

CYKELFRÄMJANDETS KOMMUN- VELOMETER 2017

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:

Cykelpassad 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.

INNEHÅLL

<p>Lund toppar rekordstor Kommunvelometer 5 Om metoden 6 Syfte och mål 7 Resultatspridning 7</p> <p>Resultat 9 Sammanlagda resultat för samtliga kommuner 9 Stora kommuner 11 Mellanstora kommuner 13 Små kommuner 13 Befintlig infrastruktur 14 Infrastruktur och underhåll 15 Information och marknadsföring 19 Cykelaktiviteter under 2016 19 Cykelpolitik 19 Uppföljning och mätning 23</p> <p>Kommunsammanfattningar Avesta 24 Borås 26 Danderyd 28 Enköping 30 Eskilstuna 32 Falkenberg 34 Finspång 36 Gävle 38 Göteborg 40 Halmstad 42 Helsingborg 44 Järfälla 46 Jönköping 48 Karlshamn 50 Karlstad 52 Katrineholm 54 Kristianstad 56 Kävlinge 58 Lerum 60 Lidingö 62 Linköping 64 Ludvika 66</p>		<p>Luleå 68 Lund 70 Malmö 72 Motala 74 Nacka 76 Norrköping 78 Oxelösund 80 Sjöbo 82 Skurup 84 Skövde 86 Sollentuna 88 Stockholm 90 Sundbyberg 92 Säter 94 Trelleborg 96 Tyresö 98 Täby 100 Upplands-Bro 102 Upplands Väsby 104 Uppsala 106 Vallentuna 108 Varberg 110 Värnamo 112 Växjö 114 Älmhult 116 Öckerö 118 Östersund 120 Österåker 122</p> <p>Åtta punkter för ett bättre cykelsverige 124</p> <p>Bilaga 127 Granskningsmall 127 Bedömning av delområden 127 Befintlig infrastruktur 127 Infrastruktur och underhåll 127 Information och marknadsföring 128 Cykelaktiviteter under 2016 128 Cykelpolitik 129 Uppföljning och mätning 129</p>
---	--	--



Lund toppar rekordstor Kommunvelometer

Lund toppar för andra året i rad Kommunvelometern – Cykelfrämjandets oberoende granskning av kommunernas arbete med cykling. Men de flesta kommunerna går framåt: snittpoängen ökar och de flesta av kommunerna som har varit med i tidigare undersökningar har förbättrat sig.

Cykelfrämjandets Kommunvelometer fortsätter att växa: I år är 50 kommuner med vilket innebär nytt rekord för fjärde året i rad. Och de kommuner som är med täcker in 48 procent av Sveriges befolkning.

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

Därefter följer Malmö och Uppsala som också uppvisar ett väldigt starkt, brett och aktivt arbete för att främja och prioritera cykling.

Lund, Malmö och Uppsala är också toppkommunerna i storleksgruppen *Stora kommuner* (över 100 000 invånare). I gruppen *Mellanstora kommuner* (50 000–100 000 invånare) får Nacka högst totalpoäng följt av Karlstad och Luleå. I gruppen *Små kommuner* (upp till 50 000 invånare) hamnar Motala högst följt av Danderyd och Sundbyberg.

Av de 37 kommuner som har deltagit tidigare år i Kommunvelometern är det 29 kommuner (78 procent) som har förbättrat sina resultat sedan första gången de deltog. Sex kommuner, Göteborg, Malmö, Jönköping, Borås, Gävle och Varberg har deltagit samtliga år sedan starten 2010.

13 kommuner deltar för första gången. Snittet för totalpoäng är i år 36,5 poäng, en ökning med 1,5 poäng jämfört med fjolårets kommunvelometer.

Satsningarna på *infrastruktur och underhåll* ökar mest med nästan 100 kronor per invånare i snitt och år: från 257 kr förra året till 350 kr i år. Dessutom ökar antalet personresurser per 100 000 invånare från 1,8 förra året till 2,3 i år.

Det område där resultaten ökar mest är, som nämnts ovan, investeringar i *infrastruktur och underhåll* men också *uppföljning och mätning* ökar mycket jämfört med tidigare år. Även en viss ökning inom *cykelpolitik* kan synas i årets resultat.

Ökningen inom *infrastruktur och underhåll* beror på att fler kommuner satsar mer medel och har mer personal än tidigare. Gällande *uppföljning och mätning* beror den ökade snittpoängen på att fler kommuner än tidigare år uppger att de har ett samarbete med cyklister, att de genomför cykelbokslut samt att de genomfört resvaneundersökning de senaste fem åren.

Att kommunernas poäng ökar även inom delområdet *cykelpolitik* är särskilt positivt eftersom det mäter viktiga grundförutsättningar för cykelsatsningar så som att styrdokument och planer som stöttar kommunen i att strukturera och systematiskt arbeta med cykling finns på plats. Framförallt är det fler kommuner än tidigare som har p-normer för cykelparkering, integrerat cykling i plandokument, en antagen underhållsplan samt genomför interna åtgärder för att främja cykling i den egna organisationen.

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 åttonde året i rad, och 50 kommuner deltar frivilligt i undersökningen. Sammanlagt har årets deltagande kommuner cirka 4 781 000 invånare, vilket är drygt 48 procent av Sveriges befolkning och det högsta deltagandet i granskningens historia sett både till antalet kommuner och antalet invånare. Genom att granskningen görs i ett flertal kommuner och nu för åttonde året i rad, skapas en bild av hur prioriterad cyklingen är bland svenska kommuner och hur cyklingens status utvecklas.

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

Årets deltagare presenteras i Tabell 1.

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, resurstilldelning och faktiska åtgärder.

Liksom tidigare år har granskningen genomförts med hjälp av en enkät med frågor som kommunerna har svarat på. Svaren har bedömts och viktats enligt fastställda kriterier där fokus ligger på det arbete som gjordes under 2016. Undersökningen bygger helt på uppgifter som kommunerna själva har lämnat. Cykelfrämjandet har inte möjligheten att i detalj kontrollera samtliga uppgifter från kommunerna, svaren har dock genomgått en rimlighetskontroll för att kunna upptäcka uppenbara fel och överraskande eller oväntade svar har följts upp och kontrollerats.

Kommunvelometern bedömer inte kvaliteten av kommunernas insatser, inte heller granskas hur förutsättningarna för cykling inom kommunen upplevs av cyklister. Kommunvelometern mäter därmed inte hur bra det är att cykla i kommunen eller hur utbredd cykling är. Det finns dock en tyd-

Kommun	Befolkning				
Stockholm	934 471	Kristianstad	82 969	Lerum	40 563
Göteborg	555 471	Luleå	76 744	Värnamo	33 840
Malmö	327 049	Järfälla	74 124	Katrineholm	33 611
Uppsala	213 891	Sollentuna	70 888	Danderyd	32 673
Linköping	155 539	Täby	69 258	Vallentuna	32 664
Helsingborg	139 938	Varberg	61 643	Karlshamn	32 041
Norrköping	138 817	Östersund	61 633	Kävlinge	30 476
Jönköping	135 103	Skövde	54 019	Ludvika	26 781
Lund	118 334	Sundbyberg	47 469	Upplands-Bro	26 605
Borås	109 651	Tyresö	47 019	Avesta	23 046
Eskilstuna	103 295	Lidingö	46 854	Finspång	21 404
Gävle	99 640	Trelleborg	43 826	Sjöbo	18 710
Nacka	99 061	Upplands Väsby	43 672	Älmhult	16 556
Halmstad	98 316	Falkenberg	43 664	Skurup	15 399
Karlstad	90 086	Motala	43 235	Öckerö	12 733
Växjö	89 277	Österåker	43 163	Oxelösund	11 847
		Enköping	42 753	Säter	11 081

Tabell 1. Granskade kommuner 2017, från största till minsta, med totalt 4 780 992 invånare¹

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

SYFTE OCH MÅL

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

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

RESULTATSPRIDNING

Resultaten sprids både till nationell och lokal media med målet att öka uppmärksamheten för cykelfrågor och att skapa debatt som kan leda till lokala förbättringar för cyklingen. Alla resultat är offentliga och delges berörda kommuner. Vidare erbjuds varje deltagande kommun en presentation där resultaten kan diskuteras med berörda politiker och tjänstemän.

Årets Kommunvelometer presenteras på Cykelkonferensen i Jönköping 9–10 maj och under konferensen tillkännages årets cykelfrämjande kommun samt de högst rankade kommunerna inom de olika storleksgrupperna stora-, mellanstora- och små kommuner.



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

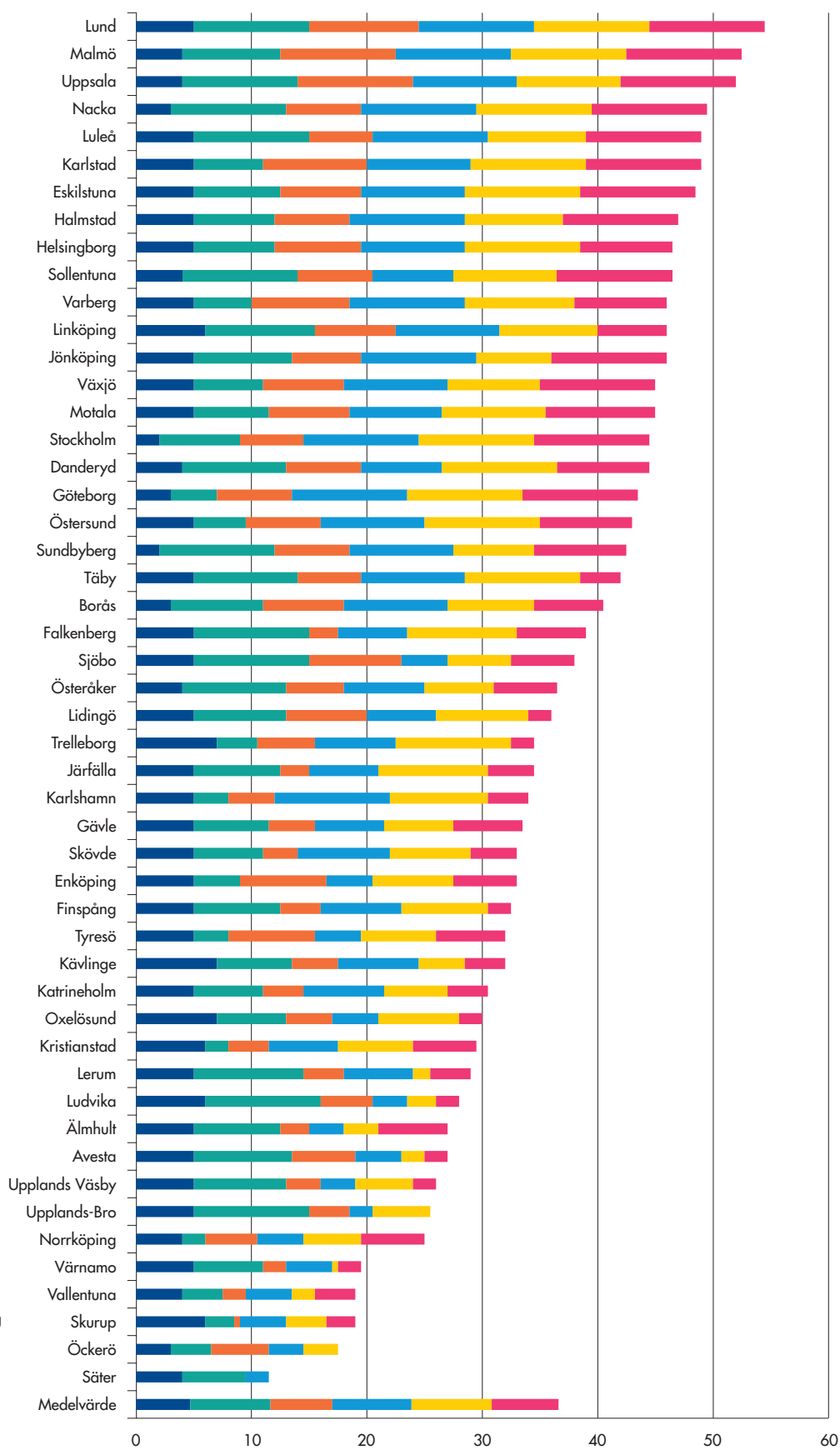
Högsta poäng i 2017 års granskning tilldelas Lund. Lund genomför ett tydligt, systematiskt och långsiktigt cykelarbete och får full poäng inom fyra av de sex delområdena. Lund har samtliga år varit en av toppkommunerna i granskningen och har flera förstaplatsplaceringar. Ett långsiktigt och systematiskt arbete inom alla områden som granskas i Kommunvelometern gäller samtliga av de högst placerade kommunerna. Dessa kommuner är aktiva i sitt arbete med cykling, men framförallt så är de konsekventa i sitt arbete inom *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning* där en majoritet får full poäng inom dessa delområden.

De största poängskillnaderna mellan de högst rankade kommunerna och de lägre rankade kommunerna finns inom *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*. Detta innebär att många av de lägre rankade kommunerna saknar strategiska dokument och arbetssätt för sitt arbete för ökad cykling. Dessutom är det få som bedriver uppföljning av sitt arbete.

Det finns vissa skillnader poängmässigt mellan stora, mellanstora, och små kommuner. Det är fler stora och mellanstora kommuner med höga poäng och en totalpoäng över snittet. Samtidigt finns det flera exempel på små kommuner med höga poäng som bedriver ett välstrukturerat cykelarbete jämförbart med stora kommuners. Störst skillnad inom en storleksgrupp är det bland små kommuner där totalpoängen spänner från 11,5 till hela 45 poäng. Även bland stora -, och mellanstora kommuner är skillnaderna i totalpoäng stor, med totalpoäng mellan 25 till 54,5 bland stora kommuner och mellan 29,5 till 49,5 bland mellanstora.

Årets resultat visar på en stor spridning, från 11,5 till 54,5 i totalpoäng. Snittet för totalpoängen är 36,5. Av årets 50 deltagare får 22 kommuner över 40 i totalpoäng. Dessa kan betecknas som kommuner som arbetar mycket bra med cykling och som troligen gjort det under ett flertal år. De kommuner som har mellan 30 och 40 poäng arbetar relativt aktivt, men saknar struktur inom

Totala poängsammanställningen för Kommunvelometern 2017.

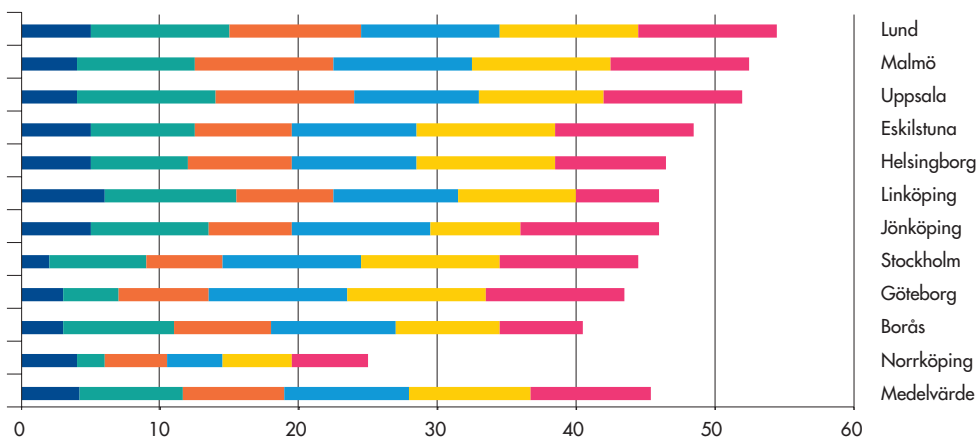


ett eller ett par områden. För de kommunerna med ett slutresultat på mellan 20 och 30 poäng saknas ofta strategi inom flera områden och cykling är inte ett högt prioriterat arbetsområde. Har kommunen under 20 poäng är cykling antingen inte ett prioriterat område eller så har kommunen ännu inte hittat ett systematiskt arbetssätt.

Av årets 50 deltagande kommuner har en majoritet – 37 kommuner – deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare, och 28 deltar för tredje gången eller mer. Sex kommuner, Borås, Göteborg, Gävle, Jönköping, Malmö och Varberg har varit med sedan starten av Kommunvelometern och deltar därmed för åttonde året i rad.

Den allra största förbättringen sedan förra året står Sundbyberg för, med en ökning på hela 20 poäng. Andra kommuner som gått starkt fram sedan förra året är Enköping med 9,5 poäng, Karlshamn med 9 poäng, Jönköping och Luleå båda med 6,5 poäng samt Danderyd med 6 poäng. Två kommuner som gått starkt fram sedan senast de var med är Falkenberg (deltog senast 2015) och Österåker (deltog senast 2013) med 15 respektive 5 poäng.

Poängsammansättning för Kommunvelometern 2017: stora kommuner.



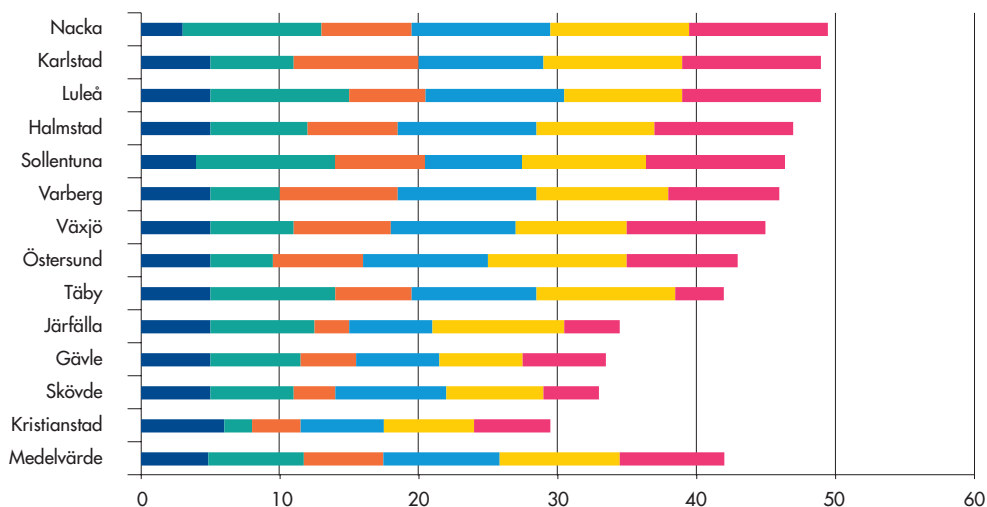
Stora kommuner

I gruppen *stora kommuner*, med 100 000 invånare eller fler, deltar 11 av de totalt 15 kommuner i Sverige i denna storlek. Samtliga inom denna grupp har deltagit tidigare. Medelpoängen i gruppen är 45,5, vilket är en ökning med 0,5 poäng från förra året. Snittet är något högre än det bland mellanstora kommuner. I gruppen finns topp-tre i årets granskning, Lund, Malmö och Uppsala.

En klar majoritet av kommunerna i denna grupp jobbar systematiskt och får poäng i alla delområden och många får också full poäng inom flera delområden. De har också ett större fokus på *infrastruktur och underhåll, information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning* i jämförelse med mellanstora och små kommuner vilket reflekteras i högre medelpoäng inom dessa delområden. Inom gruppen *stora kommuner* finns ingen tydlig koppling mellan kommunstorlek och höga poäng, både större kommuner som Malmö och Uppsala och två av gruppens minsta kommuner, Lund och Eskilstuna återfinns i toppen av gruppen.

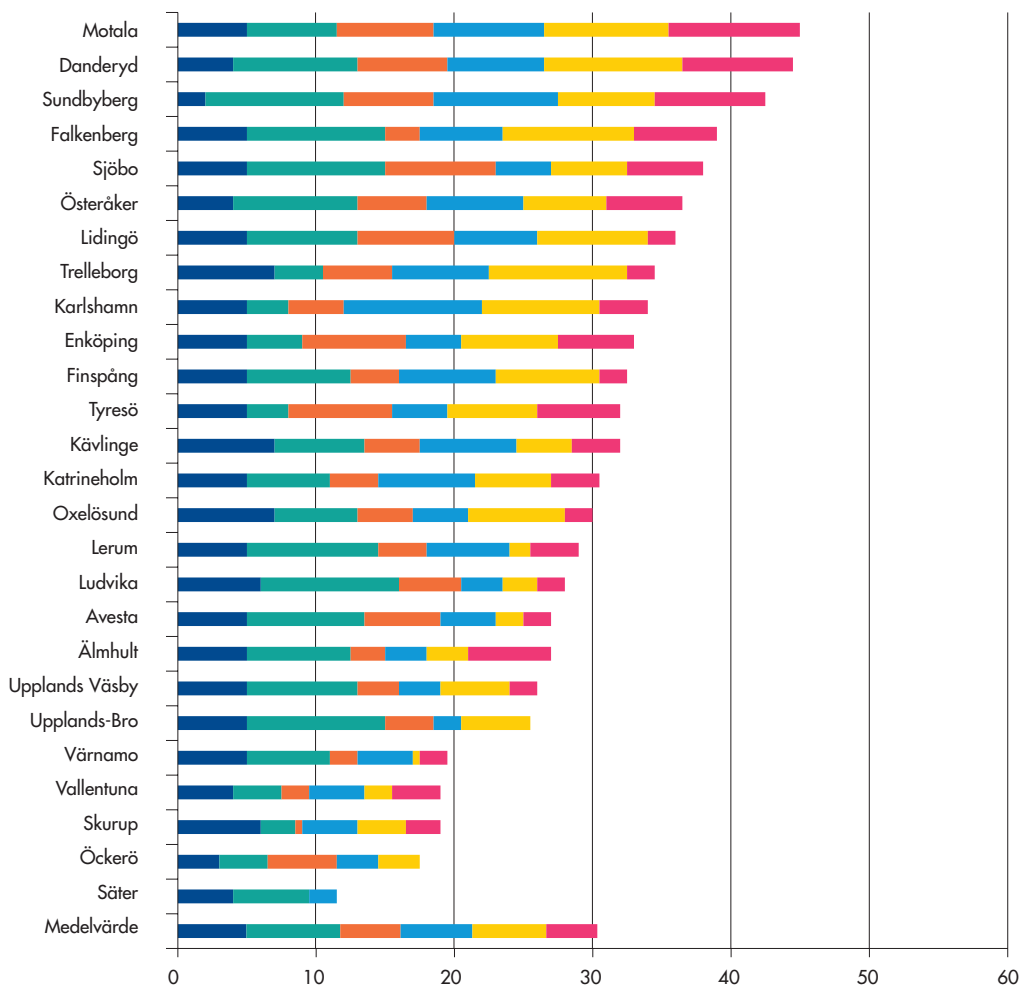
- Befintlig infrastruktur
- Infrastruktur/underhåll
- Information/marknadsföring
- Aktiviteter 2016
- Cykelpolitik
- Uppföljning och mätning

Poängsammansättning för Kommunvelometern 2017: mellanstora kommuner.



- Befintlig infrastruktur
- Infrastruktur/underhåll
- Information/marknadsföring
- Aktiviteter 2016
- Cykelpolitik
- Uppföljning och mätning

Poängsammansättning för Kommunvelometern 2017: små kommuner.



Mellanstora kommuner

Bland *mellanstora kommuner* (mellan 50 000 och 100 000 invånare) ingår topp-tio kommunerna Nacka, Karlstad, Luleå, Halmstad och Sollentuna. Samtliga kommuner i denna grupp förutom Nacka har tidigare varit med i Kommunvelometern. Kommunerna i denna grupp visar tydligt att mellanstora kommuner kan få riktigt höga poäng för sitt arbete för cykling. Snittet inom gruppen är 42 i totalpoäng, vilket är en ökning med två poäng från förra årets granskning och strax under snittet för stora kommuner. Samtidigt finns det ett flertal kommuner inom gruppen som ligger en bra bit under årets genomsnitt på 36,5 poäng för alla kommuner.

Många av kommunerna i denna grupp uppvisar ett brett och systematiskt cykelarbete. Skillnaden mellan *mellanstora kommuner* och *stora kommuner* är tydligast inom områdena *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring* samt *uppföljning och mätning*. Dock finns det i de mellanstora kommunerna något fler meter cykelväg per invånare än i de stora kommunerna.

Små kommuner

Gruppen *små kommuner* (färre än 50 000 invånare) har historiskt sett haft lite svårare att mäta sig med de större kommunerna, men Motala, Danderyd och Sundbyberg visar i årets granskning att höga poäng och ett välutvecklat cykelarbete är möjligt trots en mindre kommunstorlek. Att det inom gruppen är hela tolv stycken nya deltagare påverkar också totalpoängen något då förstaårskommuner historiskt sett ofta får något lägre poäng. Så är det också i årets granskning där de sex kommunerna med lägst poäng är förstaårskommuner. Poängutvecklingen för kommuner som deltagit tidigare år är god då närmare 80 procent av återkommande kommuner har förbättrat sina resultat.

Snittpoängen inom gruppen småkommuner har ökat med en poäng från förra årets 29 i totalpoäng till 30 poäng i snitt i år. Resultatspridningen är som störst inom denna grupp med ett poängspann från 11,5 till 45 i totalpoäng. I jämförelse med stora och mellanstora kommuner är det framförallt inom områdena *information och marknadsföring*, *aktiviteter*, *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning* som små kommuner får lägre poäng och inte har ett lika utvecklat cykelarbete inom. De deltagande små kommunerna har i jämförelse med förra året ökat sina poäng inom *infrastruktur och underhåll* och *uppföljning och mätning*.

BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Cykelvägnätets sammanlagda längd per invånare är ett enkelt mått för i vilken utsträckning cykelinfrastruktur finns tillgänglig för befolkningen och *befintlig infrastruktur* är det delområde som visar kommunens historiska investeringar i cykelinfrastruktur. Måttet säger inte hur bra den befintliga infrastrukturen faktiskt är. Måttet är enbart kvantitativt och mäter endast längd på cykelvägnätet och inte dess kvalitet. Andra faktorer, som befolkningstäthet, topografi, avstånd mellan målpunkter och tätorter med mera påverkar också behovet av längd cykelväg. Även om längd cykelväg per invånare säger något om tillgängligheten till cykelväg är det i vissa kommuner minst lika viktigt med andra infrastrukturella åtgärder för att öka framkomlighet, genhet, säkerhet och komfort.

I årets granskning har Kävlinge och Oxelösund de längsta befintliga cykelvägnäten per invånare med 3,8 respektive 3,7 meter per invånare. Trelleborg och Ludvika är inte långt efter, med 3,6 respektive 3,4 meter cykelväg per invånare. Snittet i årets granskning är 2,3 meter cykelväg per invånare. De längsta kommunala cykelnäten i årets granskning har Stockholm med totalt 913 km, Göteborg med 812 km och Malmö med 508 km.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

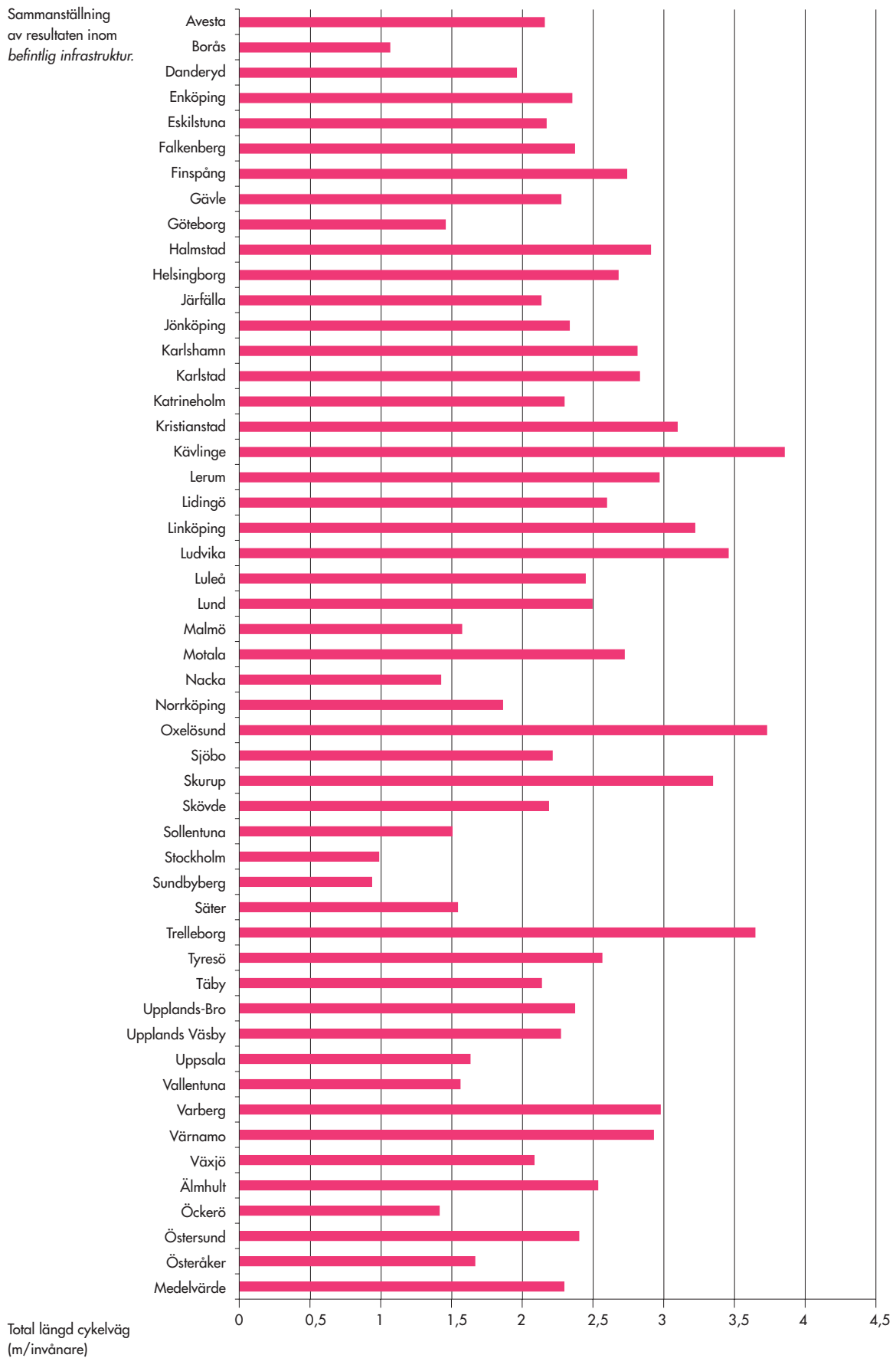
Hela tio kommuner får full poäng inom *infrastruktur och underhåll* och ytterligare tre kommuner får 9,5 poäng. Medelpoängen inom området är i årets granskning 7 poäng. Eskilstuna har flest heltidstjänster som arbetar med cykelfrågor, 8,7 heltidstjänster per 100 000 invånare. Upplands-Bro och Malmö är tätt efter med 7,9 respektive 5,9 heltidstjänster per 100 000 invånare.

Skillnaderna mellan kommunerna i hur mycket medel de satsar inom *infrastruktur och underhåll* är väsentlig. Högst värden har Ludvika, Sollentuna och Falkenberg med 788 kr, 782 kr respektive 675 kr per invånare och år. Upplands-Bro och Luleå ligger strax under med 672 kr respektive 647 kr. Medelvärdet har ökat från förra årets 257 kr per invånare och år till 350 kronor per invånare och år i årets granskning. Minst medel satsar Kristianstad, Norrköping, Trelleborg, Karlshamn och Skurup.

Samtliga kommuner har budgeterat för ny infrastruktur för åren 2016 och 2017 och i genomsnitt går 28 procent av budgeten till drift och underhåll. Här finns stora skillnader, från Värnamo och Karlshamn med 62 respektive 59 procent till Ludvikas 4 procent, Sjöbos 5 procent, Skurups 6 procent samt Täby och Nacka där 9 procent av budgeten läggs på drift och underhåll. Sedan förra året har snittet gällande satsade och budgeterade medel för ny cykelinfrastruktur samt drift och underhåll ökat med nästan 100 kr/invånare från 257 kr förra året till 350 kr i år.

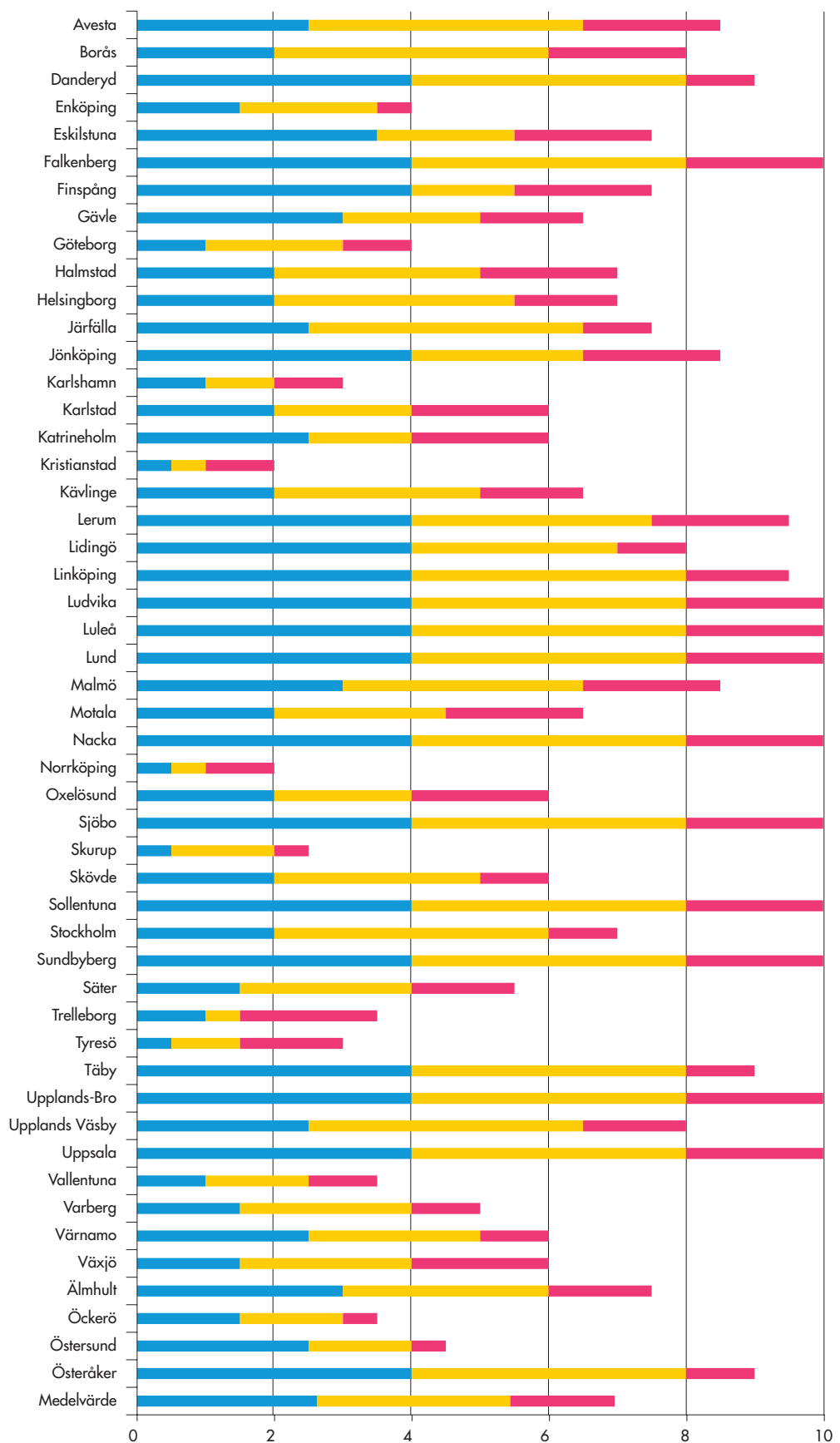
Hänsyn måste också tas till att kostnaden för vissa cykelåtgärder i många fall hamnar i någon annan pott. Så är till exempel fallet om kommunen i samband med bilvägsbygge beslutar att bygga en cykeltunnel under en väg. Denna investering hamnar ofta under kostnaderna för vägbygget och inte under "cykelåtgärder". Stora, relativt dyra investeringar kan också påverka utfallet kraftigt. Liknande problematik gäller för vinterväghållning och annan drift eftersom det i många kommuner ligger under en separat budget tillsammans med generellt vägunderhåll som dessutom ligger på entreprenad vilket gör det än svårare att veta vilka medel som läggs på underhåll av cykelinfrastruktur. 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
befintlig infrastruktur.



Total längd cykelväg
(m/invanare)

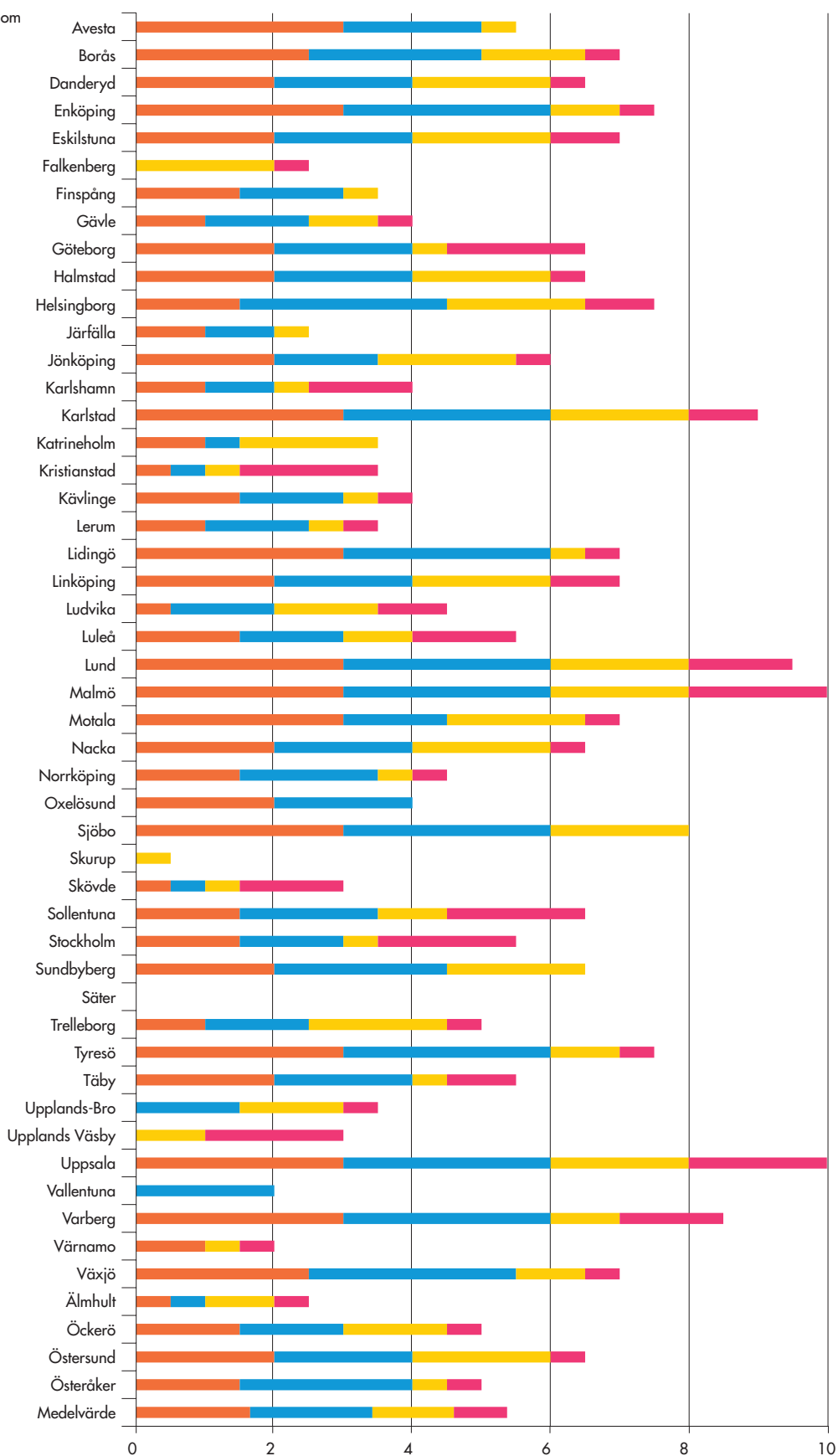
Sammanställning av resultaten inom infrastruktur och underhåll.



Kommun	2016-2017 [kr/inv.]	% Drift och underhåll
Avesta	376	25 %
Borås	319	30 %
Danderyd	532	23 %
Enköping	187	31 %
Eskilstuna	291	16 %
Falkenberg	675	57 %
Finspång	304	18 %
Gävle	272	58 %
Göteborg	179	40 %
Halmstad	287	35 %
Helsingborg	288	35 %
Järfälla	372	13 %
Jönköping	346	29 %
Karlshamn	113	59 %
Karlstad	216	26 %
Katrineholm	227	33 %
Kristianstad	64	46 %
Kävlinge	266	17 %
Lerum	473	31 %
Lidingö	457	35 %
Linköping	562	15 %
Ludvika	788	4 %
Luleå	647	34 %
Lund	461	43 %
Malmö	360	35 %
Motala	251	52 %
Nacka	547	9 %
Norrköping	73	39 %
Oxelösund	230	31 %
Sjöbo	544	5 %
Skövde	255	17 %
Sollentuna	782	7 %
Skurup	117	6 %
Stockholm	346	14 %
Sundbyberg	564	25 %
Säter	230	31 %
Trelleborg	106	17 %
Tyresö	122	49 %
Täby	436	9 %
Upplands-Bro	672	26 %
Upplands Väsby	518	25 %
Uppsala	523	40 %
Vallentuna	139	12 %
Varberg	229	32 %
Växjö	203	35 %
Värnamo	286	62 %
Älmhult	309	40 %
Öckerö	168	5 %
Östersund	214	27 %
Österåker	568	19 %
Medel	350	28 %

Tabell 2. Medelvärde för satsade samt budgeterade medel inom infrastruktur plus drift och underhåll 2016–2017, samt andel som satsas på drift och underhåll

Sammanställning av resultaten inom information och marknadsföring.



INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

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

De kommuner som får högst poäng inom *information och marknadsföring* är Malmö och Uppsala med 10 av 10 möjliga poäng. Tätt efter är Lund med 9,5 och Karlstad med 9 poäng. Uppsala, Lidingö och Sjöbo har högst genomsnittlig budget inom området på cirka 19,5 kr, 17 kr och 16 kr per invånare och år. Fyra kommuner: Falkenberg, Skurup, Säter och Upplands Väsby satsar inte några medel alls inom området. Medelvärdet i år är 4,1 kr per invånare och år, vilket är en minskning från förra årets 5,2 kr per invånare och år.

Spridningen mellan kommunerna gäller även antalet heltidstjänster inom delområdet. Tre kommuner: Oxelösund, Säter och Vallentuna saknar helt personresurser inom information och marknadsföring, medan Karlstad, Malmö och Katrineholm har 3,3, 3,1 respektive 2,9 heltidstjänster per 100 000 invånare.

Inom området ingår även skyltning. Fyra kommuner: Göteborg, Malmö, Stockholm och Upplands-Väsby har samtliga, alltså 100 procent av sina cykelvägar skyltade med cykelvägvisning. Totalt är det 14 kommuner som har 50 procent eller mer av sina cykelvägar skyltade. Tio kommuner har noll eller endast ett fåtal procent skyltade cykelvägar. I snitt har de deltagande kommunerna skyltat cirka 38 procent av sina cykelvägar med vägvisande skyltning.

CYKELAKTIVITETER UNDER 2016

Syftet med detta delområde är att få en översikt och att utvärdera vilka aktiviteter kommunerna arbetat med under föregående år (2016). Aktiviteter som genomförs är dels sådana som är årligt återkommande och dels sådana som återkommer med längre mellanrum. Kommunerna har även möjlighet att berätta om genomförda aktiviteter som inte ger poäng i granskningen, men som ändå främjar cykling i kommunen.

Samtliga kommuner genomför drift och underhåll av sina cykelvägar, både under sommar- och vinterhalvåret. De allra flesta kommuner har byggt nya cykelvägar, arbetat för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, genomfört kampanjer och genomfört någon form av flödesmätning. I jämförelse med förra årets granskning har antalet genomförda aktiviteter, och således även snittpoängen minskat något.

CYKELPOLITIK

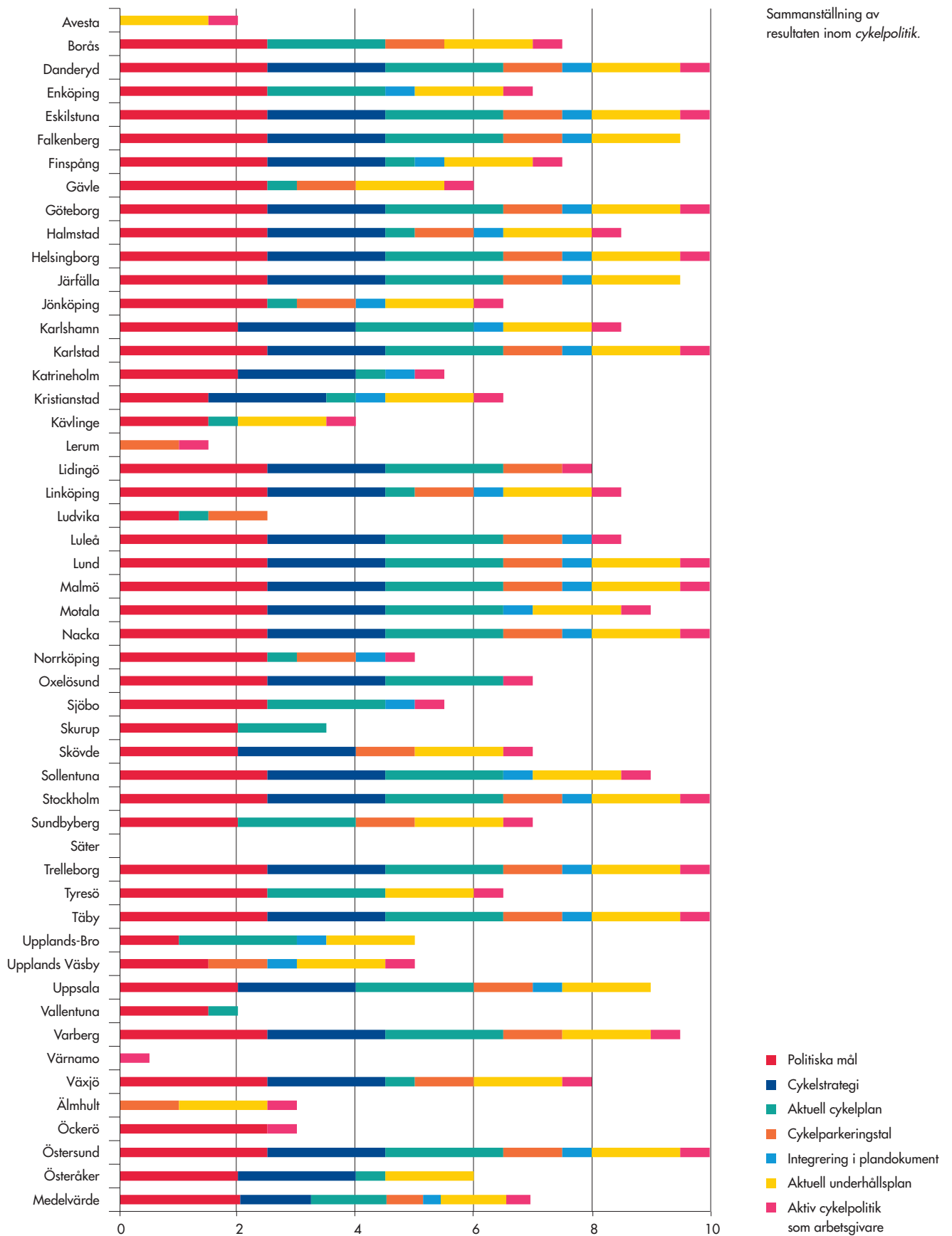
Inom *cykelpolitik* granskas vilka politiska dokument och planeringsinstrument som kommunerna har antagit och arbetar efter. Analysen gäller endast om dokumenten och planerna finns, inte om hur de tillämpas eller följs upp. Området cykelpolitik är centralt i kommunens cykelarbete, då det utgör basen för alla insatser inom cykelområdet.

Tolv kommuner får full pott inom området och tre ligger strax under med 9,5 poäng. Säter, Värnamo och Lerum, tre debutanter i granskningen, får lägst poäng inom området med 0, 0,5 respektive 1,5 poäng. Medelvärdet inom *cykelpolitik* för samtliga deltagare är 7 av 10 möjliga poäng.

En klar majoritet av årets deltagande kommuner har politiska mål för cykling som är både mätbara och tidsatta samt följs upp av nämnd. Vidare har en

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
Avesta	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	6	4
Borås	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	11	9
Danderyd	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	9	7
Enköping	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	6	4
Eskilstuna	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	11	9
Falkenberg	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	8	6
Finspång	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	9	7
Gävle	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	8	6
Göteborg	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	14	10
Halmstad	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	12	10
Helsingborg	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	11	9
Järfälla	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	8	6
Jönköping	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	14	10
Karlshamn	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	12	10
Karlstad	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	11	9
Katrineholm	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	9	7
Kristianstad	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	8	6
Kävlinge	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	9	7
Lerum	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	8	6
Lidingö	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	8	6
Linköping	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	11	9
Ludvika	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	5	3
Luleå	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	12	10
Lund	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	13	10
Malmö	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	13	10
Motala	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	10	8
Nacka	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	13	10
Norrköping	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	6	4
Oxelösund	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	6	4
Sjöbo	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	6	4
Skurup	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	6	4
Skövde	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	10	8
Sollentuna	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	9	7
Stockholm	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	13	10
Sundbyberg	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	11	9
Säter	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	4	2
Trelleborg	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	9	7
Tyresö	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	6	4
Täby	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	11	9
Upplands-Bro	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	4	2
Upplands Väsby	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	5	3
Uppsala	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	11	9
Vallentuna	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	6	4
Varberg	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	13	10
Värnamo	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	6	4
Växjö	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	11	9
Älmhult	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	5	3
Öckerö	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	5	3
Östersund	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	11	9
Österåker	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	9	7

Tabell 3. Översikt över kommunernas cykelaktiviteter 2016.



Sammanställning av resultaten inom uppföljning och mätning.



majoritet en antagen aktuell underhållsplan, integrerat cykel i plandokument och ett aktivt internt arbete för att få fler anställda att cykla till jobbet. Dock är det cirka 40 procent av årets deltagare som saknar en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt cykelparkeringstal.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

När det gäller åtgärder och insatser för uppföljning och mätning av cykling är det stor spridning mellan deltagarna. Tre kommuner har ingen uppföljning av sitt cykelarbete alls, medan totalt 13 kommuner får full poäng. Vanligast är att kommunerna genomför både periodiska och kontinuerliga mätningar (16 st) följt av endast periodiska (13 st) samt endast kontinuerliga (10 st). Sammantaget är det 39 av 50 kommuner som genomför någon typ av flödesmätning.

En majoritet, 78 procent, har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren. Färre, drygt hälften av kommunerna (26 av 50) har genomfört en nöjdhetsundersökning de senaste fem åren.

26 av 50 kommuner saknar ett samarbete med cyklistorganisationer eller referensgrupper. Det är även relativt få, 30 av 50 kommuner som följer upp sitt arbete med ett cykelbokslut eller genom en extern granskning, såsom BYPAD.

De mest ambitiösa mätprogrammen har Stockholm och Göteborg med 82 respektive 19 fasta mätpunkter kombinerat med 103 respektive 25 periodiska mätpunkter. Även Jönköping och Uppsala bör lyftas fram som positiva exempel med 9 respektive 5 fasta mätpunkter, kompletterade med 30 respektive 81 periodiska mätpunkter. Malmö och Lund sticker också ut i resultatet med två kontinuerliga mätningar samt hela 250 respektive 90 periodiska mätningar.

Avesta

Avesta deltar för första gången i Kommunvelometern och får 27 i totalpoäng, vilket är något under snittet 36,5 i totalpoäng. Avesta får bra resultat framförallt inom *infrastruktur och underhåll* samt ligger på snittet gällande *befintlig infrastruktur* samt *information och marknadsföring*. Däremot saknar kommunen viktiga insatser och arbetssätt inom *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom *befintlig infrastruktur* får Avesta 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,2 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 för små kommuner. De senaste åren har Avesta byggt om gator för att kunna bredda för cyklister och fotgängare. Vid ombyggnationer, framförallt i centrala Avesta, arbetar kommunen för att separera gång och cykel.

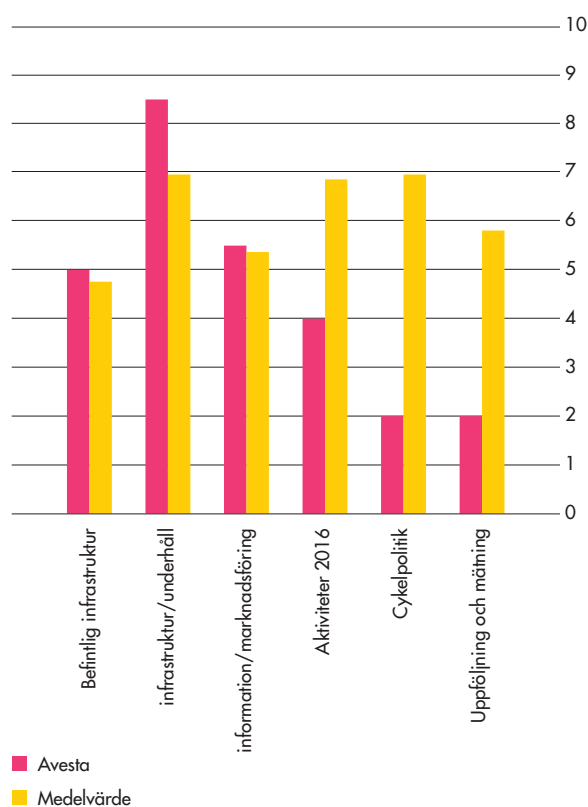
Gällande *infrastruktur och underhåll* får Avesta 8,5 av 10 möjliga poäng. Avesta satsar 376 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 4,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Avesta 5,5 av 10 möjliga poäng. Avesta satsar 6,5 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Avesta 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. I Avesta är inga cykelvägar skyltade med cykelvägvisning.

AKTIVITETER

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



4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat anlagt nya cykelvägar, genomfört insatser för ökad trafiksäkerhet, genomfört kampanjer samt flödesmätningar av cyklister. Kommunen har dock inte anlagt cykelparkering, skyltat cykelvägar eller sammanställt sina insatser i ett cykelbokslut det senaste året. Utöver de aktiviteter som specifikt efterfrågas i granskningen har Avesta investerat i en gång- och cykelbarometer under 2016 där förbipasserande kan se antalet som promenerat eller cyklat förbi under dagen och totalt under året.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Avesta 2 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har en aktuell underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling. Ett exempel på intern åtgärd är att kommunen har en mötes- och resepolicy som ska uppmuntra till att gå, cykla eller resa kollektivt istället för onödiga resor med bil. Policyn uppmunar även kommunanställda att resa hållbart till och från arbetet. I flera förvaltningar i kommunen finns det även cyklar som kan användas för resor inom tätorten. Det som saknas inom området för att Avesta ska få fler poäng är t.ex. politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd samt antagen cykelstrategi, aktuell cykelplan samt medel till planens genomförande. Dessutom saknar Avesta cykelparkeringsstall och att cykel är integrerat i plandokument. I Avesta tas det i viss utsträckning hänsyn till cykel i t.ex. detaljplaner, men då det inte finns styrande kriterier hamnar cykeln ofta i skymundan för andra behov.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 2 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner 3,7 poäng. Kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar, men har varken genomfört en resvaneundersökning eller en nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Avesta saknar också samarbete med cyklister och de har inte heller genomfört något cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Avesta visar upp ett bra resultat inom områdena *befintlig infrastruktur, infrastruktur och underhåll*

samt *information och marknadsföring*. Att det idag finns cykelinfrastruktur och att det satsas bra med medel på ny infrastruktur och underhåll ger kommunen goda chanser att göra cyklingen attraktiv och konkurrenskraftig i Avesta. När det kommer till *information och marknadsföring* gör kommunen också starka insatser, med undantag för skyltning av cykelvägnätet som idag saknas helt. Skyltning är ett effektivt sätt att marknadsföra och visa på cyklingens möjligheter och därför rekommenderas kommunen att börja skylta upp sitt cykelvägnät. Exempelvis kan kommunen börja skylta huvudstråken följt av mindre cykelvägar samt skyltning till andra tätorter eller viktiga besöksmål i kommunen.

Inom *cykelpolitik och uppföljning och mätning* får Avesta låga poäng och här finns det många åtgärder för kommunen att genomföra och arbetssätt att implementera. Gällande cykelpolitik bör politiken engagera sig tydligare i cykel frågan genom att sätta upp politiska mål som är tidsatta, mätbara och som också följs upp av ansvarig nämnd. Mål bör också inkorporeras i en cykelstrategi inklusive en cykelplan som förtydligar vilka infrastrukturella åtgärder som ska genomföras. Här är det bra om kommunen satsar öronmärkta medel för genomförandet av åtgärder som främjar cykling i kommunen. Utöver detta rekommenderas kommunen även att genomföra en resvaneundersökning för att skapa sig en bild över resandemönster i kommunen, att starta en referensgrupp med cyklister i kommunen och att sammanställa genomförda åtgärder i ett cykelbokslut. Ett cykelbokslut kan göras årligen eller vartannat år och bör utformas för det interna arbetet men även för att kommunicera cykelarbetet till kommuninvånare.

Borås

Borås är en av sex kommuner som varit med samtliga år sedan 2010. I årets granskning får Borås 40,5 i totalpoäng, vilket är en ökning från förra årets 35 i totalpoäng och kommunens högsta resultat hittills i Kommunvelometern. Borås ligger poängmässigt över snittet för årets samtliga deltagare, men något under snittet för stora kommuner som är 45,5 poäng. Sedan förra året förbättrar Borås sitt resultat inom *infrastruktur och underhåll* samt inom *information och marknadsföring*.

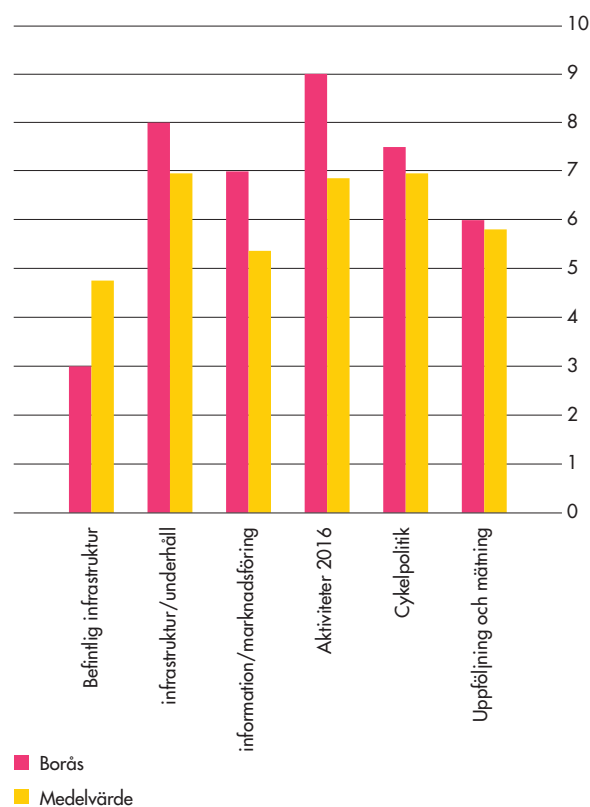
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Borås 3 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 1,1 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2 meter cykelväg per invånare för stora kommuner. Utöver utbyggnad av cykelvägar arbetar Borås kontinuerligt med att göra fler korsningar mellan bil- och cykelväg säkrare genom att öka cyklisternas prioritet.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Borås 8 av 10 möjliga poäng då kommunen satsar 319 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr per invånare och år och för stora kommuner är snittet 341 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 3,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 3,1 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* får Borås 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen satsar 5,5 kr per invånare och år i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare. För stora kommuner är snittet 6,1 kr per invånare. Gällande personresurser inom området har Borås 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är samma nivå som snittet bland alla deltagare. För stora kommuner är snittet 1,2 heltidstjänster. När det kommer till skyltning är 30 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för stora kommuner är andelen 63 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året och här får Borås 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, jobbat med cykelvägvisande skyltning och genomfört kampanjer. Exempel på kampanjer är "Cykelvänlig

arbetsplats” och ”Vintercyklist”. Borås har även genomfört flödesmätningar av cyklister och en mindre resvaneundersökning med cyklister längs de största cykelstråken. Borås har däremot inte genomfört någon nöjdhetsundersökning bland kommunens invånare eller sammanställt genomförda åtgärder i ett cykelbokslut. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen genomförde Borås under hösten 2016 en cykelkurs för personer i kommunen som lär sig svenska.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Borås 7,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,8 poäng för stora kommuner. Borås har samtliga efterfrågade åtgärder och planer förutom en antagen cykelstrategi och att cykel är integrerat i plandokument. Gällande interna åtgärder för att främja cykling erbjuder kommunen sina anställda en förmåncykel mot bruttolöneavdrag. Vidare har de som antog erbjudandet kunnat delta i en utvärdering av hur erbjudandet ändrade deras resvanor.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Borås 6 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för stora kommuner är snittet 8,7 poäng. Kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar av cyklister och har också genomfört nöjdhetsundersökning under de senaste fem åren. Borås genomför även cykelbokslut, men endast vartannat år. Däremot har Borås inte genomfört någon resvaneundersökning de senaste fem åren. Kommunen saknar även ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Sedan 2010 har Borås pendlat mellan 30–40 i totalpoäng, men klättrar i år över 40-strecket och får sitt bästa resultat hittills i Kommunvelometern. Borås är en aktiv kommun som visar starka resultat framförallt inom *infrastruktur och underhåll*. Här ökar också satsade medel från 2016 och vad som är budgeterat för 2017 från 228 kr per invånare 2016 till 410 kr per invånare för 2017. Detta leder förhoppningsvis till utökad och förbättrad cykelinfrastruktur i kommunen samtidigt som den infrastruktur som finns idag kan underhållas. Det enda område där kommunen ligger under snittet är inom *befintlig infrastruktur*, något som kan tänkas ändras då medlen för infrastruktur ökar.

Borås har, trots sitt högsta resultat hittills, fortsatt goda utvecklingsmöjligheter då det finns arbetssätt och åtgärder som skulle lyfta cykelarbetet ytterligare. Något kommunen bör utveckla är cykelvägvisande skyltning. Idag är endast 30 procent av cykelvägarna skyltade vilket kan jämföras med snittet på 63 procent för stora kommuner.

Vidare bör kommunen ta fram en cykelstrategi då det är ett bra verktyg för att arbeta strukturerat och långsiktigt med cykelfrågor. Kommunen kan också genomföra en resvaneundersökning som visar hur stor cykelns färdmedelsandel är men också vad som saknas för att få fler att cykla. En resvaneundersökning skulle också ge kommunen en bredare bild över resandemönster i kommunen. Utöver detta kan även ett uttalat samarbete med cyklister i kommunen ge viktiga inspel för kommunens insatser och en ökad förståelse för hur det är att vara cyklist i Borås.

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

Danderyd

Danderyd deltar för femte året i rad i Kommunvelometern och får i årets granskning 44,5 i totalpoäng. Detta är Danderyds bästa resultat hittills och en totalpoäng som är ordentligt över både snittet för samtliga deltagare och snittet för små kommuner. Danderyd placerar sig med detta resultat på en andraplats inom gruppen *små kommuner*. Sedan förra året förbättrar Danderyd sina resultat framförallt inom *cykelpolitik*, men även inom *uppföljning och mätning* går kommunen framåt.

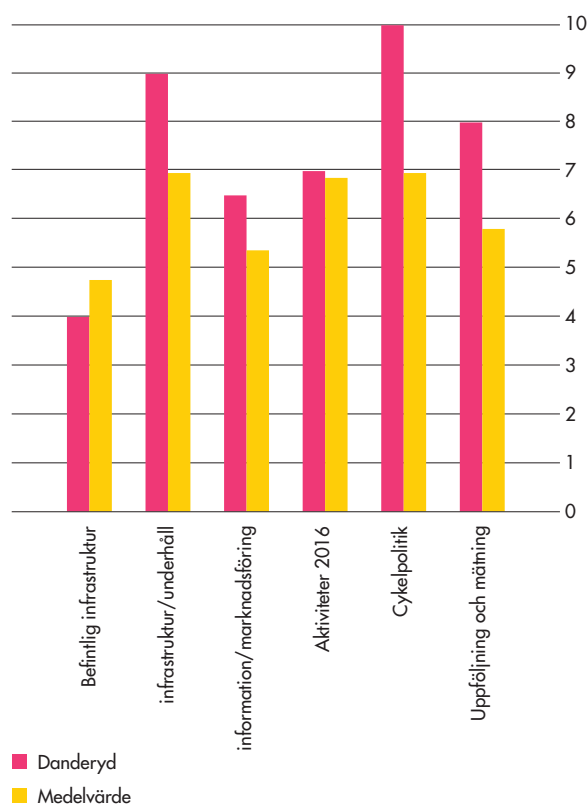
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Danderyd 4 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg per invånare för små kommuner. Utöver cykelvägar har totalt tolv cykelöverfarter uppförts i kommunen under 2016.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Danderyd 9 av 10 möjliga poäng då kommunen satsar 532 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr per invånare och år och för små kommuner är snittet 355 kr per invånare och år och Danderyd ligger därmed klart över snittet. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,3 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Danderyd 6,5 av 10 möjliga poäng. Danderyd satsar 3,1 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser har Danderyd 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till cykelvägvisande skyltning är 30 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Kommunen tog under 2016 fram en cykelvägvisningsplan som ska genomföras under 2017 på hela kommunens cykelvägnät. Snittet för



andelen cykelvägar som är skyltade bland samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Danderyd får 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, arbetat med trafiksä-

kerkethöjande åtgärder, anlagt cykelparkering och genomfört kampanjer. Danderyd har dessutom genomfört flödesmätningar av cyklister, en nöjdhetsundersökning samt tagit fram ett cykelbokslut. Kommunen har dock inte arbetat med exempelvis skyltning av cykelvägar.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Danderyd 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade åtgärder och styrdokument inom området. Cykelns huvudfärdmedelsandel är idag 11 procent och kommunen har som mål att andelen ska vara 15 procent år 2024. Ett exempel på åtgärder som kommunen gör i rollen som arbetsgivare för att främja cykling bland kommunanställda är ett cykelpoolsystem med såväl elcyklar som vanliga cyklar för nyttjande i arbetet.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Danderyd 8 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner 3,7 poäng. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cyklister och har de senaste fem åren genomfört både en resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning. Dessutom genomförs cykelbokslut årligen. Det

enda som Danderyd saknar för att få full pott inom området är ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Danderyd får sitt högsta resultat hittills i Kommunvelometern och förbättrar sitt cykelarbete, framförallt inom *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning* går kommunen framåt. Även inom *information och marknadsföring* går kommunen framåt något och här kommer Danderyd med stor sannolikhet att fortsätta utvecklas, inte minst då de under 2016 tog fram en cykelvägvisningsplan som ska genomföras under 2017. I anslutning till detta arbete rekommenderas kommunen att se över sin cykelkarta och vid behov uppdatera den.

Danderyd rekommenderas också att se över sina personresurser inom området *infrastruktur och underhåll*, för att säkerställa att dessa är tillräckliga för att klara av de satsningar som görs inom området. Utöver detta rekommenderas Danderyd att starta ett samarbete med cyklister för att öka förståelsen för hur det är att vara cyklist i kommunen idag. Dessa erfarenheter är viktiga för kommunen för att fortsätta utveckla sitt cykelarbete och för att göra insatser där de gör störst nytta.

Utmaningen för Danderyd är nu att fortsätta på den inslagna vägen och att långsiktigt vidareutveckla sitt cykelarbete. Om kommunen fortsätter på den inslagna vägen borde förutsättningarna vara goda för att nå uppsatt mål om ökad cykling.

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

Enköping

Enköping deltar för femte gången i Kommunvelometern och får i årets granskning 33 i totalpoäng, vilket är en ökning med hela 9,5 poäng sedan förra året och kommunens bästa resultat hittills. Enköping ligger poängmässigt över snittet för små kommuner, men något under snittet för samtliga deltagare som är 36,5 i totalpoäng. Kommunen backar något inom *cykelpolitik*, men går tydligt framåt inom *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring* samt inom *uppföljning och mätning*.

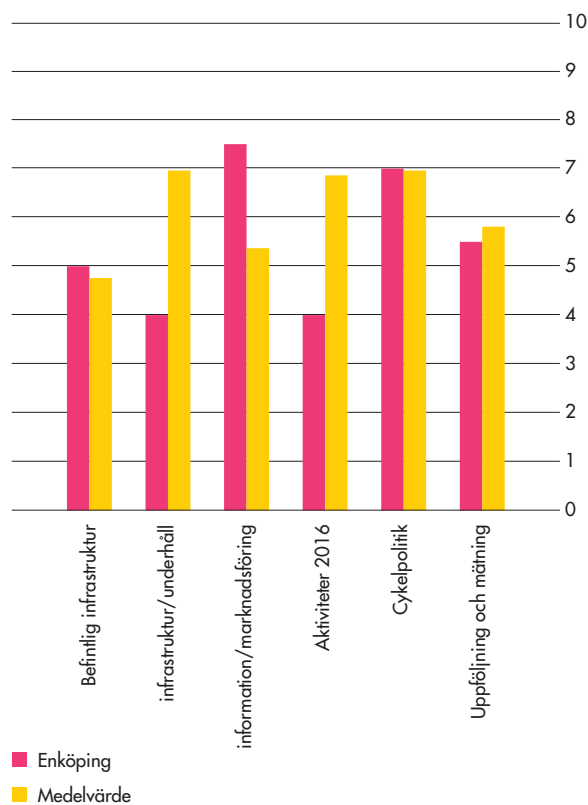
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur*¹ får Enköping 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns ca 2,3 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 för små kommuner. Utöver cykelväg har kommunen anlagt 80 cykelparkeringsplatser med tak och belysning samt förstärkt belysningen vid fyra platser där gång- och cykelväg korsar bilväg.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Enköping 4 av 10 möjliga poäng. Enköping satsar 187 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Enköping 7,5 av 10 möjliga poäng, en ökning med 7 poäng sedan förra året. Enköping satsar 10,6 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare. Gällande personresurser inom området har Enköping 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är 25 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Enköping får 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, arbetat med åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering samt genomfört flödesmätningar av cyklister. Kommunen har dock inte arbetat med exempelvis skyltning, kampanjer eller genomfört ett cykelbokslut.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Enköping 7 av 10 möjliga poäng. Detta är samma som snittet bland samtliga deltagare, snittet bland små kommuner är 5,3 poäng. Enköping har politiska mål är tidsatta, mätbara och följs upp av nämnd. Kommunen har även en cykelplan samt medel för dess genomförande. Utöver detta är cykel integrerat i plandokument, det finns en aktuell underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling. Det som saknas för att kommunen ska få fler poäng är en antagen cykelstrategi och cykelparkeringstal. Gällande cykelparkeringstal håller Enköping på att utarbeta en parkerings- och trafikstrategi som ska vara klar under 2017 vilken kommer att innehålla cykelparkeringstal.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 5,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Kommunen gör periodiska flödesmätningar av cyklister och har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Vad Enköping saknar för att få fler poäng inom området är att genomföra kontinuerliga flödesmätningar, ha ett samarbete med cyklister samt genomföra cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

I år får Enköping sitt klart bästa resultat hittills i Kommunvelometern och kommunen tar tydliga

steg framåt inom flera områden. Det finns dock goda möjligheter att fortsätta utveckla cykelarbetet inom kommunen, inte minst för att skapa ett långsiktigt och strukturerat arbete.

Sett till satsade medel ökar de både inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*. Trots ökning ligger satsade medel inom infrastruktur och underhåll fortsatt under snittet. En bra och stabil nivå för medel inom området är avgörande för att kunna skapa och underhålla en cykelinfrastruktur av god kvalitet. Medel till *information och marknadsföring* ligger dock högt över medel, vilket inte är ovanligt vid t.ex. tillfälliga kampanjer eller särskilda insatser inom området som löper under ett par års tid. Viktigt är att hitta nivåer som tillåter kommunen att utvecklas samtidigt som befintliga strukturer kan underhållas.

Vidare skulle en antagen cykelstrategi kunna hjälpa kommunen i att arbeta strukturerat och långsiktigt med cykelfrågor då en strategi kan leda arbetet och peka ut en riktning för kommunen. Ett samarbete med cyklister i kommunen kan vara ett bra sätt att få inspel till framtagandet av en cykelstrategi, men också för det fortsatta arbetet. I samband med en cykelstrategi rekommenderas kommunen även att börja sammanställa sina genomförda åtgärder i ett cykelbokslut. Ett cykelbokslut bör innefatta allt cykelarbete som kommunen genomför och fungera dels som internt material, dels som kommunikation till kommuninvånarna om vilka insatser som görs för cykling i kommunen.

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
	2017	5	4	7,5	4	7	5,5	33

Eskilstuna

Eskilstuna deltar för sjätte gången i Kommunvelometern och får i årets granskning 48,5 i totalpoäng. Även om detta är en viss minskning sedan förra året fortsätter Eskilstuna visa att deras cykelarbete är långsiktigt och strukturerat. Eskilstunas resultat är över snittet både för samtliga deltagare och för stora kommuner. Sedan förra året förbättrar Eskilstuna sitt resultat inom *information och marknadsföring*, men backar inom *infrastruktur och underhåll* samt *aktiviteter*.

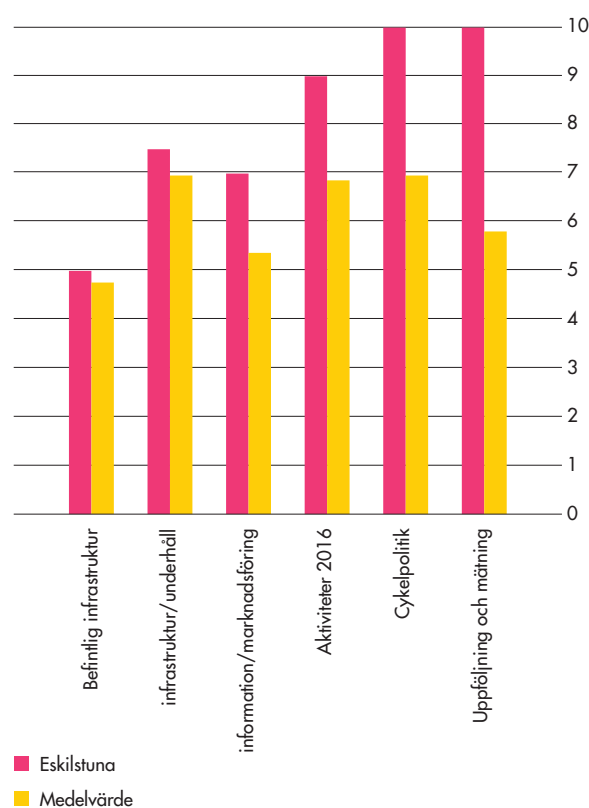
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Eskilstuna 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,2 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2 meter cykelväg per invånare för stora kommuner. Utöver cykelväg har Eskilstuna under 2016 anlagt en cykelbro över Eskilstunaån för att koppla ihop två centrala stadsdelar. Dessutom har tre upphöjda cykelpassager anlagts, varav en är förberedd för att regleras till cykelöverfart under 2017.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Eskilstuna 7,5 av 10 möjliga poäng. Eskilstuna satsar 291 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för stora kommuner är snittet 340 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 8,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 3,1 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Eskilstuna 7 av 10 möjliga poäng. Eskilstuna satsar 3,4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 6,1 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Eskilstuna 1,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är 41 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för stora kommuner är andelen 63 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Eskilstuna får 9 av 10 möjliga poäng. Detta då kommunen bland annat har byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, anlagt cykelparkering, skyltat cykelvägar, genomfört kampanjer, flödesmätningar med mera.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Eskilstuna full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,8 poäng för stora kommuner. Eskilstuna har samtliga efterfrågade arbetssätt och styrdokument inom området. Exempel är att kommunen har cykelparkeringstal och att det i plandokument är fastslaget att cykel ska prioriteras över bil där genhetsknot och tidskvot påverkar. Exempel på interna arbetssätt för att främja cykling är en cykelpool inklusive elcyklar för anställda där de också har möjligheten att prova att ha elcykel privat. Dessutom genomförs cykelträning för hemtjänsten och det finns även ett samarbete med fritidsföreningen med cykeltävlingsveckor.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen också full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för stora kommuner är snittet 8,7 poäng. Eskilstuna genomför både periodiska och kontinuerliga flödesmätningar av cyklister och har de senaste fem åren genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning. Nöjdhetsundersökningen gjordes med en cykelpanel med ca 100 cyklister. Dessutom har kommunen ett samarbete med cyklister och sammanställer sitt cykelarbete årligen i "Trafiken i Eskilstuna" vilken innefattar cykelutveckling i kommunen, sammanställning

av genomförda åtgärder under senaste året, cykelparkeringsbeläggning, olycksstatistik, attityder med mera. Eskilstuna har som mål att var femte år genomföra en BYPAD.

REKOMMENDATIONER

Eskilstuna visar även i år att kommunen prioriterar cykling och att de har ett gediget och strukturerat cykelarbete i kommunen. Framförallt har kommunen gott om personresurser både inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring*. Dock tycks medel till *infrastruktur och underhåll* minska något från 350 kr per invånare 2016 till budgeterade 231 kr per invånare för 2017. En långsiktigt stabil och hög nivå av ekonomiska medel är viktigt, inte bara för att kommunen ska kunna bygga ny, säker cykelinfrastruktur utan även för att kunna underhålla det befintliga.

Ett utvecklingsområde inom *information och marknadsföring* är att öka andelen cykelvägvisning. Här rekommenderas Eskilstuna att skylta upp större delar av sitt cykelvägnät. Skyltning är ett viktigt verktyg för att synliggöra och marknadsföra cyklingens möjligheter och utöver riktning bör skyltning även innefatta km-angivelse mellan platser och besöksmål i kommunen.

Eskilstuna får full poäng både inom *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*, vilket de också fått i de senaste årens granskningar. Detta tydliggör att kommunen har ett cykelarbete som är välstrukturerat och långsiktigt.

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

Falkenberg

Falkenberg deltar för tredje gången i Kommunvelometern och får i årets granskning 39 i totalpoäng, vilket är en tydlig förbättring sedan 2015 då Falkenberg deltog senast. Sedan 2015 ökar Falkenberg sitt resultat inom 5 av 6 områden och går framförallt framåt inom *cykelpolitik* och *infrastruktur och underhåll*. Kommunen ligger poängmässigt över snittet både för årets samtliga deltagare och för små kommuner.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Falkenberg 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,4 meter cykelväg per invånare, vilket är samma som snittet för små kommuner. Utöver cykelväg har kommunen arbetat med turistiska cykelleder genom kommunen, bland annat Kattegattleden samt de lokala och separerade lederna Pyttbaneleden och Åtrabaneleden. Dessutom har kommunen gjort en rad upphöjda passager för cyklister.

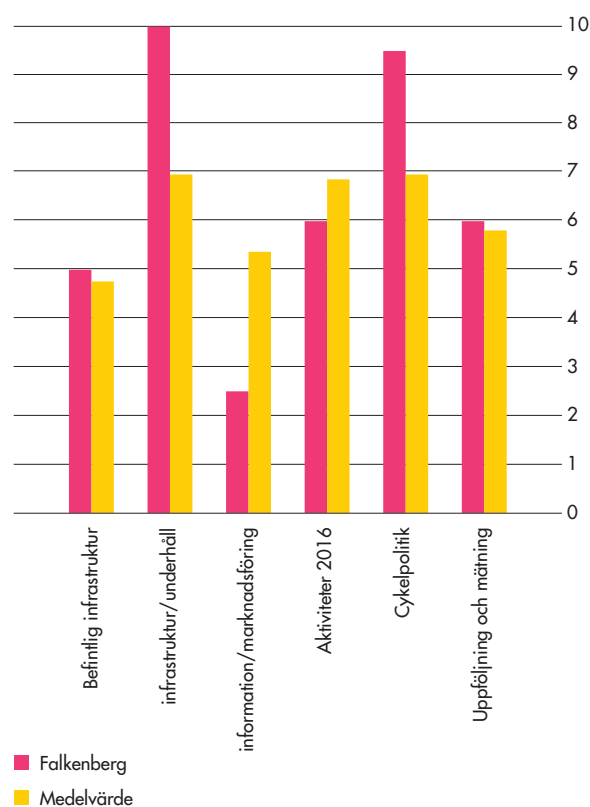
Inom *infrastruktur och underhåll* får Falkenberg full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Falkenberg satsar 675 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 5,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Falkenberg 2,5 av 10 möjliga poäng. Falkenberg satsar inga medel inom området. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare. Gällande personresurser inom området har Falkenberg 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är 32 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent.

AKTIVITETER

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



6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt cykelvägar, anlagt parkering och genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet samt genomfört kampanjer. Falkenberg har även genomfört flödesmätningar och en nöjdhetsundersökning. Exempel på en aktivitet som kommunen genomfört utöver vad som efterfrågas i granskningen är information till nyanlända om cykling i kommunen.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Falkenberg 9,5 av 10 möjliga poäng, vilket är en ökning med hela 6,5 poäng sedan 2015. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har samtliga dokument och arbets sätt inom området förutom ett internt arbete för att främja cykling bland kommunens anställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Falkenberg 6 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Kommunen genomför både periodiska och kontinuerliga flödesmätningar av cyklister och har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Dock saknas samarbete med cyklister och att kommunens cykelarbete och åtgärder sammanställs i ett cykelbokslut. Falkenberg har dock som plan att börja göra cykelbokslut från och med 2017.

REKOMMENDATIONER

Falkenberg har tagit stora steg framåt i sitt cykelarbete och får sitt klart bästa resultat hittills i Kommun-

velometern. Kommunen satsar ordentligt med medel på *infrastruktur och underhåll* och har bra med personresurser, däremot saknas medel helt inom *information och marknadsföring*. Att marknadsföra de insatser kommunen gör för cykling i Falkenberg är en viktig del i arbetet att synliggöra cyklingens möjligheter och att få fler att cykla. Därför bör kommunen satsa medel även inom detta område. Kommunen ska från och med 2017 genomföra cykelbokslut och rekommenderas då att utforma det så att det både fungerar för intern och extern kommunikation.

En åtgärd som bör vara enkel för kommunen att genomföra är att börja arbeta internt för att främja cykling bland kommunanställda, både för resor i tjänst och för resor till och från arbetet. Att kommunens anställda cyklar gör kommunen till en förebild för andra och dessutom bidrar det till friskare personal. Utöver detta skulle Falkenberg även kunna starta ett samarbete med cyklister för att kunna ta del av tankar och erfarenheter om hur det är att vara cyklist i Falkenberg.

Falkenberg har tagit stora steg framåt och utmaningen ligger i att fortsätta på den inslagna vägen och att hitta ett strukturerat och långsiktigt arbets sätt för att fortsätta främja cykling i kommunen.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Falkenberg	2012	5	4	0	8	4,5	3,5	25
	2015	5	6	1	5	3	4	24
	2017	5	10	2,5	6	9,5	6	39

Finspång

Finspång deltar för andra året i rad och för andra gången totalt i Kommunvelometer. I år får Finspång 32,5 i totalpoäng vilket är samma poäng som förra året. Poängen är också fördelade på samma sätt som förra året. Kommunen ligger poängmässigt strax över snittet för små kommuner som är 30 poäng, men under snittet för samtliga deltagare som är 36,5 poäng.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Finspång 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,7 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg per invånare för små kommuner.

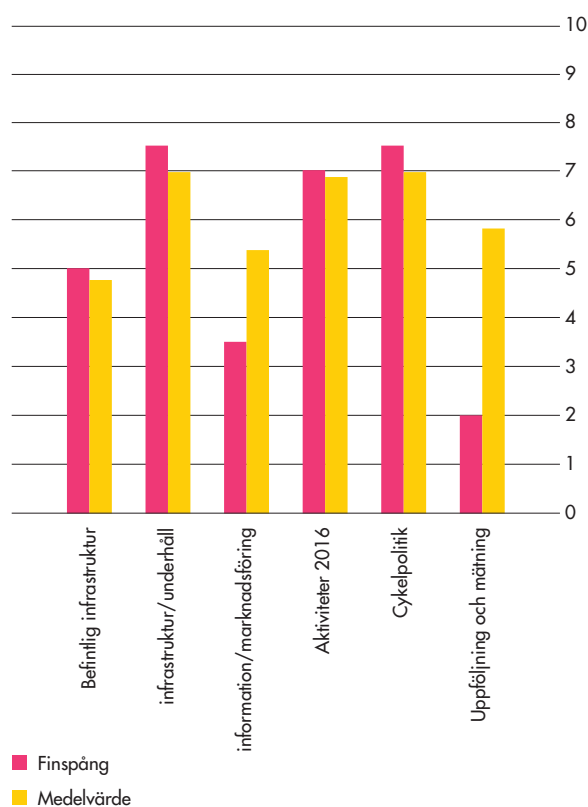
Inom *infrastruktur och underhåll* får Finspång 7,5 av 10 möjliga poäng. Finspång satsar 304 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Finspång 3,5 av 10 möjliga poäng. Finspång satsar 2,6 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Finspång 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är endast några få procent av kommunens cykelvägar skyltade, vilket är klart under snittet på 21 procent bland små kommuner.

AKTIVITETER

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



annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering och genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Finspång har också arbetat med kommunens cykelkarta, genomfört kampanjer samt en nöjdhetsundersökning. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Finspång samarbetat med Region Östergötland i framtagandet av regional cykelstrategi.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Finspång 7,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Finspång har även en antagen cykelstrategi och medel till genomförande av infrastrukturåtgärder. Vidare är cykling integrerad i plandokument, det finns en aktuell underhållsplan och internt bedrivs även cykelfrämjande åtgärder, främst via diverse kampanjer, för att främja cykling bland de kommunanställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 2 poäng av 10 möjliga. Här ligger Finspång en bit under snittet för små kommuner som 3,7 poäng. Kommunen har en aktuell nöjdhetsundersökning, men saknar utöver detta samtliga efterfrågade åtgärder och arbetsätt.

REKOMMENDATIONER

Finspång tangerar sitt resultat från förra året och står fortsatt inför liknande utmaningar som då. Kommunens snitt för satsade medel ligger något under snittet och det tycks också vara stora skillnader i satsade medel över åren. För 2016 satsades 413 kr per invånare, men budgeterat för 2017 är endast 195 kr per invånare. För att utveckla ett strukturerat och långsiktigt cykelarbete är det bra

om en relativt hög och stabil nivå av medel satsas årligen. Ny cykelinfrastruktur må vara viktigt, inte minst där den idag saknas eller är undermålig, men det är också viktigt att kommunen tillser möjligheten att underhålla den infrastruktur som finns.

Vidare kan skyltning vara ett sätt att visa upp cyklingens möjligheter i kommunen. Idag är endast ett par procent av cykelvägarna skyltade. Rekommenderat är att skylta längs de största stråken och till viktiga målpunkter och besöksmål i kommunen.

Det område där Finspång har störst utvecklingspotential är *uppföljning och mätning*. I år får kommunen endast poäng för genomförd nöjdhetsundersökning. Det finns alltså flera åtgärder som kommunen kan genomföra för att få in viktig information om resande och cykling i kommunen. Av de åtgärder som efterfrågas i området rekommenderas Finspång framförallt att göra en resvaneundersökning, följt av att etablera ett samarbete med cyklister samt att börja sammanställa sitt cykelarbete i ett cykelbokslut. En resvaneundersökning skulle ge kommunen en ökad förståelse för resandemönster i kommunen, inte bara med cykel utan med alla färdmedel. Ett samarbete med cyklister skulle ge kommunen viktiga inspel för det fortsatta arbetet och för att göra insatser där de verkligen behövs. Ett cykelbokslut kan göras årligen eller vartannat år och är ett sätt att kommunicera kommunens insatser för att främja cykling både internt och externt.

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

Gävle

Gävle är en av sex kommuner som varit med samtliga år sedan 2010. I årets granskning får Gävle 33,5 i totalpoäng, vilket är en minskning sedan förra året. Kommunen ligger poängmässigt strax under snittet för samtliga kommuner och en bra bit under snittet för mellanstora kommuner. Sedan förra året har Gävle förbättrat sina resultat inom *infrastruktur och underhåll* men backar samtidigt inom flera andra områden.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Gävle 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,3 meter cykelväg per invånare vilket är samma som snittet för alla deltagare och för mellanstora kommuner.

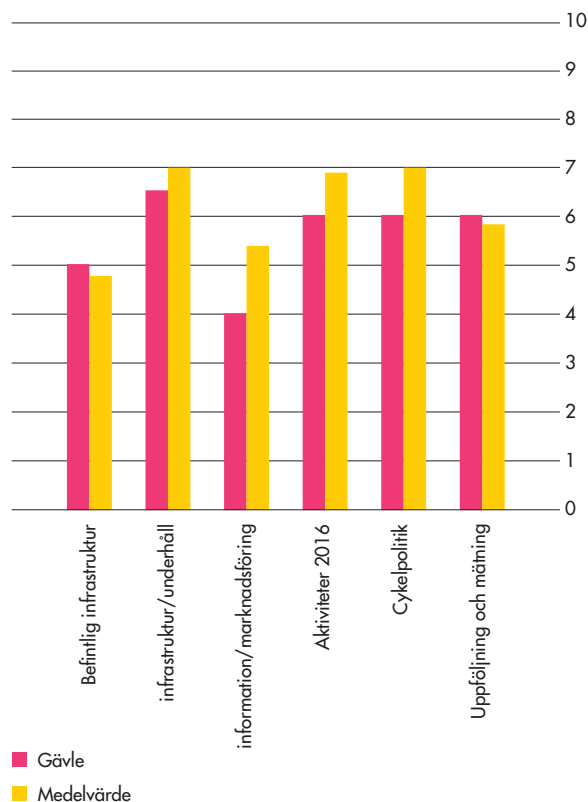
Inom *infrastruktur och underhåll* får Gävle 6,5 av 10 möjliga poäng. Gävle satsar 272 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,7 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Gävle 4 av 10 möjliga poäng. Gävle satsar 0,8 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Gävle 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,0 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är 30 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent. I Gävle är cykelvägvisning projekterad och skyltning av cykelvägar ska ske under 2017.

AKTIVITETER

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



av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering och genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Gävle har även genomfört kampanjer, flödesmätningar av cyklister samt nöjdhetsundersökning. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen anordnade Gävle under 2016 den nationella cykelkonferensen. Dessutom har informationskampanj om cykelöverfarter genomförts.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Gävle 6 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,7 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Gävle har även cykelparkeringstal, en aktuell underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är "Cykelvänlig arbetsplats" för att uppmuntra till tjänsteresor med cykel genom olika utmaningar samt genomförandet av kampanj för vintercykling. Gävle saknar dock en antagen cykelstrategi och cykelplan samt att cykling är integrerat i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 6 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 7,5 poäng. Kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar och har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. För fler poäng inom området behöver Gävle även ha ett samarbete med cyklister samt genomföra cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Även om Gävle backar med relativt många poäng sedan förra året gör Gävle många bra insatser för cykling. Inom *infrastruktur och underhåll* ökar kommunen sina poäng sedan förra året. Trots detta

ligger satsade medel under snittet och även antal personresurser är under snittet. För att kunna utveckla Gävle till en bra cykelstad krävs en långsiktigt stabil investeringsnivå både för att bygga ny infrastruktur och för att underhålla den infrastruktur som finns.

Kommunen ska under 2017 arbeta med cykelvägvisning vilket är ett bra sätt att marknadsföra cyklingens möjligheter i kommunen. Dagens 30 procent skyltade cykelvägar kommer att öka, vilket är positivt både för cyklingen i Gävle och för kommande granskningar.

Vidare bör Gävle ta fram både cykelstrategi och cykelplan. Detta är två viktiga dokument för att ha ett strukturerat och målinriktat cykelarbete. Gävle har som mål att andelen resor med cykel ska öka från dagens ca 14 procent (2012) till 33 procent till år 2030. För att nå detta ambitiösa mål kommer det att krävas struktur och långsiktighet och cyklingen prioriteras.

Vidare bör Gävle starta ett samarbete med cyklister. Inte minst kan detta tänkas vara viktigt i framtagande av både cykelstrategi och cykelplan. En annan insats är att genomföra cykelbokslut då det är ett verktyg för att sammanställa genomförda åtgärder, men kan också användas för att titta framåt på satsningar och åtgärder som ska genomföras kommande år. Ett cykelbokslut bör utformas så att det kan kommuniceras både internt i organisationen och externt till kommuninvånarna.

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

Göteborg

Göteborg är en av sex kommuner som varit med samtliga år sedan 2010. I årets granskning får Göteborg 43,5 i totalpoäng. Kommunen ligger poängmässigt ordentligt över snittet för årets samtliga deltagare men något under snittet för stora kommuner som är 45 poäng. Sedan förra året får Göteborg samma poäng inom samtliga områden, med undantag från *infrastruktur och underhåll* där de backar med 0,5 poäng.

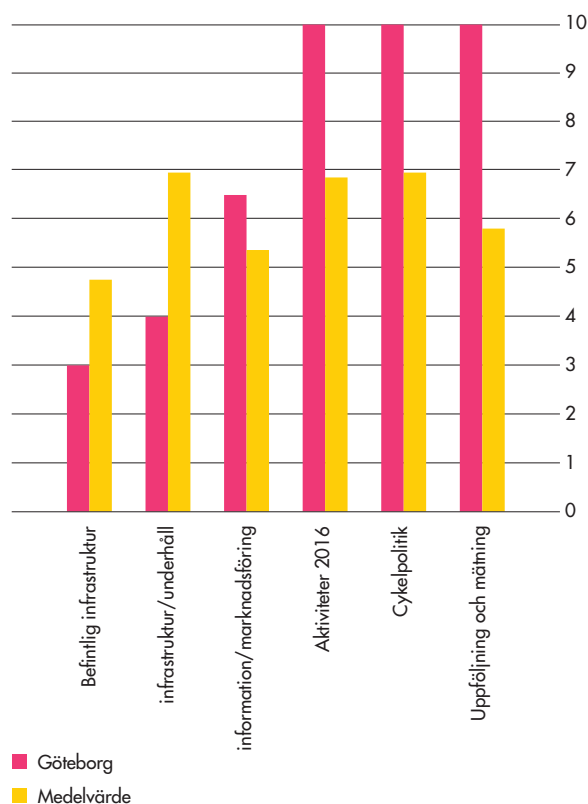
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Göteborg 3 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 1,5 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2 meter cykelväg per invånare för stora kommuner. Utöver cykelväg har Göteborg under 2016 byggt ca 20 förhöjda och fartsäkrade (till max 30 km per h) cykelpassager. Kommunen har även installerat belysning längs ca 2 km cykelbana där belysning tidigare saknats. Åtgärder har även genomförts längs de delar av Kattegattleden som går igenom kommunen.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Göteborg 4 av 10 möjliga poäng. Göteborg satsar 179 kr per invånare och år. Detta är en bra bit under snittet för samtliga kommuner som är 350 kr och för stora kommuner som är 341 kr. Också gällande personresurser inom området hamnar Göteborg under snittet, med 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 3,1 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Göteborg 6,5 av 10 möjliga poäng. Göteborg satsar 3,6 kr per invånare och år. Detta kan jämföras med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr och med stora kommuner som är 6,1 kr. Gällande personresurser har Göteborg 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skylt-



ning är Göteborg en av ett fåtal deltagande kommuner som har samtliga cykelvägar skyltade. Detta är därmed klart över snittet för samtliga deltagare på 38 procent och med snittet för stora kommuner på 63 procent.

AKTIVITETER

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

får full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, genomfört trafiksäkerhetshöjande åtgärder, skyltat cykelvägar, genomfört kampanjer och flödesmätningar av cyklister samt genomfört resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning och cykelbokslut. Samtliga år sedan starten 2010 har Göteborg fått full pott inom detta område. Göteborg har även gjort aktiviteter utöver det som efterfrågas i granskningen. Exempelvis har kommunen inventerat behovet av cykelparkeringar vid grundskolor tillsammans med stadsdelsförvaltningarna. Vidare har kommunen utökat låncykel-systemet "Styr o Ställ", samt vidareutvecklat kommunens cykelapp. Det genomförs även aktiviteter för att motivera företag att främja cykling till och från arbetet bland sina anställda. Då det i Göteborg pågår många stora infrastrukturprojekt genomförs flertalet aktiviteter för att skapa bra och gena cykelbanor genom byggområdena.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Göteborg också full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,8 poäng för stora kommuner. Göteborg har samtliga efterfrågade arbetssätt och styrdokument inom området. Ett mål i Göteborg är att tredubbla antalet cykelresor och att andelen resor som görs med cykel ska uppgå till 12 procent år 2025. Ett exempel på interna åtgärder för att främja cykling är att kommunanställda kan få bidrag till cykelköp och service.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

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

deltagande kommuner är 5,8 poäng och för stora kommuner är snittet 8,7 poäng. Göteborg genomför både kontinuerliga och periodiska mätningar av cyklistflöden och har genomfört resvaneundersökning samt nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Dessutom görs årligen ett cykelbokslut och det finns även ett etablerat samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Göteborg ligger poängmässigt kvar på en nivå liknande tidigare år och det är endast små skillnader i resultat i de olika områdena. Resultatet visar att Göteborg har ett stabilt och etablerat cykelarbete och att de arbetar brett med cykel frågan och genomför många olika typer av aktiviteter. Samtliga år har Göteborg fått maxpoäng inom området *aktiviteter* och genomför många aktiviteter utöver de som efterfrågas i denna granskning.

Inom *infrastruktur och underhåll* ligger dock Göteborg en bra bit under snittet när det gäller både satsade medel och personresurser. Kommunen rekommenderas därför att se över nivån på satsade medel samt antal personresurser för att säkerställa att de är tillräckliga för att nå uppsatta mål och för att göra Göteborg till en bra cykelstad. Det är också viktigt att satsade medel går både till att bygga ny infrastruktur och att underhålla den befintliga.

Göteborg uppvisar ett långsiktigt och strukturerat cykelarbete. För att flytta fram positionerna och närma sig toppkommunerna i Kommunvelometern behöver dock Göteborg, utöver att stärka sina satsningar inom infrastruktur och underhåll, också växla upp sina satsningar inom information och marknadsföring. Även här gäller att säkerställa att satsade medel och personresurser verkligen räcker för att skapa cykelstaden Göteborg.

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

Halmstad

Halmstad deltar för femte gången i Kommunvelometern och får i årets granskning 47 i totalpoäng, vilket är en minskning med en poäng sedan förra året. Kommunen ligger poängmässigt över snittet för både samtliga deltagare och i jämförelse med andra mellanstora kommuner. Totalpoängen placerar Halmstad på en tredjeplats inom gruppen *mellanstora kommuner*. Sedan förra året backar Halmstad inom *information och marknadsföring* men förbättrar sig samtidigt inom *cykelpolitik*.

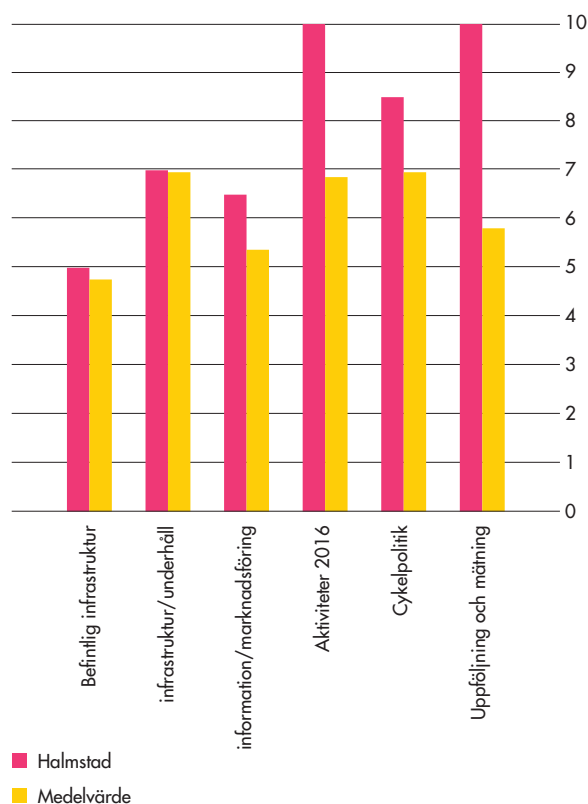
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Halmstad 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,9 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,3 meter cykelväg per invånare för mellanstora kommuner. Utöver cykelväg satsar Halmstad på hastighetssäkrade passager och på vad de kallar "superstråk" med god framkomlighet. Även längs Kattegattleden satsar kommunen en hel del medel. Vidare fokuserar Halmstad både på vägmarkeringar och förbättrade trafiksignaler.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Halmstad 7 av 10 möjliga poäng. Halmstad satsar 287 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för mellanstora kommuner är snittet 348 kr. Gällande personresurser har kommunen 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,7 heltidstjänster bland de mellanstora kommunerna.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Halmstad 6,5 av 10 möjliga poäng. Halmstad satsar 4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare. För mellanstora kommuner är snittet 3,6 kr per invånare. När det kommer till personresurser inom området har Halmstad 2,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1 heltidstjänst bland mellanstora kommuner. Gällande skyltning är 29 procent av kommunens cykelvägar skyltade.



Detta är något under snittet för samtliga deltagare som är 38 procent och mellanstora kommuner som är 49 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Halmstad får full pott, 10 av 10 möjliga poäng inom området. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar,

anlagt cykelparkering, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer och flödesmätningar av cyklister. Halmstad har även gjort en nöjdhetsundersökning och ett cykelbokslut. Utöver det som efterfrågas i denna granskning planerar Halmstad ett cykelbibliotek där man ska kunna låna olika varianter av lådcyklar. Halmstad har också arbetat med säkra skolvägar med syftet att förbättra trafikmiljön kring skolor och att särskilt förbättra för de som går, cyklar eller åker buss till skolan. Detta görs genom ett samarbete mellan berörda kommunala förvaltningar och utvald skola. Vidare arbetas det med en förnyelse av kommunens cykelplan, som ska antas politiskt under våren 2017.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Halmstad 8,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,7 poäng för mellanstora kommuner. Halmstad har samtliga efterfrågade arbetssätt och dokument förutom en aktuell cykelplan. Exempel på interna åtgärder för att främja cykling bland kommunanställda är diverse påverkansprojekt och tävlingen "Cykelvänlig arbetsplats".

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen full pott, 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 7,5 poäng. Halmstad genomför kontinuerliga flödesmätningar av cyklister, har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste

fem åren samt har dessutom ett samarbete med cyklister och sammanställer sitt cykelarbete i ett årligt cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Även om Halmstad backar med en poäng sedan förra året är årets resultat fortfarande starkt. Halmstad är en aktiv kommun som jobbar bra med *uppföljning och mätning* av cykling och som endast saknar en aktuell cykelplan för att få full poäng även inom cykelpolitik. Då ny cykelplan kommer att tas fram under 2017, bådär det gott för framtida granskningar.

Kommunens medel för *infrastruktur och underhåll* ökar från 2016 till 2017, men ligger trots detta en bit under snittet bland årets deltagare. För att ytterligare stärka sitt cykelarbete och för att närma sig toppkommunerna rekommenderas Halmstad att växla upp sina satsningar på ny infrastruktur och på underhåll av den befintliga. Framförallt är det viktigt att satsade medel och antalet personresurser är tillräckliga för att kunna utveckla cyklingen på önskat vis.

Ett område där Halmstad släpar efter är vägvisande skyltning. Skyltning av cykelvägar är ett bra sätt att marknadsföra cyklingens möjligheter i kommunen för att uppmuntra fler att cykla. Skyltning bör inte endast peka ut riktning utan även avstånd. Halmstad rekommenderas att skylta upp större delar av cykelvägnätet. I samband med utbyggnad av skyltning kan även exempelvis påverkansinsatser göras där restidskvoter, tiden för att ta sig mellan olika platser med olika färdmedel, kommuniceras för att ytterligare visa på cyklingens möjligheter.

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
	2017	5	7	6,5	10	8,5	10	47

Helsingborg

Helsingborg har deltagit samtliga år förutom första året 2010. Detta gör 2017 till det sjunde året i rad som Helsingborg deltar i Kommunvelometern. I årets granskning får kommunen 46,5 i totalpoäng, vilket är en ökning från förra årets 41,5 poäng. Kommunen ligger poängmässigt över snittet både för samtliga deltagare och i jämförelse med andra stora kommuner. Helsingborg förbättrar sedan förra året sitt resultat inom *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring* samt *cykelpolitik*.

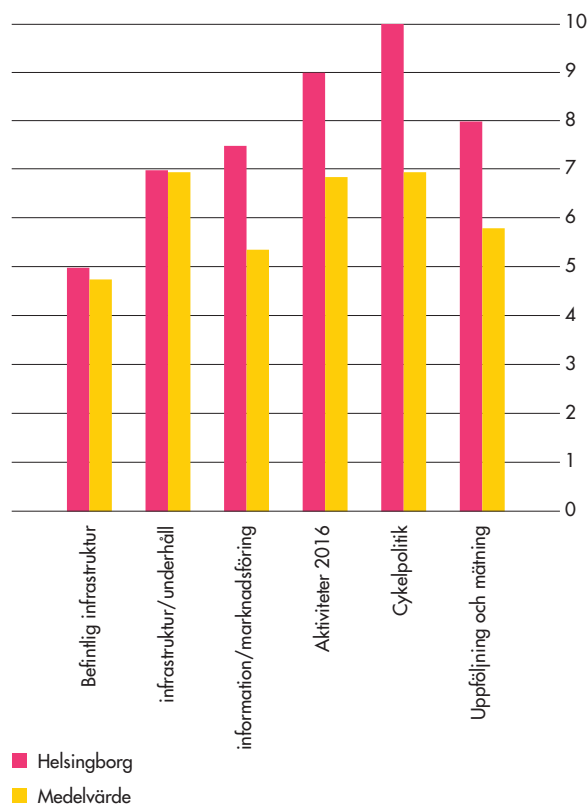
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Helsingborg 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,7 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2 meter cykelväg per invånare för stora kommuner. Utöver cykelväg har Helsingborg anlagt fem cykelöverfarter under 2016 och i samarbete med Trafikverket har fem "Bygdevägar" införts. Under 2016 har det även tillkommit ett par "cykelboxar".

Inom *infrastruktur och underhåll* får Helsingborg 7 av 10 möjliga poäng. Helsingborg satsar 288 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för stora kommuner är snittet 341 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 3,1 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Helsingborg 7,5 av 10 möjliga poäng. Helsingborg satsar 5,5 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 6,1 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Helsingborg 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är något mer än hälften av kommunens cykelvägar skyltade. Detta är över snittet för samt-



liga deltagare som är 38 procent, men under snittet för stora kommuner som är 63 procent.

AKTIVITETER

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

kering, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer och flödesmätningar av cyklister. Ett annat exempel på aktivitet som genomförts under 2016 är cykelkörkort för elever i årskurs 4.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Helsingborg full poäng, 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,8 poäng för stora kommuner. Helsingborg har samtliga efterfrågade dokument och arbetssätt inom området. Exempel på interna åtgärder för att främja cykling är kampanjer, bra cykelparkeringsmöjligheter samt tillgång till omklädningsrum.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 8 poäng av 10 möjliga poäng. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för stora kommuner är snittet 8,7 poäng. Helsingborg genomför kontinuerliga flödesmätningar av cyklister, har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren samt sammanställt sitt cykelarbete i ett cykelbokslut. Cykelbokslut görs årligen i Helsingborg. Det enda som saknas för att få full poäng är ett samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Genom åren har Helsingborg nått blandade resultat, från höga 52,5 poäng år 2012 till lägre 34,5 poäng år 2015. Årets 46,5 poäng visar att kommunen gör mycket bra för cykling inom samtliga efterfrågade områden. Kommunen satsar bra med medel både inom *infrastruktur och underhåll* och inom *information och marknadsföring*. Samtidigt rekommenderas Helsingborg att se över om de behöver fler personresurser inom *infrastruktur och underhåll*, då kommunen ligger en bra bit under snittet för stora kommuner.

Skytning av cykelvägnätet skulle kunna förbättras i kommunen. Helsingborg ligger en bit under snittet för stora kommuner och rekommenderas därför att skylta upp större delar av cykelvägnätet. Skytning är ett viktigt sätt att kommunicera och visa på cyklingens möjligheter och således ett område Helsingborg bör prioritera.

Utöver detta rekommenderas Helsingborg att initiera ett samarbete med cyklister i kommunen. Helsingborgs cyklister sitter sannolikt på mycket kunskap, erfarenheter och synpunkter som kan ge viktig input till kommunens cykelarbete och som kan hjälpa kommunen att prioritera rätt bland olika möjliga åtgärder.

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

Järfälla

Järfälla deltar för femte gången i Kommunvelometern. I år får Järfälla 34,5 i totalpoäng. Kommunen ligger poängmässigt precis under snittet för samtliga deltagare och har också en bit upp till snittet för mellanstora kommuner som är 42 poäng. Sedan förra året har Järfälla förbättrat sina resultat inom *infrastruktur och underhåll*, *aktiviteter* och *uppföljning och mätning* men backar något inom *information och marknadsföring*.

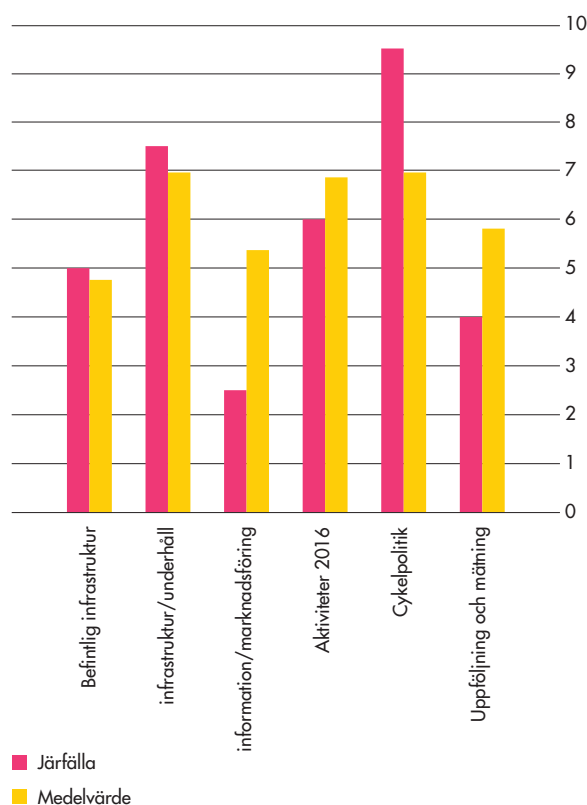
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Järfälla 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,1 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,3 meter cykelväg per invånare för mellanstora kommuner. Järfälla påbörjade under 2016 att bygga om korsningar för att skapa genomgående, upphöjda cykelbanor där motortrafiken får passera över en fasad kantsten.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Järfälla 7,5 av 10 möjliga poäng. Järfälla satsar 372 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för mellanstora kommuner är snittet 348 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen motsvarande 1 heltidstjänst per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,7 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Information och marknadsföring är Järfällas svagaste område och här får kommunen 2,5 av 10 möjliga poäng. Järfälla satsar 0,9 kr per invånare och år i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år och 3,6 kr per invånare och år bland mellanstora kommuner. Järfälla har samtidigt inga personresurser inom området. När det kommer till skyltning är endast någon procent av kommunens cykelvägar skyltade och kommunen ligger därmed även här klart under snittet på 38 procent för samtliga deltagare. Järfälla håller dock på att ta fram en vägvisningsplan som ska vara färdig under våren 2017 och som ska leda till utsättning av



cykelvägvisning i kommunen. Detta bådär gott inför framtida granskningar.

AKTIVITETER

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

ten. Järfälla har även drivit kampanjer, genomfört flödesmätningar och gjort en nöjdhetsundersökning under 2016. Ett exempel på aktivitet utöver det som efterfrågas är att kommunen genomfört cykelutbildningar för vuxna.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Järfälla sina högsta poäng, 9,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,7 poäng för mellanstora kommuner. Järfälla har samtliga efterfrågade dokument och arbetssätt förutom ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Gällande *uppföljning och mätning* får kommunen 4 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 7,5 poäng. Kommunen gör både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cyklister och har genomfört en nöjdhetsundersökning. Däremot har Järfälla inte gjort någon resvaneundersökning de senaste fem åren, och inte heller har kommunen något samarbete med cyklister eller sammanställt sitt cykelarbete i ett cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Järfälla visar upp ett blandat resultat sett över alla områden inom granskningen. Kommunen är stark inom *cykelpolitik* och *infrastruktur och underhåll*, men får lägre poäng inom *information och marknadsföring*, *aktiviteter* och *uppföljning och mätning*. Det är också inom dessa områden kommunen rekommenderas att komma igång med en rad åtgärder.

När det kommer till *information och marknadsföring* planerar Järfälla, utifrån den kommande vägvisningsplanen, att skylta cykelvägar i kommunen. Skyltning är ett bra sätt att påvisa cyklingens möjligheter i kommunen och det kommer också vara positivt för kommande granskningar. I samband med detta arbete rekommenderas kommunen att också se över cykelkartan och att vid behov uppdatera den.

En insats som kommunen enkelt bör kunna genomföra är att internt främja cykling bland kommunanställda. Exempelvis kan tillgång till tjänstecyklar vara en åtgärd. Andra åtgärder kan tänkas vara tillgång till omklädningsrum, säker parkering inomhus, kampanjer, tävlingar med mera. Kommunen bör vara en förebild när det kommer till cykling, både gällande resor i tjänsten och till och från arbetet.

Inom området *uppföljning och mätning* finns det flera åtgärder som rekommenderas för kommunen. Till att börja med bör kommunen genomföra en resvaneundersökning för att skapa sig en bild över resandemönster i kommunen. Rekommenderat är att utforma frågor särskilt för cykelresor för att klargöra hur resandet med cykel sker idag samt attityder kopplat till cyklingen. Utöver detta kan kommunen inleda ett samarbete med cyklister. Detta då cyklister i Järfälla sannolikt sitter på stor kunskap och erfarenhet om hur det är att cykla i kommunen vilket kan ge viktiga inspel till Järfällas cykelsatsningar.

En annan åtgärd som saknas och som skulle kunna bidra till ett strukturerat cykelarbete är att sammanställa genomförda åtgärder i ett cykelbokslut. Rekommenderat är att utforma det så att det kan användas både som internt uppföljningsmaterial och som extern kommunikation till kommuninvånarna.

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

Jönköping

Jönköping är en av sex kommuner som varit med samtliga år sedan 2010. I årets granskning får Jönköping 46 i totalpoäng, vilket är en ökning med hela 6,5 poäng sedan förra året och kommunens bästa resultat hittills. Jönköping ligger poängmässigt precis över snittet för stora kommuner på 45,5 poäng. Sedan förra året har Jönköping förbättrat sina resultat inom *infrastruktur och underhåll*, *aktiviteter* och *cykelpolitik*.

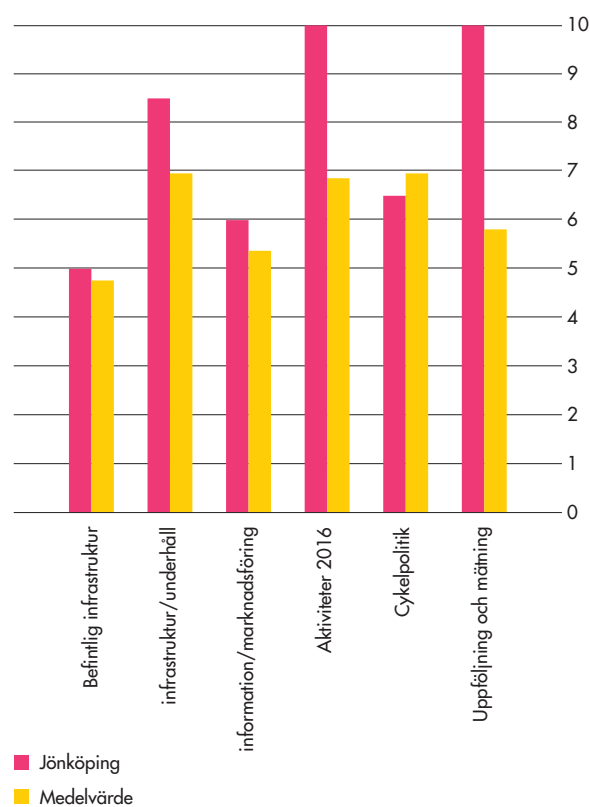
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Jönköping 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,3 meter cykelväg per invånare. Detta är samma som snittet för alla deltagare som är 2,3 meter cykelväg per invånare och något över snittet för stora kommuner på 2 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg byggdes under 2016 sju upphöjda cykelpassager längs ett av huvudcykelstråken i Jönköping som under 2017 ska skyltas som cykelöverfarter. Kommunen har också installerat cykelboxar med lås för säker parkering av cyklar, byggt två gång- och cykelbroar varav den ena bron är hela 80 meter lång och numera utgör en viktig länk över Munksjön.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Jönköping 8,5 av 10 möjliga poäng. Jönköping satsar 346 kr per invånare och år. Detta är i nivå med snittet för samtliga kommuner som är 350 kr per invånare och år. Gällande personresurser har kommunen 2,7 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket kan jämföras med snittet på 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 3,1 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Jönköping 6 av 10 möjliga poäng. Jönköping satsar 3,2 kr per invånare och år vilket är något under snittet för alla deltagare som är 4,2 kr och snittet 6,1 kr för stora kommuner. Gällande personresurser inom området har Jönköping 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är 15 procent av kommunens



cykelvägar skyltade. Detta är lägre än snittet 38 procent för samtliga deltagare. Tillsammans med Cykelfrämjandet har förslag på utökad skyltning tagits fram och om det genomförs skulle andelen skyltad cykelväg öka till ca 30 procent, vilket bådär gott inför framtida granskningar.

AKTIVITETER

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

får inom området full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Jönköping har under 2016 byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer och flödesmätningar av cyklister. Jönköping har även genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning samt sammanställt sitt cykelarbete i ett cykelbokslut.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Jönköping 6,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,8 poäng för stora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetssätt och dokument förutom antagen cykelstrategi och cykelplan. Jönköping förväntas dock antas sitt "Cykelprogram" under våren 2017 innehållandes cykelstrategi såväl som cykelplan. Exempel på interna åtgärder för att främja cykling är bland annat kampanjen "Bästa cykelstället" vars syfte är att få fler att vilja cykla till jobbet kopplat till olika förbättringsinsatser för cykling vid arbetsplatser.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Jönköping full pott, 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för stora kommuner är snittet 8,7 poäng. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cyklister och har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning. En intressant aspekt som fångades i resvaneundersökningen är att 58 procent av de svarande föredrar cykelsatsningar mot endast 18 procent för bilsatsningar vid en "konfliktsituation" mellan satsningar på gång- och cykeltrafik eller på biltrafik.

Under perioden april-oktober 2016 slogs nytt rekord i antal passager förbi kommunens fasta mätare där antalet passager ökade med 20 procent jämfört med 2015. Jönköping har även ett samarbete med cyklister och genomför cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Jönköping förbättrar i år sitt resultat med hela 6,5 poäng och når sitt bästa resultat hittills i Kommunvelometern. Jönköping går framåt inom flera områden och närmar sig toppkommunerna i granskningen. Under 2017 kommer dessutom kommunens cykelprogram att antas, vilket kan tänkas hjälpa kommunen att utveckla sitt arbete ytterligare de kommande åren. Från den genomförda resvaneundersökningen syns tydligt att cykelsatsningar också är efterfrågade bland Jönköpingsborna.

Sett till årets resultat finns ett antal åtgärder som kommunen kan vidta för att stärka sitt cykelarbete ytterligare. Mycket positivt är att en hel del av dessa redan på gång i och med att antagandet av kommunens cykelprogram är att vänta och att skyltning av cykelvägar är planerade. Dessa insatser kan komma att göra stor skillnad för Jönköpings cykelarbete.

Utmaningen för Jönköping ligger i att fortsätta på den inslagna vägen och att hålla upp engagemanget för cykelfrågorna. Rekommenderat är att hitta långsiktiga och strukturerade satsningar som ger kommunen möjlighet att bygga ny cykelinfrastruktur samtidigt som den befintliga kan underhållas. Jönköping rekommenderas också att se över satsningar inom *information och marknadsföring* för att säkerställa att dessa är tillräckliga för att kommunen ska kunna utveckla sitt cykelarbete.

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

Karlshamn

Karlshamn deltar för sjätte året i rad i Kommunvelometern. I årets granskning blir totalpoängen 34, vilket är en ökning med hela 9 poäng sedan förra året. Kommunen ligger poängmässigt strax under snittet för årets samtliga deltagare, men något över snittet för små kommuner som är 30 i totalpoäng. Sedan förra året förbättrar Karlshamn sina resultat inom *aktiviteter*, *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Karlshamn 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,8 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg per invånare för små kommuner.

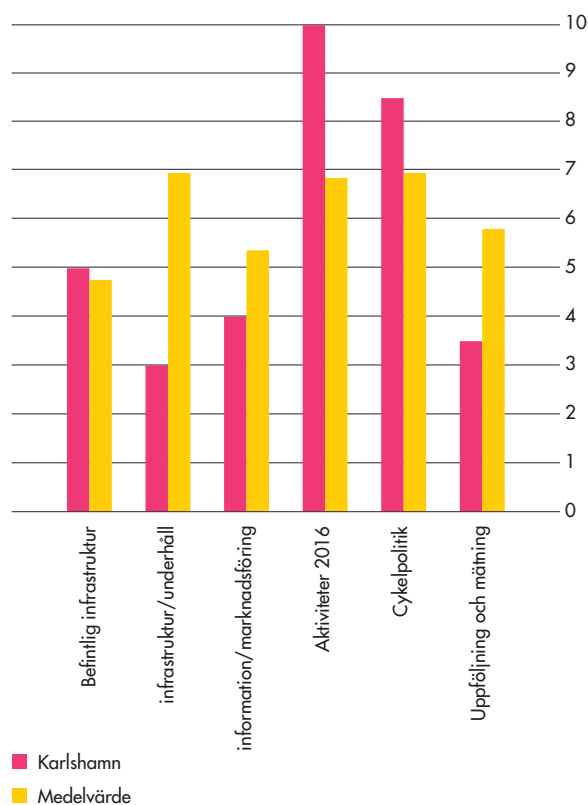
Inom *infrastruktur och underhåll* får Karlshamn 3 av 10 möjliga poäng. Karlshamn satsar 113 kr per invånare och år. Detta är klart under snittet för samtliga kommuner som är 350 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Karlshamn 4 av 10 möjliga poäng. Karlshamn satsar 0,8 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Karlshamn 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är 70 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Detta är klart över snittet för samtliga deltagare på 38 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Karlshamn får här full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen



har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer och flödesmätningar av cyklisterna.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Karlshamn 8,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål som är mätbara och som följs upp av nämnd, dock är

de inte tidsatta. Karlshamn har även en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel för genomförande av åtgärder. Vidare är cykling integrerat i plandokument, det finns en aktuell underhållsplan och kommunen har ett internt arbete för att främja cykling bland sina anställda. Ett exempel på intern åtgärd är att det i kommunen finns en cykelpool med cyklar som kan användas i tjänsten.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 3,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cyklister samt har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren. Karlshamn saknar dock genomförd nöjdhetsundersökning, ett samarbete med cyklister och att sammanställa cykelåtgärder i ett cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Karlshamn har ökat sin totalpoäng med hela 9 poäng sedan förra året och är därmed tillbaka på en poängnivå kommunen nått i tidigare granskningar. Kommunen har en stabil grund i sitt cykelarbete

med både antagen cykelstrategi och cykelplan. Sett till satsade medel och personresurser, både inom *infrastruktur och underhåll* och *information och marknadsföring* ligger dock kommunen en bra bit under snittet. För att utvecklas i sitt cykelarbete rekommenderas kommunen att se över om medlen till cykelsatsningar är tillräckliga för att främja och öka cyklingen i kommunen.

Vidare är det framförallt inom *uppföljning och mätning* det finns flera viktiga åtgärder som kommunen skulle kunna genomföra. Rekommenderat är att genomföra en resvaneundersökning då det skulle ge kommunen en bild över resandemönster i kommunen, inte minst gällande cykling. En resvaneundersökning skulle också kunna kombineras med en nöjdhetsundersökning. Vidare rekommenderas att kommunen initierar ett samarbete med cyklister för att på så vis få en tydligare förståelse för hur det är att vara cyklist i Karlshamn idag och för att få inspel till vart insatser efterfrågas.

Utöver detta skulle även ett cykelbokslut kunna bidra till ökad struktur då det är ett sätt att sammanställa genomförda åtgärder. Ett cykelbokslut bör utformas så att det både kan användas som internt uppföljningsmaterial och som extern kommunikation till kommuninvånare.

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
	2017	5	3	4	10	8,5	3,5	34

Karlstad

Karlstad deltar för fjärde gången i Kommunvelometern. I årets granskning får Karlstad 49 i totalpoäng. Kommunen ligger poängmässigt över snittet både för årets samtliga deltagare och för mellanstora kommuner. Karlstad, tillsammans med Luleå placerar sig på andraplats inom gruppen *mellanstora kommuner*. Senast Karlstad deltog var 2015 och i jämförelse med då backar kommunen inom *infrastruktur och underhåll* och *aktiviteter*, men går framåt inom *information och marknadsföring* samt *cykelpolitik*.

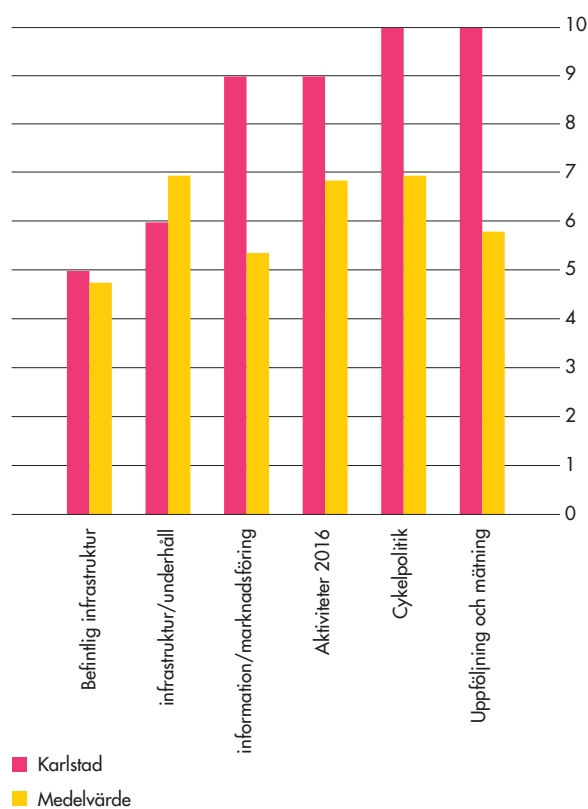
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Karlstad 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,8 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare och för mellanstora kommuner är 2,3 meter cykelväg per invånare. Utöver nya cykelvägar har Karlstad byggt om cykelpassager och övergångsställen till platågupp, breddat cykel-pendlarstråk, påbörjat utvecklingen av den så kallade Unionsleden mellan Karlstad och Moss samt påbörjat bygget av en cykelramp upp på en bro.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Karlstad 6 av 10 möjliga poäng. Karlstad satsar 216 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,7 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Karlstad 9 av 10 möjliga poäng. Karlstad satsar 8,9 kr per invånare och år vilket är klart över snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. Också inom personresurser ligger Karlstad över snittet, med 3,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare. När det kommer till skyltning är 40 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Karlstad får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt cykelvägar, anlagt cykelparkering och genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Karlstad har även genomfört kampanjer, flödesmätningar, cykelbokslut samt både resvaneunder-

sökning och nöjdhetsundersökning under 2016. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Karlstad bland annat gratis utlåning av cyklar sommartid (Solacykeln), deltagit på Universitetets välkomstmässa med cykelkartor, arrangerat Elfordonsdagen med möjlighet att prova på elcykel och ellastcykel samt sammankallat kommunens externa cykelråd till två träffar. Karlstad är även projektägare för ”Hållbart resande i ett växande Värmland” där cyklister i morgonrusningen getts reflexvästar, en tjänst för leverans av julgran med cykelbud har utvecklats och en broschyr för cykelsmarta arbetsplatser tagits fram.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Karlstad full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,7 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetsätt och dokument inom området. Exempel på interna åtgärder som kommunen genomför för att främja cykling är en ”Cykla till jobbet”-kampanj, en Vintercykelutmaning och en ”elcykelutmaning” för anställda inom kommunen. Vidare har även ellastcyklar köpts in till olika verksamheter (förskolor, parklekar och Samhällsbyggnadshusets cykelpool) och flera gamla cyklar har reparerats och modifierats.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 7,5 poäng.

Karlstad genomför kontinuerliga flödesmätningar av cyklister och har genomfört både resvaneundersökning samt nöjdhetsundersökning. Vidare har kommunen ett samarbete med cyklister och sammanställer årligen sitt cykelarbete i ett cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Karlstad är med för fjärde gången i Kommunvelometern och får även i år en hög totalpoäng, vilket vittnar om att kommunen har ett strukturerat, långsiktigt cykelarbete. Det som Karlstad framförallt rekommenderas att se över är satsade medel inom *infrastruktur och underhåll*. Kommunen ligger här en bra bit under snittet. För att kunna utveckla ny, attraktiv cykelinfrastruktur och för att kunna underhålla den befintliga infrastrukturen krävs medel. Karlstad bör se över om de medel de idag satsar är tillräckligt för att nå de mål som kommunen har för ökad cykling.

Ett område där Karlstad ligger något under snittet bland mellanstora kommuner är skyltning av cykelvägar. Skyltning är ett effektivt sätt att kommunicera och synliggöra cyklingens möjligheter i kommunen och ett område som kommunen därför rekommenderas att utveckla. Skyltning bör ange riktning såväl som km-angivelser till platser och besöksmål i kommunen.

Utöver detta är Karlstads utmaning att fortsätta att prioritera cykling och arbeta strukturerat och långsiktigt. Kommunen har varje gång deltagit fått höga poäng, men för att nå topp-tre är det framförallt ökade medel inom *infrastruktur och underhåll* som kommunen bör fokusera på.

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

Katrineholm

Katrineholm deltar för fjärde året i rad och fjärde gången totalt i Kommunvelometern. I årets granskning får Katrineholm 30,5 i totalpoäng, vilket är en liten minskning sedan förra året. Kommunen ligger poängmässigt på precis över snittet för *små kommuner*, men har en bit kvar till snittet för samtliga som är 36,5 poäng. Sedan förra ökar Katrineholm sina poäng inom *befintlig infrastruktur* samt *infrastruktur och underhåll*, men backar samtidigt inom *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*.

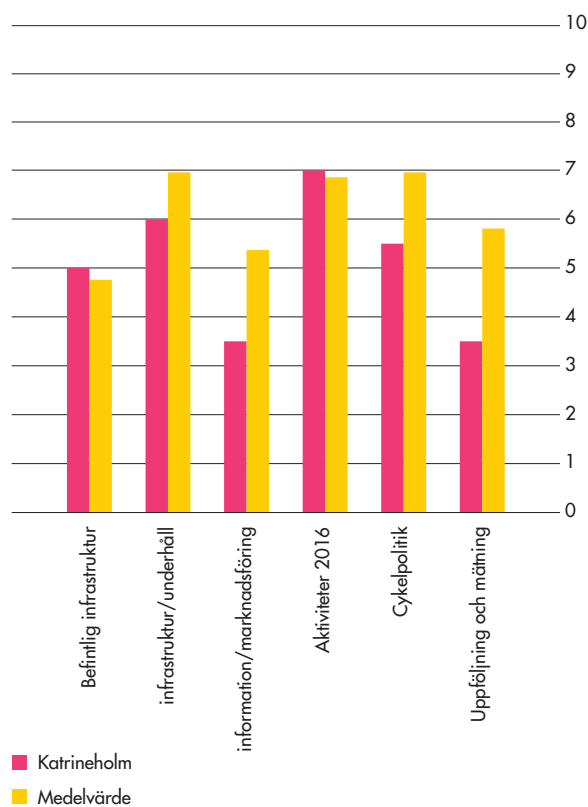
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Katrineholm 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,3 meter cykelväg per invånare. Detta är i nivå med snittet för alla deltagare. Utöver cykelväg har Katrineholm påbörjat byggnation av fem cykelöverfarter som ska vara klara under våren 2017. Dessutom har trafiksäkring i form av hastighetsdämpande åtgärder och belysning vid sju korsningar i centralorten genomförts.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Katrineholm 6 av 10 möjliga poäng. Katrineholm satsar 227 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr per invånare och år och för små kommuner är snittet 355 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 3 heltidstjänster per 100 000 invånare. Detta är klart över snittet på 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Information och marknadsföring är ett av Katrineholms svagare område och här får kommunen 3,5 av 10 möjliga poäng. Katrineholm satsar 0,5 kr per invånare och år i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och med snittet för små kommuner som är 3,6 kr per invånare. Gällande personresurser ligger Katrineholm däremot klart över snittet med sina 3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är endast någon enstaka procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent. Även om cykelvägvisande skyltning saknas idag är detta en fråga som kommunen planerar för och budgeterade medel finns, vilket bådär gott för framtiden.



liga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent. Även om cykelvägvisande skyltning saknas idag är detta en fråga som kommunen planerar för och budgeterade medel finns, vilket bådär gott för framtiden.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv en kommun varit inom cykling under förra året. Katrine-

holm får 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer, gjort flödesmätningar av cyklister med mera. Utöver aktiviteter som efterfrågas i granskningen har kommunen inom ramen för arbetet med ny parkeringsstrategi genomfört en cykelparkeringinventering och utifrån resultaten tagit fram åtgärder för förbättrade parkeringsmöjligheter för cyklister.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Katrineholm 5,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Katrineholm har politiska mål som är tidsatta och mätbara, men som inte följs upp av nämnd. Vidare har Katrineholm även en antagen cykelstrategi, medel till cykelplan, integrering av cykling i plandokument och ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder för att främja cykling är antagen resepolicy som prioriterar cykel som färd sätt och möjligheten att köpa cykel som tjänsteförmån. Frågan om cykelparkeringstal kommer att diskuteras och prioriteras i samband med framtagandet av en ny parkeringsstrategi under 2017 och 2018.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Katrineholm 3,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för

små kommuner är snittet 3,7 poäng. Kommunen har gjort en resvaneundersökning de senaste fem åren och genomför periodiska flödesmätningar av cyklister.

REKOMMENDATIONER

Katrineholm har många viktiga delar för ett framgångsrikt cykelarbete på plats, så som en antagen cykelstrategi, medel till genomförande av cykelåtgärder och en aktuell resvaneundersökning. Dock ligger investeringsnivån, både gällande *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring* under snitten. Här rekommenderas därför kommunen att se över att satsade medel verkligen är tillräckliga för att kommunen ska kunna utvecklas i önskad takt och för att uppsatta mål ska kunna nås.

Inom *cykelpolitik*, men framförallt inom *uppföljning och mätning* har kommunen goda möjligheter att utveckla sitt arbete. Rekommenderat är att börja sammanställa kommunens cykelarbete i ett cykelbokslut. Detta då det ger kommunen en överblick över genomförda åtgärder. Cykelbokslut kan också kombineras med en utblick framåt kring vilka åtgärder som ska genomföras. Ett cykelbokslut bör utformas så att det både kan användas som internt uppföljningsunderlag och som externt kommunikationsmaterial riktat till kommuninvånarna. För att ytterligare kommunicera med Katrineholmsborna rekommenderas vidare att starta ett samarbete med cyklister i kommunen. Cyklister i Katrineholm har kunskap om hur det är att cykla i kommunen som skulle kunna ge viktiga inspel till kommunens framtida cykelsatsningar.

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

Kristianstad

Kristianstad deltar i Kommunvelometern för andra året i rad och för andra gången totalt. I årets granskning får Kristianstad 29,5 i totalpoäng, vilket är en viss minskning sedan förra året. Kommunen ligger poängmässigt under snittet både för alla deltagare och för mellanstora kommuner. Sedan förra året backar kommunen inom infrastruktur och underhåll, information och marknadsföring samt aktiviteter men ökar samtidigt inom uppföljning och mätning.

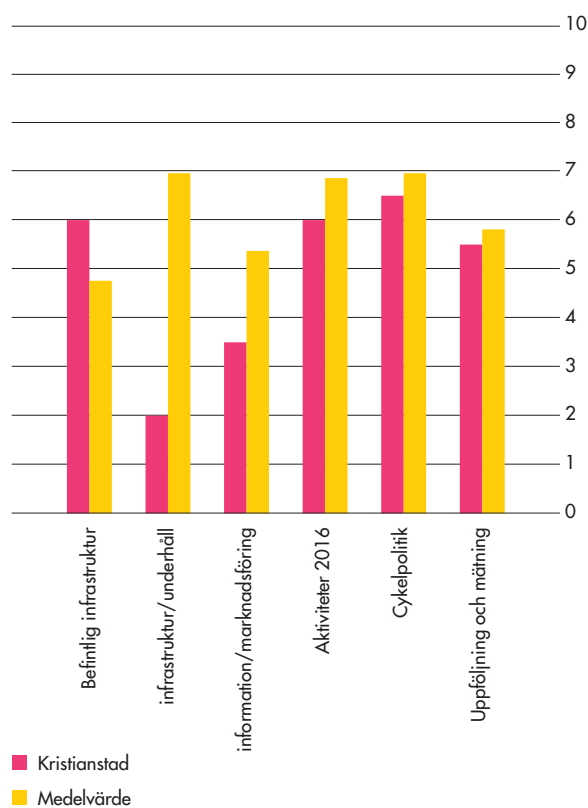
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Kristianstad 6 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 3,1 meter cykelväg per invånare. Detta är klart över snittet för alla deltagare och för mellanstora kommuner som är 2,3 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelvägar har Kristianstad arbetat för säkra GCM-passager genom upphöjda korsningar. Under 2016 genomfördes fem av dessa åtgärder.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Kristianstad 2 av 10 möjliga poäng. Kristianstad satsar 64 kr per invånare och år, vilket är en bra bit under snittet för samtliga kommuner på 350 kr per invånare och år. Kristianstad har också färre personresurser inom området än snittet, 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,7 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Kristianstad 3,5 av 10 möjliga poäng. Kristianstad satsar 0,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. När det kommer till personresurser inom området har Kristianstad 0,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1 heltidstjänst bland mellanstora kommuner. Kristianstad ligger dock bra till när det gäller skyltning av det befintliga cykelvägnätet, med hela 90 procent av cykelvägarna skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för mellanstora kommuner är snittet 49 procent.



AKTIVITETER

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

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Kristianstad 6,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,7 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har politiska mål som följs upp av nämnd, dessa är dock inte tidsatta eller mätbara. Kristianstad har vidare en antagen cykelstrategi, medel till cykelplan, integrerat cykling i plandokument, aktuell underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på intern åtgärd är att kommunen har en cykelpool med "vanliga" cyklar och elcyklar som finns till de anställdas förfogande. En trafikplan med tillhörande cykelplan är framtagen och förväntas antas under 2017. Även cykelparkeringsplan förväntas bli antagna i den kommande parkeringsnormen.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 5,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 7,5 poäng. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cyklister och har genomfört resvaneundersökning de senaste fem åren. Dessutom finns det ett samarbete med cyklister i kommunen.

REKOMMENDATIONER

Även om Kristianstad minskar sin totalpoäng något från förra året och backar inom flera områden så finns det i kommunen en god grund att bygga vidare på samtidigt som kommunen också har flera viktiga arbetssätt och styrdokument under antagande 2017.

För att kunna utveckla sitt cykelarbete och vara en cykelfrämjande kommun behövs både medel och personresurser. Kristianstad rekommenderas därför framförallt att se över satsade medel inom både *infrastruktur och underhåll* och *information och marknadsföring*. Detta då kommunen ligger långt under snitten för satsade medel och även har relativt få personresurser inom båda områdena.

I arbetet med cykelfrågor i kommunen är det klokt att ha en bra översyn över hur cyklisterna idag uppfattar förutsättningarna och hur nöjda de är med de insatser som görs. Kristianstad rekommenderas därför att göra en nöjdhetsundersökning som komplement till det samarbete med cyklister som redan idag finns i kommunen.

En ytterligare rekommendation är att ta fram ett cykelbokslut. Detta då ett cykelbokslut är ett verktyg som skulle ge kommunen ytterligare struktur över sina cykelsatsningar. Ett cykelbokslut bör utformas så att det både kan användas som internt uppföljningsmaterial, men också för att externt kommunicera cykelsatsningar som genomförts.

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

Kävlinge

Kävlinge deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får 32 i totalpoäng. Kommunen ligger poängmässigt något under snittet för årets samtliga deltagare, men strax över snittet för små kommuner som är 30 poäng. De flesta som deltagit i Kommunvelometern under flera år har succesivt ökat sina totalpoäng och årets resultat visar att Kävlinge har god potential att stärka sitt resultat i framtida granskningar.

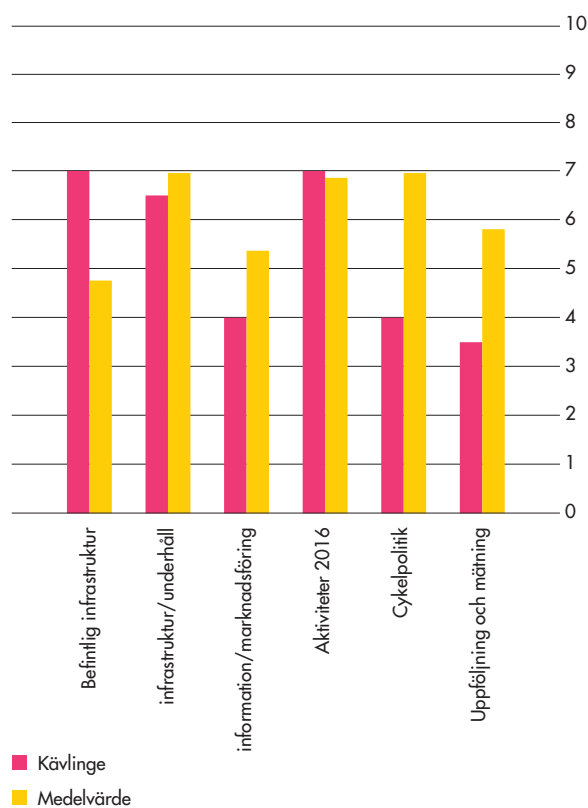
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Kävlinge 7 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 3,9 meter cykelväg per invånare. Detta är klart över snittet för alla deltagare som är 2,3 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg jobbar Kävlinge också för att hastighetssäkra övergångar och skapa sammanhållna huvudcykelstråk. Under 2016 säkrades fyra korsningar och under 2017 ska ytterligare fem korsningar säkras.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Kävlinge 6,5 av 10 möjliga poäng. Kävlinge satsar 266 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Kävlinge 4 av 10 möjliga poäng. Kävlinge satsar 1,5 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Kävlinge 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är 25 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent. Dagens cykelvägvisning sker längst huvudstråken



i kommunen. Under 2017 planerar kommunen att förbättra cykelvägvisningen vid ca 170 platser.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Kävlinge får 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering,

genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, tagit fram cykelkarta, drivit kampanjer och flödesmätningar av cyklister samt genomfört nöjdhetsundersökning. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Kävlinge under senaste året bland annat gjort beläggningsstudier vid cykelparkeringar, deltagit i arbetet med att skapa cykelleden Sydostleden och tillsammans med mountainbikeintresserade kollat på förutsättningarna att möjliggöra cykling i ett skogsområde. Vidare genomförde kommunen under 2016 en "digital trygghetsvandring" där många synpunkter som berörde cykling kom upp, exempelvis gällande belysning, röjning av buskar, säkrare cykelparkering och säkra korsningar. Dessutom erbjöd utbildningsnämnden skolorna att arbeta med skolresorna.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Kävlinge 4 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål som följs upp av nämnd, men målen är inte tidsatta eller mätbara. Vidare saknas både antagen cykelstrategi och cykelplan även om det finns medel för genomförande av åtgärder. Trafikstrategi och cykelplan förväntas dock att antas under 2017. Kävlinge har även en aktuell underhållsplan och ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder som genomfördes under 2016 är en hälsoutmaning där "rörelse" premierades samt en "Pendla med cykel- kampanj".

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 3,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Kävlinge genom-

för periodiska flödesmätningar av cyklister och har också genomfört nöjdhetsundersökning.

REKOMMENDATIONER

Kävlinge deltar för första gången och får en totalpoäng som är högre än snittet för andra små kommuner, men något lägre än snittet för samtliga deltagare. Kommunen har en god grund att jobba vidare ifrån och har också flera viktiga dokument under antagande 2017 som kommer att hjälpa dem att arbeta strukturerat och långsiktigt. Detta bådar gott för kommunens fortsatta arbete och för kommande granskningar. Utöver dessa cykelpolitiska åtgärder rekommenderas Kävlinge att formalisera att de har cykelparkeringstal och att integrera cykling i planprocessen.

Det finns en välutbyggd befintlig infrastruktur i kommunen och det satsas också en hel del medel på *infrastruktur och underhåll* där budgeterade medel för 2017 ökar i jämförelse med 2016. Dock har Kävlinge relativt få personresurser inom området. Här rekommenderas kommunen att se över om satsade medel och personresurser är tillräckliga för att nå mål och för att utveckla sitt cykelarbete vidare. Samma gäller också inom *information och marknadsföring*. Också här bör kommunen se över att satsade medel och personresurser är tillräckliga.

Vidare rekommenderas kommunen att genomföra en resvaneundersökning för att få en tydligare bild över resandemönster och cykelresor i kommunen. Kävlinge rekommenderas slutligen också att sammanfatta genomförda åtgärder i ett cykelbokslut. Ett cykelbokslut är ett utmärkt uppföljningsverktyg och kan bidra till att öka cykelarbetets struktur, inte minst i samband med att både trafikstrategi och cykelplan ska antas under 2017. Ett cykelbokslut bör utformas så att det kan kommuniceras både internt i den kommunala organisationen och externt till kommuninvånarna.

Lerum

Lerum deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får 29 i totalpoäng. Kommunen ligger poängmässigt precis under snittet för årets små kommuner och ytterligare några poäng från snittet för samtliga deltagare som är 36,5 poäng. Kommunen visar upp ett starkt resultat inom *infrastruktur och underhåll* men får låga poäng inom *cykelpolitik*.

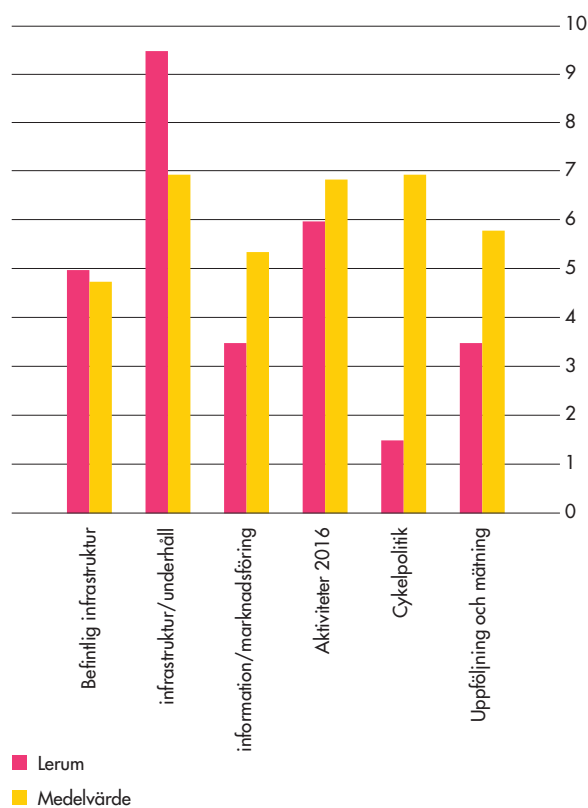
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Lerum 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 3 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 för små kommuner. Utöver cykelväg har Lerum under 2016 fortsatt sitt arbete med att bygga höjda cykelpassager längs kommunens huvudcykelnät. Dessa passager ska i framtiden bli cykelöverfarter. I samband med detta arbete förbättras även belysning vid dessa platser. Hittills har ca 50 passager byggts om och detta arbete fortlöper under 2017. Kommunen har även gjort flera insatser för att förbättra och skapa bra cykelparkeringsmöjligheter, inte minst vid tåg- och busstationer. Kommunen har under 2016 t.ex. tagit fram 25 stycken bokningsbara cykelboxar, påbörjat planerna för ett cykelparkeringsgarage med ca 400 platser samt tillskapat cykelparkering vid befintliga busshållplatser.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Lerum hela 9,5 av 10 möjliga poäng. Lerum satsar 473 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Lerum 3,5 av 10 möjliga poäng. Lerum satsar 1,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per



invånare och år. Gällande personresurser inom området har Lerum 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är 10 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent.

I Lerum pågår ett projekt med cykelvägvisning och den cykelvägvisning som sattes upp under

2015 och 2016 ska kompletteras under 2017, inte minst gällande cykelvägvisning i Flodas tätort.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Lerum får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, skyltat cykelvägar, genomfört kampanjer och flödesmätningar av cyklister. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Lerum fått beviljade medel till cykelskola för vuxna (ska genomföras under 2017) och även deltagit aktivt i Göteborgsregionens nätverk för cykeltrafik, bland annat i arbetet med att ta fram ett koncept för ett regionalt stomcykelnät.

CYKELPOLITIK

Cykelpolitik är Lerums svagaste område och här får kommunen 1,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Lerum har cykelparkeringstal och ett internt arbete för att främja cykling, men saknar resterande efterfrågade arbetssätt. Exempel på interna åtgärder är kommunens resepolicy som bland annat pekar ut att alla resor kortare än 2 kilometer främst ska göras till fots eller med cykel. Resepolicyn omfattar alla medarbetares och förtroendevaldas resor i tjänster. Det finns i kommunen även tillgång till en elcykelpool och tjänstecyklar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 3,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommu-

ner är snittet 3,7 poäng. Lerum genomför periodiska flödesmätningar av cyklister och har också genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren. Dock saknas bland annat genomförd nöjdhetsundersökning, ett samarbete med cyklister samt att kommunens cykelarbete sammanställs i ett cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Lerum deltar för första gången i Kommunvelometern och visar upp ett starkt resultat inom *infrastruktur och underhåll*. Kraftfulla satsningar inom detta område är klokt då det lägger grunden för att det ska vara attraktivt att välja cykeln. Lerum är dock relativt svaga inom *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning* vilket indikerar att det saknas ett strategiskt arbetssätt och politisk förankring för cykelsatsningarna.

Kommunen rekommenderas därför först och främst att ta fram både cykelstrategi och cykelplan. Detta är två centrala arbetssätt och dokument för alla kommuner som vill arbeta med och förbättra för cyklingen. I en strategi bör även mätbara och tidsatta mål sättas upp. Här har politiken en viktig roll gällande uppföljning av mål och att både cykelstrategi och cykelplan blir antagna.

Även inom *uppföljning och mätning* kan Lerum utveckla sitt arbete. Här saknar kommunen framförallt ett cykelbokslut och ett samarbete med cyklister. Ett cykelbokslut är ett bra sätt att sammanställa genomförda åtgärder och att kommunicera genomförda satsningar både internt inom den egna organisationen och externt gentemot kommuninvånarna. Ett samarbete med cyklister i kommunen rekommenderas också för att samla in synpunkter och tankar om cykling i kommunen idag. Detta kan vara till stor hjälp vid prioritering mellan olika möjliga åtgärder.

Lidingö

Lidingö deltar för tredje gången i Kommunvelometern. I årets granskning får Lidingö 36 i totalpoäng, vilket är en minskning sedan förra året. Kommunen ligger poängmässigt precis under snittet för årets samtliga deltagare, men en bra bit över snittet för små kommuner. Sedan förra året har Lidingö förbättrat sina resultat inom *infrastruktur och underhåll*, men backar inom *information och marknadsföring*, *aktiviteter* samt *uppföljning och mätning*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Lidingö 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,6 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 för små kommuner.

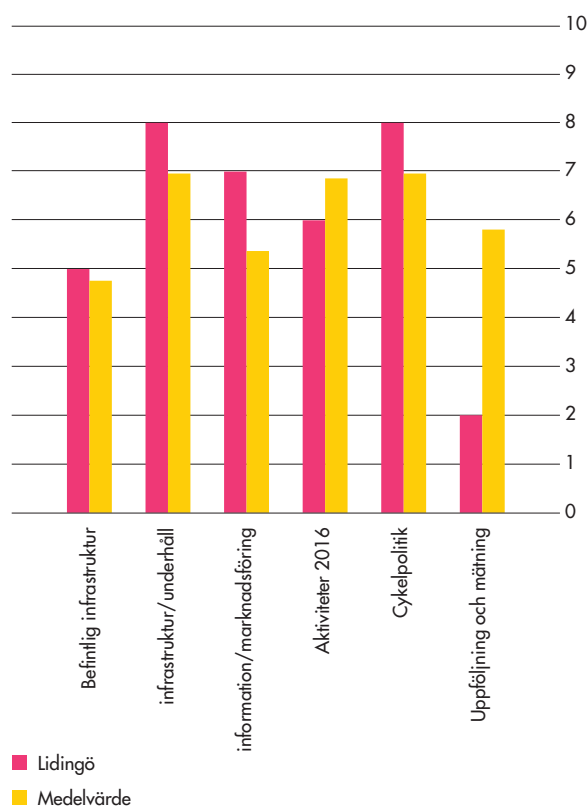
Inom *infrastruktur och underhåll* får Lidingö 8 av 10 möjliga poäng. Lidingö satsar 457 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Lidingö 7 av 10 möjliga poäng. Lidingö satsar hela 17,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Lidingö 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är 25 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Lidingö får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland



annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkeering, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer, flödesmätningar av cyklister samt genomfört en resvaneundersökning. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har kommunen bland annat genomfört cykelutbildning för nyanlända och erbjudit test av elcykel för kommuninvånare.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Lidingö 8 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Det finns även en cykelstrategi, en cykelplan samt medel för dess genomförande. Kommunen har också ett internt arbete för att främja cykling bland sina anställda. Interna åtgärder är bland annat kommunens resepolicy samt en cykelpool för kommunanställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är Lidingös svagaste område och här får kommunen 2 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Kommunen genomför kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cyklister, men saknar bland annat nöjdhetsundersökning, ett samarbete med cyklister och cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Även om Lidingö backar något i jämförelse förra året har kommunen en bra grund i sitt cykelar-

bete, där det framförallt är inom *uppföljning och mätning* som kommunen behöver stärka upp sitt arbete.

Rekommenderat är därför att tydligare följa upp genomförda cykelåtgärder samt att mäta cykeltrafiken för att på så vis säkerställa att genomförda åtgärder ger önskad effekt. Lidingö skulle t.ex. kunna börja med att genomföra en resvaneundersökning för att skapa sig en bild över resandemönster i kommunen. I resvaneundersökningen kan också nöjdhetsfrågor kring förutsättningarna för cykling i kommunen inkluderas.

Vidare bör ett samarbete med cyklister inledas. Detta då cyklister i Lidingö idag har erfarenhet och kunskap om hur det är att cykla i kommunen som kan vara en viktig hjälp för att exempelvis kunna prioritera mellan olika möjliga cykelåtgärder.

Utöver detta rekommenderas Lidingö att genomföra cykelbokslut. Detta kan med fördel genomföras årligen. Ett cykelbokslut är ett effektivt sätt att sammanställa genomförda åtgärder och insatser för cyklingen i kommunen. Cykelbokslutet bör utformas så att det både kan användas vid intern kommunikation i den egna organisationen och externt gentemot kommuninvånarna.

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
	2017	5	8	7	6	8	2	36

Linköping

Linköping deltar i år för femte gången i Kommunvelometern och får i årets granskning 46 i totalpoäng, vilket är en viss ökning sedan förra året. Kommunen ligger poängmässigt högt över snittet för årets samtliga deltagare och precis över snittet för stora kommuner som är 45 poäng. Till toppkommunerna är det dock en bit kvar. Sedan förra året förbättrar Linköping sina resultat inom *infrastruktur och underhåll* och *cykelpolitik*.

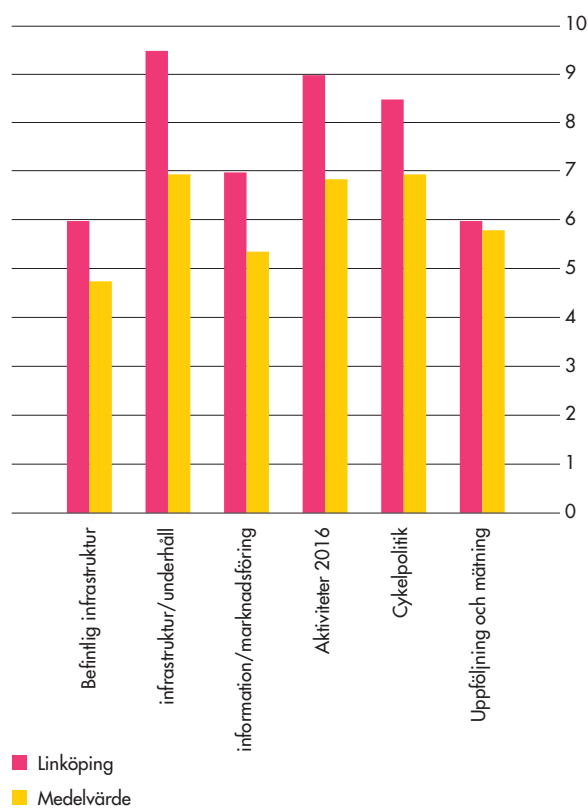
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Linköping 6 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 3,2 meter cykelväg per invånare. Detta är klart över snittet för samtliga deltagare som är 2,3 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Linköping under det senaste året arbetat med cykelöverfarter, cykelboxar och "grön våg" för cyklister.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Linköping 9,5 av 10 möjliga poäng. Linköping satsar hela 562 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för stora kommuner är snittet 341 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 3,1 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Linköping 7 av 10 möjliga poäng. Linköping satsar 3,5 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 6,1 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Linköping 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är 60 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för stora kommuner är andelen 63 procent.



AKTIVITETER

Inom området aktiviteter mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Linköping får här 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, satt upp vägvisande skyltning, arbetat med cykelkarta samt genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer och flödesmätningar av cyklister.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Linköping 8,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,8 poäng för stora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Vidare finns antagen cykelstrategi och medel till genomförande av cykelplan även om antagen cykelplan saknas. Linköping har även cykelparkeringsantal, aktuell underhållsplan, integrerat cykling i plandokument och ett internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är kommunens resepolicy som anger att alla resor i tjänsten upp till 2 km i största möjliga mån ska utföras med cykel. Anställda har möjligheten att låna cykel eller elcykel i tjänsten.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

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

REKOMMENDATIONER

Linköping fortsätter likt tidigare år att visa upp ett starkt resultat i Kommunvelometern. Det är tydligt att Linköping har ett strukturerat och lång-

siktigt arbete för att främja cyklingen. För att nå toppkommunerna i granskningen finns det dock några steg kvar.

Linköping satsar bra med medel inom *infrastruktur och underhåll*, men har relativt få personresurser inom området. Här rekommenderas därför kommunen att se över om antalet personresurser är tillräckligt för att främja cyklingen och för att kunna nå uppsatta mål.

Det enda som saknas för full poäng inom *cykelpolitik* är en antagen cykelplan. Även om en åtgärdslista över insatser för cykling finns, kan en formalisering och ett antagande i form av en cykelplan hjälpa kommunen att öka strukturen och det långsiktiga arbetet och Linköping rekommenderas därför att ta fram och anta en sådan.

Inom *uppföljning och mätning* saknas ett samarbete med cyklister samt sammanställande av cykelbokslut och Linköping rekommenderas att både initiera ett sådant samarbete med cyklister samt att sammanställa cykelbokslut. Ett samarbete med cyklister ger kommunen viktiga inspel till sitt arbete, då cyklister i Linköping har stor erfarenhet och kunskap kring hur det är att vara cyklist i kommunen idag. Cykelbokslut är ett smidigt sätt att sammanställa genomförda åtgärder och satsningar. Cykelbokslut kan också innehålla en framåtblick med planerade åtgärder för kommande år. Det är klokt att utforma cykelbokslutet så att det både kan användas som uppföljningsunderlag i det interna arbetet och som externt kommunikationsmaterial gentemot kommuninvånarna.

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

Ludvika

Ludvika deltar för andra gången i Kommunvelometern. Senast var 2012 då kommunen fick 31 i totalpoäng. I årets granskning får Ludvika 28 i totalpoäng. Kommunen ligger poängmässigt precis under snittet för små kommuner och ytterligare några poäng under snittet för samtliga deltagare. Sedan senast Ludvika deltog i granskningen förbättrar de sina resultat inom *infrastruktur och underhåll* samt *uppföljning och mätning*, men minskar inom *information och marknadsföring*, *aktiviteter* samt *cykelpolitik*.

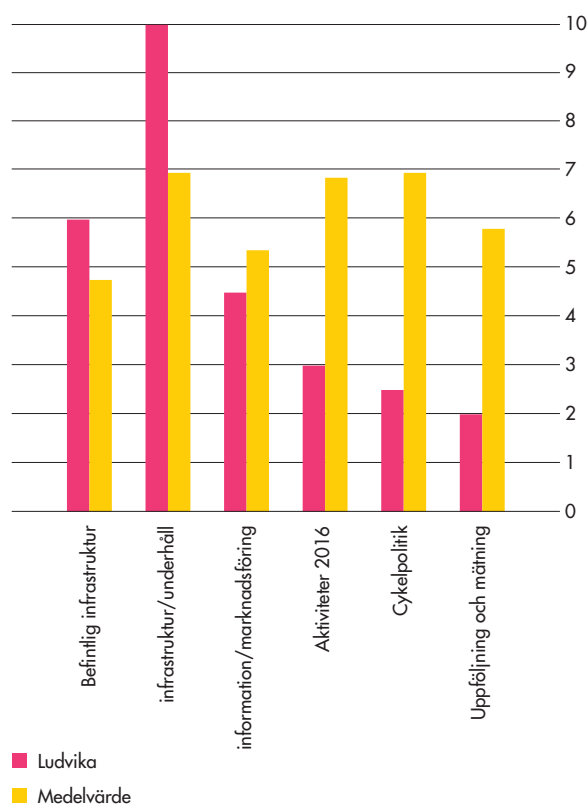
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Ludvika 6 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 3,5 meter cykelväg per invånare. Detta är klart över snittet för alla deltagare på 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg per invånare för små kommuner. Utöver cykelväg arbetar Ludvika kommun med en regional turistcykelled, ny GC-tunnel under järnvägen, att ersätta en gammal bro med en ny samt har påbörjat ett arbete med att se över korsningar i kommunen för att göra de säkrare och mer tillgängliga för gång- och cykeltrafik.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Ludvika full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Ludvika satsar höga 788 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,3 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* får Ludvika 4,5 av 10 möjliga poäng. Ludvika satsar 0,8 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Ludvika 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skylt-



ning är 44 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent. Under 2016 togs det fram riktlinjer för cykelvägvisning och ytterligare skyltar kommer att sättas upp under 2017.

AKTIVITETER

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

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Ludvika 2,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål, men de är varken tidsatta, mätbara eller följs upp av nämnd. Ludvika har även medel till genomförande av cykelåtgärder samt cykelparkeringstal. Inom området finns det flera dokument och arbetsätt som kommunen saknar. Exempelvis saknas antagen cykelstrategi, antagen cykelplan, aktuell underhållsplan och ett internt arbete för att främja cykling. Under 2017 ska dock arbetet med ny trafikstrategi och cykelplan inledas. Detta bådar gott för kommunens fortsatta utveckling och för kommande granskningar.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 2 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Det enda som genererar poäng inom området är att Ludvika har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren. Även inom detta område finns det flera åtgärder som kommunen kan jobba med för ökad struktur i sitt cykelarbete.

REKOMMENDATIONER

Även om Ludvika ligger ett par poäng under snittet för samtliga deltagare finns det flera bra saker som går att bygga vidare på. Kommunen har en välutbyggd cykelinfrastruktur sett utifrån antal meter

cykelväg per invånare och det satsas också en hel del ekonomiska medel på cykelinfrastruktur och underhåll. Även när det kommer till personresurser ligger Ludvika över snittet för samtliga deltagare. Dock saknas det flera viktiga dokument och arbetsätt för struktur och långsiktighet, vilket är tydligt i de relativt låga poängen inom både *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*.

Då kommunen ska inleda arbetet både med trafikstrategi och cykelplan kommer det att leda till ökad struktur och långsiktighet i arbetet att förbättra för cykling. I detta arbete rekommenderas det att mål för cyklingen sätts upp som både är tidsatta och mätbara. Politiken bör också engagera sig i detta och följa så att cykelarbetet rör sig i den utpekade riktningen. Utöver detta är en relativt lätt åtgärd att komma igång med interna åtgärder för att främja cykling inom den kommunala organisationen. Tillgång till cyklar, elcyklar med mera i tjänsten, kampanjer, tävlingar eller en resepolicy är exempel på åtgärder som kan genomföras. Kommunen är en viktig förebild för andra arbetsplatser i kommunen och kampanjer och tävlingar som genomförs inom den kommunala verksamheten kan också utformas så att andra kan delta och engagera sig.

Inom *uppföljning och mätning* saknas flera åtgärder. Två åtgärder som kommunen rekommenderas att starta upp är dels samarbete med cyklist, dels cykelbokslut. Samarbete med cyklist ger kommunen viktig förståelse för hur det är att vara cyklist i Ludvika idag. Dessa erfarenheter kan vara viktiga i framtagande av t.ex. trafikstrategi och cykelplan. För ytterligare struktur rekommenderas Ludvika att genomföra cykelbokslut. Ett cykelbokslut är ett bra sätt att kommunicera genomförda åtgärder, både internt och externt. När ny trafikstrategi och cykelplan är framtagna är ett cykelbokslut också en bra rutin för att följa upp genomförda insatser.

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

Luleå

Luleå deltar i år för sjunde gången i Kommunvelometern och har deltagit samtliga år förutom 2011. I årets granskning får Luleå 49 i totalpoäng, vilket är en ökning med hela 6,5 poäng sedan förra året och dessutom Luleås högsta poäng hittills. Kommunen ligger poängmässigt över snitten både för samtliga deltagare, men även i jämförelse med andra mellanstora kommuner och Luleå placerar sig tillsammans med Karlstad på andraplats inom *mellanstora kommuner*. Sedan förra året förbättrar sig Luleå inom *infrastruktur och underhåll*, *aktiviteter*, *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*.

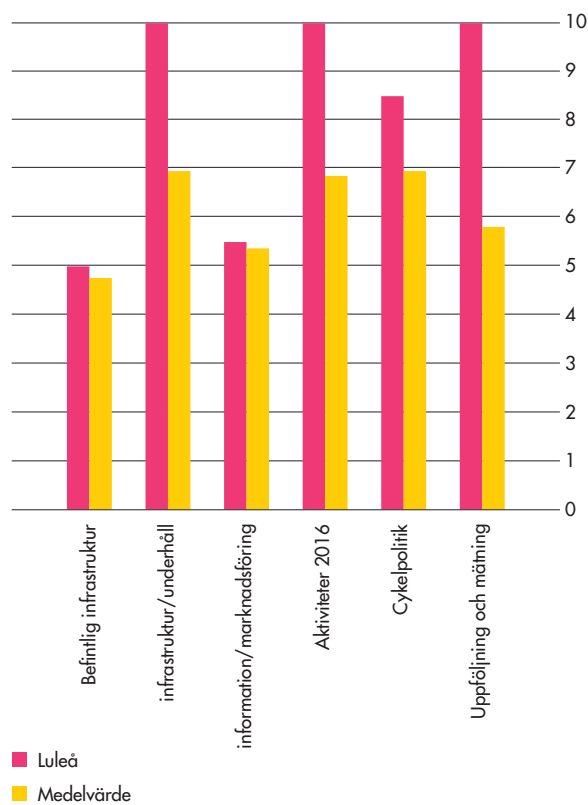
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Luleå 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,4 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare och för mellanstora kommuner är 2,3 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Luleå under 2016 byggt om ett antal korsningar så att de nu inrymmer genomgående cykelbanor istället för cykelpassage samt genomfört åtgärder för att underlätta för barn att cykla till skolan. Dessutom arbetar Luleå med utvecklingen av den nya stadsdelen Kronandalen där det läggs ett stort fokus på infrastruktur för cykel med bland annat separerade cykelbanor, genomgående cykelbanor i korsningspunkter med mera.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Luleå full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Luleå satsar hela 647 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för mellanstora kommuner är snittet 348 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,7 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Luleå 5,5 av 10 möjliga poäng. Luleå satsar 2,4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom



området har Luleå 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1 heltidstjänst bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är 70 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Luleå är en aktiv cykelkommun och får full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer och flödesmätningar av cyklister. Under föregående år har Luleå även arbetat med cykelstrategi och cykelplan. Utöver aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Luleå även genomfört evenemanget ”På stan utan vår bil” där det fanns möjlighet att prova elcyklar, cykeltävlingar, cykelverkstad med mera; samt varit engagerat i ett cykelforum där medborgare, tjänstepersoner och politiker hade möjlighet att diskutera cykelfrågor; hjälpt och finansierat Cykelfrämjandet Norrbotten med dess cykelturer under sommaren; finansierat NTF:s projekt ”Cykelmästaren” där skolelever i klass 5 tävlat i en teknikcykelbana; arrangerat ”Luleå on ice” med fokus på hållbara transporter vintertid; deltagit i ett projekt tillsammans med Luleås Tekniska Universitet gällande aktiva skoltransporter för att få skolelever i åldrarna 7-9 år att börja cykla till skolan; samt avslutat det Vinnova-finansierade projektet ”VinterCykla” vars syfte var att underlätta och synliggöra möjligheterna att cykla på vintern.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Luleå 8,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,7 poäng för mellanstora kommuner. Luleå har politiska mål om år tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Det finns även cykelstrategi, cykelplan samt medel till genom-

förande av cykelplanen och ett internt arbete för att främja cykling. Det enda Luleå saknar för full poäng inom området är en aktuell underhållsplan.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen också full pott, 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 7,5 poäng. Luleå har samtliga efterfrågade uppföljningsverktyg inom området och har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren.

REKOMMENDATIONER

Luleå får i år sitt bästa resultat hittills och visar upp starka resultat inom samtliga områden och får också full poäng inom tre av sex områden. Utmaningen för Luleå är nu att hålla sig kvar på denna poängnivå och fortsätta arbeta strukturerat och långsiktigt i sitt cykelarbete för att ytterligare närma sig toppkommunerna i granskningen.

Det enda område där poängen i granskningen visar att det finns utvecklingsmöjligheter är inom *information och marknadsföring*. Här satsas det relativt lite ekonomiska medel och Luleå har också förhållandevis få personresurser. Det rekommenderas därför att kommunen ser över att resurserna som läggs inom detta område är tillräckliga. *Information och marknadsföring* är ett viktigt komplement till andra cykelsatsningar och kan bidra till att skapa engagemang och intresse för cykelfrågorna. Här kan insatser göras på flera sätt, bland annat genom allmän information om kommunens satsningar eller genom kampanjer riktade till särskilda målgrupper.

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

Lund

Lund är årets cykelkommun 2017 och får hela 54,5 i totalpoäng vilket är kommunens högsta poäng hittills! I år deltar kommunen för sjunde året i rad och har samtliga år varit en av toppkommunerna. Senast förra året blev Lund utsedd till årets cykelkommun. Sedan förra året förbättrar Lund sitt resultat inom *information och marknadsföring* med 2 poäng. Lund får full poäng inom 4 av 6 områden.

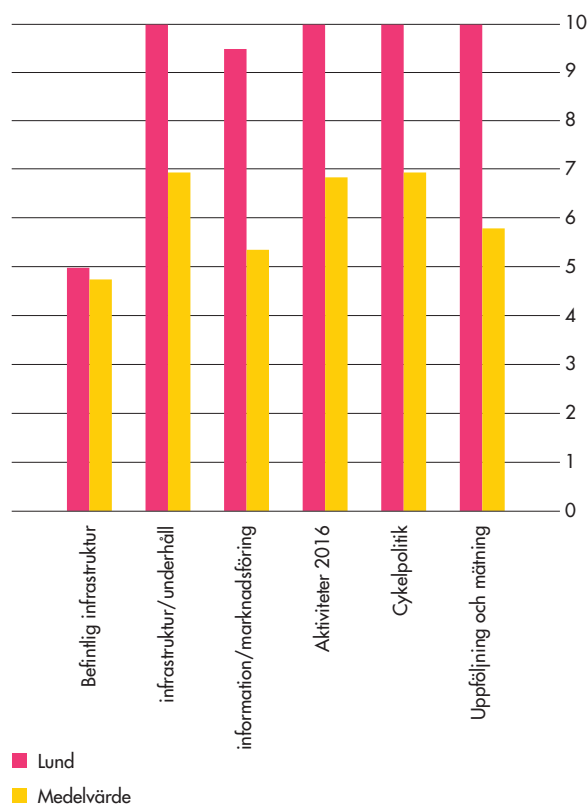
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Lund 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,5 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2 meter för stora kommuner. Utöver cykelväg har Lund även infört sex cykelöverfarter, upphöjda korsningar har byggts på fyra platser, cykelparkering har byggts vid kollektivtrafikhållplatser och belysning har satts upp på platser där det saknats.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Lund 10 av 10 möjliga poäng. Lund satsar 461 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för stora kommuner är snittet 341 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 4,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 3,1 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* får Lund 9,5 av 10 möjliga poäng. Lund satsar 7,9 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare. För stora kommuner är snittet 6,1 kr per invånare. Gällande personresurser inom området har Lund 1,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är 75 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för stora kommuner är andelen 63 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Lund har varit mycket aktiva och får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, skyltat cykelvägar och genomfört flödesmätningar av cyklister samt kampanjer. Kommunen har även genomfört både resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning och cykelbokslut. Andra aktiviteter som kommunen genomfört är utveckling av

kommunens låncykelsystem, samarbetat med flera frivilligorganisationer i cykelfrågor såsom Naturskyddsföreningen och Bike-kitchen Lund. Vidare arrangerades den årliga cykeldagen på Stortorget och även under Europeiska mobilitetsveckan uppmärksammades cyklisterna. Dessutom arrangerades under hösten en synbarhetskampanj tillsammans med grannkommunerna för att uppmärksamma cykelbelysning och reflexer och kampanjen "Pendla med cykel 2.0" har genomförts. Tekniska nämnden genomförde också en studieresa till Utrecht och Houten i Nederländerna, med fokus på cykelplanering.

CYKELPOLITIK

Även inom *cykelpolitik* får Lund full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,8 poäng för stora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Lund har även samtliga efterfrågade arbetssätt och dokument i området. Exempelvis så är cykling integrerad i plandokument och ingår som en naturlig del genom en röd tråd från översiktsplan, fördjupade översiktsplaner, ramprogram för utveckling av stadsdelar, detaljplaner och bygglov. Lund arbetar också med interna åtgärder i rollen som arbetsgivare. Exempelvis kan anställda få cykelhjälm och reflexväst. Kommunen har även hälsoinspiratörer på varje förvaltning som för ut budskap om fördelarna med att pendla med cykel.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för stora kommuner är snittet 8,7 poäng. Även inom detta område har Lund alla efterfrågade arbetssätt såsom resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning, cykelbokslut (görs årligen) och samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Lund är 2017 års cykelkommun och uppvisar ett imponerande cykelarbete inom samtliga områden i granskningen. Lund ligger över alla snitt inom samtliga områden och att ge detaljerade rekommendationer är inte lätt utifrån årets resultat. Att kommunen varit på inspirationsbesök till flera framstående cykelstäder i Holland är intressant och hur det kommer att påverka cykelplanering i Lund framöver kvarstår att se. Helt klart är att cykling redan idag är tydligt prioriterad i kommunen där struktur, långsiktighet och höga ambitioner fortsätter leda kommunens cykelarbete.

Utmaningen ligger i att upprätthålla den höga nivån och att utvecklas ytterligare genom att fortsätta bygga ihop saknade länkar, göra korsningar säkra, förbättra belysning, öka tryggheten, möjliggöra säkra cykelparkering och att överlag förbättra framkomlighet, komfort och tillgänglighet till bra cykelinfrastruktur för cyklister.

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

Malmö

Malmö är en av sex kommuner som deltar för åttonde året i rad och som alltså deltagit samtliga år sedan 2010. I årets granskning får Malmö 52,5 i totalpoäng, vilket placerar kommunen på en andraplats strax efter Lund. Malmö har samtliga år deltagit varit en av toppkommunerna i granskningen och har flera år blivit utsedd till årets cykelkommun. Malmö får full poäng inom fyra av sex områden. Sedan förra året backar Malmö något inom *infrastruktur och underhåll*, men ökar samtidigt sina poäng inom *uppföljning och mätning*.

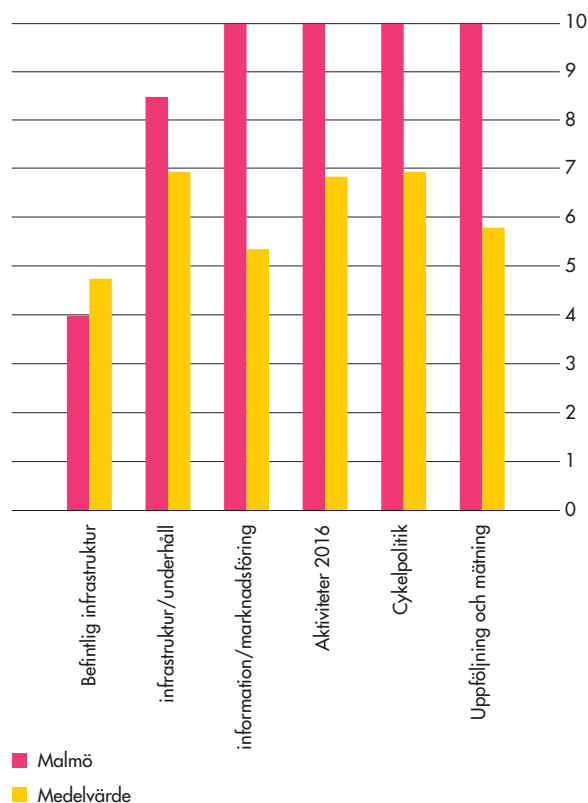
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Malmö 4 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 1,6 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2 meter cykelväg per invånare för stora kommuner. Utöver cykelväg omreglerades 26 korsningar till cykelöverfarter under 2016 och kommunen har identifierat ytterligare ett hundratal korsningar lämpade som cykelöverfarter. I samband med detta togs även ett kampanjkoncept fram för att informera om cykelöverfarter, vilket ska lanseras sommaren 2017. Till sommaren 2017 kommer även ytterligare ca 40 korsningar vara omreglerade.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Malmö 8,5 av 10 möjliga poäng. Malmö satsar 360 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för stora kommuner är snittet 341 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 5,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 3,1 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Malmö 10 av 10 möjliga poäng. Malmö satsar 10,4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare. För stora kommuner är snittet 6,1 kr per invånare. Gällande personresurser inom området har Malmö 3,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland



stora kommuner. När det kommer till skyltning är samtliga av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för stora kommuner är andelen 63 procent.

AKTIVITETER

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

får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkeering, skyltat cykelvägar, uppdaterat sin cykelkarta, genomfört kampanjer samt flödesmätningar av cyklisterna. Andra aktiviteter som kommunen genomfört utöver vad som efterfrågas i granskningen är att Malmö deltar i Region Skånes arbete med den turistiska cykelleden Sydostleden. Vidare har Malmö under 2016 öppnat hyrcykelsystem "Malmö by bike", genomfört dialogsatsningen "Hej vintercyklist" för att bli en bättre cykelstad under vintern, startat upp cykelskolor för vuxna i samverkan med Cykelfrämjandet och det kommunala bostadsbolaget MKB, öppnat Malmös första cykelservicestationer där det bland annat går att tvätta sin cykel och laga punkan, genomfört en cyklistundersökning för att ta reda på hur Malmöborna upplever Malmö som cykelstad och de tjänster kommunen erbjuder. Vidare fortsätter Malmö sin satsning "Cykling utan ålder" på ett antal äldreboenden där äldre får möjligheten att komma ut och bli skjutsade med lådcyklar. För att få fler att testa långväga pendling utan bil erbjuder också Malmö kommuninvånarna möjlighet att låna elcyklar.

CYKELPOLITIK

Även inom *cykelpolitik* får Malmö 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,8 poäng för stora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd och har samtliga arbetssätt och dokument som efterfrågas i granskningen. Exempel på interna insatser för att främja cykling i tjänsten bland kommunanställda är ett tjänstecykelsystem som uppmuntrar till att använda cykeln för resor i tjänsten. Exempelvis använder hemtjänsten i Malmö cykeln i sitt dag-

liga arbete och hemtjänstpersonalen cyklar runt till alla sina boende. En tanke med detta är att ett flitigt cyklande under arbetsdagen skapar en vana och ett beteende som också ger ett ökat användande av cykeln privat. Genom tjänstecykelsystemet kan även förskolor leasa lådcyklar, något som används flitigt för både korta och lite längre utflykter.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Malmö full poäng. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för stora kommuner är snittet 8,7 poäng. Även inom detta område har Malmö samtliga efterfrågade arbetssätt och dokument.

REKOMMENDATIONER

Också i år är Malmö en av toppkommunerna i Sverige gällande kommunalt cykelarbete och satsningar för att främja cykling. Malmö backar något inom *infrastruktur och underhåll*, men ökar samtidigt inom *uppföljning och mätning* med följden att totalpoängen ökar något från föregående år.

För samtliga toppkommuner med ett strukturerat, långsiktigt cykelarbete är det svårt att rekommendera specifika åtgärder för vidare utveckling. Uppmaningen är snarare att fortsätta prioritera cykling genom ett ambitiöst och brett cykelarbete där satsningar på infrastruktur, löpande underhåll och drift fortsätter kombineras med information och marknadsföring av cyklingens möjligheter i kommunen. Att Malmö så tydligt jobbar med olika målgruppers möjlighet att cykla är något som bör uppmärksammas lite extra. Kommunen gör insatser för att yngre ska kunna cykla till skolan, att vuxna som inte kan cykla ska få lära sig och att äldre kan få möjligheten att komma ut med hjälp av lådcyklar.

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

Motala

Motala deltar för sjätte året i rad och sjätte gången totalt. I årets granskning får kommunen 45 i totalpoäng, vilket är samma poäng som förra året. Motala är den kommun inom gruppen små kommuner med högst totalpoäng. Kommunen ligger således även över snittet för årets samtliga deltagare. Sedan förra året backar Motala inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring* men ökar samtidigt inom *aktiviteter* och inom *cykelpolitik*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Motala 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,7 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg per invånare för små kommuner.

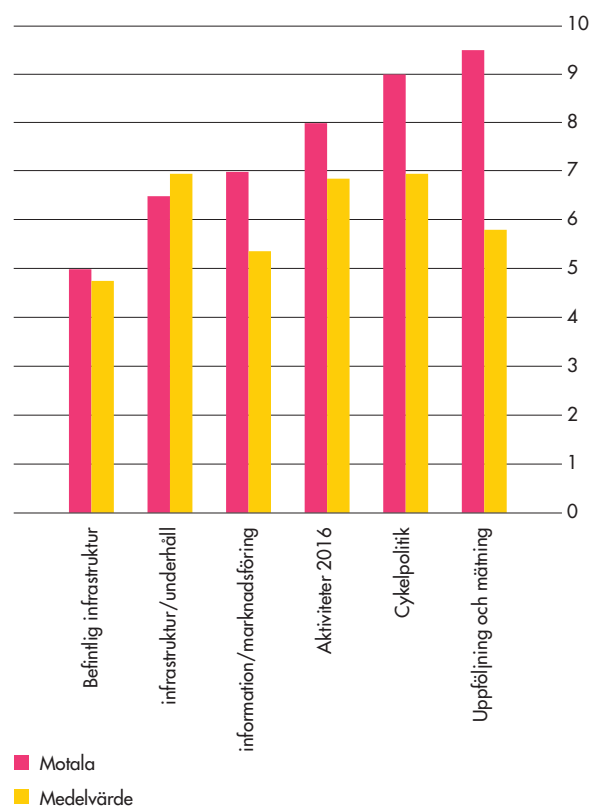
Inom infrastruktur och underhåll får Motala 6,5 av 10 möjliga poäng. Motala satsar 251 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster invånare bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Motala 7 av 10 möjliga poäng. Motala satsar 5 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Motala 1,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är 35 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Motala får 8 av



10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, genomfört kampanjer och flödesmätningar av cyklister.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Motala 9 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner.

Kommunen har samtliga efterfrågade arbetssätt och dokument med undantag för cykelparkerings-tal. Exempel på interna åtgärder som görs för att främja cykling är en tävling varje månad där de som cyklar minst 3 gånger i veckan är med i en utlottning av cykelrelaterade priser.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 9,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Motala genomför periodiska flödesmätningar av cyklister och har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Dessutom har kommunen ett samarbete med cyklister och genomför cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Motala fortsätter visa att de har ett ambitiöst cykelarbete inom samtliga områden och att cykling är prioriterat i kommunen.

Utifrån resultaten rekommenderas Motala att se över satsade medel inom *infrastruktur och underhåll* för att säkerställa att nivån är tillräcklig för att nå uppsatta mål om ökad cykling. Kommunens satsningar ligger idag en bra bit under snittet för samtliga deltagare. Ekonomiska medel inom området behövs för att bygga ny cykelinfrastruktur där det saknas, för att förbättra den befintliga och för att underhålla den infrastruktur som finns.

Vidare rekommenderas Motala också att skylta upp större delar av sitt cykelvägnät. Andelen skyltade cykelvägar är strax under snittet för samtliga deltagare. Skyltning av cykelvägar är ett viktigt sätt att visa på cyklingens möjligheter, inte bara för de som cyklar idag utan också för dem som ännu inte cyklar. Rekommenderat är att skyltar inte bara anger riktning, utan också avstånd. Som komplement till skyltning kan en kampanj för att informera om restider med cykel i förhållande till restid med andra färdmedel (restidskvoter) mellan olika platser genomföras.

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

Nacka

Nacka deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får hela 49,5 i totalpoäng. Ett mycket starkt resultat för en förstaårskommun och Nacka är den mellanstora kommun som får högst poäng i årets granskning! Nacka ligger poängmässigt över snittet i jämförelse med både årets samtliga deltagare och i jämförelse med andra mellanstora kommuner. Nacka får full poäng inom fyra av sex områden och uppvisar att de arbetar strukturerat och ambitiöst med cykel frågor.

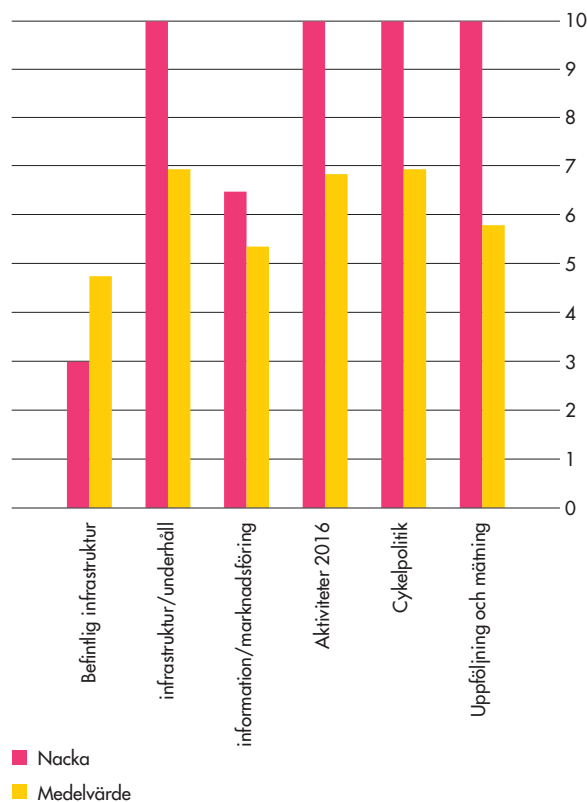
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Befintlig infrastruktur är Nackas svagaste område och här får Nacka 3 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 1,4 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare och för mellanstora kommuner är 2,3 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Nacka satsat på att utveckla de regionala cykelstråken som går genom kommunen genom breddning av cykelväg och genom att göra cykelväg genom två korsningar till cykelöverfarter. Vidare har punktinsatser som breddning vid busshållplatser, justering av trafiksignaler, ändrad linjeföring och flytt av kantstenar med mera genomförts.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Nacka 10 av 10 möjliga poäng. Nacka satsar 547 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för mellanstora kommuner är snittet 348 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,5 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,7 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Nacka 6,5 av 10 möjliga poäng. Nacka satsar 3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Nacka 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1 heltidstjänst bland mel-



lanstora kommuner. När det kommer till skyltning är 31 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

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

här full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer och flödesmätningar av cyklister. Nacka har även genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning under det senaste året. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har ett vintercyklistprojekt och en "Cykelvänlig arbetsplats"-kampanj genomförts.

CYKELPOLITIK

Även inom *cykelpolitik* får Nacka 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,7 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har samtliga efterfrågade arbetssätt och dokument inom området. Exempel på interna åtgärder för att främja cykling bland kommunanställda är bland annat förmånscyklar, gå- och cyklatävlingar och erbjudande om cykelreparation. Dessutom har kommunanställda tillgång till cykelparkeringar av hög kvalitet, omklädningsrum, dusch och torkskåp.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 7,5 poäng. Även inom detta område gör Nacka samtliga efterfrågade insatser. Bland annat har resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning genomförts och kommunen har ett samarbete med cyklister och genomför också cykelbokslut årligen.

REKOMMENDATIONER

Förstaårskommunen Nacka visar i årets Kommunvelometer att de driver ett ambitiöst cykelarbete i kommunen inom samtliga områden. Nacka får också full poäng inom 4 av 6 områden.

Då *befintlig infrastruktur* är kommunens svagaste område är det klokt att Nacka satsar ordentligt med resurser på *infrastruktur och underhåll*. Genom dessa satsningar kan förhoppningsvis det befintliga cykelvägnätet växa och tillgängligheten till bra cykelvägar öka. Befintlig infrastruktur är användarnas vardag och tillgång till ett välutvecklat cykelvägnät är avgörande för att cykling ska vara attraktivt.

Nacka rekommenderas vidare att se över sina satsningar inom *information och marknadsföring*, vilket är ett viktigt komplement till att belysa kommunens insatser vilket också bidrar till att skapa intresse och engagemang för cykelfrågor. Inom området finns det många åtgärder som kan göras, bland annat kampanjer riktade mot särskilda målgrupper exempelvis pendlare eller informations-spridning kring genomförda åtgärder. Nacka rekommenderas också att skylta upp större delar av sitt cykelvägnät. Skyltning är ett bra sätt att synliggöra cyklingens möjligheter och bör inte bara innefatta riktning, utan också avstånd. Ett lämpligt komplement till skyltning av cykelvägnätet är en kampanj för att informera om restider med cykel jämfört med andra färdmedel (restidskvoter) mellan olika platser i kommunen.

Norrköping

Norrköping deltar för andra gången i Kommunvelometern. I år får Norrköping 25 i totalpoäng vilket är en relativt kraftig sänkning sedan senast de deltog 2012 då kommunen fick 37,5 i totalpoäng. Kommunen ligger poängmässigt under snittet för samtliga deltagare och under snittet för stora kommuner som är 45,5 i totalpoäng. Norrköpings starkaste område är *uppföljning och mätning* medan *infrastruktur och underhåll* är kommunens svagaste område.

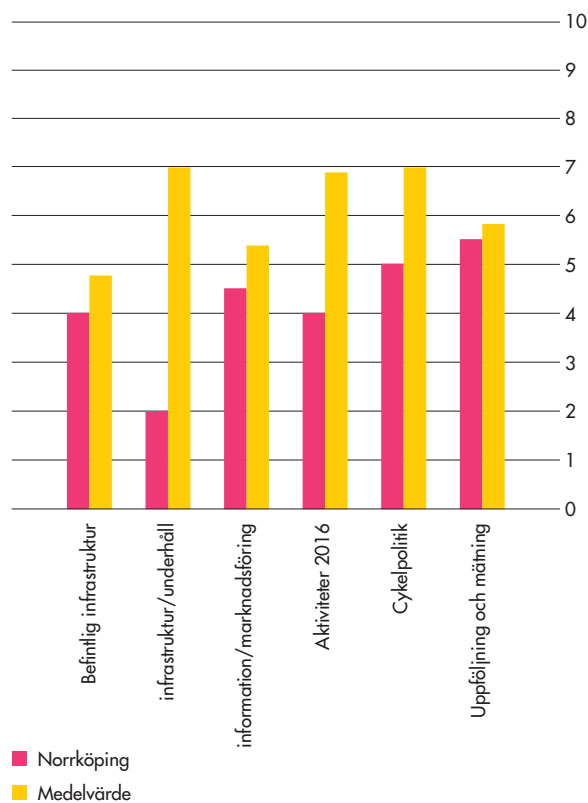
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Norrköping 4 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 1,9 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2 meter cykelväg per invånare för stora kommuner. Utöver cykelväg har Norrköping under 2016 genomfört ombyggnation av korsningar för ökad trafiksäkerhet.

Inom infrastruktur och underhåll får Norrköping 2 av 10 möjliga poäng. Norrköping satsar 73 kr per invånare och år. Detta är långt under snittet för samtliga kommuner som är 350 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 3,1 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Norrköping 4,5 av 10 möjliga poäng. Norrköping satsar 2,7 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För stora kommuner är snittet 6,1 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Norrköping endast 0,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. När det kommer till skyltning är 30 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för stora kommuner är andelen 63 procent. Norrköpings kommun plane-



rar att byta ut hela cykelvägvisningen på huvudcykelnätet under 2017, vilket bådär gått inför framtida granskningar.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Norrköping får 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört kampanjer och flödesmätningar av cyklister. Utöver

de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Norrköping under 2016 bland annat inventerat cykelparkeringar för att under 2017 påbörja ett arbete med att byta ut trasiga cykelställ och installera fler där behov finns.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Norrköping 5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,8 poäng för stora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Vidare finns det medel till genomförande av cykelinfrastruktur-åtgärder men cykelstrategi och cykelplan saknas. Kommunen ska dock under 2017 ta fram "Riktlinjer för cykeltrafik" innehållandes en handlingsplan för ökad cykling. Norrköping har däremot cykelparkeringstal, integrerat cykling i plandokument samt ett aktivt internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna satsningar är tillgång till cykelpool inklusive elcyklar för kommunanställda att använda i tjänsten.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 5,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för stora kommuner är snittet 8,7 poäng. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cyklister,

har genomfört en resvaneundersökning under de senaste fem åren och har också ett samarbete med cyklister i kommunen.

REKOMMENDATIONER

Även om Norrköping backar i totalpoäng sedan 2012 då de senast deltog, finns det en god grund i kommunens cykelarbete att bygga vidare på. Kommunen har flera viktiga arbetssätt och dokument under antagande under 2017 som kommer att hjälpa Norrköping att arbeta strukturerat och långsiktigt för cyklingen i kommunen. Detta bådär gott inför framtida granskningar.

För att utvecklas vidare är det som redan nämnt bra med strategi- och plandokument men det krävs också att det satsas resurser på cyklingen. Norrköping rekommenderas först och främst att växla upp sina satsningar inom *infrastruktur och underhåll* både gällande ekonomiska medel och personresurser. Också inom *information och marknadsföring* finns behov av att avsätta mer resurser.

Inom *uppföljning och mätning* rekommenderas Norrköping att genomföra cykelbokslut. Ett cykelbokslut är ett bra sätt att sammanställa genomförda cykelsatsningar. Rekommenderat är att utforma cykelbokslutet så att det både kan användas i det interna arbetet för uppföljning bland tjänstemän och politiker samt för extern kommunikation riktat mot kommuninvånare.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Norrköping	2012	4	4	4	10	9,5	6	37,5
	2017	4	2	4,5	4	5	5,5	25

Oxelösund

Oxelösund deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får 30 i totalpoäng. Kommunen ligger poängmässigt på samma nivå som snittet för årets små kommuner, men en bit under snittet för samtliga deltagare som är 36,5 poäng. Oxelösund är framförallt starka inom *befintlig infrastruktur* och *cykelpolitik*. Resultaten visar att kommunen har en bra grund i sitt cykelarbete samtidigt som det finns tydlig förbättringspotential inom flera områden.

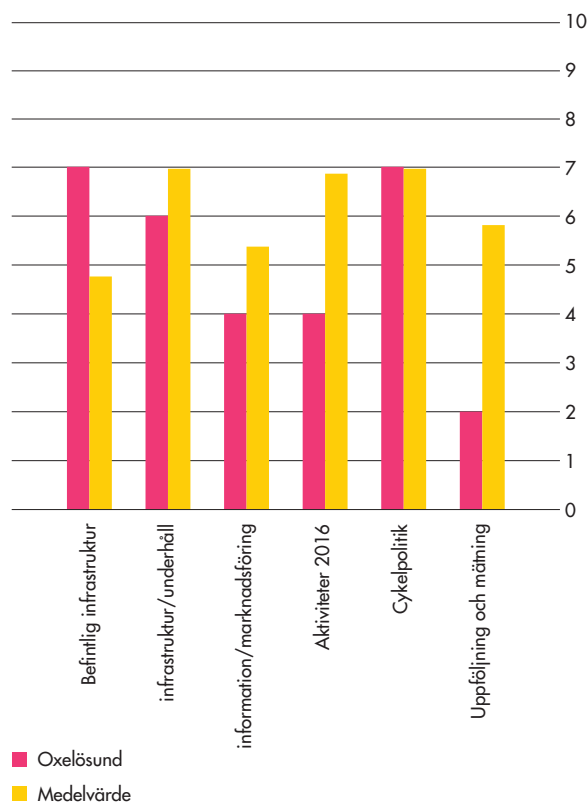
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Oxelösund 7 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 3,7 meter cykelväg per invånare. Detta är högt över snittet för alla deltagare som är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg per invånare för små kommuner. Utöver cykelväg har kommunen arbetat med installation av reflexklädda vikbara pollare som hindrar biltrafiken att ta genvägar via cykelvägar samt genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet vid GC-överfarter.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Oxelösund 6 av 10 möjliga poäng. Oxelösund satsar 230 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 4,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Oxelösund 4 av 10 möjliga poäng. Oxelösund satsar 4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. När det kommer till personresurser inom området, saknas detta helt i Oxelösund. Snittet bland alla deltagare är 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare. Gällande skyltning är 5 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är snittet 21 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Oxelösund får 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering samt genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Utöver aktiviteter som efterfrågas i granskningen är kommunen aktiva i arbetet med att etablera en

ny sträckning av den turistiska cykelleden Näckrosleden som går igenom kommunen. I detta arbete ingår även skyltning längs leden. Vidare har Oxelösund tillsammans med NTF arbetat med flera cykelåtgärder såsom "Hjälmfemman" som riktar sig till femteklassare i skolorna.

CYKELPOLITIK

Cykelpolitik är ett av Oxelösunds starkaste område och här får kommunen 7 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Kommunen har även en antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel till planens genomförande. Det bedrivs också ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Exempel på interna åtgärder är anläggande av nya och fler cykelparkeringar utanför kommunhuset samt personalprojekt som främjar rörelse genom bland annat cykling till och från arbetet.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 2 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Det Oxelösund får poäng för inom området är att kommunen har genomfört en resvaneundersökning de senaste fem åren. Kommunen saknar dock flödesmätningar cyklister, nöjdhetsundersökning, samarbete med cyklister samt cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Oxelösunds första år ger en totalpoäng på 30 poäng, vilket också är snittet för samtliga små kommuner som deltar. Kommunen har en god grund att jobba vidare ifrån då det bland annat finns antagen cykelstrategi, cykelplan samt medel till dess genomförande.

Oxelösund har goda möjligheter att stärka sitt arbete inom flera områden. Gällande satsade medel inom *infrastruktur och underhåll* ligger kommunen en bra bit under snittet. Därför rekommenderas Oxelösund att se över de ekonomiska resurserna inom området för att säkerställa att de är tillräckligt för att nå uppsatta mål om cyklingens utveckling. Viktigt är att bygga ihop saknade länkar och förbättra där infrastrukturen är undermålig samt att underhålla den infrastrukturen som finns. För att lyckas bör medel öronmärkas för cykelsatsningar.

Oxelösund saknar personresurser inom *information och marknadsföring*, dock satsas det en del ekonomiska medel inom området. För att kunna göra bra informations- och marknadsföringsinsatser rekommenderas det att frågan prioriteras tydligare genom att personresurser avsätts för dessa uppgifter.

Vidare bör Oxelösund stärka upp sitt arbete inom *uppföljning och mätning*. Kommunen rekommenderas att genomföra flödesmätningar av cyklister. Detta är ett sätt att samla data kring cyklingens utveckling och ett viktigt komplement till resvaneundersökningar, då det ger snabbare återkoppling. Fördelaktigt är att göra kontinuerliga mätningar, framför periodiska, då väderförhållanden och andra tillfälliga avvikelser får mindre påverkan. Kommunen rekommenderas vidare att initiera ett samarbete med cyklister i kommunen eftersom att de sitter på stor kunskap och erfarenhet av hur det är att vara cyklist i Oxelösund idag. Slutligen rekommenderas också att cykelbokslut tas fram för att ytterligare strukturera upp arbetet. Genom att årligen sammanställa kommunens insatser och åtgärder underlättas uppföljningen. Ett cykelbokslut bör utformas så att det både kan användas internt i kommunens uppföljningsarbete såväl som externt för kommunikation till kommuninvånarna.

Sjöbo

Sjöbo deltar för andra året i rad och andra gången totalt i Kommunvelometern. I årets granskning får Sjöbo 38 i totalpoäng, vilket är samma poäng som förra året. Poängmässigt ligger Sjöbo över snittet både för årets samtliga deltagare och i jämförelse med små kommuner. Sedan förra året backar Sjöbo inom *aktiviteter*, men ökar inom både *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Sjöbo 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,2 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter och 2,4 meter för små kommuner.

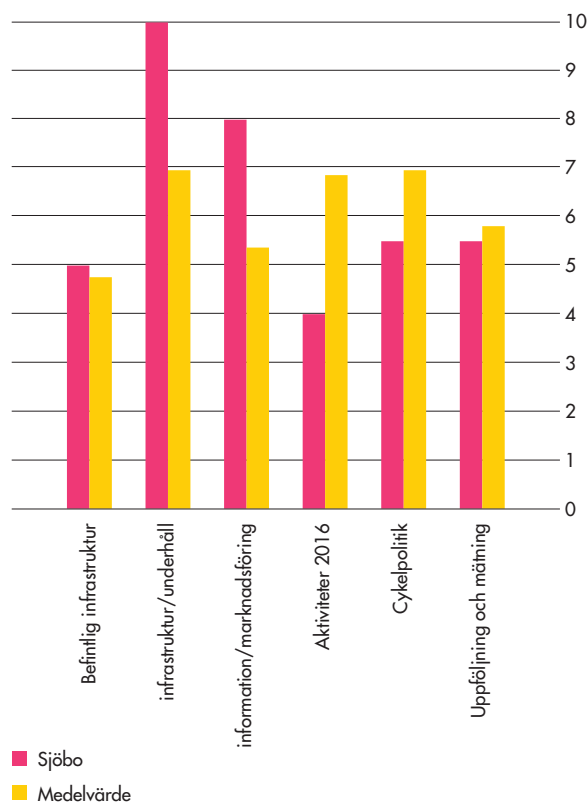
Inom *infrastruktur och underhåll* får Sjöbo full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Sjöbo satsar hela 544 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Sjöbo 8 av 10 möjliga poäng. Sjöbo satsar 16 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Den relativt höga siffran som Sjöbo satsar inom området beror till stor del på framtagandet av en påverkanskampanj begränsad till ett antal år samt inköp av cykelhjälm.

Gällande personresurser inom området har Sjöbo 2,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner.

Skyltning av cykelvägar saknas helt i Sjöbo. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent. Skyltning i Sjöbo är dock på gång då Tekniska nämnden har beslutat att införa cykelvägvisning under 2017 i Sjöbo tätort.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Sjöbo får 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer och flödesmätningar av cyklister. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har kommunen tillsammans med polisen besökt och informerat skolor, cykeltävling har genomförts med utdelning av cykelhjälm och

cykelinvesteringsprojekt uppmärksammas återkommande i Sjöbo kommuns magasin som skickas ut till kommuninvånarna ett antal gånger per år.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Sjöbo 5,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Sjöbo har även en cykelplan samt medel till dess genomförande. Vidare är cykling integrerat i plandokument och kommunen har också ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Ett exempel på intern åtgärd är kommunens resepolicy som främjar hållbart resande.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Även inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 5,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cyklister och har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren.

REKOMMENDATIONER

Sjöbo får liksom förra året 38 i totalpoäng. Detta är ett bra resultat som visar att kommunen gör många bra insatser för cykling. Att poängen ökar inom områdena *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*

är positivt då de innebär flera viktiga arbetssätt för struktur och långsiktighet i cykelarbetet.

Just att hitta arbetssätt och satsningar med långsiktighet är en av Sjöbos viktigaste utmaningar. Detta är tydligt inom *information och marknadsföring* där kommunen just nu är inne i en tillfällig satsning med vetskapen om att medlen kommer att minska. Information och marknadsföringsinsatser för cykling kommer vara fortsatt viktiga och här gäller det att hitta en nivå för satsade medel och för personresurser som gör det möjligt för kommunen att upprätthålla engagemang och intresse för cykelfrågorna långsiktigt. Att Sjöbo nu ska satsa på vägvisande skyltning bådär gott inför framtida granskningar. Skyltning är ett effektivt sätt att kommunicera cyklingens möjligheter och rekommenderat är att skyltning både visar riktning och avstånd.

Ytterligare rekommendation är att starta samarbete med cyklister i kommunen. De som cyklar i Sjöbo idag sitter på mycket erfarenhet och kunskap som t.ex. är viktig i arbetet med att förbättra infrastrukturen. Även ett cykelbokslut skulle ge Sjöbo ökad struktur i sitt arbete då det är ett effektivt sätt för att sammanställa genomförda åtgärder och satsningar och för att följa upp kommunens arbete. Rekommenderat är att utforma cykelbokslut så att det både kan användas internt bland kommunala tjänstemän, gentemot politiker och externt för kommunikation av genomförda åtgärder riktade mot kommuninvånarna.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Sjöbo	2016	5	10	8	7	4,5	3,5	38
	2017	5	10	8	4	5,5	5,5	38

Skurup

Skurup deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får 19 i totalpoäng. Kommunen ligger poängmässigt en bra bit under snittet både för små kommuner och i jämförelse med alla deltagare. Även om Skurup får relativt låga poäng finns det en grund att arbeta vidare ifrån. Genom att skapa struktur och långsiktighet i kommunens arbetssätt kan Skurup utveckla sitt cykelarbete och öka sin poäng i kommande granskningar.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

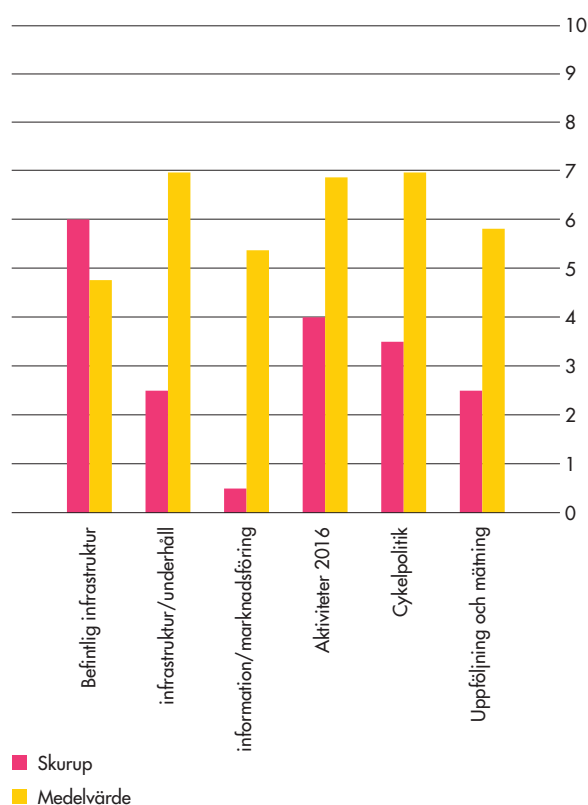
Gällande området *befintlig infrastruktur* får Skurup 6 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 3,3 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg per invånare för små kommuner. Utöver cykelväg arbetar kommunen kontinuerligt med utbyggnad och förbättring av befintligt cykelvägnät och trafiksäkerheten för cyklister, bland annat genom byggandet av cykelöverfarter.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Skurup 2,5 av 10 möjliga poäng. Skurup satsar 117 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Skurup 0,5 av 10 möjliga poäng. Skurup satsar inga medel inom området. Dock finns det planer på att söka medel för att kommunicera nyttan av cykling, både internt och externt, vilket tillsammans med fysiska åtgärder ska visa cyklingens möjligheter och på så vis få fler att cykla.

Gällande personresurser inom området har Skurup 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. Skyltning av cykelvägar saknas helt i Sjöbo. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är snittet 21 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Skurup får 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt ny cykelparkering, arbetat med kommunens cykelkarta och genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Skurup 3,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara, dock följs de inte upp av nämnd. Skurup har även en cykelplan. Cykelplanen fokuserar bland annat på trafiksäkerhet, trygghet och att knyta samman cykelstråk mellan tätorter och andra målpunkter. Cykelplanen innehåller även målsättningar om att cykelvägar ska skyltas och att säker cykelparkering ska anordnas vid tåg- och busstationer.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 2,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Skurup har bland annat genomfört en resvaneundersökning under de senaste fem åren.

REKOMMENDATIONER

Skurups resultat visar att kommunen saknar struktur i sitt cykelarbete och att cykling inte är en prioriterad fråga. Om kommunen vill göra det mer

attraktivt att cykla rekommenderas att mer resurser, både i form av ekonomiska medel och personresurser, avsätts. Framförallt behövs detta inom *infrastruktur och underhåll*, men också för *information och marknadsföring*.

Det finns många åtgärder som Skurup kan genomföra för att förbättra sitt cykelarbete. Utmaningen ligger i att prioritera och att "skynda långsamt". Stora, tillfälliga satsningar tenderar att ge kort effekt. Istället bör kommunen komma igång med ett arbete som är strukturerat och långsiktigt.

För att påbörja detta arbete rekommenderas kommunen, utöver att öka satsade medel och personresurser, att ta fram en specifik cykelstrategi som kan peka ut riktning för cykelsatsningarna i kommunen och komplettera den cykelplan som finns idag. Vidare bör Skurup även börja sammanfatta sitt cykelarbete i ett årligt cykelbokslut. Ett cykelbokslut är ett bra arbetssätt att sammanställa genomförda insatser och åtgärder, men kan också användas för att blicka framåt. Rekommenderat är att utforma cykelbokslutet så att det både kan användas i det interna uppföljningsarbetet bland kommunala tjänstemän och politiker, men också externt för att kommunicera cykelsatsningarna till kommuninvånare.

Skövde

Skövde deltar för sjätte året i rad i Kommunvelometern och får i årets granskning 33 i totalpoäng, vilket är en viss ökning sedan förra året. Kommunen ligger poängmässigt strax under snittet för samtliga deltagare och ytterligare några poäng under snittet för mellanstora kommuner som är 42 poäng. I jämförelse med förra året ökar Skövde sina poäng inom *infrastruktur och underhåll*, *aktiviteter* samt *uppföljning och mätning*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Skövde 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,2 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare och bland mellanstora kommuner är 2,3 meter cykelväg per invånare.

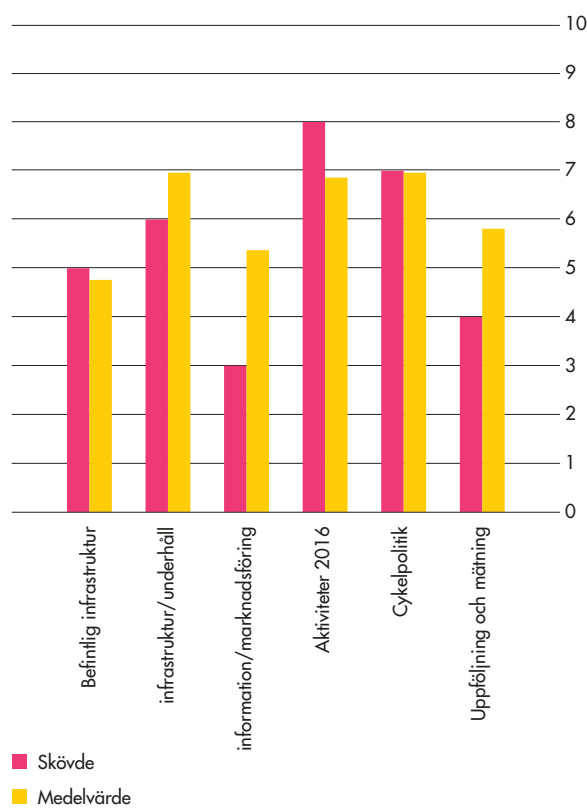
Inom *infrastruktur och underhåll* får Skövde 6 av 10 möjliga poäng. Skövde satsar 255 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för mellanstora kommuner är snittet 348 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,7 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Information och marknadsföring är Skövdes svagaste område och här får kommunen 3 av 10 möjliga poäng. Skövde satsar 0,4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Skövde 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1 heltidstjänst bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är 75 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

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



Skövde 8 av 10 möjliga poäng. Kommunen har under det senaste året bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, arbetat med skyltning av cykelvägar, genomfört åtgärder för ökad trafiksikkerhet samt genomfört kampanjer, flödesmätningar av cyklister och en nöjdhetsundersökning.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Skövde 7 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samt-

liga deltagare och 8,7 poäng för mellanstora kommuner. Skövde har politiska mål som är tidsatta, mätbara, men de följs inte upp av nämnd. Kommunen har även en antagen cykelstrategi, cykelparkeringsplan, aktuell underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling. Skövde håller på att ta fram ny cykelstrategi med tillhörande cykelplan med målsättningen att de ska bli antagna under 2017. Exempel på interna åtgärder som Skövde genomför i rollen som arbetsgivare är en "Cykla till jobbet"-kampanj. Kommunen undersöker för närvarande möjligheterna att införa förmåns-elcykel till kommunens anställda.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 4 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 7,5 poäng. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cyklister och har genomfört en resvaneundersökning under de senaste fem åren.

REKOMMENDATIONER

Skövde ökar sin totalpoäng med 4 poäng i jämförelse med förra året och går framåt inom de viktiga områdena *cykelpolitik* samt *uppföljning och mätning*. Dessutom har Skövde flera viktiga arbetsätt, såsom ny cykelstrategi och cykelplan under framta-

gande. Dessa dokument är centrala i en kommuns cykelarbete och hjälper kommunen att arbeta långsiktigt, strukturerat och målinriktat.

Även om Skövde gör bra saker för cykling och är inne i arbetet med ny strategi och plan finns det flera åtgärder och arbetssätt som skulle förbättra kommunens cykelarbete ytterligare.

Till att börja med rekommenderas Skövde att se över satsade medel och personresurser, både inom *infrastruktur och underhåll*, men även inom *information och marknadsföring*. Detta för att se om kommunen satsar tillräckliga resurser för att utveckla sitt cykelarbete på det sätt som önskas.

Vidare bör Skövde stärka sitt arbete inom *uppföljning och mätning*. Framförallt rekommenderas kommunen att börja sammanställa sina insatser och åtgärder i ett årligt cykelbokslut. Ett cykelbokslut är ett effektivt sätt att samla genomförda åtgärder och kan användas som uppföljningsunderlag internt inom den kommunala organisationen samtidigt som det kan användas för extern kommunikation riktat mot kommuninvånarna.

Skövde rekommenderas också att initiera ett samarbete med cyklister. Detta då cyklister i Skövde idag sitter på kunskap och erfarenhet av att cykla i kommunen och därmed kan ge viktiga inspel till kommunens cykelarbete och hjälpa kommunen att prioritera mellan olika insatser.

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

Sollentuna

Sollentuna deltar i år för fjärde gången i Kommunvelometern. I årets granskning får Sollentuna 46,5 i totalpoäng, vilket är en ökning sedan förra året och kommunens bästa resultat hittills. Kommunen ligger poängmässigt över snittet i jämförelse både med samtliga deltagare och med andra mellanstora kommuner. Sedan förra året backar Sollentuna visserligen inom *aktiviteter*, men ökar samtidigt sina poäng inom *uppföljning och mätning* samt *infrastruktur och underhåll*.

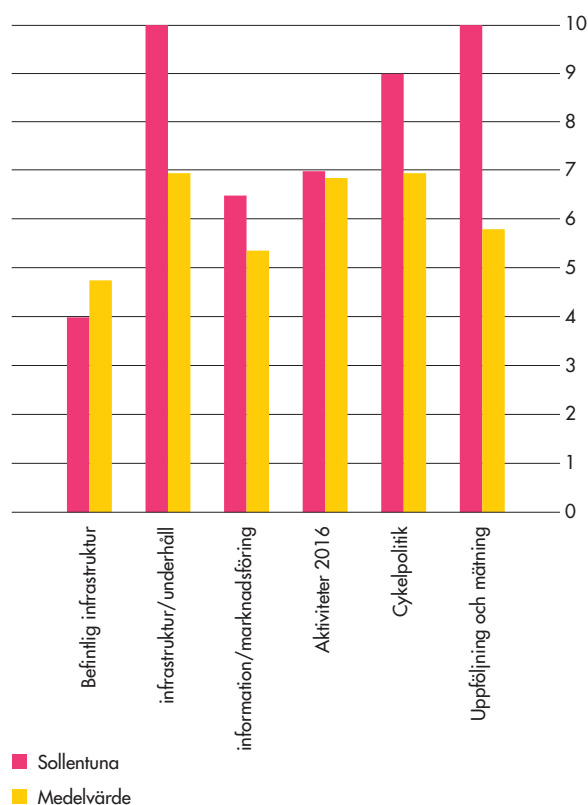
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Sollentuna 4 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 1,5 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare och bland mellanstora kommuner är 2,3 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg har Sollentuna under det senaste året arbetet för att förbättra standarden på de regionala cykelstråken som går genom kommunen vilket innebär att bygga ihop och förbättra felande länkar, skapa gena kopplingar, bredda cykelbanor och att separera gående och cyklister. I samband med detta arbete byggs även upphöjda cykelpassager utan kantsten för cyklister. Totalt har Sollentuna byggt 27 upphöjda cykelpassager under det föregående året.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Sollentuna full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Sollentuna satsar 782 kr per invånare och år. Detta är långt över snittet för samtliga kommuner på 350 kr och för mellanstora kommuner på 348 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,7 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Sollentuna 6,5 av 10 möjliga poäng. Sollentuna satsar 2,5 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Sollentuna 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse



med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1 heltidstjänst bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är hela 90 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

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

får 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkeering samt genomfört kampanjer, flödesmätningar, nöjdhetsundersökning, cykelbokslut och åtgärder för ökad trafiksäkerhet.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Sollentuna 9 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,7 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Sollentuna har även en antagen cykelstrategi, en cykelplan samt medel till dess genomförande. Cykling är dessutom integrerat i plandokument och det finns en aktuell underhållsplan likväl som ett aktivt internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är kommunens resepolicy där cykling uppmuntras samt att kommunanställda har tillgång till "vanliga" cyklar och lastcykel i tjänsten.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning*² får kommunen full poäng, 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 7,5 poäng. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cyklister samt har genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning de senaste fem åren. Sollentuna har också ett samarbete med cyklister och genomför årligen ett cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Sollentuna fortsätter att öka sin totalpoäng i Kommunvelometern och får hela 46,5 i totalpoäng. Kommunens utveckling genom åren är minst sagt imponerande! Den främsta utmaningen för Sollentuna är att fortsätta vara aktiva och att arbeta långsiktigt och strukturerat för att undvika att cykelsatsningarna och det ambitiösa cykelarbete de genomför blir en tillfällig "fluga".

Utifrån resultaten rekommenderas Sollentuna att se över det befintliga cykelvägnätet då tillgänglighet till cykelvägar är avgörande för att cykling ska vara attraktivt. Dessa satsningar kan leda till att cykelvägnätet blir mer omfattande i framtiden. Att endast mäta meter cykelväg per invånare kan dock i många fall vara missvisande, men måttet säger ändå något om tillgängligheten. Andra faktorer och infrastrukturella åtgärder såsom "cykelboxar", säkra korsningar, bra belysning, tydlig skyltning och markeringar, separering av gående och cyklister kan vara minst lika viktiga som antalet meter cykelväg. Positivt är att Sollentuna gör sådana kraftiga satsningar inom *infrastruktur och underhåll*.

Sollentuna ligger något under snittet för satsade medel och personresurser inom *information och marknadsföring*. Att informera och marknadsföra cyklingens möjligheter är ett viktigt komplement till infrastruktursatsningar och arbetet kan bedrivas på många olika sätt, exempelvis genom kampanjer och riktade satsningar mot särskilda målgrupper såsom arbetspendlare. Sollentuna rekommenderas att se över sina satsningar inom området för att säkerställa att de är tillräckliga för att nå uppsatta mål.

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

2. En uppgift inom *uppföljning och mätning* har justerats efter det att ett databortfall upptäcktes. Siffran i tabellen är korrekt, men Sollentunas resultat i jämförelsedigram är missvisande då de är räknade på den tidigare uppgiften.

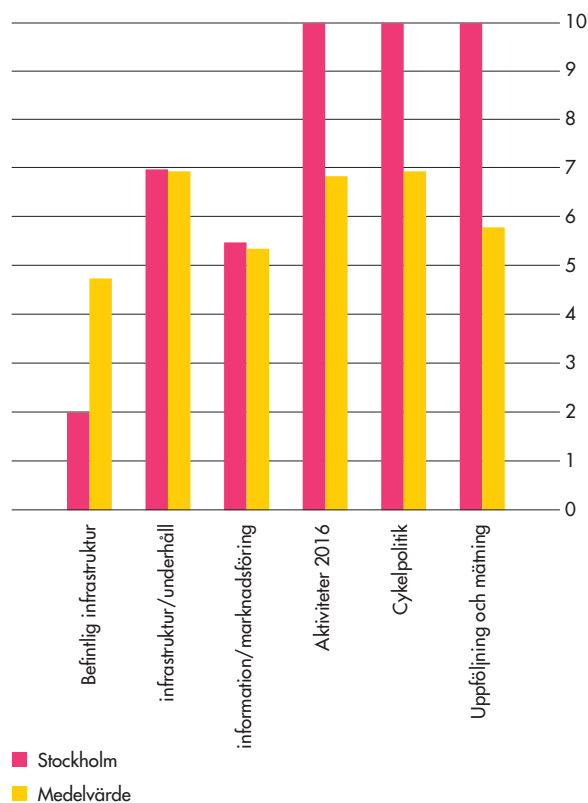
Stockholm

Stockholm deltar för tredje året i rad och för tredje gången totalt i Kommunvelometer. I årets granskning får Stockholm 44,5 i totalpoäng, vilket är en viss ökning sedan förra året och kommunens bästa resultat hittills. Stockholm ligger poängmässigt högt över snittet för årets samtliga deltagare, men strax under snittet för stora kommuner och till toppkommunerna är det en bit kvar. Sedan förra året ökar Stockholm sina poäng inom *infrastruktur och underhåll* samt *cykelpolitik*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Stockholm 2 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 1 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och för stora kommuner är snittet 2 meter cykelväg per invånare. Utifrån Stockholms förutsättningar är andra åtgärder än endast antal meter cykelväg minst lika viktiga. Utöver cykelväg satsar också Stockholm på en rad åtgärder och insatser för att göra cykling smidigare och mer attraktivt. Bland annat genomförs möjligheten för dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator, uppförande av "cykelboxar" i signalreglerade korsningar, installation av cykeldetektorer och uppdatering av signalanläggningar i om- och nybyggnadsprojekt, korsningsåtgärder för förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet. Under 2016 initierades även ett projekt för att pröva nya åtgärder för oskyddade trafikanter vid omledningar i samband med vägarbeten och exploateringsprojekt. Som sagt så är andra typer av infrastrukturella åtgärder än cykelväg i många fall viktigare i Stockholm, vilket kommunens insatser också pekar på.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Stockholm 7 av 10 möjliga poäng. Stockholm satsar 346 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för stora kommuner är snittet 341 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 3,1 heltidstjänster bland stora kommuner.



INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Stockholm 5,5 av 10 möjliga poäng. Stockholm satsar 2,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr och för stora kommuner är snittet 6,1 kr. Gällande personresurser inom området har Stockholm 0,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse

med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. I Stockholm är samtliga cykelvägar skyltade. Detta är klart över snittet för alla deltagare och för de stora kommunerna som i snitt har 38 procent respektive 63 procent skyltade cykelvägar.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Stockholm har varit mycket aktiva och får full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, skyltat cykelvägar samt genomfört åtgärder för ökad trafiksäkerhet, kampanjer, flödesmätningar av cyklister samt resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning och cykelbokslut. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Stockholm under 2016 bland annat höjt ambitionen avseende drift och underhåll av cykelpendlingsnätet med utökad andel cykelstråk som sopsaltas, men också utrett möjligheten att pröva högersväng för cyklar vid röd trafiksignal och "all-grönt" för cykeltrafik, utrett en cykelbro mellan Gamla Stan och Tegelbacken, antagit plan för säkra och trygga skolvägar samt inventerat trafiksignaler på stadens cykelpendlingsstråk.

CYKELPOLITIK

Även inom *cykelpolitik* får Stockholm 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,8 poäng för stora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd och Stockholm har samtliga efterfrågade arbetsätt och dokument inom området. Stockholm cykelstrategi har tagit sin utgångspunkt i kommunens framkomlighetsstrategi och innefattar cykelstrategi, handlingsplan för cykelinfrastrukturen samt en handlingsplan för information och samverkan inom cykelområdet. Detta har även kompletterats med en särskild strategi för ökad cykling. Exempel

på interna åtgärder är att kommunanställda har tillgång till tjänstecyklar och cykelhjälm.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för stora kommuner är snittet 8,7 poäng. Även inom detta område har kommunen samtliga efterfrågade arbetsätt och dokument.

REKOMMENDATIONER

Stockholm får i år sitt bästa resultat hittills i Kommunvelometern och närmar sig sakta toppkommunerna i granskningen. Den främsta utmaningen för Stockholm är att fortsätta arbeta långsiktigt och att prioritera cykling. Kommunen gör mycket bra idag och jobbar brett med cykelfrågan. I många delar av Stockholm kan det vara svårt att få plats med separerade cykelvägar och det är också tydligt att kommunen genomför många andra typer av infrastrukturåtgärder för att göra cykling mer attraktivt och säkert såsom möjligheten för dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator och "cykelboxar".

Kommunen ökar sina poäng inom *cykelpolitik* och inom *infrastruktur och underhåll* i jämförelse med förra året. En tydlig ökning på satsade medel inom infrastruktur och underhåll ses också från 2016 till vad som är budgeterat för 2017. Dock ligger Stockholm en bit under snittet gällande antal personresurser. Därför rekommenderas kommunen att se över att personresurser inom området är tillräckligt för att kunna genomföra de åtgärder och satsningar som är planerade och för att nå uppsatta mål för cyklingens utveckling.

Inom *information och marknadsföring* ligger Stockholm under snittet både när det kommer till satsade medel och personresurser. Därför rekommenderas kommunen även här att se över om resurserna är tillräckliga.

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

Sundbyberg

Sundbyberg deltar för andra året i rad och för andra gången totalt i Kommunvelometer. Sundbyberg får i årets granskning 42,5 i totalpoäng, vilket är en kraftig ökning med hela 20 poäng sedan förra året och visar på en mycket imponerande utveckling av kommunens insatser för cykling. Sundbybergs totalpoäng är högt över snittet både för samtliga deltagare samt i jämförelse med andra små kommuner. Sundbybergs resultat placerar kommunen på en tredjeplats inom gruppen *små kommuner*. Sedan förra året tar Sundbyberg stora steg framåt inom fem av sex områden.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Sundbyberg 2 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 0,9 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg per invånare för små kommuner.

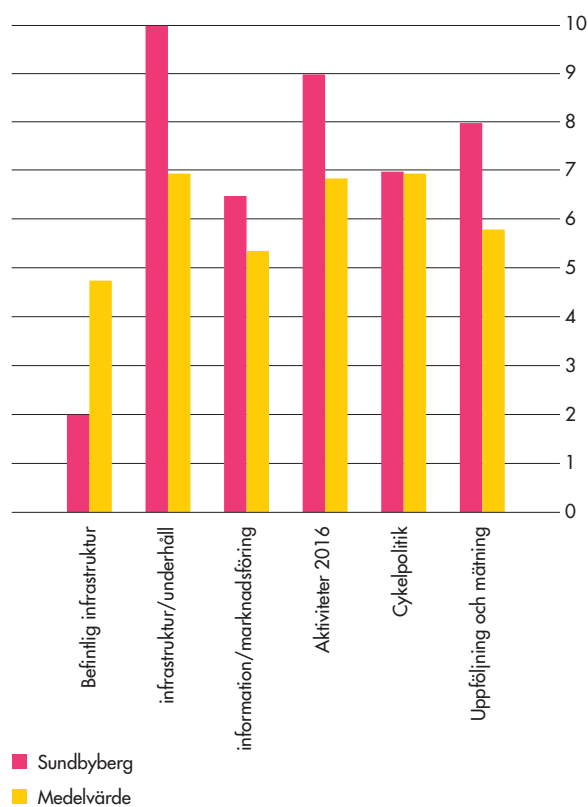
Inom *infrastruktur och underhåll* får Sundbyberg full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Sundbyberg satsar 564 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 3,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Sundbyberg 6,5 av 10 möjliga poäng. Sundbyberg satsar 4,2 kr per invånare och år vilket är i nivå med snittet för samtliga deltagare, men klart över snittet för små kommuner på 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Sundbyberg 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är endast 5 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är snittet 21 procent.

AKTIVITETER

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



berg får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat byggt nya cykelvägar, anlagt cykelparkering, skyltat cykelvägar, tagit fram cykelkarta samt genomfört kampanjer, flödesmätningar av cyklister samt cykelbokslut. Utöver de aktiviteter som efterfrågas i granskningen har Sundbyberg genomfört en "Trafikantvecka" med fokus på cykling samt genomfört cykelskola för vuxna.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Sundbyberg 7 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har politiska mål som är mätbara och som följs upp av nämnd. Målen är dock inte tidsatta. Vidare har kommunen en cykelplan samt medel till planens genomförande, men saknar en antagen cykelstrategi. Sundbyberg har även cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan samt ett internt arbete för att främja cykling. Exempel på interna åtgärder är tillgång till omklädningsrum, cykelgarage och bra cykelparkering för kommunanställda. Dessutom har Sundbyberg tagit emot CERO-pris som Sveriges bästa kommun för arbetspendling.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 8 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cyklisterna. Vidare har kommunen genomfört resvaneundersökning de senaste fem åren och också cykelbokslut samt har ett samarbete med cyklisterna.

REKOMMENDATIONER

Sundbyberg dubblar nästan sina poäng i jämförelse med förra året och tar stora steg framåt inom fem

av sex områden. Det finns alltid en risk att stora satsningar blir tillfälliga och det kan vara svårt att bibehålla intresse och engagemang. Utmaningen för Sundbyberg är därför att upprätthålla en hög nivå och att hitta ett långsiktigt och strukturerat arbetssätt.

Trots den kraftiga ökningen och en hög totalpoäng har Sundbyberg fortsatt utvecklingsmöjligheter inom flera områden. Sundbyberg saknar t.ex. nästan helt cykelvägvisande skyltning och rekommenderas att komma igång med detta arbete. Skyltning av cykelvägar är ett bra sätt att synliggöra cyklingens möjligheter i kommunen och bör, förutom riktning, också innefatta km-angivelse till målpunkter och besöksmål. Ett uppslag för kampanj är att också informera om restider med cykel jämfört med andra färdmedel (restidskvoter) mellan olika platser i kommunen.

Vidare rekommenderas Sundbyberg att ta fram och anta en cykelstrategi då det är en viktig del i att arbeta strukturerat, långsiktigt och målinriktat med cykling. En cykelstrategi är inte ett isolerat dokument utan ska användas och behandla cykelfrågor brett för att styra kommunens insatser och åtgärder för att främja cykling.

Utöver detta rekommenderas även att en nöjdhetsundersökning genomförs. Att fråga kommuninvånare om hur det är att cykla i kommunen idag, platser som är bra respektive mindre bra eller varför de inte cyklar ger kommunen viktig kunskap om cykelförhållandena i kommunen.

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

Säter

Säter deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får i årets granskning 11,5 i totalpoäng. Kommunen ligger poängmässigt en bra bit under snittet både för samtliga deltagare och i jämförelse med andra små kommuner. Även om Säter får relativt låg totalpoäng och noll poäng inom flera områden finns det i kommunen en grund att bygga vidare på. Säter uppvisar förhållandevis bra resultat inom *befintlig infrastruktur* samt inom *infrastruktur och underhåll*.

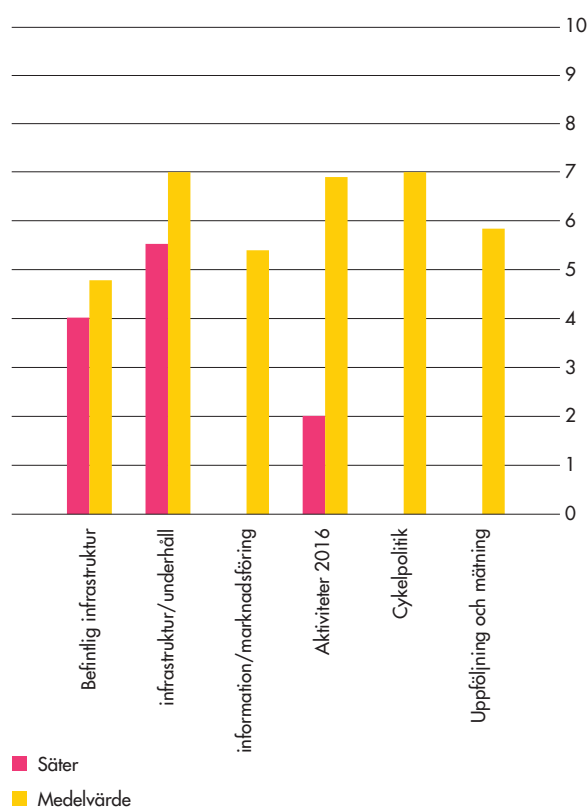
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Säter 4 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 1,5 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg per invånare för små kommuner. Utöver cykelväg påbörjade Säter under 2016 anläggandet av två säkra cykelpassager och fler är projekterade. Kommunen är även aktiva inom cykelturism och under 2016 inlämnades ansökan till Trafikverket för utmärkning av cykelturistisk led. Kommunen stöttar även utveckling av mountainbikeleder tillsammans med den lokala cykelklubben CK Naten. I samband med detta satsar Säter på att skapa en gemensam startplats för lederna med tillgång till cykeltvätt och cykelpump. Dessutom har Säter i en fördjupad översiktsplan lagt ett tydligt fokus på säkra skolvägar och att knyta samman huvudstråk för gående och cyklister.

Infrastruktur och underhåll är Säters starkaste område och här får kommunen 5,5 av 10 möjliga poäng. Säter satsar 230 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Säter får inga poäng inom området *information och marknadsföring*. Detta då kommunen inte satsar några medel, inte har några personresurser eller har någon vägvisande skyltning. Snittet för alla delta-



gare gällande satsade medel är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området är snittet 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. Snittet för samtliga deltagare när det kommer till skyltning är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Säter får 2 av 10 möjliga poäng. Kommunen har byggt nya cykelvägar, genomfört åtgärder ökad trafiksäkerhet och genomfört drift och underhåll både under sommartid och vintertid.

CYKELPOLITIK

Inte heller inom *cykelpolitik* får Säter några poäng. Snittet bland samtliga deltagare är 7 poäng och för små kommuner är snittet 5,3 poäng. Inom området finns det många viktiga och centrala dokument och arbetssätt för en kommun som vill utveckla sitt cykelarbete. Här finns det goda möjligheter för Säter att komma igång med ett strukturerat och långsiktigt cykelarbete.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Säter 0 poäng. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Även inom detta område kan Säter utvecklas och genomföra en rad åtgärder som skulle hjälpa kommunen i sitt cykelarbete.

REKOMMENDATIONER

Säter får en låg totalpoäng i år och saknar helt insatser och arbetssätt inom flera områden. Dock visar Säter inom *befintlig infrastruktur* och *infrastruktur och underhåll* att de har ett löpande arbete med satsningar på cykelinfrastruktur och underhåll och att det finns en befintlig infrastruktur att bygga vidare på.

Då det idag saknas ett strukturerat och långsiktigt arbete i kommunen är den främsta rekommendationen att ta fram och anta en cykelstrategi med tillhörande cykelplan som kan leda och peka ut riktningen för kommunens insatser framöver. Cykelstrategi och cykelplan är inte isolerade dokument utan får om de utformas på ett bra sätt positiva effekter för cyklingen inom flera områden. Därför rekommenderas kommunen att börja med dessa åtgärder. En viktig del i detta arbete kan också vara att sätta upp politiska mål för cyklingen. Med en politisk målbild för cyklingens utveckling i kommunen blir cykelsatsningarna starkare förankrade.

Ett ytterligare sätt för kommunen att strukturera upp sitt arbete är att årligen sammanställa sina insatser i form av ett cykelbokslut. Detta bör utformas både så att det kan användas i den egna organisationen, men också för att kommunicera genomförda åtgärder gentemot kommuninvånarna. I ett cykelbokslut kan alla cykelsatsningar sammanställas oavsett om det handlar om infrastruktur, underhåll, information, påverkan eller t.ex. kommunens deltagande i turistiska projekt eller skolprojekt för säker cykling. Ett cykelbokslut kan också innehålla en framåtblick om vad som komma skall.

Vidare rekommenderas Säter att genomföra en resvaneundersökning. En resvaneundersökning ger inte bara en tydligare bild över hur stor andel av resandet som görs med cykel utan skulle också klargöra resandemönster med andra färdssätt. Ett sätt för att minska kostnaderna för en resvaneundersökning är att genomföra den tillsammans med exempelvis grannkommuner.

Trelleborg

Trelleborg deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får i denna första granskning 34,5 i totalpoäng, vilket kan jämföras med 36,5 som är snittet för samtliga deltagare och 30 poäng som är snittet för små kommuner. Detta kan ses som ett starkt resultat för en mindre kommun som deltar för första gången. Trelleborg får höga poäng inom flera områden och full poäng inom *cykelpolitik*. Detta innebär en väldigt bra grund för cykelarbetet men resultaten visar också att kommunen kan utvecklas inom flera områden.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom området *befintlig infrastruktur* får Trelleborg 7 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 3,6 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare. Infrastruktursatsningar som genomförts utöver cykelvägar är exempelvis cykelöverfarter som anlagts längs cykelexpressvägen samt cykelbro över E6:an och insatser för säkra korsningar.

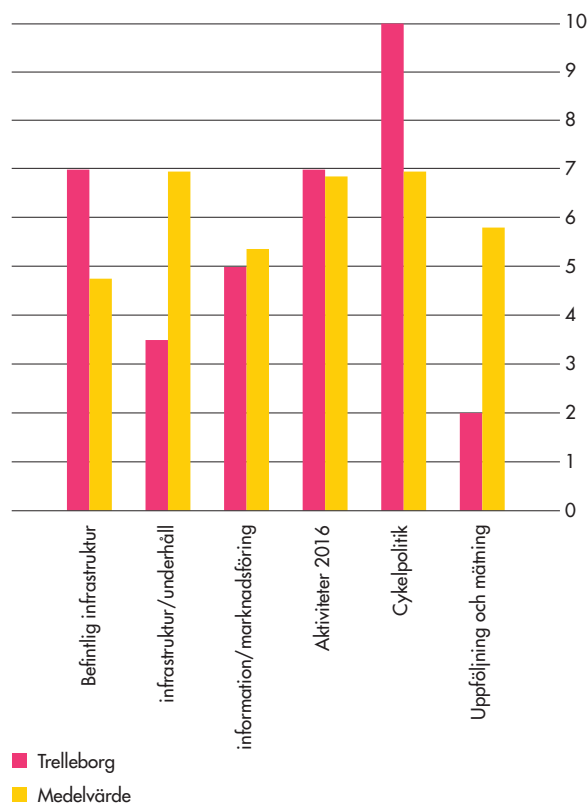
Gällande *infrastruktur och underhåll* får Trelleborg 3,5 av 10 möjliga poäng. Trelleborg satsar 106 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr per invånare och år. Trelleborg har fler personresurser inom området än snittet bland de deltagande kommunerna, motsvarande 4,6 heltidstjänster per 100 000 invånare, jämfört med 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Trelleborg 5 av 10 möjliga poäng. Trelleborg satsar 0,9 kr per invånare och år. Detta är en bit under snittet för små kommuner som är 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Trelleborg däremot fler än snittet, 2,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare. När det kommer till skyltning är 10 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kom-



munen varit inom cykling under förra året. Trelleborg får 7 av 10 möjliga poäng. Under 2016 har Trelleborg antagit politiska mål, cykelstrategi och cykelplan. Trelleborg har också anlagt nya cykelvägar och cykelparkeringar, anordnat kampanjer och tagit fram cykelkarta. Under 2016 återinvigdes också kommunens cykelvelodrom, som är Sveriges största utomhusvelodrom.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Trelleborg full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Trelleborg har alla arbetsverktygen som efterfrågas i denna granskning. Cykelplan antogs under 2016 och gäller fram till 2020 med prioriterade åtgärder för ny infrastruktur, befintlig infrastruktur, skötsel och underhåll, uppföljning samt Mobility management. Målet är att andelen korta resor (under 5 km) med cykel ska öka från dagens 26 procent till 34 procent 2020. Resor med cykel ska vara lika snabba som med bil upp till 3 km. I rollen som arbetsgivare har kommunanställda bland annat erbjudits möjligheten att prova på elcykel till jobbet. I kommunens riktlinjer för tjänsteresor anges det att anställda ska uppmuntras att välja cykel vid kortare tjänsteresor.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är Trelleborgs svagaste område och kommunen får här endast 2 av 10 möjliga poäng. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Trelleborg har en aktuell resvaneundersökning, men i övrigt inga av de andra efterfrågade uppföljningsverktygen såsom flödesmätningar, nöjdhetsundersökning, samarbete med cyklister och cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Det är tydligt att cykelfrågan prioriteras i Trelleborg och att kommunen har haft ett aktivt cykelår med många aktiviteter. Trelleborg har höga resultat i de viktiga delområdena *cykelpolitik* samt *befintlig infrastruktur*, vilket skapar en mycket god grund för kommunens övergripande cykel-

arbete. Resultaten visar också att kommunen är svag inom flera områden och att det inom t.ex. *uppföljning och mätning* finns mycket som kommunen kan utveckla.

För det första rekommenderas Trelleborg att se över sina ekonomiska resurser inom *infrastruktur och underhåll* för att säkerställa att dessa är tillräckliga för att nå uppsatta mål. Önskvärt är att medel öronmärks för satsningar på ny cykelinfrastruktur och för att underhålla den befintliga cykelinfrastrukturen. På så vis får kommunen en bra koll över möjliga satsningar och åtgärder och en säkerhet i att infrastruktur som är säker och attraktiv kan byggas.

Även inom *information och marknadsföring* kan Trelleborg stärka sitt arbete. Kommunen satsar relativt lite medel och har inte heller så många personresurser inom området. Skyltning är också en del av detta område och idag är endast 10 procent av Trelleborgs cykelvägar skyltade. Skyltning är ett viktigt sätt att marknadsföra cyklingens möjligheter i kommunen och bör utöver riktning även ange km-angivelse till platser och besöksmål i kommunen. En möjlig, kompletterande kampanj är att informera om restider med cykel mellan platser och besöksmål i kommunen.

Trelleborg rekommenderas vidare att följa upp och mäta cykelutvecklingen på fler sätt än med resvaneundersökning. Exempelvis kan kontinuerliga flödesmätningar göras på vissa platser. Detta kan ge en mer direkt indikation på åt vilket håll cykelutvecklingen är på väg och kompletterar en resvaneundersökning väl. Att etablera ett samarbete med cyklister och/eller genomföra nöjdhetsundersökning kan också vara klokt för att få in feedback från kommuninvånarna och synpunkter på genomförda satsningar och på vad kommunen bör satsa på framöver.

Tyresö

Tyresö deltar i år för fjärde året i rad och fjärde gången totalt i Kommunvelometern och backar något i jämförelse med föregående års resultat. Totalpoängen på 32 är dock fortsatt över snittet för *små kommuner* som är 30 i totalpoäng. Även om Tyresö backar inom ett par områden ökar kommunen sin poäng inom *information och marknadsföring*.

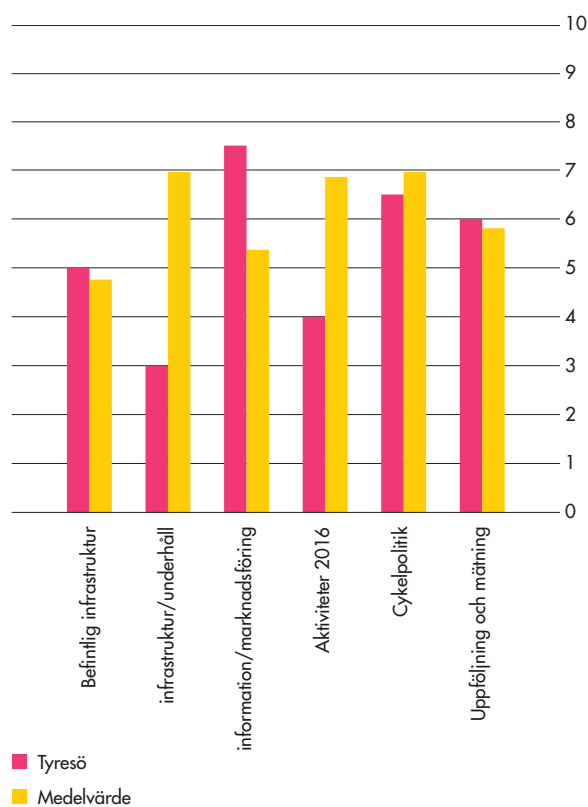
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom området *befintlig infrastruktur* får Tyresö 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,6 meter cykelväg per invånare. Detta är något över snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg per invånare för små kommuner. Utöver cykelväg har kommunen bland annat jobbat med att säkra korsningar, t.ex. genom upphöjd GC-bana längs uppsamlingsgata i villaområde.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Tyresö 3 av 10 möjliga poäng. Tyresö satsar 122 kr per invånare och år. Detta är klart under snittet för samtliga kommuner som är 350 kr per invånare och år. Detta är också ett område som kommunen tappat något från föregående år. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Information och marknadsföring är Tyresös starkaste område och här får Tyresö 7,5 av 10 möjliga poäng. Tyresö satsar hela 10,9 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Tyresö 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är 30 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Tyresö får 4 av 10 möjliga poäng. Under 2016 har Tyresö bland annat anlagt nya cykelvägar, genomfört resvaneundersökning samt flödesmätningar. Också ett antal kampanjer har genomförts så som en "Gå och cykla till skolan"-kampanj, cykelkurser för vuxna och en "från bil till elcykel"-kampanj.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Tyresö 6,5 av 10 möjliga poäng. Detta är strax under snittet för samtliga deltagare på 7 poäng, men över snittet på 5,3 poäng för små kommuner. Tyresö har politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Ett mål är att cykelresorna ska öka och att cykelvägarna ska ha god framkomlighet och vara attraktiva, trafiksäkra och trygga. Kommunen har också en aktuell underhållsplan med målsättning att hålla barmark på större GC-vägar året runt. Kommunen har vidare en aktuell cykelplan med avsatta medel. I rollen som arbetsgivare verkar kommunen också för att få fler kommunanställda att cykla. Som en del av detta har kommunen ca 30 cyklar och elcyklar för personalens tjänsteresor. Årligen anordnas gång- och cykelkampanjen Tyresötrampet för att få fler anställda att gå och cykla till jobbet.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 6 poäng av 10 möjliga. Detta är över snittet för samtliga deltagande kommuner som är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Tyresö genomför kontinuerliga flödesmätningar, har en aktuell resvaneundersökning och ett etablerat samarbete med cyklister.

REKOMMENDATIONER

Tyresö har tappat något från föregående år och en utmaning för kommunen är nu att vända utvecklingen uppåt igen genom att se över sina insatser och utveckla sitt cykelarbete. Något som är positivt är satsningarna inom *information och marknadsföring* som skapar engagemang och intresse för cykel-

frågorna och som är viktiga för att marknadsföra och synliggöra cyklingens möjligheter. Skyltning ingår även i detta område och är något som Tyresö bör kunna utveckla. Skyltning är en viktig del i ett fungerande cykelvägnät och bör förutom riktning även ange km-angivelse mellan platser och besöksmål i kommunen och eventuellt även till grannkommuner.

Tyresö rekommenderas vidare att se över och växla upp sina satsningar inom *infrastruktur och underhåll* för att klargöra om satsade medel och personresurser är tillräckliga för att nå de uppsatta målen. Att infrastrukturen är väl utbyggd och väl underhållen är en viktig grund för att cykling ska vara attraktivt. Satsningar inom detta område leder även till att fler årliga aktiviteter såsom arbete med trafiksäkerhetsåtgärder, cykelparkering och skyltning skulle kunna genomföras.

Tyresö rekommenderas även att ta fram och anta en cykelstrategi. En cykelstrategi som styr ut hur kommunen ska arbeta med cykel frågor framöver, vilka insatser som ska göras inom olika områden och hur resurser ska användas på bästa sätt skulle få stora och viktiga konsekvenser för kommunens arbete för att främja cykling.

En viktig utmaning i att utveckla sina insatser för cykling är att "skynda långsamt" genom att utvecklas successivt. Ett arbete som långsiktigt utvecklas är att föredra framför stora, tillfälliga punktinsatser med hög risk att kommunen inte klarar av att hålla uppe en tillfällig ambitionsnivå. Det är t.ex. viktigt att satsningar inom ny cykelinfrastruktur går hand i hand med ökade medel för underhåll så att befintlig infrastruktur kan fortsätta hålla god kvalitet.

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

Täby

Täby deltar för fjärde året i rad och för fjärde gången totalt i Kommunvelometern och når i år sitt starkaste resultat hittills, 42 poäng. Detta är klart över snittet för samtliga deltagande kommuner på 36,5 poäng och i nivå med snittet för mellanstora kommuner. Täby får höga resultat inom flera delområden samtidigt som det finns fortsatta utvecklingsmöjligheter för kommunen i sitt arbete att främja cykling.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Täby 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,1 meter cykelväg per invånare. Här har kommunen förbättrat sitt resultat från föregående år. Snittet för alla deltagare och för mellanstora kommuner är 2,3 meter cykelväg per invånare.

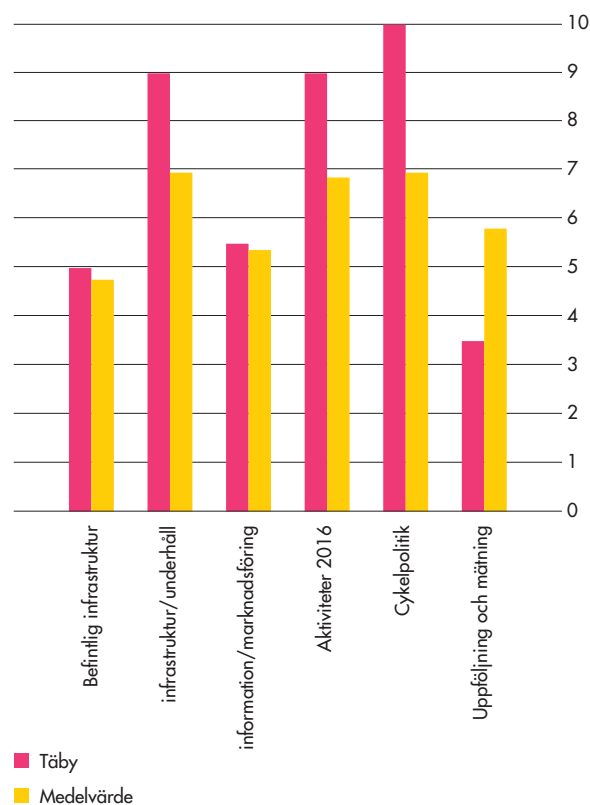
Inom *infrastruktur och underhåll* får Täby 9 av 10 möjliga poäng. Täby satsar hela 436 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för mellanstora kommuner är snittet 348 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,7 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom *information och marknadsföring* får Täby 5,5 av 10 möjliga poäng. Täby satsar 4,4 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Täby 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1 heltidstjänst bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är 45 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

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



nästan full pott, 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkeringar, genomfört trafiksäkerhetshöjande åtgärder, tagit fram cykelplan, sammanställt det årliga cykelbokslutet och genomfört cykelkampanjer.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Täby full pott 10 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,7 poäng för

mellanstora kommuner. Täby har som mål att fördubbla cyklingen från 2014-2024. I rollen som arbetsgivare erbjuds kommunanställda friskvårdsbidrag och friskvårdstid som kan användas till cykelaktiviteter.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är Täbys svagaste område och här får kommunen 3,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 7,5 poäng. Täby har ett etablerat samarbete med cyklister och genomför periodiska flödesmätningar men saknar bland annat genomförd resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning samt cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Täby får höga poäng inom flera delområden. Särskilt positivt är de starka resultaten inom *infrastruktur och underhåll* och *cykelpolitik*. Detta skapar mycket goda förutsättningar för kommunens övergripande cykelarbete och arbetet framåt. För att ta ytterligare steg i granskningen finns det ett par områden där Täby får lägre poäng och där utvecklingspotentialen är stor.

Framförallt är det viktigt att tydligare följa upp cykelsatsningar för att säkerställa att utvecklingen följer uppsatta mål, t.ex. om fördubbling av

cyklingen till 2024. Dessutom är uppföljning viktigt för att ta reda på om genomförda åtgärder och insatser får önskad effekt och att satsningar faktiskt görs där de behövs som bäst. Därför rekommenderas Täby att genomföra resvaneundersökning, nöjdhetsundersökning samt cykelbokslut för att stärka upp sitt arbete inom området ordentligt. En resvaneundersökning ger kommunen inte bara en tydligare bild över resandet med cykling i kommunen utan en bättre bild över resandemönster totalt sett. En resvaneundersökning kan också innehålla frågor kring vad som saknas idag för att fler ska vilja cykla. Liknande frågor kan en nöjdhetsundersökning svara på. Då kommunen idag har ett samarbete med cyklister kan dessa engageras i framtagandet av en nöjdhetsundersökning. Vidare rekommenderas även att genomföra cykelbokslut då det är ytterligare ett sätt att strukturera upp arbetet. Rekommenderat är att cykelbokslutet utformas så att det kan användas internt, gentemot politiken men också som kommunikation till kommuninvånare.

Finns det ytterligare resurser rekommenderas Täby att även se över personresurserna inom *information och marknadsföring* för att säkerställa att dessa är tillräckliga för att kunna nå uppsatta mål och för att tydligare synliggöra och marknadsföra cyklingens möjligheter i kommunen.

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

Upplands-Bro

Upplands-Bro deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får 25,5 i totalpoäng. Detta är en bit under snittet för små kommuner på 30 i totalpoäng. De flesta som deltagit i Kommunvelometern under flera år ökar sin totalpoäng och Upplands-Bro har troligen också potentialen att stärka sitt cykelarbete under de kommande åren. Kommunens klart starkaste område är *infrastruktur och underhåll*, vilket innebär att det finns goda förutsättningar för att främja cykling i kommunen.

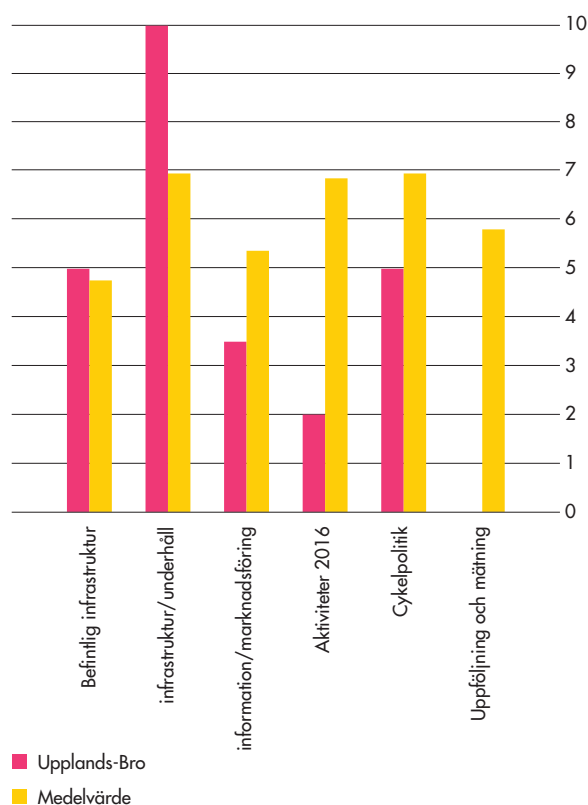
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Upplands-Bro 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,4 meter cykelväg per invånare vilket är i nivå med snittet för små kommuner. Utöver cykelväg har kommunen under 2016 exempelvis arbetat med planskildhet och är även engagerade i arbetet med regionala gång- och cykelstråk.

Infrastruktur och underhåll är Upplands-Bros starkaste område och här får kommunen full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Upplands-Bro satsar hela 672 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Även gällande personresurser inom området ligger kommunen klart över snittet med sina 7,9 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket kan jämföras med snittet på 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Upplands-Bro 3,5 av 10 möjliga poäng. Upplands-Bro satsar 1 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Upplands-Bro 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är 20 procent av kommunens cykelvägar skyltade, vilket är i nivå med snittet bland små kommuner i denna granskning.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Upplands-Bro får 2 av 10 möjliga poäng. Upplands-Bro har anlagt nya cykelvägar, skyltat cykelvägar och genomfört sommar- och vinterunderhåll, men i övrigt har inga andra aktiviteter genomförts.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Upplands-Bro 5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Upplands-Bro har politiska mål, aktuell cykelplan med avsatta medel, integrering av cykling i plandokument och aktuell underhållsplan.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Upplands-Bro inte några poäng. Kommunen arbetar inte med några av de uppföljningsverktyg som efterfrågas i denna granskning. Dock har en cykelräknare för att kunna mäta cykelflöden nyligen köpts in.

REKOMMENDATIONER

Upplands-Bro har sitt starkaste resultat inom *infrastruktur och underhåll* och satsar bra med medel för att kunna skapa en välutvecklad cykelinfrastruktur i kommunen. Att det finns god cykelinfrastruktur är en grundförutsättning för att cykling ska vara attraktivt och klara av att konkurrera med andra färdssätt. Ett starkt resultat inom detta område är därför extra positivt. Kommunen skulle dock behöva komplettera dessa satsningar med specifika insatser också inom andra områden.

Exempelvis så har Upplands-Bro idag politiska mål för cyklingen, men dessa är inte tidsatta, mätbara och de följs inte heller upp av berörd nämnd. Här behöver politiken engagera sig då tydliga mål

som följs upp gör att kommunen behöver jobba strukturerat och långsiktigt med cykelfrågor. För att detta arbete ska fungera riktigt bra rekommenderas Upplands-Bro att även ta fram en cykelstrategi som kan vägleda arbetet framöver. Här finns det också möjlighet för politiken att engagera sig. En annan, relativt enkel insats inom *cykelpolitik*, är att driva ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda i tjänsten. Via kampanjer och tävlingar kan även cykling till och från arbetet uppmuntras och andra arbetsplatser än kommunen själva kan också engageras.

Utöver detta rekommenderas kommunen att stärka sitt arbete inom *uppföljning och mätning*. Inte minst är det viktigt för att kunna stämma av utvecklingen mot de uppsatta målen. Kommunen har nyligen köpt in en cykelräknare vilket är en bra start. Detta bör dock kompletteras med fler insatser, såsom resvaneundersökning eller nöjdhetsundersökning. Finns det resurser bör kommunen också sammanställa sina åtgärder och genomförda satsningar i ett årligt cykelbokslut. Ett cykelbokslut är ett enkelt sätt att kommunicera internt i kommunens organisation, gentemot politiken och för kommuninvånarna.

Upplands-Bro har väldigt goda möjligheter att utveckla och bredda sitt cykelarbete. Utmaningen ligger främst i att påbörja ett eller flera arbetsätt som ökar strukturen i kommunens arbete för att främja cykling och att arbeta långsiktigt.

Upplands Väsby

Upplands Väsby deltar i år för tredje året i rad och för tredje gången totalt i Kommunvelometern. I årets granskning får Upplands Väsby 26 poäng. Detta är en ökning med 4 poäng från föregående år och kommunens bästa resultat hittills. Totalpoängen är något under snittet för små kommuner som ligger på 30 poäng. Kommunen får höga poäng inom *infrastruktur och underhåll*, men har samtidigt stor utvecklingspotential inom flera områden.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom området *befintlig infrastruktur* får Upplands Väsby 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,3 meter cykelväg per invånare. Detta är i nivå med snittet för samtliga deltagare.

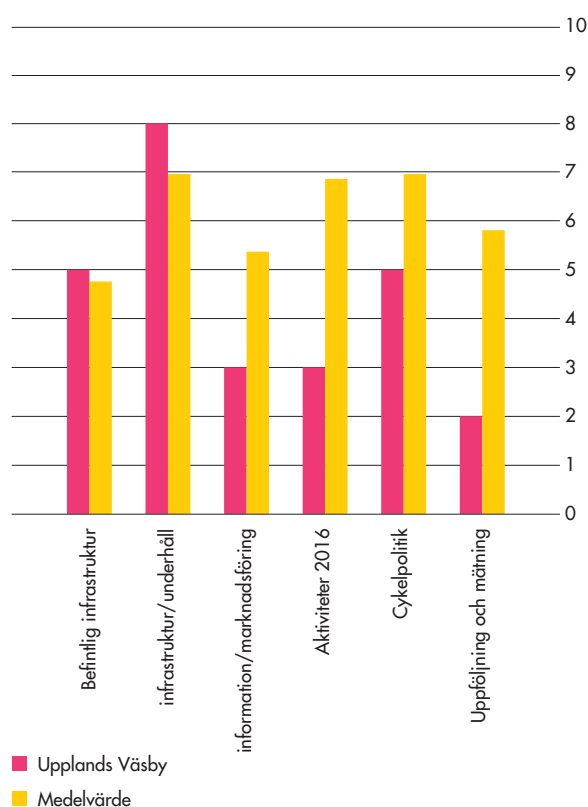
Infrastruktur och underhåll är Upplands Väsby's starkaste delområde och här får kommunen 8 av 10 möjliga poäng. Det är också här kommunen gjort sin största ökning jämfört med föregående år. Upplands Väsby satsar hela 518 kr per invånare och år vilket är klart över snittet för samtliga kommuner på 350 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,8 heltidstjänster 100 000 invånare. Detta kan jämföras med snittet på 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Upplands Väsby 3 av 10 möjliga poäng. Upplands Väsby satsar inga ekonomiska medel inom området, men har däremot personresurser, motsvarande 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare. Detta kan jämföras med snittet på 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är alla kommunens cykelvägar skyltade. Upplands Väsby är i denna granskning den enda kommunen i gruppen små kommuner som har alla sina cykelvägar skyltade och ligger därmed mycket långt över snittet på 21 procent bland små kommuner.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Upplands Väsby får 3 av 10 möjliga poäng. Under 2016



har Upplands Väsby anlagt nya cykelvägar och genomfört trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt vinter- och sommarunderhåll av cykelvägnätet. Kommunen har också satt upp ett hundratal cykelvägvisningsskyltar på ca 40 platser runt om i kommunen. Utöver detta har kommunen också bytt belysning på cykelvägar runt om i kommunen.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Upplands Väsby 5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Upplands Väsby har politiska mål som följs upp av nämnd. Dessa är dock varken tidsatta eller mätbara. Målet är att fler resor ska företas med cykel vilket anges i kommunens trafikplan och trafikstrategi. I kommunens nya översiktsplan, som ännu inte är antagen, finns också målet att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka i förhållande till biltrafiken. Kommunen har också cykelparkeringstal, integrering av cykel i plandokument, en aktuell underhållsplan och arbetar aktivt för att främja cykling bland kommunanställda i rollen som arbetsgivare. 2016 köptes exempelvis nya tjänstecyklar in.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 2 poäng av 10 möjliga. Snittet för små kommuner är 3,7 poäng. Upplands Väsby har ett etablerat samarbete med cyklister men saknar flödesmätningar av cyklister, genomförd resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning samt cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Upplands Väsby ökar sin poäng sedan förra året och även om kommunen backar inom *uppföljning och mätning* så ökar poängen bland annat inom *infrastruktur och underhåll*, *information och marknadsföring* och *cykelpolitik*. Det är klokt av kommunen att satsa mycket av cykelarbetet inom detta område då välutbyggd och välunderhållen cykelinfrastruktur är en grundförutsättning för att det ska vara attraktivt att välja cykeln framför andra färdmedel. Som komplement till detta och för att skapa ett ökat engagemang för cykelfrågan rekommenderas Upplands Väsby att satsa medel och personresurser inom

området *information och marknadsföring*. Insatser som synliggör och marknadsför cyklingens möjligheter är en viktig del i att få fler att välja cykeln, framförallt om det finns bra, snabba, gena och säkra cykelvägar att cykla på som underhålls året runt.

För att öka strukturen och långsiktigheten i kommunens cykelarbete rekommenderas Upplands Väsby att ta fram både cykelstrategi och cykelplan. Dessa dokument är viktiga då de vägleder kommunens insatser, inte minst då Upplands Väsby har mål om att cyklingen ska öka. För att kunna följa utvecklingen rekommenderas kommunen därför att även göra uppföljningsinsatser. Det kan exempelvis göras genom återkommande resvaneundersökningar kompletterat med flödesmätningar på utvalda platser. Rekommenderat är att genomföra kontinuerliga mätningar längs ett par viktiga stråk med mätare som räknar året runt. Det samarbete som kommunen idag har med cyklister kan också nyttjas här, t.ex. genom framtagande av nöjdhetsundersökning.

Finns det resurser kan även ett cykelbokslut öka kommunens struktur inom cykelsatsningar då det är ett bra och relativt enkelt sätt att sammanställa och kommunicera genomförda åtgärder. Ett cykelbokslut bör utformas så att det kan användas internt, gentemot politiken samt för kommuninvånarna.

Det är tydligt att det finns mycket som Upplands Väsby kan göra för att utveckla sitt cykelarbete för att främja cykling i kommunen. Utmaningen ligger i att komma igång med nya arbetssätt som strukturerar kommunens arbete långsiktigt för de kommande åren och framöver. Det är också viktigt att kommunen "skyndar långsamt" för att undvika att cykelsatsningar blir en "fluga" där stora satsningar görs på kort sikt med risken att det är ett arbete och en ambitionsnivå kommunen inte maktar med i ett längre perspektiv.

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

Uppsala

Uppsala deltar för sjätte gången i Kommunvelometern och når i årets granskning sitt starkaste resultat någonsin, hela 52 poäng. Detta placerar Uppsala på en tredjeplats i årets granskning. Kommunen får full pott inom flera områden och är fortsatt en av toppkommunerna i Kommunvelometern. Sedan förra året minskar visserligen Uppsala sin poäng inom aktiviteter, men ökar samtidigt inom *infrastruktur och underhåll* och *information och marknadsföring*.

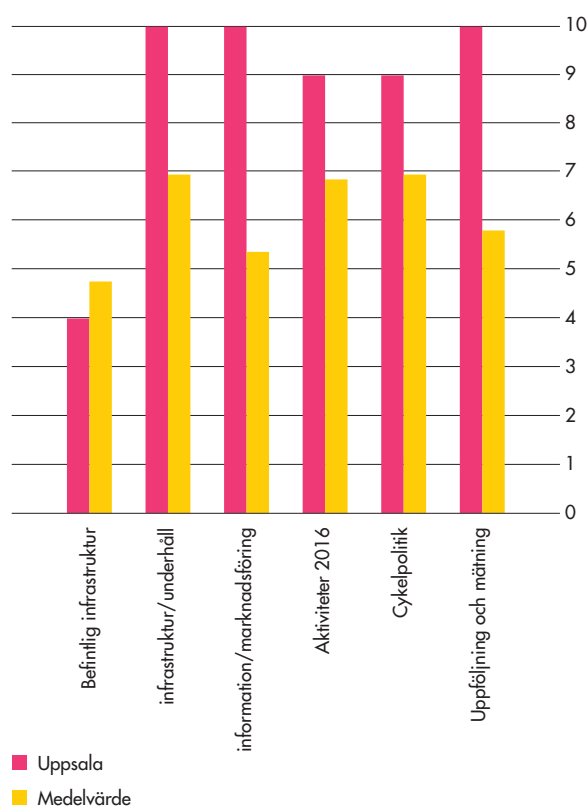
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Inom *befintlig infrastruktur* får Uppsala 4 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 1,6 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2 meter cykelväg per invånare för stora kommuner. Uppsala är den kommunen i årets granskning med störst andel cykelväg med annan väghållare än kommunen. Dessa sträckor räknas dock inte in i poängen.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Uppsala full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Uppsala satsar 523 kr per invånare och år. Detta är klart över snittet på 350 kr per invånare och år för samtliga deltagare och 341 kr per invånare och år för stora kommuner. Gällande personresurser inom området har Uppsala 2,8 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 3,1 heltidstjänster bland stora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Även inom *information och marknadsföring* får Uppsala full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Uppsala satsar hela 19,6 kr per invånare och år inom området, vilket är högt över snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år och för stora kommuner som är 6,1 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Uppsala 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,2 heltidstjänster bland stora kommuner. Uppsala har nästan en heltäckande skyltning av cykelvägnätet då 95 procent är skyltade



idag. Detta kan jämföras med snittet för samtliga deltagare på 38 procent och med snittet för stora kommuner på 63 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Uppsala får här 9 av 10 möjliga poäng. Under 2016 har

kommunen bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkeringar, genomfört trafiksäkerhetshöjande åtgärder, genomfört kampanjer, antagit politiska mål och cykelstrategi.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Uppsala 9 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,8 poäng för stora kommuner. Uppsala har politiska mål som är mätbara och som följs upp av nämnd. Dessa är dock ej tidsatta. Vidare har kommunen alla de efterfrågade arbetsverktygen med undantag från ett aktivt arbete i rollen som arbetsgivare.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppföljning och mätning är också ett område där Uppsala får full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Uppsala har alla de efterfrågade uppföljningsverktygen. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för stora kommuner är snittet 8,7 poäng.

REKOMMENDATIONER

Uppsalas placering på en tredjeplats i årets Kommunvelometer visar tydligt att Uppsala är en av landets starkaste cykelkommuner där cyklingen är högt prioriterad och har varit det under många

år. Utmaningen ligger i att hålla sig fast på den inslagna vägen och fortsätta att vidareutveckla cykelsatsningarna och upprätthålla engagemanget för frågorna. Trots den höga poängen finns det en rad åtgärder kommunen kan genomföra för att ta ytterligare steg.

Inom *cykelpolitik* saknas t.ex. att politiska mål för cykling är tidsatta och att kommunen bedriver ett internt arbete för att främja cykling. Tidsatta mål är viktigt för att kunna arbeta målinriktat med cykelsatsningar och för uppföljning av effekter av cykelsatsningar. Ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda rekommenderas också. Detta då kommunen är en stor arbetsplats och därför kan vara en god förebild för andra. Det finns en mängd åtgärder och satsningar som kan göras här; bra cykelparkeringsmöjligheter vid kommunens fastigheter, tillgång till dusch och omklädningsrum, tillgång till cyklar, elcyklar och lådcyklar i tjänst eller t.ex. en kommunal resepolicy som förtydligar hur kommunanställda ska resa i tjänster. Genom kampanjer och tävlingar kan även resande till och från arbetet med cykel uppmuntras. Kampanjer och tävlingar kan också utformas för att engagera det privata näringslivet för ytterligare spridning av cyklingens möjligheter.

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

Vallentuna

Vallentuna deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får 19 i totalpoäng. Detta är en bit under snittet för små kommuner som ligger på 30 poäng och ytterligare några poäng under snittet för samtliga deltagare som är 36,5 i totalpoäng. En majoritet av de som deltar i Kommunvelometern under flera år utvecklar sitt cykelarbete och ökar sin totalpoäng. Vallentuna saknar också struktur inom flera åtgärder och har därför goda möjligheter att utvecklas sitt cykelarbete vilket kommer leda till högre totalpoäng i kommande granskningar.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande *befintlig infrastruktur* får Vallentuna 4 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 1,6 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare.

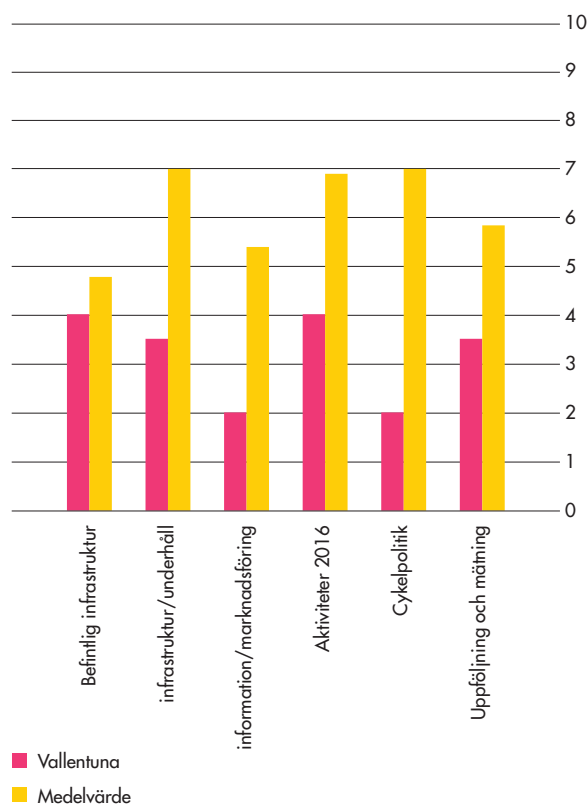
Inom *infrastruktur och underhåll* får Vallentuna 3,5 av 10 möjliga poäng. Vallentuna satsar 139 kr per invånare och år, vilket är en bra bit under snittet för samtliga kommuner på 350 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare samt bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Vallentuna 2 av 10 möjliga poäng. Vallentuna satsar 1,5 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för små kommuner på 3,6 kr per invånare och år. Inom området har Vallentuna inga personresurser avsatta. När det kommer till skyltning är endast ca 7 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Vallentuna får 4 av 10 möjliga poäng. Under 2016 har Vallentuna bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkeringar. Exempelvis anlades 50 cykelplatser vid Vallentuna station. Vidare har kommunen job-



bat med skyltning av cykelvägnätet, samt vinter- och sommarunderhåll.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Vallentuna 2 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 5,3 poäng bland små kommuner. Kommunen har antagna mål för cyklingen i kommunens trafikstrategi från 2013,

där anges det att gång-, cykel- och kollektivtrafiknätet ska bli mer attraktivt och att andelen av resor med dessa färdstätt ska öka. Under 2015 togs en cykelplan fram, som visserligen inte antagits politiskt men som används som planeringsunderlag och det finns också ekonomiska medel avsatta inom området. I Vallentuna pågår ett arbete med att ta fram en parkeringsstrategi som även inkluderar cykelparkeringsnorm.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 3,5 poäng av 10 möjliga, vilket är i nivå med snittet för samtliga deltagande kommuner på 3,7 poäng. Vallentuna har aktuell resvaneundersökning samt genomför periodiska flödesmätningar men saknar t.ex. nöjdhetsundersökning, samarbete med cyklister samt cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Vallentunas totalpoäng i årets granskning är under snittet både i jämförelse med andra små kommuner och i jämförelse med samtliga deltagare. Detta bör främst tolkas som att det finns god potential för utveckling de kommande åren. En viktig grundförutsättning för att främja cykling är att cykelinfrastrukturen är väl utbyggd och att befintlig infrastruktur underhålls. Vallentunas satsningar inom *infrastruktur och underhåll* ligger under snittet och kommunen rekommenderas därför att se över att det avsätts tillräckligt med ekonomiska medel och att det finns tillräckligt med personresurser för att cykelvägnätet ska bli mer attraktivt, att tillgängligheten ska öka och att cykelresandet ska öka i enlighet med kommunens uppsatta mål.

Kommunen rekommenderas också att se över om medel och personresurser inom *information och marknadsföring* är tillräckliga. Även skyltning ingår i detta område och i Vallentuna är endast ca sju procent av cykelvägarna skyltade. Skyltning är ett sätt att marknadsföra och synliggöra cyklingens möjligheter i kommunen och det är därför ett område som kommunen bör stärka sitt arbete inom. Skyltning bör peka ut både riktning och km-angivelser mellan platser och besöksmål i kommunen.

Vidare rekommenderas att kommunen antar den cykelplan som tagits fram alternativt tar fram en ny cykelplan och cykelstrategi för politiskt antagande. Att arbeta utifrån antagen strategi och plan säkerställer att cykelarbetet kan bedrivas strukturerat, långsiktigt och att satsningar görs där behoven är störst.

En relativt enkel insats som kommunen bör driva är ett internt arbete för att främja cykling bland kommunanställda. Kommunen är en viktig förebild och en stor arbetsplats och bör på olika vis uppmuntra till cykling i tjänsten men även till och från arbetet.

Ytterligare rekommendationer berör vikten av att få återkoppling på kommunens satsningar och åtgärder från kommuninvånarna. Vallentuna rekommenderas därför att etablera ett samarbete med cyklister eller att genomföra en nöjdhetsundersökning. Dessa två åtgärder kan också kombineras genom att kommunen i samarbete med cyklister tar fram frågor om cyklingens förutsättningar i kommunen. Ett samarbete med cyklister ger kommunen viktiga inspel till sitt arbete och för att genomföra åtgärder där de verkligen behövs och efterfrågas.

Varberg

Varberg är en av sex kommuner som varit med samtliga år sedan 2010 och når i år ett av sina starkaste resultat, 46 i totalpoäng. Detta är klart över snittet för alla deltagande och också över snittet i jämförelse med andra mellanstora kommuner. Även om Varberg backar något inom *infrastruktur och underhåll* sedan förra året visar kommunen att de har ett aktivt cykelår bakom sig och stärker sitt resultat inom *information och marknadsföring* samt inom *cykelpolitik*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Varberg 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 3 meter cykelväg per invånare. Detta är över snittet för samtliga deltagare som ligger på 2,3 meter cykelväg per invånare.

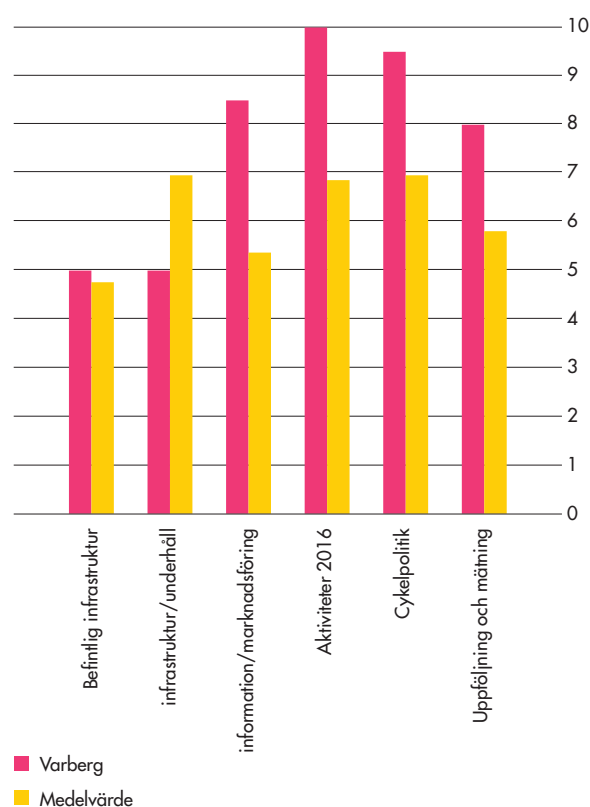
Inom *infrastruktur och underhåll* får Varberg 5 av 10 möjliga poäng. Här tappar kommunen 2 poäng jämfört med föregående år. Varberg satsar 229 kr per invånare och år, medan snittet för samtliga deltagare är 350 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Varberg också något färre resurser, 1,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,7 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Varberg 8,5 av 10 möjliga poäng. Varberg satsar 8,1 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. Gällande personresurser har Varberg inom området 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland mellanstora kommuner. När det kommer till skyltning är hela 75 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Detta är klart över snittet för samtliga mellanstora kommuner som är 49 procent.

AKTIVITETER

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



får här full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört kampanjen "På egna ben" riktade mot skolor samt en kampanj för vintercykling, men även tagit fram en Mobility-managementplan, anlagt cykelparkeringar vid busshållplatser, antagit en ny cykelplan samt jobbat med förbättrad vinterväghållning och effektivare flisupptag.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Varberg nästan full pott, 9,5 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,7 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har bland annat politiska mål som är tidsatta, mätbara och som följs upp av nämnd. Målet till 2020 är att 33 procent av resorna inom Varbergs tätort ska ske med cykel, att invånarna i Varberg ska använda cykeln för 15 procent av sina resor och att antalet cykelolyckor ska minska i jämförelse med 2014. Det enda kommunen saknar inom detta område är integrering av cykel i plandokument.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får Varberg 8 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 7,5 poäng. Kommunen har samtliga av de efterfrågade uppföljningsverktygen, med undantag för nöjdhetsundersökning. Dock har kommunen under 2016 tagit fram underlag för genomförande av en nöjdhetsundersökning.

REKOMMENDATIONER

Varberg får ett starkt resultat i årets granskning som visar att kommunen jobbar brett med cykel-frågan. Det gäller för Varberg att fortsätta på den inslagna vägen och att upprätthålla ett aktivt

cykelarbete och engagemang för cykelfrågorna. Varbergs främsta utmaning är att hitta ett långsiktigt och strukturerat cykelarbete. Resultaten genom åren visar på relativt kraftiga svängningar, inte bara i totalpoäng men också poängmässigt inom flera områden.

En viktig del för att klara av ett långsiktigt arbete är att säkerställa att tillräckligt med medel finns avsatta för infrastruktursatsningar och att det finns tillräckligt med personresurser som kan driva arbetet. Just inom området *infrastruktur och underhåll* har kommunen tappat något sedan föregående år. Varberg rekommenderas därför att se över sina satsade medel och antalet personresurser inom *infrastruktur och underhåll* utifrån om resurserna är tillräckliga för att nå uppsatta mål för cyklingen. Satsningar inom området ska göras både för att kunna bygga nya cykelvägar och cykelinfrastruktur likväl som att kunna ta hand om det befintliga.

Utöver detta rekommenderas Varberg att integrera cykling i kommunens plandokument när det är dags för revidering av dessa. Integrering i plandokument är viktigt för att säkerställa att cykeln får den plats den behöver i kommunens framtida utveckling genom att cykling kommer in i tidiga planeringskedan. Detta kan tänkas få positiva effekter inom fler områden då cykling blir en naturlig del i planeringsprocesser 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
	2017	5	5	8,5	10	9,5	8	46

Värnamo

Värnamo deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får 19,5 i totalpoäng. Detta är en bra bit under snittet för små kommuner som ligger på 30 poäng och ytterligare några poäng under snittet för samtliga deltagare. Värnamo har god potential att utveckla sitt cykelarbete inom samtliga områden i granskningen genom att börja arbeta strukturerat och långsiktigt med att främja cykling i kommunen.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Värnamo 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,9 meter cykelväg per invånare. Detta är en bit över snittet för samtliga deltagare på 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg per invånare bland små kommuner.

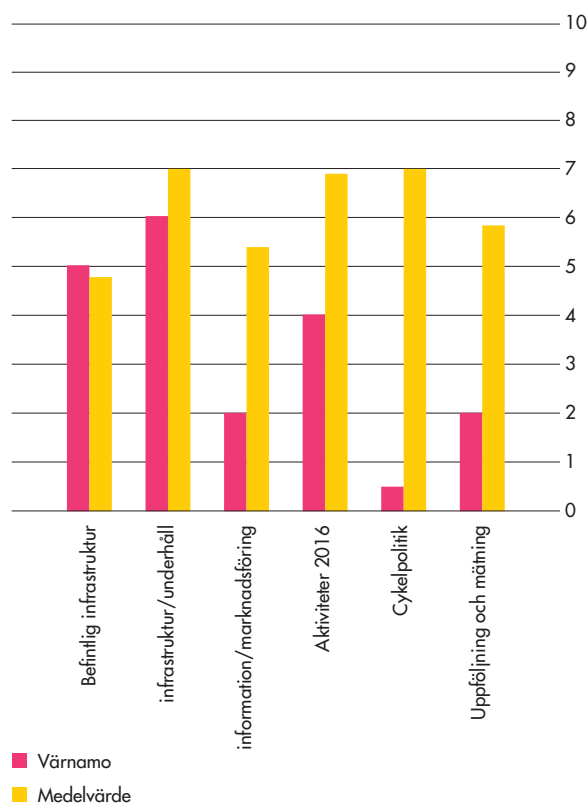
Inom infrastruktur och underhåll får Värnamo 6 av 10 möjliga poäng. Värnamo satsar 286 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser har kommunen jämförelsevis få resurser, 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Värnamo 2 av 10 möjliga poäng. Värnamo satsar 0,3 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för små kommuner på 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Värnamo 0,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,8 heltidstjänster bland små kommuner. När det kommer till skyltning är 29 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för små kommuner är andelen 21 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Värnamo får 4 av 10 möjliga poäng. Under 2016 har Värnamo anlagt nya cykelvägar, genomfört trafiksäkerhetsåtgärder samt vinter- och sommarunder-



håll på cykelvägarna. Kommunen har också jobbat med skyltning av cykelvägnätet samt genomfört en cykelkampanj för kommunanställda och arbetsplatser i kommunen där anställda kunde bilda lag och få poäng genom att cykla till jobbet.

CYKELPOLITIK

Cykelpolitik är Värnamos svagaste område och här får kommunen endast 0,5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har ett aktivt arbete i rollen som

arbetsgivare för att främja cyklingen bland kommunanställda, men därtill inga andra av de efterfrågade verktygen.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 2 poäng av 10 möjliga. Snittet för små kommuner är 3,7 poäng. Kommunen har en aktuell resvaneundersökning och enligt denna sker hela 27 procent av vardagsresorna i Värnamo tätort med cykel och 31 procent av arbetsresorna kortare än 5 km med cykel. Utöver genomförd resvaneundersökning saknar Värnamo bland annat flödesmätningar av cyklister, genomförd nöjdhetsundersökning, ett samarbete med cyklister och genomför inte heller något cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Värnamos första deltagande i Kommunvelometern visar att kommunen har goda förutsättningar för att stärka sitt cykelarbete inom flera områden. Kommunens förutsättningar gällande *befintlig infrastruktur* och satsningar inom *infrastruktur och underhåll* är relativt goda och utifrån denna grund kan kommunen utveckla sitt arbete.

Något som tyvärr saknas i kommunen är tydlig politisk förankring av cykelsatsningarna och strategidokument som stakar ut vägen för det dagliga arbetet med cykelfrågorna. Om kommunen önskar att det ska bli mer attraktivt att cykla och att fler ska

välja cykeln som färdmedel rekommenderas att politiska mål tas fram och förankras. Här bör politiken engagera sig. Vidare rekommenderas att en cykelstrategi och en cykelplan tas fram som säkerställer att cykelsatsningarna kan bedrivas strategiskt och att åtgärder genomförs strukturerat och långsiktigt. Här rekommenderas också att medel samt personresurserna inom området ses över för att säkerställa att de är tillräckliga för att klara av det kommunen vill uppnå.

Vidare rekommenderas flera åtgärder inom *uppföljning och mätning* att genomföras där framförallt ett samarbete med cyklister och cykelbokslut skulle kunna bidra till utveckling av kommunens cykelarbete. Ett samarbete med cyklister ger kommunen viktiga inspel till vad som är bra för cyklister i Värnamo och vad som är mindre bra eller vad som idag saknas. Ett cykelbokslut är ett enkelt sätt att sammanställa genomförda åtgärder och satsningar i kommunen. Rekommenderat är att utforma ett cykelbokslut så att det kan användas i det interna arbete, gentemot politiken men också som kommunikation till kommuninvånarna.

En majoritet av kommuner som deltar flera år förbättrar sina resultat i granskningen. Förhoppningsvis leder Värnamos resultat i årets granskning till att cykelfrågan kommer högre upp på prioriteringslistan i kommunen och att kommunen kommer igång med ett strukturerat och långsiktigt arbete för att främja cykling i kommunen.

Växjö

Växjö deltar för sjätte året i rad och för sjätte gången totalt i Kommunvelometern. I år får kommunen hela 45 poäng, vilket är 4,5 poäng mer än förra året. Växjö går framåt inom flera områden. Resultaten visar inte minst att Växjö har ett aktivt cykelår bakom sig och att satsningar inom *infrastruktur och underhåll* samt *information och marknadsföring* ökar. Växjös resultat är klart över snittet för alla deltagande och också över snittet för de mellanstora kommunerna.

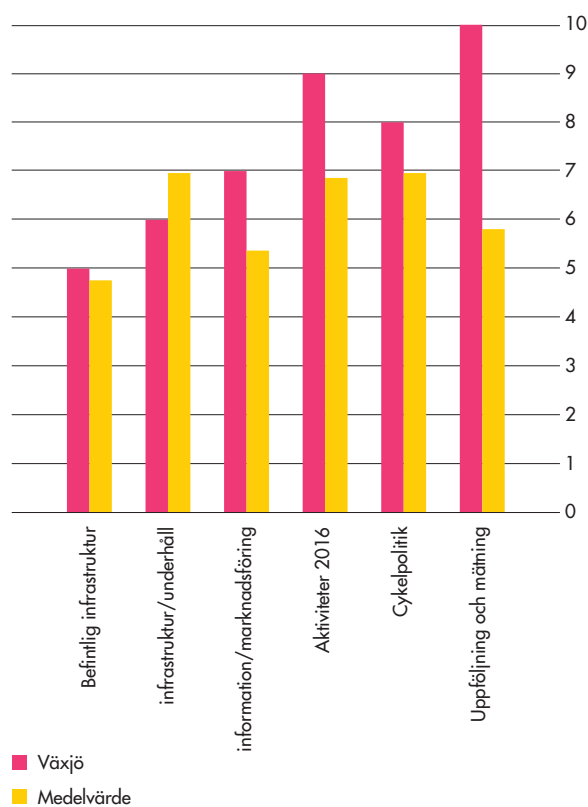
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Växjö 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,1 meter cykelväg per invånare. Detta ligger i nivå med snittet för alla deltagare som är 2,3 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg startade under 2016 bygget av kommunens första snabbcykelväg mellan stadsdelen Teleborg och handelsområdet I11 och Grand Samarkand. Första etappen blev färdig under 2016.

Infrastruktur och underhåll är Växjös svagaste område och här får kommunen 6 av 10 möjliga poäng. Växjö satsar 203 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har kommunen 2,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 1,7 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Växjö 7 av 10 möjliga poäng. Växjö satsar hela 7,4 kr per invånare och ligger därmed klart över snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Växjö 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare. När det kommer till skyltning är 27 procent av kommunens cykelvägar skyltade, detta är under snittet för mellanstora kommuner som är 49 procent och för samtliga deltagare som är 38 procent.



AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Växjö får nästan full pott inom detta område, 9 av 10 möjliga poäng. Under 2016 har kommunen bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkeringar, tagit fram cykelkarta, genomfört kampanjer, genom-

fört undersökningar samt genomfört cykelbokslut. Något som kommunen inte har arbetat med är skyltning av cykelvägnätet. Växjö har också arbetat med cykel frågan inom den egna organisationen och har bland annat deltagit i den europeiska cykelkampanjen European Cycling Challenge och även erbjudit anställda enklare cykelservice kostnadsfritt vid ett antal tillfällen.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Växjö 8 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 8,7 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har politiska mål som är tidsatta, mätbara och följs upp av nämnd. Målet är att 24 procent av alla personresor ska göras med cykel 2020, jämfört med 19 procent som var andelen 2012. Kommunen har vidare aktuell cykelstrategi och aktuell cykelplan. Något kommunen saknar är en cykelplan som antagits under de senaste fem åren. Kommunen har dock under 2016 påbörjat revideringen av sin cykelvägsplan från 2009. Detta arbete kommer att slutföras och antas under 2017.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner är snittet 7,5 poäng. Kommunen har alla de efterfrågade uppföljningsverktygen som efterfrågas.

REKOMMENDATIONER

Växjö får i årets granskning ett starkt resultat och visar att kommunen jobbar brett med cykel frågan och att de inte är långt efter toppkommunerna i granskningen. Den främsta utmaningen för Växjö ligger i att upprätthålla långsiktiga och strukturerade satsningar där cykling är prioriterat.

Växjös svagaste område i årets granskning är *infrastruktur och underhåll*. Det satsas mindre ekonomiska resurser inom detta område än vad det gör i andra mellanstora kommuner och i jämförelse med alla årets deltagare. Att infrastrukturen för cykling är bra och att cykelvägnätet är väl utbyggt är en viktig grundförutsättning för att cykling ska vara attraktivt och kunna konkurrera med andra färdmedel. Det är också viktigt att den befintliga infrastruktur som finns tas hand om. Växjö rekommenderas därför att se över sina satsningar och om möjligt växla upp sina satsningar inom området för att cyklingen ska kunna fortsätta att öka och bli än mer attraktivt i framtiden. Att kommunen ska ta fram ny cykelplan bådär gott för kommunens kommande cykelsatsningar och för kommande granskningar.

Vidare rekommenderas Växjö att satsa mer på skyltning. Idag är endast 27 procent av cykelvägarna skyltade vilket är långt under snittet för mellanstora kommuner. Skyltning är en viktig del i arbetet att synliggöra och marknadsföra cyklingens möjligheter i kommunen. Rekommenderat är att skyltning anger både riktning och km-angivelse. I kampanjform kan det även finnas en idé att informera om restider mellan olika platser och besöksmål i kommunen.

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

Älmhult

Älmhult deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får 27 i totalpoäng. Detta är strax under snittet i jämförelse med andra små kommuner och ytterligare några poäng under snittet för samtliga deltagare. Älmhult får relativt höga poäng inom *infrastruktur och underhåll* och *uppföljning och mätning* men saknar samtidigt viktiga arbetssätt och struktur inom andra områden.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Älmhult 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,5 meter cykelväg per invånare. Detta är strax över snittet för små kommuner som ligger på 2,4 meter per cykelväg per invånare.

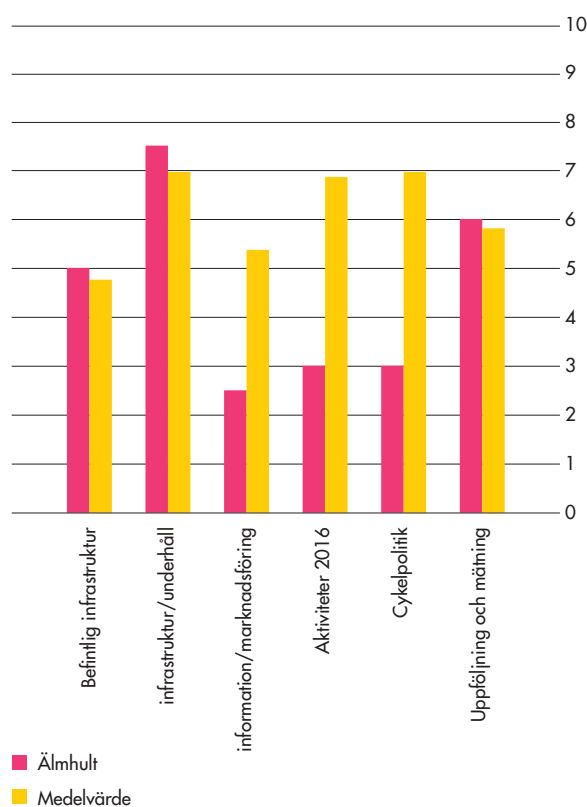
Infrastruktur och underhåll är Älmhults starkaste område och här får kommunen 7,5 av 10 möjliga poäng. Älmhult satsar 309 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 1,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,3 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Älmhult 2,5 av 10 möjliga poäng. Älmhult satsar inga ekonomiska resurser inom detta område. Dock har kommunen personresurser inom området, motsvarande 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare. Detta är dock något lägre än snittet för små kommuner som ligger på 0,8 heltidstjänster. 20 procent av det befintliga cykelvägnätet i kommunen är skyltat. Detta är i nivå med snittet för de små kommunerna som deltar i denna granskning som är 21 procent. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Älmhult får 3 av 10 möjliga poäng. Älmhult har anlagt nya cykelvägar och cykelparkeringar, genomfört



underhållsarbete på befintliga cykelvägar samt genomfört cykelkampanjer. Exempelvis har utdelning av reflexer och cykelhjälm gjorts till kommunens alla sjuåringar.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Älmhult 3 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen har parkeringstal för cykel, en aktuell

underhållsplan och bedriver också ett aktivt arbete för att främja cykling bland medarbetare i rollen som arbetsgivare. Däremot saknas bland annat politiska mål kopplat till cyklingen.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 6 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Kommunen har ett etablerat samarbete med cyklister, samt aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning.

REKOMMENDATIONER

Älmhult deltar för första gången i Kommunvelometern och resultatet visar att kommunen har god potential att utveckla sitt arbete om viljan finns. Idag finns exempelvis inga politiska mål för cyklingen och inte heller någon cykelplan eller cykelstrategi. För att bedriva ett effektivt och framgångsrikt cykelarbete behövs en tydlig politisk förankring och kommunen rekommenderas därför att ta fram politiska mål och strategidokument som tydliggör och förankrar hur kommunen ska bedriva cykelfrågorna. En kompletterande

handlingsplan i form av en cykelplan med fysiska åtgärder för att förbättra för cyklingen i kommunen rekommenderas också.

Älmhult får ett bra resultat inom *uppföljning och mätning*. Detta är mycket positivt för möjligheten att ta fram relevanta mål för cyklingen och för att sedan kunna följa upp dem. En viktig del i området som kommunen saknar är cykelbokslut. När kommunen kommer igång med ett strukturerat och långsiktigt cykelarbete rekommenderas det också att cykelbokslut genomförs över genomförda åtgärder och satsningar. Ett cykelbokslut är ett bra sätt att kommunicera kommunens cykelarbete både internt i organisationen, gentemot politiken och för kommuninvånarna.

Kommunens svagaste resultat finns inom *information och marknadsföring*. Här satsar kommunen inga ekonomiska medel och personresurser är klart under snittet. Älmhult rekommenderas därför att se över sina resurser inom detta område för att säkerställa att de är tillräckliga för att kunna främja cyklingen i kommunen. Marknadsföring, inte minst skyltning av cykelvägar, är ett viktigt sätt att synliggöra cyklingens möjligheter.

Öckerö

Öckerö deltar i år för första gången i Kommunvelometern och får i denna första granskning 17,5 i totalpoäng. Detta är en bra bit under snittet för små kommuner som ligger på 30 poäng. De flesta som deltagit i Kommunvelometern under flera år har succesivt ökat sina totalpoäng och denna granskning visar att Öckerö har god potential att utveckla sitt cykelarbete de kommande åren.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Öckerö 3 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 1,4 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg för små kommuner. Utöver cykelväg har kommunen bland annat byggt en ny cykelöverfart i anslutning till pendelparkering.

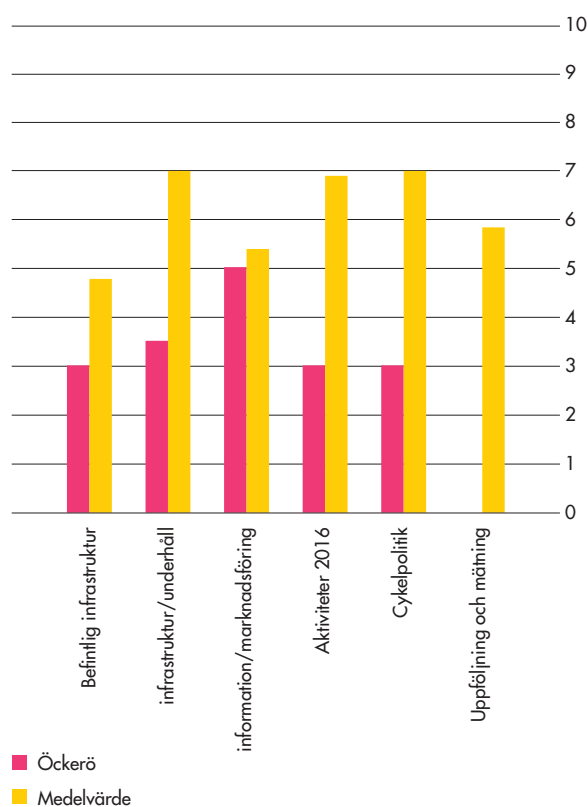
Inom *infrastruktur och underhåll* får Öckerö 3,5 av 10 möjliga poäng. Öckerö satsar 168 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr och för små kommuner är snittet 355 kr. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,3 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Information och marknadsföring är Öckerös starkaste område och här får kommunen 5 av 10 möjliga poäng. Öckerö satsar 1,6 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år och för små kommuner som är 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Öckerö 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare. Detta ligger i nivå med snittet för alla och för andra små kommuner. När det kommer till skyltning är endast 10 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för små kommuner är 21 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Öckerö får 3 av 10 möjliga poäng. Under 2016 har kommunen



anlagt nya cykelvägar, genomfört trafiksäkerhets-höjande åtgärder, kampanjer samt underhållsarbete på befintliga cykelvägar. Kommunen har också genomfört ett trafiksäkerhetsprojekt gällande säkra skolvägar.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Öckerö 3 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 5,3 poäng för små kommuner. Kommunen arbetar aktivt i rollen som arbets-

givarer för att uppmuntra cykling bland kommunanställda och har politiska mål som är tidsatta och mätbara. Visionen för 2025 är att det ska vara attraktivt och säkert att åka kollektivt, cykla och gå. Ett mål är att andelen resor till fots eller med cykel ska öka från 22 procent (2011 års nivå) till 33 procent 2025. Inför 2017 planerar kommunen att ta fram en parkeringsplan där även cykelparkering ska ingå.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen inga poäng, då ingen uppföljning av cykeltrafiken genomförs. Här finns det således en rad tänkbara åtgärder och satsningar som kan göras.

REKOMMENDATIONER

Öckerös totalpoäng är en bra bit under snittet i årets granskning. Detta bör främst tolkas som att det finns god potential för utveckling. Kommunen har ambitiösa mål för ökat resande med cykel och till fots och för att klara detta rekommenderas Öckerö framförallt att växla upp sina satsningar inom *infrastruktur och underhåll*. Att det finns infrastruktur som gör det attraktivt och säkert att cykla är grundläggande för att fler ska vilja cykla. Öckerö bedriver idag satsningar för att göra det säkrare

att cykla till skolan. Att satsa på skolresor är smart, inte bara för att det värnar barnens säkerhet utan också för att effekterna kan spilla över på andra typer av resor, exempelvis genom att föräldrar då kan avstå från att skjutsa barnen till skolan och därmed också väljer annat färd sätt för att ta sig vidare till sitt arbete. Dessutom är det en viktig investering för framtiden att barn cyklar till skolan då det kan påverka hur de reser när de blir äldre.

För att säkerställa att kommunen satsar på rätt saker och att arbetet med cykel frågor bedrivs strategiskt rekommenderas också att kommunen antar en cykelplan och/eller en cykelstrategi som stakar ut kommunens cykelsatsningar.

Slutligen rekommenderas också att cykelresandet i kommunen på något sätt följs upp. Öckerö gör idag inget av det som efterfrågas inom *uppföljning och mätning* så här finns det flera möjliga åtgärder att genomföra. Exempelvis kan detta göras genom resvaneundersökning eller flödesmätningar, där fasta, kontinuerliga punkter rekommenderas framför periodiska. En resvaneundersökning ger också kommunen en bättre bild över resandemönster totalt i kommunen. Genom att följa utvecklingen blir det också tydligt om de insatser som görs är tillräckliga för att nå uppsatta mål.

Östersund

Östersund deltar för femte gången i Kommunvelometern och får i år sitt bästa resultat någonsin, 43 poäng. Detta är strax över snittet för mellanstora kommuner och klart över snittet för samtliga kommuner. Östersund får full pott inom området *cykelpolitik* vilket visar att cykelfrågan bedrivs strategiskt och är tydligt förankrad politiskt. Inom området *infrastruktur och underhåll* ligger kommunen dock under medel och här finns också stora möjligheter till utveckling.

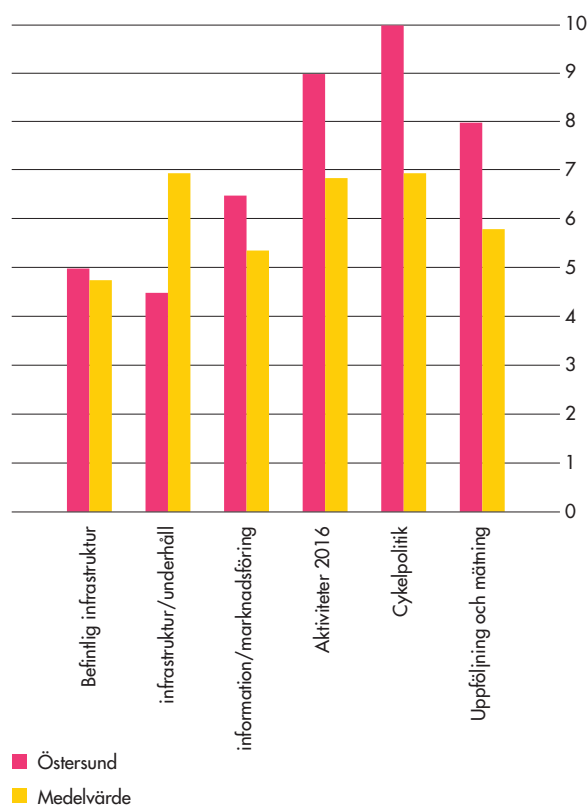
INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

Gällande området *befintlig infrastruktur* får Östersund 5 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 2,4 meter cykelväg per invånare. Detta är i nivå med snittet för alla deltagare och bland mellanstora kommuner som är 2,3 meter cykelväg per invånare. Utöver cykelväg satsade kommunen under 2016 på att skapa expresscykelvägar med cykelöverfarer på flera platser i kommunen. Under 2017 och 2018 kommer fler expresscykelstråk att byggas.

Infrastruktur och underhåll är Östersunds svagaste område och här får kommunen 4,5 av 10 möjliga poäng. Östersund satsar 214 kr per invånare och år, vilket kan jämföras med snittet på 350 kr per invånare och år för samtliga kommuner. Gällande personresurser inom området har kommunen 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även detta är en bit under medel för samtliga deltagare på 2,3 heltidstjänster och 1,7 heltidstjänster bland mellanstora kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Östersund 6,5 av 10 möjliga poäng. Östersund satsar 3,2 kr per invånare och år inom området i jämförelse med snittet för alla deltagare som är 4,2 kr per invånare och år. För mellanstora kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Östersund däremot fler heltidstjänster per 100 000 invånare än snittet, 1,6 heltidstjänster i jämförelse med 0,9 heltidstjänster bland samtliga deltagare. När det kommer till skylt-



ning är 30 procent av kommunens cykelvägar skyltade. Snittet för samtliga deltagare är 38 procent och för mellanstora kommuner är andelen 49 procent.

AKTIVITETER

Inom området *aktiviteter* mäts hur aktiv kommunen varit inom cykling under förra året. Östersund får 9 av 10 möjliga poäng vilket visar att Östersund har ett mycket aktivt cykelår bakom sig. Kommunen har

bland annat anlagt nya cykelvägar och cykelparkeeringar, gjort en resvaneundersökning och ett cykelbokslut. Under 2016 tog kommunen också fram en ny parkeringspolicy som innebär att parkeringstalen har höjts för cykel och sänkts för bil.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Östersund full pott, 10 av 10 möjliga poäng. Snittet för samtliga kommuner är 7 poäng och 8,7 poäng för mellanstora kommuner. Kommunen har samtliga av de efterfrågade delarna, så som aktuell cykelplan och cykelstrategi, ett aktivt arbete med att främja cyklingen bland kommunanställda samt politiska mål för cyklingen som är både tidsatta och mätbara. Målet är att cykeltrafiken ska öka med 2 procent mellan 2016 och 2017. Detta mäts genom flödesmätningar. Mellan 2015 och 2016 visade mätningarna på en ökning med 2,9 procent. Ett annat mål är att 20 procent av alla resor inom staden ska ske med cykel år 2020.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 8 poäng av 10 möjliga. Detta är en bra bit över snittet för samtliga deltagande kommuner som är 5,8 poäng och för mellanstora kommuner som är 7,5 poäng. Under november 2016 genomförde kommunen en resvaneundersökning bland samtliga medarbetare på kommunen. Den visade bland annat att cykel står för 22 procent av medarbetarnas pendlingsresor. Något som kommunen inte har är en aktuell nöjdhetsundersökning.

REKOMMENDATIONER

Östersund får i år sitt starkaste resultat hittills och resultatet visar tydligt att Östersund arbetat mycket med cykel frågan under förra året. Att kommunen får full pott inom *cykelpolitik* är extra positivt då höga poäng inom detta område visar att cykel frågan har stark politisk förankring vilket ger en god grund för att bedriva cykel frågan inom de olika delområdena.

En annan viktig grundförutsättning är att det finns god cykelinfrastruktur. Längden på Östersunds cykelvägnät är i nivå med andra kommuners, men däremot satsas inte lika mycket ekonomiska medel som snittet och det finns också färre personresurser. Östersund rekommenderas därför att se över sina infrastruktursatsningar för att säkerställa att det är tillräckliga för att cykelvägnätet ska kunna bli ännu bättre och mer omfattande i framtiden samt för att cyklingen i hela kommunen ska fortsätta att öka enligt uppsatta mål. Kommunen rekommenderas också att skylta upp större delar av cykelvägnätet. Skyltning är en viktig aspekt i att synliggöra och marknadsföra cyklingens möjligheter i kommunen och bör förutom riktning även ha km-angivelser.

För att få feedback från invånarna på satsningar och som komplement till det samarbete med cyklister som finns rekommenderas Östersund att genomföra en nöjdhetsundersökning. En nöjdhetsundersökning kan vara ett sätt att säkerställa att kommunen verkligen satsar på de cykelområden som kommuninvånarna tycker är viktigast.

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

Österåker

Österåker deltar i år för tredje gången i Kommunvelometern och får i år 36,5 i totalpoäng, vilket är en ökning med 5 poäng sedan senaste deltagandet 2013 och kommunens bästa resultat hittills. Kommunen ligger poängmässigt på samma nivå som snittet för årets samtliga deltagare och klart över snittet för små kommuner på 30 poäng. Österåker är starka inom *infrastruktur och underhåll* och ligger också över medelpoängen för *små kommuner* inom samtliga områden förutom inom *befintlig infrastruktur*.

INFRASTRUKTUR OCH UNDERHÅLL

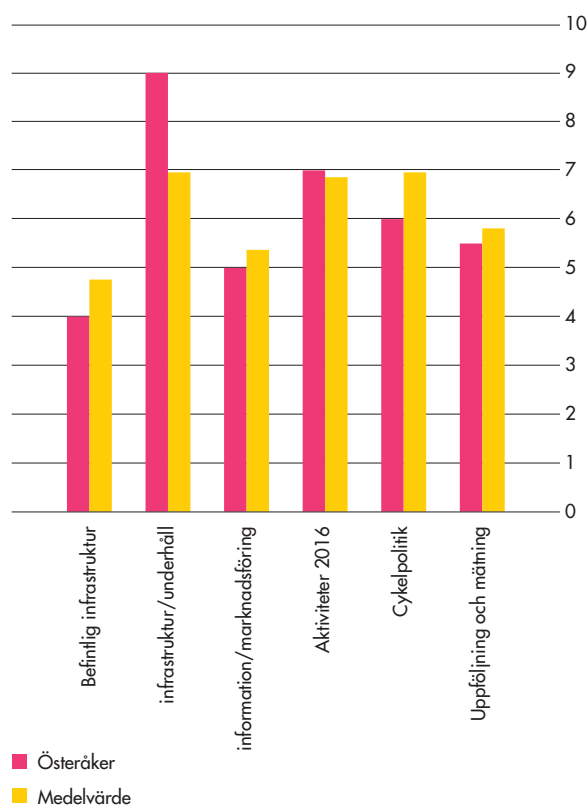
Gällande området *befintlig infrastruktur* får Österåker 4 av 10 möjliga poäng då det i kommunen finns 1,7 meter cykelväg per invånare. Snittet för alla deltagare är 2,3 meter cykelväg per invånare och 2,4 meter cykelväg för små kommuner. Utöver cykelväg arbetar Österåker bland annat med att hastighetssäkra och förbättra cykelöverfarter. Kommunen har vidare arbetat med att utreda en cykelturismled längs med kusten.

Inom *infrastruktur och underhåll* får Österåker 9 av 10 möjliga poäng. Österåker satsar hela 568 kr per invånare och år. Snittet för samtliga kommuner är 350 kr per invånare och år. När det kommer till personresurser inom området har kommunen 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 2,3 heltidstjänster bland alla deltagare och 2,3 heltidstjänster bland små kommuner.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Inom området *information och marknadsföring* får Österåker 5 av 10 möjliga poäng. Österåker satsade 2016 1,9 kr per invånare och för 2017 är budgeten hela 5,8 kr per invånare, alltså ett snitt på 3,8 kr per invånare över två år. Snittet för samtliga deltagare är 4,2 kr per invånare och år. För små kommuner är snittet 3,6 kr per invånare och år. Gällande personresurser inom området har Österåker 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet 0,9 heltidstjänster bland alla deltagare och 0,8 heltidstjänster bland små kommuner.

Gällande skyltning är 15 procent av kommunens cykelvägar skyltade, vilket är under snittet för



små kommuner på 21 procent. Under 2016 påbörjades dock arbetet med att sätta upp vägvisning och kommunen planerar att utföra uppsättning av cykelvägvisning årligen.

AKTIVITETER

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

får 7 av 10 möjliga poäng. Under 2016 har Österåker bland annat byggt nya cykelvägar, genomfört trafiksäkerhetshöjande åtgärder, tagit fram en cykelkarta samt genomfört cykelkampanjer.

Utöver det som efterfrågas i denna granskning har Österåker under 2016 genomfört ett pilotprojekt där elever från årskurs 4 i tre skolor fick gå cykel- och trafiksäkerhetsutbildning. Under 2017 kommer satsningen att utökas till kommunens samtliga skolor.

CYKELPOLITIK

Inom *cykelpolitik* får Österåker 6 av 10 möjliga poäng. Detta kan jämföras med 7 poäng i snitt bland samtliga deltagare och 5,3 poäng för små kommuner. Österåker har politiska mål om att öka cyklingen i kommunen och målen är mätbara och följs upp av nämnd. Målen är dock inte tidssatta. Kommunen har en antagen cykelstrategi och en underhållsplan som togs fram under 2016. En ny cykelplan är under framtagande och planeras för antagande under 2017 eller 2018. Något som kommunen saknar är ett aktivt cykelarbete i rollen som arbetsgivare samt parkeringstal för cykel. Det senare planeras dock att tas fram. När det kommer till plandokument är cykeln med som en punkt i varje detaljplan som tas fram och vikten av att planera för cykeln läggs tydligt fram i den översiktsplan som tas fram just nu.

UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Inom området *uppföljning och mätning* får kommunen 5,5 poäng av 10 möjliga. Snittet för samtliga deltagande kommuner är 5,8 poäng och för små kommuner är snittet 3,7 poäng. Österåker genomför periodiska flödesmätningar, har en aktuell resvaneundersökning samt ett etablerat samarbete med cyklister. Däremot saknar kommunen aktuell nöjdhetsundersökning samt cykelbokslut.

REKOMMENDATIONER

Österåkers resultat visar att kommunen jobbar brett med cykelfrågan och att framsteg har gjorts sedan första deltagandet i Kommunvelometern 2012. Många viktiga satsningar har gjorts under 2016 och potentialen för ännu starkare resultat framöver är goda om kommunen fortsätter på den inslagna vägen.

Kommunen satsar bra med medel inom både *infrastruktur och underhåll* och *information och marknadsföring*, men har relativt få personresurser inom dessa områden. Rekommenderat är därför att kommunen ser över om personresurserna inom dessa områden är tillräckliga för att utföra åtgärder och satsningar för att nå uppsatta mål.

Vidare bör kommunen komma igång med ett internt arbete för att främja cykling i arbetet bland kommunanställda där en start är att köpa in cyklar och starta upp en kommunal cykelpool. Via kampanjer eller tävlingar kan även resande till och från arbetet med cykling uppmuntras. Kommunen är en viktig förebild i kommunen gällande hållbart resande så dessa insatser kan få positiva effekter för hela kommunen. I uppmaningar och tävlingar kan även det privata näringslivet bjudas in för ytterligare effekt och spridning av cyklingens möjligheter.

För att få en tydligare bild av hur kommunens cykelsatsningar uppfattas och tas emot av kommunens cyklister rekommenderas att en nöjdhetsundersökning genomförs. En nöjdhetsundersökning ger viktigt feedback till kommunen och kan fungera som en kontroll för att säkerställa att satsningar görs på rätt saker.

Ytterligare rekommendation är att årligen genomföra ett cykelbokslut där kommunens cykelarbete under året sammanställs. Ett cykelbokslut bör utformas så att det kan användas internt i den egna organisationen och gentemot politiken likväl som kommunikation till kommuninvånarna.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Infrastruktur/underhåll	Information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Österåker	2012	3	5	1	10	2	0,5	21,5
	2013	4	9,5	2,5	10	5,5	0	31,5
	2017	4	9	5	7	6	5,5	36,5

Åtta punkter för ett bättre Cykelsverige

Cykeln är framtidens transportmedel. Den ger rörelse i en allt mer stillasittande värld. Den ger ytor på våra allt mer biltäta gator. Den ger renare luft och minskade utsläpp. Den ger mening och sammanhang i en allt mer fragmentarisk värld.

Trots att cykeln i år fyller 200 år är den alltså minst lika aktuell i dag som den var när Karl von Drais sparkade i väg på sin nya uppfinning 1817. Bilismen har rivit upp stora sår i våra samhällen och städer och allt fler politiker, tjänstemän och medborgare runt om i världen börjar inse att cykeln är ett viktigt botemedel i läkandeprocessen och ett verktyg för ett hållbarare samhälle.

Men det räcker inte att *tycka om cykel*, det måste också *göras cykel*. Årtionden av försummelse upphävs inte i en handvändning - och ingenting förändras av sig självt. Därför behöver Sverige en stark röst för cyklingen. Cykelfrämjandet har kämpat i med- och motvind för ett cykelvänligare Sverige sedan 1934. Med vårt nya åttapunktsprogram kan Sverige ta ett rejält tramptag i rätt riktning.

1 ETT EGET TRAFIKSLAG

Cykeln måste ses som ett trafikslag, på samma sätt som bilen. Olika trafikslag har olika behov och krav och därför behöver cykeltrafiken egna regler och ytor. Cykelbanorna och hur de ska användas ska vara självförklarande, med tydliga och konsekventa regler. Separation från gående och bilister är nödvändig för cykeltrafikens tillväxt och för allas säkerhet. Hur ett företräde för anslutande eller korsande trafik ska se ut och fungera måste vara tydligt för alla trafikanter. Behovet av lagändringar som gynnar och förenklar för cykeltrafiken är stort!

2 CYKLING FÖR ALLA

Cykling bör vara ett självklart trafikslag för alla. Så är det tyvärr inte i dagens Sverige. Okunskap, rädsla, bakgrund, ålder, funktionsvariation är några förklaringar till att många inte kan, får eller vågar cykla. Samtidigt visar forskning att fysisk aktivitet som cykling förbättrar barns skolresultat, bromsar hjärnans åldrande och kan lindra psykiska sjukdomar som depression. Det finns därför ett stort behov av utbildning, både vad gäller att lära sig cykla, med cykelteknik, situationsövningar och cykellek, men också utbildning kring lagar och regler. Svenska skolor behöver stöd för att få in cykling på schemat, men också i att få bukt med den situation som uppstått i och med att allt fler föräldrar väljer att skjutsa sina barn. Även utbildning kopplat till körskolornas verksamhet behöver stärkas. Nya bilister ska ha kunskap om cyklistens perspektiv och vikten av att dela vägen!

3 TRYGGT, FRAMKOMLIGT OCH SAMMANHÄNGANDE

Cykelinfrastrukturen behöver vara säker, bekväm, attraktiv och utgöra ett sammanhållande nät. En stor del av cykelolyckorna beror på brister i drift och underhåll eller bristfällig utformning, och otrygghet är ett stort hinder mot att få fler att cykla. Därför måste cykelinfrastrukturen hålla hög, godkänd, kvalitet och vara väl underhållna. Cykelbanorna ska vara tillräckligt breda för omkör-

ningar samt belysta så att hinder och korsningar syns väl. Cykeltrafiken måste också separeras från tung trafik, särskilt vid skolor. Sprickor, hål, kanter eller utstickande vegetation måste röjas och åtgärdas. Trygga cykelvägar handlar också om hur de är dragna: är banan öde eller finns det människor i närheten när mörkret har fallit?

Cykelfrämjandet anser att cykeltrafiken bör hanteras på samma sätt som gångtrafiken vid samtliga obehagade passager, det vill säga att cyklister har företräde. På så sätt blir det en tydlighet gentemot biltrafiken. Detsamma gäller enkelriktningar, där det bör göras tillåtet att cykla mot enkelriktningen överallt. Det är idag möjligt i många andra länder och ger en tydlighet mot både bilister och cyklister.

4 BYGG INOM CYKELAVSTÅND

Tid är en avgörande faktor i valet av färdmedel och i rusningstrafik är cykeln ofta oslagbar. När arbete, skola och butiker finns inom cykelavstånd ökar möjligheterna att klara vardagens alla måsten. Cykelfrämjandet vill därför att samhällsplaneringen inriktar sig på att bygga täta städer och orter med blandade funktioner. Då blir cykeln det bästa och mest självklara sättet att resa!

Ungefär hälften av alla bilresor i Sverige är under fem kilometer. En del är till och med under kilometern. Potentialen att öka cyklingen är alltså mycket stor. Men det är inte bara är avståndet som avgör. God tillgång till bilparkering är ett skäl till att många väljer bil, men också att cykelvägen kan kännas otrygg eller till och med saknas helt. En kilometer kan kännas lång om den inte är anpassad för cyklister.

Om skola, förskola och aktiviteter ligger inom cykelavstånd från hemmet minskar incitamenten för att skjutsa barn. Cykelfrämjandet vill att cykeltrafiken får högre prioritet i Sveriges städer, med korta avstånd och en låg prioritet för stillastående trafik. Det är inte bara en förutsättning för att öka cykeltrafikens attraktivitet, utan också för att skapa attraktiva städer.

5 CYKLING ÅRET RUNT

Cykling leder till god hälsa och välmående vilket gynnar både cyklisten och samhället. Men trots att allt fler upptäcker vintercyklingen ställer många undan cykeln på hösten, vilket gör att många av hälsofördelarna går förlorade. Cykelfrämjandet vill se ökade satsningar för att cykling skall vara ett attraktivt färdmedel året runt.

Drift och underhåll av cykelvägar måste ge en hög komfort för cyklisten oavsett säsong. Brisande framkomlighet och säkerhet på grund av snö, is och grus på cykelbanorna innebär inte bara ökade restider utan också ökad risk för olyckor. Genom lövupptagning, halkbekämpning och snöröjning, liksom genom att klippa träd och buskar, ta bort glassplitter, grenar och andra föremål skapar en säker och trygg cykling under alla årstider. Med sopsaltning får vi fler grusfria cykelstråk, vilket också minskar risken för att cykla omkull. Cykelfrämjandet anser därför att sopsaltningsmetoden bör användas i större utsträckning av Sveriges kommuner.

6 CYKELPARKERINGAR SOM HÅLLER MÅTTET

En cykelresa bör alltid börja och sluta med en cykelparkering. Det behöver därför finnas tillräckligt många cykelparkeringar, på rätt platser, av rätt sort och av tillräcklig kvalitet. När nya bostäder byggs har de flesta kommuner en norm som anger antalet cykelparkeringar. Men hur parkeringarna ser ut och var de ligger är minst lika viktigt. Även här är det viktigt att bevaka att de cykelparkeringar som byggs är anpassade efter cyklisternas behov. Kunskapen om cykelparkeringar behöver därför öka. Cykelfrämjandet verkar för att Sveriges kommuner ska arbeta efter tydliga normer och riktlinjer så att Sveriges cyklister får cykelparkeringar som håller måttet!

7 UNDERLÄTTA CYKELTURISM OCH FRITIDSCYKLING

Cykling är avkoppling, motion och upplevelser. Fritidscyklning kan innebära allt från lugnare turer på helgerna och på semestern, till terrängcykling i skogen och landsvägscyklning. Vätterrundans platser fylls på några timmar och allt fler upptäcker glädjen med cykelsemestern. Allt detta kräver insatser både i form av lämpliga vägar, bra möjligheter till övernattnings och god service. Cykelfrämjandet ser fritidscyklning och cykelturism som en positiv trend som behöver mer samordning och stöd!

Ökad cykelturism är viktig utifrån många olika aspekter: ekonomi, arbetstillfällen och regional utveckling är några exempel. Infrastrukturen för just cykelturism behöver därför byggas ut, cyklar behöver kunna tas med på tåg och möjligheten att hyra cykel och få bagaget skjutsat mellan start

och målpunkt behöver utvecklas. Särskilda leder för stigcykling saknas även i våra friluftsområden. Landsvägscyklisternas säkerhet måste prioriteras så att de slipper bilar som kör för nära, kastar föremål eller sprutar spolarvätska.

S CYKELN EN DEL AV RESAN

I många länder är det en självklarhet att kunna ta med cykeln på tåget och i kollektivtrafiken. I Sverige är det endast möjligt på vissa sträckor och med vissa bolag. Det är ett stort hinder för alla cyklister. Cykelfrämjandet vill därför att möjligheten att ta med cykel ska vara ett krav vid upphandling av trafik och fordon, både i de nationella som de lokala kollektivtrafiknäten.

Alla resor har en start- och målpunkt. För längre resor innebär det oftast att cykeln inte kan göra hela jobbet utan att flera olika trafikslag behö-

ver användas. Det ställer krav på högkvalitativa cykelparkeringar, ett heltäckande lånecykelsystem eller möjlighet att ta med cykeln på tåget, bussen och tunnelbanan. Att kunna ta med cykeln på tåg borde vara en nationell angelägenhet och SJ och andra myndigheter som upphandlar kollektivtrafik bör ha cykel på tåg som ett krav. Det är särskilt aktuellt nu när höghastighetstågen planeras. Väljer vi framtidslösningen eller fortsätter vi att motverka cykeln och premiera bilen?

För att minska bilberoendet utanför städerna måste det byggas bättre och tryggare cykelbanor också på landsbygden, och mellan städer. Vid kollektivtrafikens knutpunkter bör cykelparkeringar av hög kvalitet ligga i bästa läge samt utformas tryggt, säkert, väderskyddat och med hög service-nivå. Här finns stor potential för både kommuner och fastighetsägare att ta sitt ansvar.

BILAGA

GRANSKNINGSMALL

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

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

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

BEDÖMNING AV DELOMRÅDEN

Nedan beskrivs vad som ingår i de sex delområden som granskningen är indelad i, samt vilka nyckeltal som använts i bedömningen. De sex delområdena bedöms likvärdigt med en delsumma på maximalt 10 poäng, vilket ger en totalsumma på 60 poäng. Fokus i bedömningen ligger på hur kommunen arbetar med cykling i nuläget. Därför avser frågorna i huvudsak 2016 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

Del-område	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Max-poäng
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 2016 och de som planeras för 2017. 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 2016 och 2017, 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 2016	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 2017	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 2016 och 2017
- 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 2016	Kr/invånare	>7= 3 p 5–7= 2,5 p 3–5= 2 p 1–3= 1,5 p	3 p
	Budgeterat information/marknadsföring 2017	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 2016

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 2016. 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 2016

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 2011 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 2011 har godkänts.

Poängskala för uppföljning och mätning

Del-område	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Max-poäng
Uppföljning och mätning	Flödesmätningar gjorda 2016	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 cyklisterna	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2 p
	Cykelbokslut genomfört (eller BYPAD)	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2 p

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2017

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 Sahlén

Tryckt hos Trydells Tryckeri AB i Laholm



