cykling, men i kombination med cykelutmaningar eller tillgång till cyklar i tjänster, ökas troligtvis effekten ytterligare av denna satsning. Dessutom är ett internt arbete också något som kan kommuniceras och visa att kommunen är en förebild för andra.

Växjö

Årets granskning är femte raka för Växjö och i år får kommunen 40,5 i totalpoäng. Växjö har genom alla år de deltagit fått över 40 i totalpoäng. Detta vittnar om en kontinuerlig hög nivå på kommunens cykelarbete. Växjö backar inom området *aktiviteter*, men går framåt inom både *infrastruktur och underhåll* samt *uppföljning och mätning*. Kommunens totalpoäng är över snittet på 35 för samtliga deltagare och 40 poäng som är snittet bland mellanstora kommuner.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

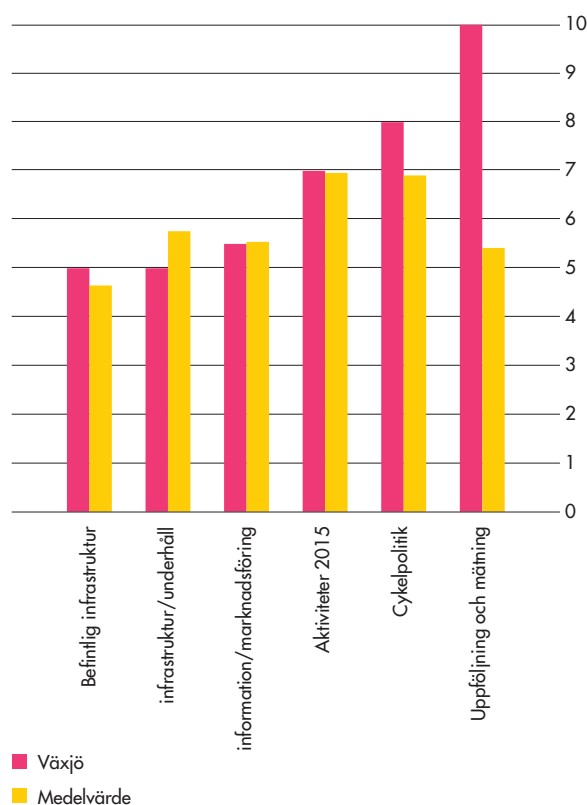
Både inom *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll* får Växjö 5 av 10 möjliga poäng. När det kommer till satsade medel inom infrastruktur och underhåll är Växjös 170 kr per invånare och år en bit under snittet för samtliga deltagare på motsvarande 257 kr. Dock ligger kommunen över snittet när det kommer till personresurser inom området. Växjö har 2,3 heltidstjänster per 100 000 invånare, i jämförelse med 1,9 heltidstjänster som är snittet för samtliga deltagande kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* ökar Växjö sin poäng med 0,5 i jämförelse med förra året och får i år totalt 5,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen satsar något mindre medel i snitt än andra kommuner och även när det kommer till personresurser och andelen cykelvägar som är skyltade ligger Växjö något under snittet.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* får Växjö 7 av 10 möjliga poäng, då de genomfört 9 av 15 efterfrågade aktiviteter. Även om detta är en minskning från förra året då Växjö fick full pott, innebär detta inte nödvändigtvis att kommunen försämrat sitt arbete. Detta eftersom att området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun varit under det senaste året och innehåller en rad satsningar som vanligtvis inte genomförs årligen. Under 2015 har Växjö bland annat anlagt nya cykelvägar, byggt cykelparkering, satt upp skyltar samt genomfört säkerhetshöjande åtgärder. Vidare har kommunen även tagit fram



cykelkarta, genomfört kampanjer, flödesmätningar samt ett cykelbokslut.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Växjö 8 av 10 poäng. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Växjö har även en cykelstrategi, cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan, ett intern cykelfrämjande arbete samt medel till genom-

förande av konkreta åtgärder. Exempel på interna åtgärder är deltagande i den europeiska cykelkampanjen "European Cycling Challenge" samt "Cykelkampen". Dessutom erbjuds kommunanställda enkel cykelservice vid vissa tillfällen och platser.

Växjö saknar en aktuell vägledande cykelplan, men det pågår ett arbete med att revidera kommunens cykelvägplan från 2009. Cykelplan samt att cykling ska vara integrerat i plandokument är det enda Växjö saknar för att få full pott inom området.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är Växjö's starkaste område. 10 av 10 poäng, alltså full pott får Växjö då de genomför samtliga efterfrågade åtgärder och satsningar. Kommunen genomför kontinuerliga och periodiska mätningar, har genomfört resvane- och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren, genomför cykelbokslut (årligen från och med 2015) samt har ett samarbete med cyklister. Samarbetet sker i form av regelbundna träffar där kommunen bjuder in en referensgrupp.

REKOMMENDATIONER

Växjö's starka resultat pekar på kommunen jobbar brett med cykelfrågan och är aktiva varje år. Växjö's främsta utmaning ligger i att fortsätta på den inslagna vägen och att fortsätta jobba stabilt och långsiktigt genom att kontinuerligt uppdaterade planer och dokument, genomföra undersökningar, flödesmätningar med mera. Den tidigare cykelplanen från 2009 ska revideras, vilket kommer hjälpa kommunen att prioritera bland konkreta åtgärder framöver. Att kommunen nu jobbar med cykelbokslut är positivt då det ger en sammanställd bild över genomförda åtgärder, vilket samtidigt är ett effektivt sätt att kommunicera kommunens arbete.

Det som sticker ut något i kommunens resultat är de jämförelsevis låga satsningarna på infrastruktur och underhåll. Kommunen rekommenderas därför att se över de satsade medlen för att säkerställa att dessa är tillräckliga för att nå uppsatta mål.

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

Östersund

Östersund deltar för fjärde gången i Kommunvelometern och totalpoängen 41 är kommunens högsta hittills. Kommunens poäng inom de olika områdena har alla skiftat sedan förra året, men totalt sett går kommunen framåt, framförallt inom *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*. Östersunds totalpoäng är över snittet både för samtliga deltagare och för mellanstora kommuner.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

I Östersund finns det 2,0 meter cykelväg per invånare, vilket är strax under snittet 2,2 meter cykelväg. I december 2015 beviljades Östersunds kommun medel inom projektet "Funktionella Mittstråket", vilket innebär att 6,5 km expresscykelvägar ska byggas under 2016-2018.

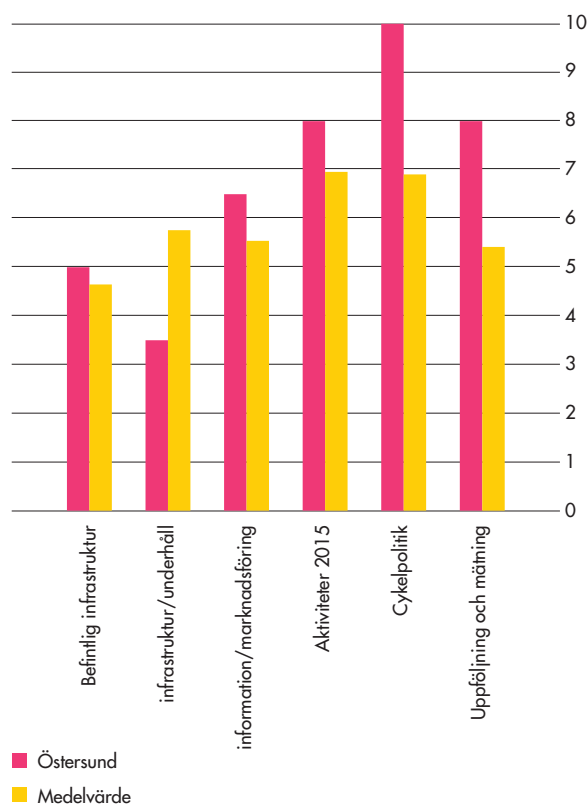
Inom *infrastruktur och underhåll* satsar Östersund 191 kr per invånare och år, vilket är under snittet på 257 kr per invånare och år. Även när det kommer till personresurser inom området ligger kommunen lägre än snittet, 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare. Detta kan jämföras med snittet för samtliga kommuner på 1,9 heltidstjänster. Inom området får Östersund 3,5 av 10 möjliga poäng.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Gällande information och marknadsföring av cykling satsar Östersund mindre än snittet när det kommer till ekonomiska medel. Kommunen har dock fler personresurser än snittet. Även skyltning ingår i detta delområde och i Östersund har 30 procent av cykelvägarna vägvisande skyltning. Inom *information och marknadsföring* får Östersund 6,5 av 10 möjliga poäng.

AKTIVITETER

Området *aktiviteter* mäter hur aktiv en kommun har varit under senaste året. Östersund får 8 av 10 möjliga poäng då kommunen bland annat har anlagt nya cykelvägar, byggt cykelparkering och genomfört säkerhetshöjande åtgärder. Vidare har Östersund även tagit fram cykelkarta, genomfört kampanjer, flödesmätningar samt resvaneundersökning (RVU) och cykelbokslut. Kommunen



har bland annat genomfört en RVU för barn och unga 6-19 år. Vidare har även två cykelpumpar inklusive skyltar installerats. Östersund har också genomfört cykelaktiviteter, såsom seminarium och belöningar till cyklister under *Earth Hour* och Europeiska Trafikantveckan. Under våren 2015 fick Östersund ta emot priset *European Mobility Week Award* för sitt arbete med hållbara transporter, inklusive cykling. Andra påverkansinsatser är "Vintertramparna", "Grönare resor" med veckovis

utlåning av elcyklar och lådcyklar, låncyklar vid kollektivtrafikpunkter med mera.

CYKELPOLITIK

Cykelpolitik är det område Östersund får högst poäng inom i årets granskning, 10 av 10 poäng. Kommunen har samtliga av de dokument och arbetssätt som efterfrågas i granskningen, bland annat politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Ett mål är att cyklingen ska öka med 2 procent mellan 2015–2016. Detta mäts kontinuerligt med radarmätare vid fyra mät-punkter och resultaten synliggörs i realtid online. Vidare har Östersund även antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel till dess genomförande, cykelparkeringstal, en antagen aktuell underhållsplan, integrering av cykling i plandokument samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom *uppföljning och mätning* får Östersund höga poäng, 8 av 10 möjliga. Detta då kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar, har genomfört RVU, cykelbokslut (årli-

gen) samt har ett samarbete med cyklister. Det enda som saknas för full pott inom området är en nöjdhetsundersökning.

REKOMMENDATIONER

Östersund får i år sin högsta totalpoäng hittills i Kommunvelometern, 41 av 60 möjliga poäng. Kommunen har stärkt sitt arbete inom både *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*. Detta ger kommunen en god grund och struktur för cykelarbetet. Utmaningen för Östersund ligger i att upprätthålla en hög och jämn nivå på cykelsatsningarna med uppdateringar av planer och styrdokument och genomförande av nya undersökningar och mätningar. Kommunen behöver också arbeta för att upprätthålla samarbete med cyklister och kontinuerligt förbättra cykelinfrastrukturen för att cykelns attraktivitet ska öka.

Några specifika områden som Östersund kan behöva stärka sina insatser inom är satsade medel, både till infrastruktur och underhåll och till information och marknadsföring. Kommunen behöver också jobba vidare med skyltning av cykelvägnätet.

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



BILAGA 1

GRANSKNINGSMALL

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

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

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

BEDÖMNING AV DELOMRÅDEN

Nedan beskrivs vad som ingår i de sex delområden som granskningen är indelad i, samt vilka nyckeltal som använts i bedömningen. De sex delområdena bedöms likvärdigt med en delsumma på maximalt 10 poäng, vilket ger en totalsumma på 60 poäng. Fokus i bedömningen ligger på hur kommunen arbetar med cykling i nuläget. Därför avser frågorna i huvudsak 2015 års planering och det krävs att kommunen har aktuella dokument som de arbetar efter för att få höga poäng. Om svaret för någon fråga har avvikit markant från resten av svaren har kommunen ifråga kontaktats för förtydligande och eventuell komplettering.

Befintlig infrastruktur

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

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

Nyckeltal:

- Totala längden cykelväg i kommunen, mätt per invånare

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

Poängskala för befintlig infrastruktur

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

Infrastruktur och underhåll

Den efterfrågade mängden ekonomiska medel gäller åtgärder som har gjorts i och omkring cykelvägnätet under 2015 och de som planeras för 2016. Ny infrastruktur och drift och underhåll har lagts ihop då båda verksamheterna kompletterar varandra: ju mer cykelvägar som finns desto mer behöver läggas på drift och underhåll. Dessa "hårda" verksamheter är ofta de första, och ibland enda, man tänker på när kommunens cykelfrågor kommer på tal. I denna bedömning är det däremot bara ett av sex delområden som alla bedöms i lika hög grad. Poängkriterierna för delfrågorna inom infrastruktur och underhåll skärptes något 2014 vilket har lett till

lägre genomsnittspoäng inom området men även en förbättrad differentiering mellan kommunerna.

Nyckeltal:

- Satsade medel i kronor per invånare för 2015 och 2016, separat för medel för infrastruktur och för underhållsinsatser
- Antal heltidstjänster per 100 000 invånare som arbetar med utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur

Poängskala för infrastruktur och underhåll

Del-område	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Max-poäng
Infrastruktur och underhåll	Total inv. infrastruktur + underhåll 2015	Kr/invånare	≥ 400= 4 p 350-399= 3,5 p 300-349= 3 p 250-299= 2,5 p	4 p
	Total inv. infrastruktur + underhåll 2016	Kr/invånare	200-249= 2 p 150-199= 1,5 p 100-149= 1 p <100= 0,5 p 0= 0 p	4 p
	Personresurser infrastruktur + underhåll	Antal heltidstjänster/100 000 invånare	>2= 2 p 1,25-2= 1,5 p 0,5-1,25= 1 p <0,5= 0,5 p	2 p

Information och marknadsföring

Satsningar på information och marknadsföring av cykling kan handla om allt från att trycka upp en cykelkarta, informera om nya cykelvägar eller förbättringar i vägnätet, till påverkans- och testkampanjer. Ytterligare ett marknadsföringsverktyg är att skylta cykelvägarna med vägvisande skyltning. Skyltning är ett sätt för kommunen visa hur de värderar cykeltrafiken och att signalera möjligheten att cykla. Genom att ge informationsinsatserna lika stor vikt som infrastruktursatsningarna i bedömningen, markeras att båda områdena är viktiga för att öka andelen cykling i kommunen och uppnå en balanserad cykelsatsning.

Nyckeltal:

- Medel för information och marknadsföring i kronor per invånare för 2015 och 2016
- Antal heltidstjänster per 100 000 invånare som arbetar med information och marknadsföring av cykling
- Andel cykelvägar som har vägvisande skyltning

Poängskala för information och marknadsföring

Delområde	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Max-poäng
Information och marknadsföring	Medel till information/marknadsföring 2015	Kr/invånare	>7= 3 p 5-7= 2,5 p 3-5= 2 p 1-3= 1,5 p	3 p
	Budgeterat information/marknadsföring 2016	Kr/invånare	0,5-1= 1 p <0,5= 0,5 p 0= 0 p	3 p
	Personresurser information/marknadsföring	Antal heltidstjänster/100 000 invånare	>1= 2 p 0,75-1= 1,5 p 0,5-0,75= 1 p <0,5= 0,5 p 0= 0 p	2 p
	Andel skyltade cykelvägar	% av total längd cykelväg	>90%= 2 p 70-90%= 1,5 p 40-70%= 1 p 10-40%= 0,5 p <10%= 0 p	2 p

Cykelaktiviteter under 2015

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 2015. Blandningen av långsiktiga verksamheter och årligt återkommande moment gör det till ett delområde som kommunen internt kan ha nytta av som en kontroll för vad kommunen gjort under året. Det är inte meningen att alla aktiviteter ska genomföras varje år, en cykelplan är till exempel ett långsiktigt dokument som kan gälla under flera år, likaså är genomförandet av en resvaneundersökning och framtagandet av politiska mål exempel som inte behöver genomföras varje år. För att få full poäng höjdes kravet från sju till tolv aktiviteter 2014.

Poängskala för aktiviteter under 2015

Del-område	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Max-poäng
Aktiviteter 2015	Genomförda aktiviteter	Antal	≥12 kryss=10 p 11 kryss=9 p 10 kryss=8 p 9 kryss=7 p 8 kryss=6 p 7 kryss=5 p 6 kryss=4 p 5 kryss=3 p 3-4 kryss=2 p 2 kryss=1 p 0-1 kryss=0 p	10 p

Cykelpolitik

Inom detta område ges kommunen möjlighet att visa hur cykling prioriteras i den strategiska planeringen. En tydlig målformulering som förankras politiskt är en av grundpelarna för att cykelarbetet ska lyckas långsiktigt. Cykelstrategi och cykelplan är även de centrala för cykelpolitiken. Andra strategiska områden är om kommunen har antagit någon norm för cykelparkeringstal, om cykelfrågor är integrerade i plandokument, om det finns en aktuell och antagen underhållsplan samt om kommunen som arbetsgivare aktivt arbetar med att få sina anställda att cykla till jobbet. Endast mål där tidshorisonten inte har gått ut har godkänts. Cykelplaner som är äldre än 2010 har inte heller godkänts. Det krävs också att cykelplanen är fristående, dvs. inte ingår i en övergripande trafikplan eller dylikt. Däremot kan *cykelstrategier* med fördel ingå i översiktsplaner eller trafikstrategier.

Poängskala för cykelpolitik

Del-område	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Max-poäng
Cykelpolitik	Politiska mål	Ja/nej	Ja=1 p nej=0 p	1,0 p
	Tidsatta mål	Ja/nej	Ja=0,5 p nej=0 p	0,5 p
	Mätbara mål	Ja/nej	Ja=0,5 p nej=0 p	0,5 p
	Uppföljning av mål av nämnd	Ja/nej	Ja=0,5 p nej=0 p	0,5 p
	Cykelstrategi antagen	Ja/nej	Ja=2 p nej=0 p	2,0 p
	Cykelplan senaste 5 åren	Ja/nej	Ja=1,5 p nej=0 p	1,5 p
	Medel till cykelplan	Ja/nej	Ja=0,5 p nej=0 p	0,5 p
	Cykelparkeringstal	Ja/nej	Ja=1 p nej=0 p	1,0 p
	Integrering i plandokument	Ja/nej	Ja=0,5 p nej=0 p	0,5 p
	Aktuell antagen underhållsplan	Ja/nej	Ja=1,5 p nej=0 p	1,5 p
	Aktiv cykelpolitik som arbetsgivare	Ja/nej	Ja=0,5 p nej=0 p	0,5 p

Uppföljning och mätning

Genom att följa upp arbetet finns det större möjligheter att se om uppsatta mål är rätt satta och huruvida de kommer att infrias eller ej. Moment som bör ingå i en utförlig uppföljning är mätningar av cykeltrafiken på olika stråk samt resvane- och nöjdhetsundersökningar. Dessutom är samarbete med cykelreferensgrupper ett sätt att både förankra beslut hos invånarna och kan ses som ett led i utvärderingen av genomfört arbete. Endast resvaneundersökningar, nöjdhetsundersökningar och cykelbokslut som genomförts senare än 2010 har godkänts.

Poängskala för uppföljning och mätning

Del-område	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Max-poäng
Uppföljning och mätning	Flödesmätningar gjorda 2015	Ja/nej	Ja=1, nej=0	1 p
	Typ av mätning	P, K, B eller N (nej)	Periodiska = 0,5 Kontinuerliga = 1 Både och = 1	1 p
	Resvaneundersökning senaste 5 åren	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2 p
	Nöjdhetsundersökning senaste 5 åren	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2 p
	Samarbete med cyklister	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2 p
	Cykelbokslut genomfört (eller BYPAD)	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2 p



