



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2012

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

Koucky & Partners AB,
på uppdrag av Cykelfrämjandet



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2012 är delfinansierad av Trafikverket





Titel: CykelFrämjandets Kommunvelometer 2012. En granskning och jämförelse av kommunernas satsningar på att öka cykling och göra cykling säkrare och mer attraktivt

K&P projektnr.: 12005
Författare: Shahriar Gorjifar, Koucky & Partners AB
Medarbete: Michael Koucky, Koucky & Partners AB
Uppdragsgivare: CykelFrämjandet
Kontaktpersoner: CykelFrämjandet: Christian Juul
Koucky & Partners AB: Shahriar Gorjifar
Delfinansiär: Trafikverket

Datum: 2012-05-04



Om Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet, Cyklisternas Riksförening, har till ändamål att:

- Vara en riksomfattande organisation för cyklister
- Tillvarata intressen för alla cyklister som använder cykeln för kommunikations-, turist-, rekreations- och motionsändamål.
- Arbeta för ökad användning av cykeln och ökad möjlighet att använda cykel.
- Samarbeta med cykelbranschen för att hjälpa den att utveckla bra och prisvärda cyklar.
- Samverka med organ som verkar inom trafikområdet för cykelanpassad lagstiftning, bättre trafikmiljö och mindre klimatpåverkan.

Detta gör cykelfrämjandet genom sin riksorganisation och genom sina lokala kretsar, samt genom internationellt samarbete.

Cykelfrämjandet är medlem i ECF (European Cyclists' Federation). ECF är medarrangör av de världsomfattande Velo-City konferenserna samt leder det internationella nätverket Cities for Cyclists, som erbjuder erfarenhetsutbyte och forskningssamarbete för städer och kommuner som vill utvecklas inom cykelområdet.

Cykelfrämjandet ordnar också tillsammans med sina systerorganisationer i andra länder studieresor för politiker och tjänstemän till länder och städer som har utvecklat intressanta metoder och lösningar för att främja cykling.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING	5
2	BAKGRUND	6
2.1	SYFTE MED GRANSKNINGEN	6
2.2	RESULTATSPRIDNING	6
3	KARTLÄGGNING OCH BEDÖMNING	7
3.1	DELTAGANDE KOMMUNER	7
3.2	GRANSKNINGSMALL	8
3.3	BEDÖMNING AV DELOMRÅDEN.....	8
3.3.1	<i>Befintlig infrastruktur</i>	9
3.3.2	<i>Investeringar i ny infrastruktur och drift och underhåll</i>	9
3.3.3	<i>Investeringar i påverkansinsatser</i>	9
3.3.4	<i>Cykelaktiviteter under 2011</i>	10
3.3.5	<i>Cykelpolitik och handlingsplaner</i>	10
3.3.6	<i>Uppföljning och utvärdering</i>	10
3.3.7	<i>Viktning</i>	10
4	RESULTAT	12
4.1	SAMMANLAGDA RESULTAT	12
4.2	BEFINTLIG INFRASTRUKTUR	13
4.3	INVESTERINGAR I NY INFRASTRUKTUR SAMT DRIFT OCH UNDERHÅLL	14
4.4	INVESTERINGAR I PÅVERKANSINSATSER	17
4.5	CYKELAKTIVITETER UNDER 2011	19
4.6	CYKELPOLITIK OCH HANDLINGSPLANER	21
4.7	UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING	22
5	KOMMUNSAMMANFATTNINGAR	24
6	DISKUSSION OCH SLUTSATSER	41
6.1	FÖRÄNDRINGAR I UPPLÄGG	42
7	BILAGOR	43
7.1	BILAGA 1. ENKÄTEN.....	43
7.1.1	<i>Inledande frågor</i>	44
7.1.2	<i>Investeringar</i>	45
7.1.3	<i>Aktiviteter</i>	47
7.1.4	<i>Cykelpolitik</i>	48
7.1.5	<i>Uppföljning och utvärdering</i>	50



1 Sammanfattning

Under våren 2012 har Cykelfrämjandet genomfört den tredje upplagan av Cykelfrämjandets Kommunvelometer, en oberoende granskning av hur kommuner arbetar med cykling. Årets enkät är den största som genomförts med totalt 33 deltagande kommuner över hela Sverige. Resultaten visar på stora skillnader mellan kommunerna och att det finns möjligheter till förbättringar hos alla.

De kommuner som har granskats är Borlänge, Borås, Botkyrka, Enköping, Eskilstuna, Falkenberg, Gävle, Göteborg, Helsingborg, Huddinge, Järfälla, Jönköping, Karlshamn, Karlstad, Knivsta, Kristinehamn, Lidingö, Linköping, Ludvika, Luleå, Lund, Malmö, Motala, Mölndal, Norrköping, Nynäshamn, Ronneby, Skövde, Varberg, Västerås, Växjö, Östersund och Österåker.

Första platsen i årets upplaga av Cykelfrämjandets Kommunvelometer delas av fjolårsvinnaren Malmö och Lund som kom tvåa 2011. Båda kommunerna har under flera år satsat på cykling och visar att de har en bra balans mellan långsiktiga strategier, uppföljning och investeringar i både infrastruktur och information. De kommuner som följer närmast efter är Helsingborg, Karlstad, Västerås och Varberg som alla visar att cykeln har en framstående plats i trafikplaneringen.

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

De flesta kommuner som deltar för andra eller tredje gången i årets granskning har förbättrat sina resultat. Generellt handlar det om att de har ökat investeringarna inom infrastruktur och påverkansinsatser. Flera av kommunerna har också förbättrat uppföljningen av sitt cykelarbete och i något fall kompletterat med en cykelplan eller med nya mål för att öka cykelandelen.

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

Undersökningen har genomförts och utvärderats under våren 2012. Samma metod har använts som föregående år och resultatet av granskningen är fullt jämförbart med föregående år, både totalt och per delområde.



2 Bakgrund

Cykelfrämjandets Kommunvelometer är ett verktyg för att på ett enkelt sätt mäta hur Sveriges kommuner arbetar med och prioriterar cykling. I år genomförs mätningen för tredje året i rad, med fler deltagande kommuner än någonsin.

Målsättningen med Cykelfrämjandets Kommunvelometer är att mäta och kommunicera kommunala insatser för cykling och att möjliggöra jämförelser mellan kommuner och över tid. Resultaten ska publiceras lokalt och regionalt för att uppmärksamma behoven av insatser för ökad cykling. Förhoppningen är att projektet ska skapa lokal debatt och incitament för förbättring och det kommer även finnas utrymme för konkreta råd till utveckling.

I dagsläget är Cykelfrämjandets Kommunvelometer den enda granskning som på ett snabbt och enkelt sätt kan göra en objektiv analys av cykelarbetet i en kommun. Andra metoder, t.ex. BYPAD är mer tids- och resurskrävande. Erfarenheterna från tidigare år har visat att metoden ger en tillräckligt bra bedömningsgrund trots sin enkla utformning. Det är extra roligt att flera kommuner som deltog i tidigare års granskningar även har anmält sig till årets.

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 förr och det som planeras i en nära framtid. Målet med Cykelfrämjandets Kommunvelometer är inte att bedöma kvaliteten på kommunernas insatser inom cykelområdet, istället ligger fokus på beslutsprocessen och resurstilldelning av medel.

2.1 Syfte med granskningen

Syftet med granskningen är att jämföra kommunernas arbete med cykling på ett objektivt sätt och att enkelt kunna lyfta fram styrkor och svagheter i kommunens arbete. Genom att granskningen görs i ett flertal kommuner och nu tredje året i rad, kan man bilda sig en uppfattning om hur prioriterat cykelområdet är bland svenska kommuner och se hur cyklingens status utvecklas.

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

2.2 Resultatspridning

Cykelfrämjandets Kommunvelometer har som mål att öka medvetandet hos svenska kommuner om vad som krävs för att skapa goda förutsättningar för cykling. Därför är spridningen av resultatet en viktig del av projektet. Årets resultat presenteras på Gatukontorsdagarna i Luleå i maj där vinnaren tillkännages. Dessutom kommer resultaten för varje kommun att skickas ut till respektive lokala dagstidningar. Förhoppningsvis skapar detta en debatt som kan leda till förbättringar för cyklingen lokalt.

Alla resultat är offentliga och kommer att delges berörda kommuner. Vidare erbjuds varje kommun en presentation där resultaten kan diskuteras med berörda politiker och tjänstemän. Utifrån granskningen kommer varje deltagande kommun få rekommendationer om hur de bör utveckla sitt arbete för att bli starkare inom cykelområdet.

3 Kartläggning och bedömning

Liksom tidigare år har granskningen genomförts med hjälp av en enkät med frågor som kommunerna har svarat på. Svaren har bedömts och viktats enligt fastställda kriterier där fokus ligger på det arbete som gjordes under 2011.

Smärre förtydliganden har gjorts jämfört med föregående års version, men utan att jämförbarheten har gått förlorad, varken totalt sett eller inom varje delområde.

3.1 Deltagande kommuner

I årets undersökning har 33 kommuner granskats, en kraftig ökning jämfört med 2011 då 17 kommuner deltog. Både stora och små kommuner har deltagit. Största kommun är Göteborg med över en halv miljon invånare och minsta är Knivsta följt av Kristinehamn, med ca 15 000 respektive ca 24 000 invånare. Samtliga kommuner har anmält sig själva för att delta och bli granskade.

Det finns kommuner representerade från hela Sverige från Luleå i norr till Malmö i söder.

Figur 1. Karta över de granskade kommunerna.





Tabell 1. Granskade kommuner från minsta till största

Kommun	Antal invånare	Kommun	Antal invånare
Knivsta	14 965	Luleå	74 400
Kristinehamn	23 808	Botkyrka	82 400
Ludvika	25 600	Växjö	83 710
Nynäshamns	26 032	Karlstads	86 409
Ronneby	28 000	Gävle	95 400
Karlshamns	31 185	Eskilstuna	97 000
Österåkers	39 521	Huddinge	98 700
Enköping	40 000	Borås Stad	104 000
Falkenbergs	41 008	Lund	111 611
Motala	41 828	Jönköping	128 305
Lidingö	44 017	Helsingborg	130 250
Borlänge	49 323	Norrköpings	130 640
Skövde	51 761	Västerås	138 000
Varbergs	58 500	Linköping	147 354
Östersunds	59 373	Malmö	302 000
Mölnadal	60 973	Göteborgs Stad	519 000
Järfälla	67 000		

3.2 Granskningsmall

Årets enkät har lagts upp som en webbenkät där kommunerna har fått fylla i svaren direkt via en länk som skickats till dem. Frågorna har delats in i sex delområden: befintlig infrastruktur, investeringar i ny infrastruktur samt drift och underhåll, investeringar i påverkanssatsningar, cykelaktiviteter under 2011, cykelpolitik och handlingsplaner samt uppföljning och utvärdering. Hela enkäten finns i bilaga 1.

Resultaten är fullt jämförbara med tidigare års granskningar.

3.3 Bedömning av delområden

Nedan beskrivs vad som ingår i de sex delområden som granskningen är indelad i, samt vilka nyckeltal som använts i bedömningen. Nyckeltalen är baserade på antalet invånare för att ge en så rättvis bedömning som möjligt mellan de olika kommunerna.

De sex områdena har bedömts likvärdigt med en delsumma på maximalt 10 poäng, vilket ger en totalsumma på 60 poäng. Fokus i bedömningen ligger på hur kommunen arbetar med cykling i nuläget. Därför avser frågorna 2011 års planering och investeringar och det krävs att kommunen har aktuella dokument som de arbetar efter.



Om svaret för någon fråga har avvikit markant från resten av svaren har kommunen ifråga kontaktats för komplettering. På så sätt har alla frågor och svar kontrollerats innan de har analyserats.

3.3.1 Befintlig infrastruktur

Även om det är de satsningar som görs i nuläget som först och främst granskats, bör inte tidigare arbete förringas. Detta mäts lättast och mest rättvist med hjälp av hur mycket befintlig infrastruktur som finns i kommunen. Den befintliga infrastrukturen är grunden till att behålla och öka andelen cykeltrafik. Därför ges den också relativt stor vikt i den totala poängsammanställningen.

Nyckeltal:

- Totala längden cykelväg i kommunen, mätt per invånare.

Som cykelväg räknas cykelbana, cykelfält, cykelfartsgata, gångfartsområde, bussgata med tillåten cykling och gågata med tillåten cykling, dock inte cykling i blandtrafik.

3.3.2 Investeringar i ny infrastruktur och drift och underhåll

Investeringarna gäller åtgärder som har gjorts i och omkring cykelvägnätet under 2011 och de som planeras under 2012. Både nybyggande och underhåll av befintliga åtgärder har granskats. Anledningen till att ny infrastruktur och drift och underhåll har lagts ihop är att båda verksamheterna kompletterar varandra: ju mer cykelvägar som finns utbyggda desto mer behöver läggas på drift och underhåll. Dessa ”hårda” 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 områden som alla bedöms i lika hög grad.

Nyckeltal:

- Investering i kronor per invånare för 2011 och 2012, separat för nyinvestering och för underhållsinsatser.
- Andel personer i tjänsteprocent per 100 000 invånare som arbetar med utveckling och planering av ny infrastruktur.

3.3.3 Investeringar i påverkansinsatser

En ofta bortglömd del i cykelarbetet är satsningarna på information och marknadsföring av cykling. Det kan handla om allt från att trycka upp en cykelkarta, informera om nya cykelvägar eller förbättringar i vägnätet, till påverkans- och testkampanjer. Ytterligare ett marknadsföringsverktyg är att skylta cykelvägarna. Det är ett sätt att tydligt markera hur kommunen värderar cykeltrafiken. Genom att ge informationsinsatserna lika stor vikt som infrastruktursatsningarna i bedömningen, markeras att båda områdena är viktiga för att öka andelen cykling i kommunen och uppnå en balanserad cykelsatsning.

Nyckeltal:

- Investering i påverkansinsatser i kronor per invånare för 2011 och 2012.
- Andel personer i tjänsteprocent per 100 000 invånare som arbetar med information och marknadsföring av cykling.



- Andel cykelvägar som har vägvisande skyltning.

3.3.4 Cykelaktiviteter under 2011

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 har kunnat markera vilka verksamheter den arbetade med under 2011. Blandningen av långsiktiga verksamheter och årligt återkommande moment gör det till ett delområde som kommunen internt kan ha nytta av som en kontroll för vad kommunen gjort under året. Det kan även användas som ett stöd för planeringen när momentet ska återkomma. Det är inte meningen att alla verksamheter ska genomföras varje år, en cykelplan är till exempel ett långsiktigt dokument som kan gälla under flera år, likaså en resvaneundersökning och inte minst politiska mål. För att få full poäng har det antagits att sju moment täcker in de årliga verksamheterna.

3.3.5 Cykelpolitik och handlingsplaner

Inom detta område ges kommunen möjlighet att visa hur cykling prioriteras i den strategiska planeringen. En tydlig målformulering som förankras politiskt är en av grundpelarna för att cykelarbetet ska lyckas långsiktigt. Tillsammans med cykelplanen utgör de grunden för cykelpolitiken. Andra strategiska dokument är däremot ett mått på att kommunen har kommit något längre i sitt cykelarbete. Exempel på det är om den antagit någon norm för cykelparkeringstal eller om kommunen arbetar aktivt med att få sina anställda att cykla till jobbet.

Endast mål där tidshorisonten inte har gått ut har godkänts. Cykelplaner som är äldre än 2006 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.

3.3.6 Uppföljning och utvärdering

Skilt från den strategiska planeringen, men minst lika viktigt för den långsiktiga planeringen, är uppföljning och utvärdering. 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 som genomförts senare än 2006 har godkänts.

3.3.7 Viktning

Samma viktning av frågorna har gjorts som förra året och frågan om de totala trafikinvesteringarna har inte analyserats.

I följande tabell redovisas poängsättningen för alla frågor och delområden.

Tabell 2. Viktning av frågorna.

Huvudområde	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Maxpoäng
Befintlig infrastruktur	Total längd cykelväg	m/invånare	> 5 = 5 p 4,5-5 = 4,5 p 4-4,5 = 4 p 3,5-4 = 3,5 p 3-3,5 = 3 p 2-3 = 2,5 p 1,5-2 = 2 p 1-1,5 = 1,5 p 0,5-1 = 1 p <0,5 = 0,5 p 0 = 0 p	5
	Andelen totala cykelinvesteringar av totala trafikbudgeten	%	> 20% = 5 p 15-20% = 4 p 10-15% = 3 p 6-10% = 2 p 2-6% = 1 p 0-2% = 0,5 p 0% = 0 p	5
Investeringar infrastruktur/ underhåll	Total inv. infrastruktur+underhåll 2011	Kr/invånare	> 250 = 4 p 200-250 = 3 p 150-200 = 2,5 p 100-150 = 2 p 50-100 = 1,5 p <50 = 1 p 0 = 0 p	4
	Total inv. infrastruktur+underhåll 2012	Kr/invånare		4
	Totala personresurser infrastruktur+underhåll	Tjänster/invånare	>2 = 2 p 1,25-2 = 1,5 p 0,5-1,25 = 1 p <0,5 = 0,5 p	2
Investeringar information/ marknadsföring	Inv. information/kampanjer 2011	Kr/invånare	>7 = 3 p 5-7 = 2,5 p 3-5 = 2 p 1-3 = 1,5 p 0,5-1 = 1 p <0,5 = 0,5 p 0 = 0 p	3
	Inv. information/kampanjer 2012	Kr/invånare		3
	Personresurser information/kampanjer	Tjänster/invånare	>1 = 2 p 0,75-1 = 1,5 p 0,5-0,75 = 1 p <0,5 = 0,5 p 0 = 0 p	2
	Andel skyltade cykelvägar	% av total längd cykelväg	>90% = 2 p 70-90% = 1,5 p 40-70% = 1 p 10-40% = 0,5 p <10% = 0 p	2
Aktiviteter 2011	Antal aktiviteter		> 7 kryss = 10 p 6 kryss = 8 p 5 kryss = 6 p 4 kryss = 4 p 3 kryss = 3 p 2 kryss = 2 p 1 kryss = 1 p	10
Cykelpolitik	Politiska mål	Ja/nej	Ja=1, nej=0	1,0
	Tidsatta mål	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5
	Mätbara mål	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5
	Uppföljning av mål av nämnd	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5
	Cykelstrategi antagen	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2,0
	Cykelplan senaste 5 åren	Ja/nej	Ja=1,5, nej=0	1,5
	Medel till cykelplan	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5
	Cykelparkeringstal	Ja/nej	Ja=1, nej=0	1,0
	Integrering i plandokument	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5
	Aktuell underhållsplan	Ja/nej	Ja=1,5, nej=0	1,5
Aktiv cykelpolitik som arbetsgivare	Ja/nej	Ja=0,5, nej=0	0,5	
Uppföljning och mätning	Flödesmätningar gjorda 2011	Ja/nej	Ja=1, nej=0	1
	Antal mätpunkter	Mätfrekvens	Endast periodiska = 0,5 Endast kontinuerliga = 1 Både och = 1	1
	Resvaneundersökning senaste 5 åren	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2
	Nöjdhetsundersökning senaste 5 åren	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2
	Samarbete med cyklister	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2
	Cykelbokslut genomfört (el. BYPAD)	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2

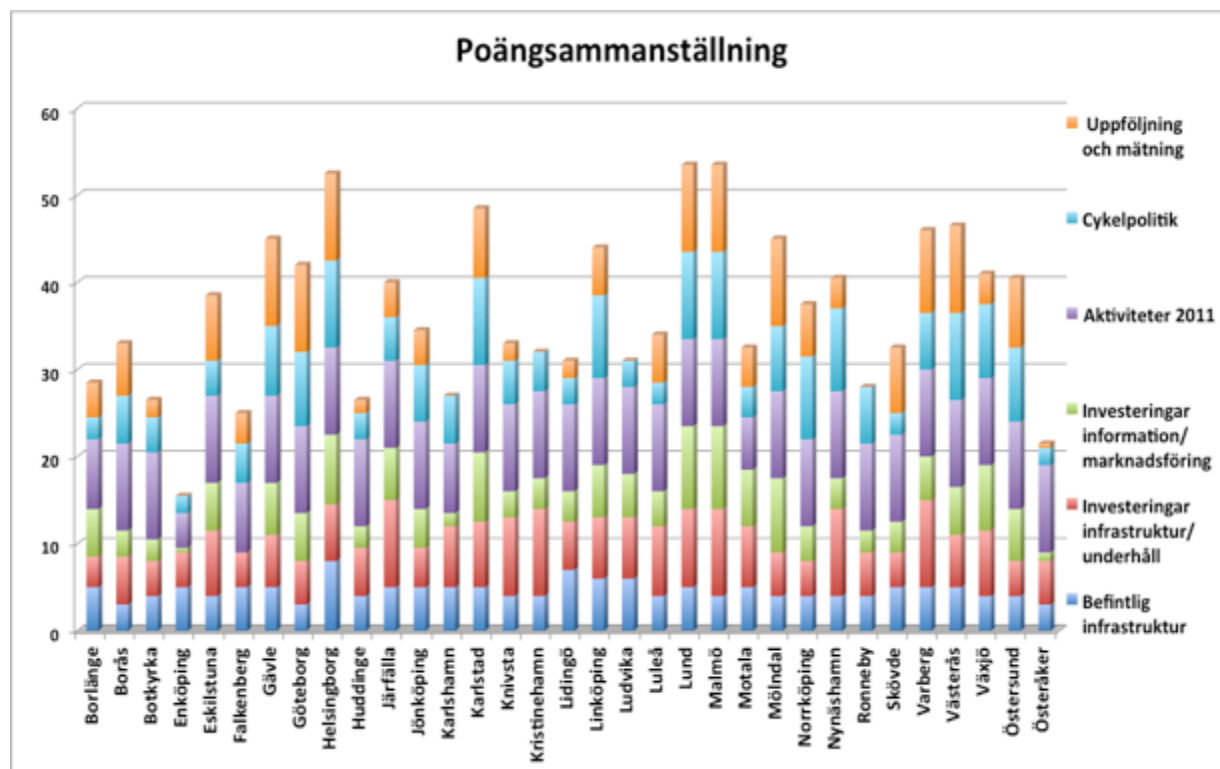
4 Resultat

Nedan följer en sammanfattning av resultaten indelad i de sex bedömningsområdena. Kommunerna jämförs med varandra för varje område och en kortare jämförelse görs också med förra årets resultat.

4.1 Sammanlagda resultat

Årets förstaplats delas av Malmö och Lund som båda får 53,5 av 60 poäng, tätt följda av Helsingborg med 52,5 poäng. Detta får sägas vara ett väldigt bra resultat och ett bevis på att de högst placerade kommunerna systematiskt arbetar med alla områden som rör cykling. Dessa kommuner arbetar långsiktigt och politiskt antagna strategier och planer tillsammans med regelbunden uppföljning utgör grunden för deras arbete. De bottenplacerade kommunerna har däremot inga strategiska dokument att basera sin verksamhet på och bedriver ingen uppföljning av sitt arbete.

Diagram 1. Totala poängsammanställningen för Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2012.

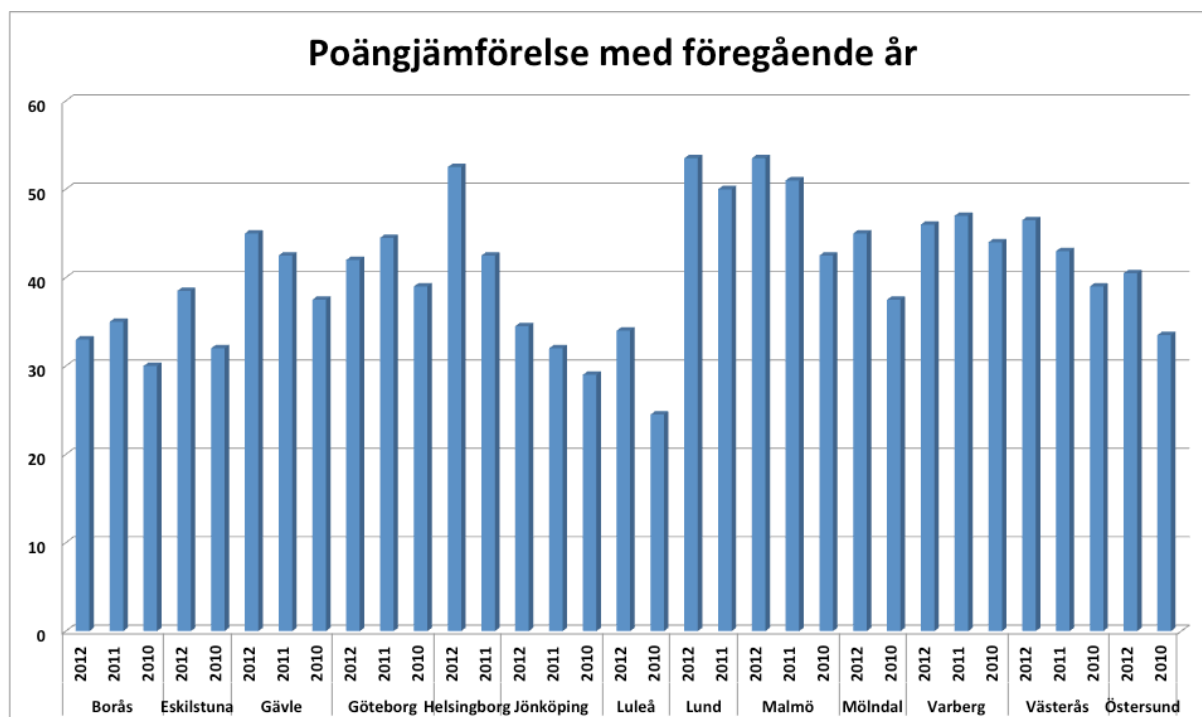


Jämfört med tidigare år har årets resultat den största spridningen, från 53,5 till 15,5 poäng. Det är värt att notera att av de tretton kommuner som har varit med i Cykelfrämjandets Kommunvelometer mer än en gång så har samtliga ett resultat över 30 poäng och nio kommuner har lyckats ta sig över 40 poäng. Sju av dessa tretton kommuner är med för tredje året i rad och tre av dessa, Borås, Göteborg och Varberg, har sänkt sina poäng med 1-2,5 poäng i årets enkät. Dessa tre kommuner har främst fått lägre poäng för investeringar och cykelpolitik i årets enkät jämfört med 2011, men håller ändå en ganska hög standard när det gäller arbetet med cykling i stort. De sex kommuner som är med för andra året har alla



förbättrat sina resultat. Helsingborg och Luleå utmärker sig extra med en höjning på 10 poäng och en förbättring på samtliga områden jämfört med föregående års enkät.

Diagram 2. Jämförelsedigram för de kommuner som deltagit under föregående år.



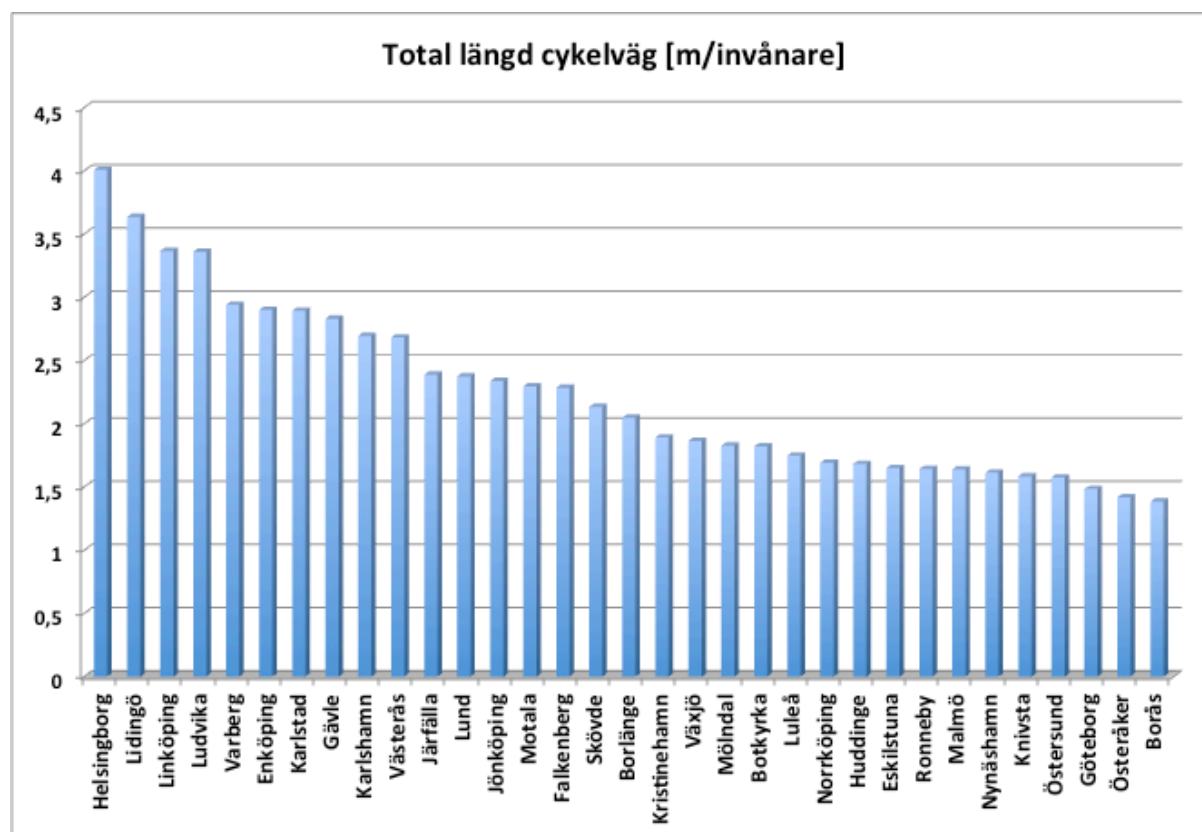
En kommun som får över 45 poäng kan betecknas som en kommun som arbetar mycket bra med cykling och har troligen gjort det under ett flertal år. Om kommuner har mellan 35 och 45 poäng arbetar den aktivt, men saknar struktur inom ett eller två områden, alternativt har kommuner inte satsat på cykelplanering under så lång tid. Mellan 25 och 35 poäng betyder att kommunen saknar strategi inom flera områden och inte prioriterar cykling så mycket som den skulle kunna. Har kommunen under 25 poäng så är cykling inte ett prioriterat område eller så har kommunen inte hittat ett systematiskt arbetssätt än.

4.2 Befintlig infrastruktur

Helsingborg och Lidingö är de kommuner som har längst befintlig cykelväg i årets granskning med 4 och 3,6 m per invånare, tätt följda av Linköping och Ludvika på 3,4. Ytterligare 12 kommuner har över 2 m cykelväg per invånare. Borås och Österåker har kortaste sträckan: 1,4 m per invånare. Det är värt att notera att Helsingborgs stora förbättring när det gäller befintlig cykelinfrastruktur – från sista plats 2011 till första plats i år – beror på bristfälliga uppgifter i 2011 års enkät.

Det längsta totala cykelnätet i årets enkät har Göteborg, Helsingborg och Malmö, med 770, 522 och 496 km vardera. Göteborg och Malmö har ökat vägnätet jämfört med 2011 men har trots detta endast 1,5 och 1,6 m cykelväg per invånare. Det kan förklaras med att dessa två är tätbebyggda regioner där fler bor på en mindre yta och där det inte behövs lika hög andel cykelvägar per invånare som i mindre tätbebyggda kommuner.

Diagram 3. Total längd cykelväg per invånare.



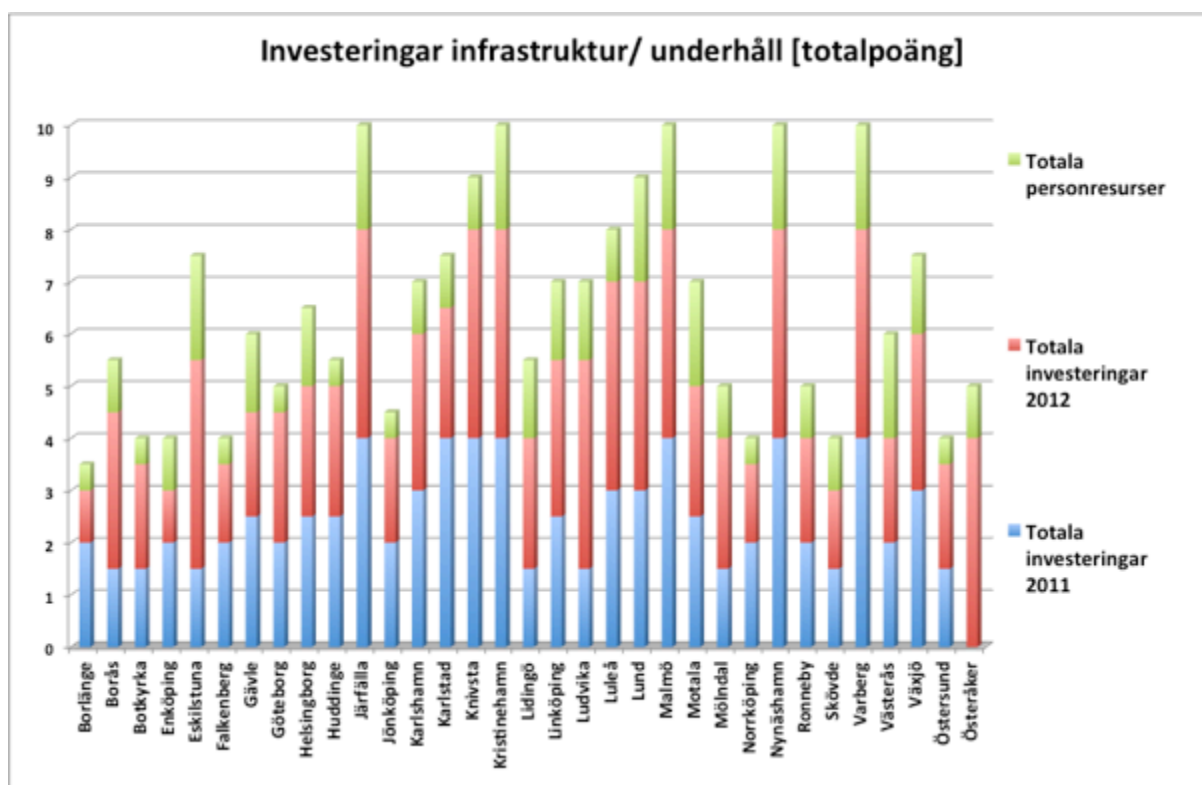
4.3 Investeringar i ny infrastruktur samt drift och underhåll

Totalt 5 kommuner har lyckats få full pott på detta delområde i årets enkät: Järfälla, Kristinehamn, Malmö, Nynäshamn och Varberg. Dessa följs av Lund och Knivsta på 9 poäng. Varberg, Lund och Nynäshamn är de kommuner som har flest anställda inom området med 4,3, 3,6 och 3,5 anställda per 100 000 invånare och år vardera.

Spännvidden mellan hur mycket kommunerna investerar är väsentlig. Malmö, Knivsta och Karlstad investerar mest med i snitt 451 kr, 399 kr och 380 kr per invånare och år för 2011-2012. Malmö har ökat sin budget med över 100 kr per invånare för tredje året i rad, och 2012-års tre topplaceringar är samtliga högre än 2011 års toppnotering: Malmö med 346 kr per invånare. På andra änden av skalan befinner sig Skövde med 86 kr, samt Enköping och Borlänge med en investering på 90 kr per invånare och år var för samma period.

Nästan alla kommuner har budgeterat för ny infrastruktur 2011 och 2012; de enda undantagen är Österåker som saknar budget för 2011 samt Borlänge som inte budgeterat något för 2012.

Diagram 4. Kommunernas investeringar i infrastruktur och drift och underhåll.



I genomsnitt går drygt 30 % av investeringarna till drift och underhåll, men även här är skillnaderna stora, från Knivsta som satsar nästan 80 % på underhåll till Falkenberg som satsar 4 %. Jämfört med förra årets granskning satsar årets kommuner relativt sett mer på drift och underhåll.



Tabell 3. Medelinvestering 2011-2012 och andel som satsas på drift och underhåll.

Kommun	2011-2012 [kr/inv.]	% Drift och underhåll
Malmö	451	25%
Knivsta	399	80%
Karlstad	380	55%
Kristinehamn	305	21%
Österåker	278	0%
Luleå	265	55%
Järfälla	261	57%
Lund	248	33%
Nynäshamn	242	5%
Varberg	225	12%
Växjö	217	0%
Karlshamn	209	58%
Huddinge	190	0%
Linköping	190	50%
Motala	179	54%
Eskilstuna	168	10%
Helsingborg	163	38%
Ludvika	159	15%
Gävle	157	70%
Borås	156	34%
Göteborg	139	33%
Västerås	133	17%
Lidingö	115	27%
Mölnadal	114	0%
Jönköping	109	29%
Falkenberg	108	4%
Botkyrka	108	55%
Ronneby	107	17%
Norrköping	103	19%
Östersund	103	41%
Borlänge	90	48%
Enköping	90	17%
Skövde	86	32%

Mölnadal och Österåker har inte angivit någon budget för drift och underhåll av cykelvägar, medan Huddinge satsar endast 0,3 % inom detta område. Det medför att dessa kommuners investering i princip endast tar hänsyn till ny infrastruktur.

Hänsyn måste också tas till att kostnaden för vissa cykelåtgärder i många fall hamnar i någon annan pott. Så är t.ex. fallet om kommunen i samband med ett vägbygge beslutar att bygga en cykeltunnel under. Denna investering hamnar ofta under kostnaderna för vägbygget och inte

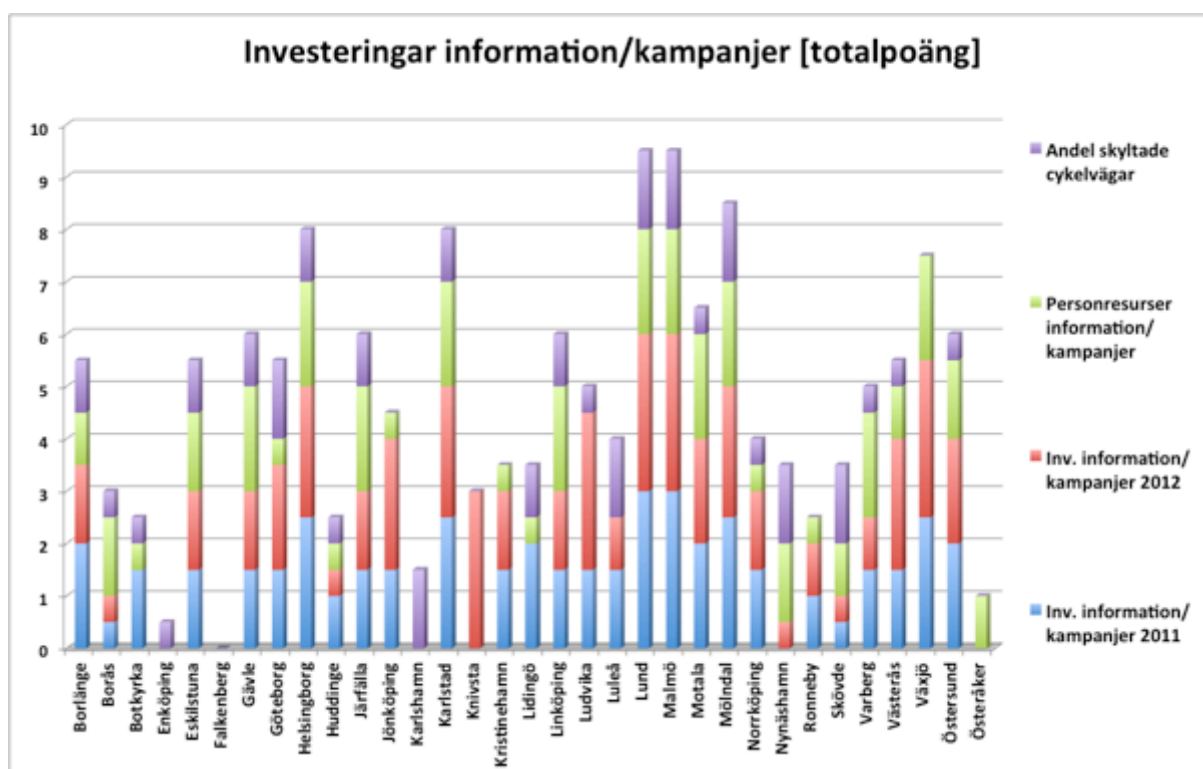
under cykelåtgärder. Vinterväghållning och annat underhåll ingår ofta inte heller i uppgiften eftersom det ligger under en separat budget inbakat med generellt vägenderhåll för många kommuner.

4.4 Investeringar i påverkansinsatser

När det gäller påverkansinsatser är investeringarna mycket lägre än för infrastruktur. Det är helt naturligt eftersom verksamheter inom information och marknadsföring kostar mindre än att bygga ny infrastruktur. De kommuner som satsar mest på information och kampanjer är Lund, Malmö och Växjö med en genomsnittlig budget på 11,2 kr, 9,9 kr och 9,8 kr per invånare och år.

Även i detta delområde är det stor spridning mellan de granskade kommunerna, från 0 kr investerade till toppnoteringen 11,2 kr för Lund.

Diagram 5. Kommunernas investeringar i information och kampanjer.



Fyra kommuner har ingen budget för påverkansinsatser något av åren: Enköping, Falkenberg, Karlshamn och Österåker. Knivsta ökar från 0 kr 2011 till hela 9,4 kr per invånare 2012 då man drar igång ett stort påverkansprojekt som pågår 2012-2013.

Till skillnad från budget är det mer jämt när det gäller antalet tjänster som kommunerna satsar på infrastruktur respektive information. I flera kommuner är det till och med fler som arbetar med information och kampanjer. Varberg är den kommun som har flest anställda per invånarantal som arbetar med cykling, följt av Järfälla.



Tabell 4. Tjänster per 100 000 invånare som arbetar med cykling.

Kommun	Information	Infrastruktur
Borlänge	0,5	0,4
Borås	1,0	1,0
Botkyrka	0,1	0,2
Enköping	0,0	0,6
Eskilstuna	0,8	2,3
Falkenberg	0,0	0,2
Gävle	1,0	1,6
Göteborg	0,3	0,2
Helsingborg	1,2	1,5
Huddinge	0,1	0,2
Järfälla	3,0	3,0
Jönköping	0,3	0,2
Karlshamn	0,0	0,8
Karlstad	1,2	1,2
Knivsta	0,0	1,1
Kristinehamn	0,0	2,1
Lidingö	0,3	1,7
Linköping	1,0	1,7
Ludvika	0,0	2,0
Luleå	0,0	1,1
Lund	1,3	3,6
Malmö	1,2	2,5
Motala	1,8	3,0
Mölndal	1,6	0,8
Norrköping	0,2	0,4
Nynäshamn	0,8	3,5
Ronneby	0,2	0,7
Skövde	0,6	1,0
Varberg	3,4	4,3
Västerås	0,5	2,2
Växjö	1,8	1,8
Östersund	0,9	0,4
Österåker	0,6	0,6

I detta delområde har också andelen cykelvägar som har vägvisning granskats. Mölndal, Lund och Nynäshamn är de kommuner som har störst del av sitt nät skyltat, 90 % vardera, följt av Göteborg med 85 % och Malmö på 80 %. Ytterligare tio kommuner har vägvisning på 50 % eller mer av sitt cykelvägnät. Medeltalet har ökat från 35 % skyltade cykelvägar 2011 till drygt 40 % för 2012. Flera kommuner har kommenterat att de under 2012 ska sätta upp vägvisning utmed och till huvudstråken i sina städer och tätorter.



4.5 Cykelaktiviteter under 2011

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



Tabell 5. Översikt över kommunernas cykelverksamheter 2011.

Verksamhet	Nya cykelvägar	Trafiksäkerhet	Cykelparkering	Skyltning	Cykelkarta	Kampanjer	Politiska mål	Cykelstrategi	Cykelplan	Underhåll på sommar	Underhåll på vinter	Flödesmätningar	Resvaneundersökning	Nöjdhetsundersökning	Cykelbokslut	Antal Aktiviteter	Poäng
Borlänge																6	8
Borås																9	10
Botkyrka																9	10
Enköping																4	4
Eskilstuna																13	10
Falkenberg																6	8
Gävle																9	10
Göteborg																12	10
Helsingborg																10	10
Huddinge																8	10
Järfälla																10	10
Jönköping																10	10
Karlshamn																6	8
Karlstad																13	10
Knivsta																9	10
Kristinehamn																7	10
Lidingö																9	10
Linköping																12	10
Ludvika																7	10
Luleå																10	10
Lund																15	10
Malmö																13	10
Motala																5	6
Mölnadal																11	10
Norrköping																12	10
Nynäshamn																9	10
Ronneby																10	10
Skövde																9	10
Varberg																11	10
Västerås																14	10
Växjö																10	10
Östersund																11	10
Österåker																5	10

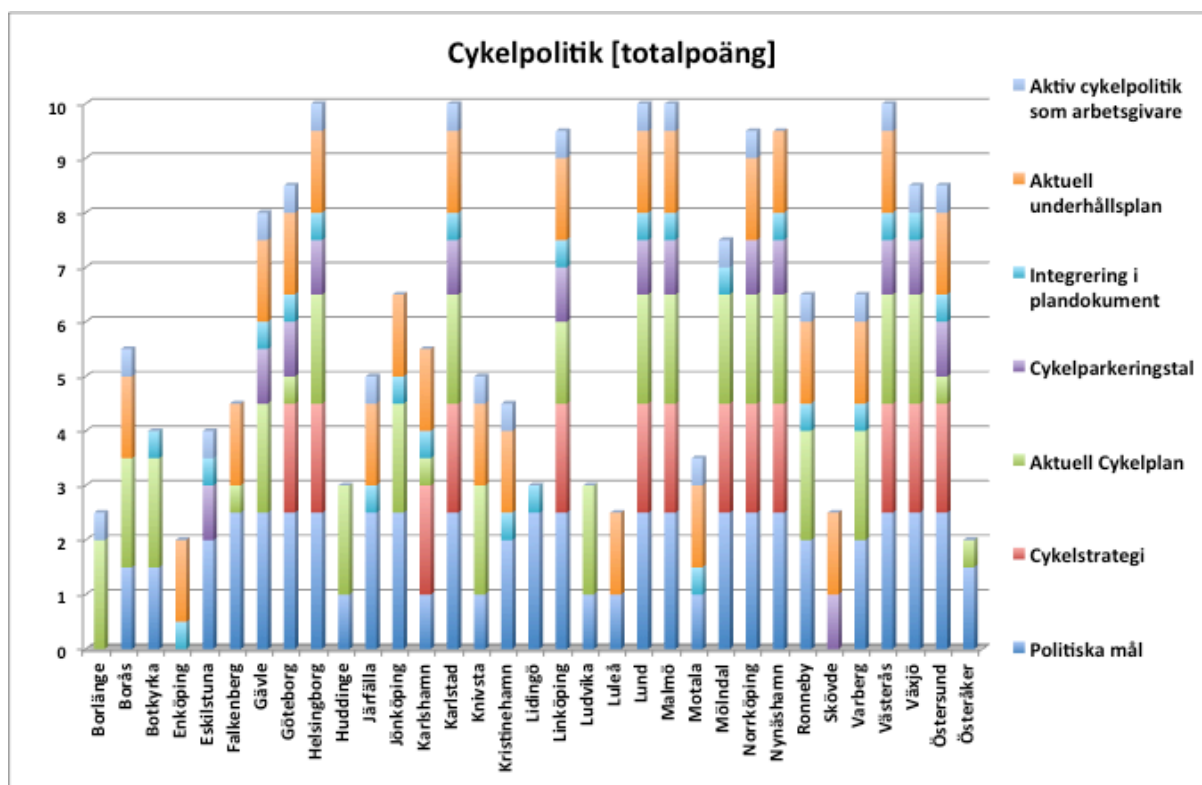
Nästan alla kommuner har under 2011 underhållit sina cykelbanor, både sommar och vinter, med undantag av Motala som av okänd anledning svarat nej på denna fråga. Alla har också byggt nya cykelvägar och de flesta har trafiksäkrat befintlig infrastruktur för cykling. Merparten har även byggt cykelparkeringar, satsat på kampanjer till befolkningen och mätt antalet cyklister på vägnätet. De flesta av de aktiviteter som räknats upp bör vara årligt återkommande, tillsammans med ett cykelbokslut. Vissa aktiviteter är exempel på moment som inte behöver eller ska genomföras varje år, utan ska återkomma med längre mellanrum, t.ex. att anta mål och strategi eller genomföra en resvaneundersökning.

4.6 Cykelpolitik och handlingsplaner

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

Fem Kommuner får full pott på denna fråga: Helsingborg, Karlstad, Lund, Malmö och Västerås. Intressant är också att med undantag för Karlstad så har dessa kommuner deltagit i enkäten tidigare år. Lägsta poäng får Enköping och Österåker där Enköping är den enda kommunen som varken har mål, strategi eller plan för cykling.

Diagram 6. Sammanställning av resultaten inom cykelpolitik.



Intressant är att en stor majoritet av kommunerna har satt upp riktlinjer i sina översiktsplaner och detaljplaner för hur cykling ska integreras i ny bebyggelse. Ett flertal kommuner kommenterar också att de arbetar på att uppdatera och förbättra integreringen i plandokument. De flesta av kommunerna har också arbetat aktivt under 2011 med kampanjer som ska få fler anställda att cykla till jobbet. Däremot är det färre än hälften som har antagit normer för cykelparkeringstal.

De kommuner som har mål, strategi och aktuell plan har i högre grad än andra granskade kommuner också antagit cykelparkeringstal och integrerat cykling i planeringsdokument. De följer också upp och utvärderar sitt arbete i högre utsträckning.

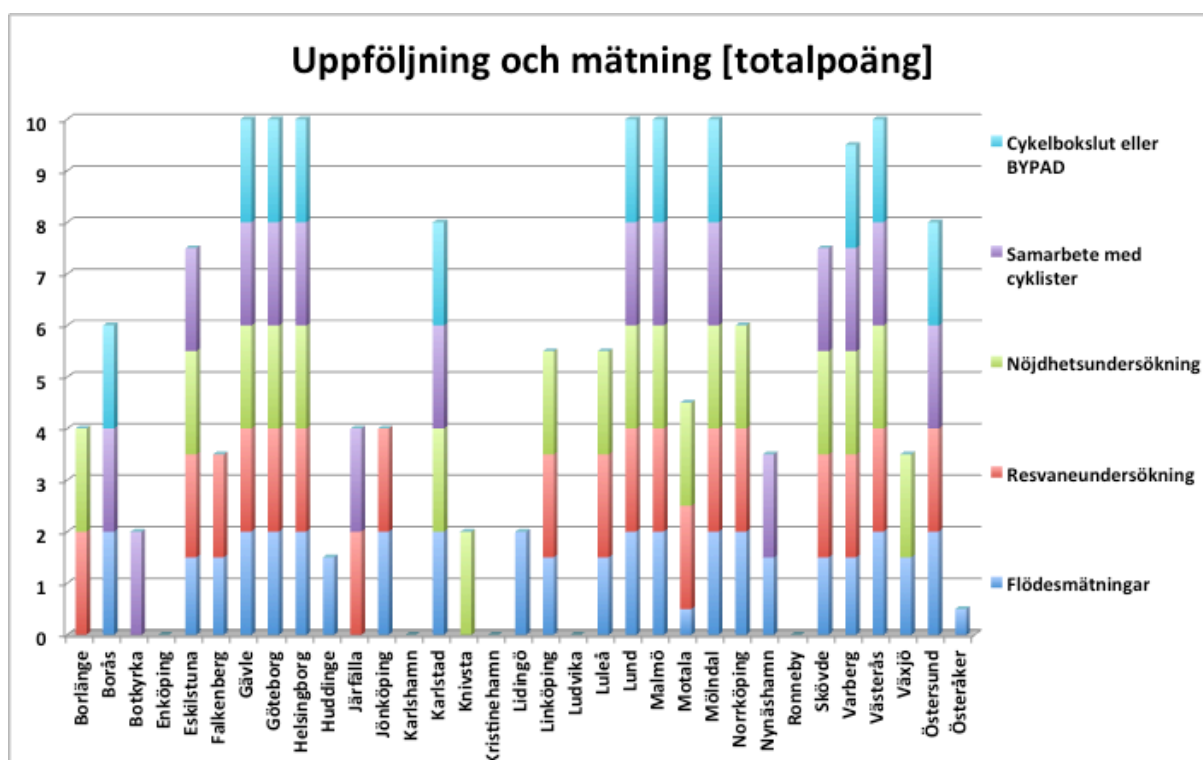
Av de kommuner som har deltagit i granskningen förr är det främst Östersund och Mölndal som utmärker sig genom att ha förbättrat sina resultat från 2010 års enkät med 4,5 respektive 3 poäng.

4.7 Uppföljning och utvärdering

När det gäller uppföljning och mätning av cykeltrafiken är spridningen mycket stor. Fem kommuner har ingen uppföljning överhuvudtaget av sitt arbete, medan hela sju kommuner har full poäng. Den vanligaste uppföljningen är att genomföra flödesmätningar av cyklister på punkter i vägnätet, antingen året runt eller under vissa perioder på året. 22 kommuner har genomfört någon typ av flödesmätningar under 2011.

Drygt hälften av kommunerna har genomfört en resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning bland cyklister i kommunen de senaste fem åren medan knappt hälften har ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller referensgrupper. Däremot är det endast elva stycken som på något sätt följer upp sitt arbete med ett cykelbokslut eller BYPAD.

Diagram 7. Sammanställning av resultaten av uppföljning och utvärdering.



Jämfört med tidigare år har alla kommuner antingen förbättrat sina resultat eller behållit samma poäng. Mölndal och Västerås utmärker sig extra inom området cykelpolitik genom att ha den största förbättringen jämfört med tidigare år: 4,5 respektive 4 poängs ökning till maximala 10 poäng i årets enkät. Mölndal har initierat en dialog med lokala



cykelorganisationer/referensgrupper och Västerås har i år en aktuell resvaneundersökning; båda har dessutom genomfört ett cykelbokslut.

Tabell 6. Antal flödesmätningar i kommunerna under 2011.

Kommun	Kontinuerliga mätningar	Periodiska mätningar
Borlänge	0	0
Borås	4	19
Botkyrka	0	0
Enköping	0	0
Eskilstuna	0	5
Falkenberg	0	1
Gävle	4	20
Göteborg	19	50
Helsingborg	2	50
Huddinge	0	11
Järfälla	0	0
Jönköping	5	25
Karlshamn	0	0
Karlstad	2	0
Knivsta	0	0
Kristinehamn	0	0
Lidingö	1	0
Linköping	0	29
Ludvika	0	0
Luleå	0	5
Lund	1	80
Malmö	2	250
Motala	0	4
Mölnadal	3	9
Norrköping	1	14
Nynäshamn	0	13
Ronneby	0	0
Skövde	0	7
Varberg	0	17
Västerås	1	15
Växjö	0	24
Östersund	4	1
Österåker	0	5

Flera kommuner mäter cykeltrafiken både dygnet runt hela året och under vissa tidpunkter. Det mest ambitiösa mätprogrammet har Göteborg med 19 fasta punkter och 50 punkter som mäts periodiskt. Det är en markant ökning från endast 17 fasta punkter i 2011-års enkät. Även Malmö bör nämnas, som räknar cyklister periodiskt på 250 platser om året utöver de 2 fasta mätstationerna som finns.



Mätningarna kan ske manuellt eller automatiskt. De mekaniska kan räkna 24 timmar om dygnet hela året, men är i dagsläget inte 100 % tillförlitliga. De ger ändå en bra angivelse av förändringar i dygns- och års-flödena. De manuella mätningarna utförs oftast under en eller flera dagar vid ett eller flera tillfällen per år. I detta fall blir dagsmätningen tillförlitlig, men yttre faktorer, såsom väder spelar stor roll för resultatet. Det kan därför vara svårt att dra några slutsatser för årsflöden och att göra jämförelser över flera år. De kontinuerliga mätningarna kan då användas för att få en årsvariationskurva som används för att extrapolera mätvärdena från de punktvisa mätningarna.

Diagram 8. Jämförelsetabell för de kommuner som deltagit under föregående år.

Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Investeringar infrastruktur/ underhåll	Investeringar information/ marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Borås	2012	3	5,5	3	10	5,5	6	33
	2011	3	4,5	5,5	10	6	6	35
	2010	3	5,5	3	10	3,5	5	30
Eskilstuna	2012	4	7,5	5,5	10	4	7,5	38,5
	2010	4	2,5	5	10	5	5,5	32
Gävle	2012	5	6	6	10	8	10	45
	2011	6	5,5	6	10	7,5	7,5	42,5
	2010	1	6	5	10	7,5	8	37,5
Göteborg	2012	3	5	5,5	10	8,5	10	42
	2011	3	4,5	7	10	10	10	44,5
	2010	3	4,5	5,5	10	8	8	39
Helsingborg	2012	8	6,5	8	10	10	10	52,5
	2011	2	6	6,5	10	10	8	42,5
Jönköping	2012	5	4,5	4,5	10	6,5	4	34,5
	2011	5	3,5	4,5	10	5	4	32
	2010	5	3,5	3	10	6	1,5	29
Luleå	2012	4	8	4	10	2,5	5,5	34
	2010	4	6	3	6	1,5	4	24,5
Lund	2012	5	9	9,5	10	10	10	53,5
	2011	5	9	9,5	8	10	8,5	50
Malmö	2012	4	10	9,5	10	10	10	53,5
	2011	4	9,5	9	10	10	8,5	51
	2010	3	4	8	10	10	7,5	42,5
Mölndal	2012	4	5	8,5	10	7,5	10	45
	2010	4	5	8,5	10	4,5	5,5	37,5
Varberg	2012	5	10	5	10	6,5	9,5	46
	2011	5	8	8	10	8,5	7,5	47
	2010	5	5	8,5	10	8	7,5	44
Västerås	2012	5	6	5,5	10	10	10	46,5
	2011	5	6	6	10	10	6	43
	2010	5	4	4	10	10	6	39
Östersund	2012	4	4	6	10	8,5	8	40,5
	2010	4	4	6	10	4	5,5	33,5

5 Kommunsammanfattningar

I detta kapitel följer en kort sammanfattning av alla kommuner efter hur de placerar sig i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2012.

Lund

Lund deltar för andra året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Lund var redan i 2011 års granskning en av de ledande cykelkommunerna och har nu förbättrat sig ytterligare så att de i år delar platsen som högst rankade cykelkommun med Malmö. Jämfört med 2011 års granskning ökade Lund sin totalpoäng från 50 till 53,5.

I kommunen finns ca 2,4 m cykelvägar per invånare, vilket är något över snittet bland de deltagande kommunerna och ett högt värde för en tätbefolkad stad.



Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 248 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll, vilket är klart över snittet bland de undersökta kommunerna (189 kr/invånare och år). Mellan 2011 och 2012 ökade investeringarna i cykelinfrastruktur från 218 kr/invånare till budgeterade 277 kr/invånare år 2012.

Inom området informations- och marknadsföringsinsatser för cykling är Lund den kommun som satsar allra mest av de som granskats. Kommunen har i snitt satsat 11,2 kr/invånare och år, vilket är långt över snittet bland de undersökta kommunerna (2,9 kr/invånare och år). Lund satsar även betydligt mer egna personalresurser än snittet inom området. Andelen cykelvägar som är skyltade är höga 90 %. Kommunen har genomfört ett stort antal aktiviteter som berör cykling under 2011.

Lund har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa politiskt. Cykelfrågor är integrerade i plandokument och cykelparkeringstal finns. Kommunen har en aktuell cykelstrategi, en cykelplan, medel avsatta för planen samt en aktuell underhållsplan för cykelvägar. Även som arbetsgivare arbetar kommunen för ökad cykling.

Jämfört med 2011 har Lund ytterligare förbättrat uppföljningen och mätningen av cykeltrafiken. Kommunen genomför periodiska och kontinuerliga flödesmätningar samt har genomfört en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning bland cyklisterna. Kommunen gör ett årligt cykelbokslut och för en regelbunden dialog med cyklister och cyklistorganisationer, bl.a. genom flera cykelreferensgrupper.

Malmö

Fjölårets vinnarkommun Malmö deltar redan för tredje året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Jämfört med tidigare år har kommunen förbättrat sig ytterligare inom de flesta områden och försvarar i år sin plats som högst rankade cykelkommun på en delad första plats. Totalpoängen för Malmö ökade från 42,5 år 2010, till höga 51 och 53,5 för 2011- respektive 2012-års granskning.

I kommunen finns ca 1,6 m cykelvägar per invånare, en låg siffra i jämförelse med de flesta kommunerna i undersökningen. Detta kan dock delvis förklaras med att kommunen är en stor stad med hög befolkningstäthet.

Kommunen investerar 2011/2012 i snitt rekordhöga 451 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll, betydligt högre än snittet bland de undersökta kommunerna (189 kr/invånare och år). Mellan 2011 och 2012 ökade investeringarna i cykelinfrastruktur från (höga) 329 kr/invånare till budgeterade 573 kr/invånare år 2012.

Även inom området informations- och marknadsföringsinsatser för cykling är Malmö bland de kommunerna som satsar allra mest. Kommunen har i snitt satsat 9,9 kr/invånare och år, vilket är långt över snittet bland de undersökta kommunerna. Malmö satsar även något mer egna personalresurser än snittet inom området information och marknadsföring. Andelen cykelvägar som är skyltade är höga 80 %. Kommunen har genomfört många aktiviteter som berör cykling under 2011.

Malmö har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa politiskt. Cykelfrågor är integrerade i plandokument och cykelparkeringstal finns. Kommunen



har en aktuell cykelstrategi, en cykelplan, medel avsatta för planen samt en aktuell underhållsplan för cykelvägar. Även som arbetsgivare arbetar kommunen för ökad cykling.

Malmö har ytterligare förbättrat uppföljningen och mätningen av cykeltrafiken jämfört med 2011. Staden genomför periodiska och kontinuerliga flödesmätningar samt har gjort en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning bland cyklisterna. Kommunen gör ett årligt cykelbokslut och för en regelbunden dialog med cyklister och cyklistorganisationer.

Helsingborg

Helsingborg deltar för andra året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Jämfört med 2011 har kommunen förbättrat sig inom flera områden. Totalpoängen för Helsingborg ökade från 42,5 år 2011 till höga 52,5 vid 2012-års granskning och tillhör i år de tre högst rankade kommunerna i granskningen. En del av den kraftiga ökningen (6 poäng) jämfört med 2011 kan förklaras av att 2011 års poäng visade sig vara för låga, eftersom kommunen då hade angett för låga siffror för befintlig infrastruktur, men även med hänsyn till detta har kommunen förbättrat sig.

I kommunen finns hela 4 m cykelvägar per invånare, vilket är mest av alla kommunerna i undersökningen. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 163 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Detta är något under snittet bland de undersökta kommunerna (189 kr/invånare och år).

Kommunen har i snitt satsat 5,4 kr/invånare och år på informations- och marknadsföringsinsatser för cykling vilket är tydligt över snittet bland de undersökta kommunerna. Helsingborg satsar även något mer egna personalresurser än snittet inom området information och marknadsföring. Andelen cykelvägar som är skyltade är 45 %. Kommunen har genomfört ett flertal aktiviteter som berör cykling under 2011.

Helsingborg har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa politiskt. Cykelfrågor är integrerade i plandokument och cykelparkeringstal finns. Kommunen har en aktuell cykelstrategi, en cykelplan, medel avsatta för planen samt en aktuell underhållsplan för cykelvägar. Även som arbetsgivare arbetar kommunen för ökad cykling.

Helsingborg har ytterligare förbättrat uppföljningen och mätningen av cykeltrafiken jämfört med 2011 och genomför periodiska och kontinuerliga flödesmätningar. Staden har även genomfört en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning bland cyklisterna. Kommunen genomför ett årligt cykelbokslut och för en regelbunden dialog med cyklister och cyklistorganisationer.

Karlstad

Karlstad deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 2,9 m cykelvägar per invånare. Detta är klart över genomsnittet bland kommunerna i undersökningen vilket tyder på omfattande tidigare investeringar. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt höga 380 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll och ligger därmed bland de kommuner i undersökningen som satsar mest. Särskilt under 2011 investerades mycket (581 kr/invånare) i cykelinfrastruktur och underhåll. För 2012 är den budgeterade siffran 178 kr/invånare.



Även gällande information och marknadsföring av cykling ligger Karlstad högt. Kommunen har i snitt satsat 5,8 kr/invånare och år på informations- och marknadsföringsinsatser för cykling vilket är mycket över snittet bland de undersökta kommunerna. Karlstad satsar även mer egna personalresurser än snittet inom området information och marknadsföring. Andelen cykelvägar som är skyltade är 50 %. Kommunen har genomfört aktiviteter inom många områden som berör cykling under 2011.

Karlstad har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa. Kommunen har både en aktuell cykelstrategi och cykelplan och har medel avsatt för planen. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, bl.a. genom att restidskvoter bil/cykel har inarbetats i förslaget till ny översiktsplan. Cykelparkeringstal finns och kommunen har en aktuell underhållsplan för sina cykelvägar. I sin roll som arbetsgivare arbetar Karlstad aktivt för uppmuntra cykling bland personalen, bl.a. genom kampanjer och genom att rabattera cykelköp. Kommunen har genomfört kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken och har genomfört nöjdhetsundersökningar. Det finns dock ingen aktuell resvaneundersökning. Karlstad genomför ett årligt cykelbokslut och har sedan tio år etablerat ett cykelråd med representanter från arbetsplatser, organisationer, föreningar och privatpersoner.

Västerås

Västerås deltar för tredje året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Jämfört med tidigare år har kommunen förbättrat sig främst inom området uppföljning och mätning. Totalpoängen för Västerås ökade från 39 år 2010 till 43 år 2011 och 46,5 vid 2012 års granskning, vilket innebär en tydlig förbättring.

I kommunen finns ca 2,7 m cykelvägar per invånare, en bra bit över genomsnittet bland kommunerna i undersökningen. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 132 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Detta är klart under snittet bland de undersökta kommunerna (189 kr/invånare och år). Västerås satsar dock förhållandevis mycket egna personresurser på cykelinfrastruktur och underhåll.

Kommunen har i snitt satsat 3,8 kr/invånare och år på informations- och marknadsföringsinsatser för cykling. Detta är över snittet bland de undersökta kommunerna, men de satsar däremot något mindre egna personalresurser än snittet inom området information och marknadsföring. Satsningarna på information har ökat mellan 2011 och 2012, från 2,5 till 5 kr/invånare och år. Andelen cykelvägar som är skyltade är 30 %, vilket innebär att det finns utvecklingsmöjligheter. Kommunen har genomfört många aktiviteter som berör cykling under 2011.

Västerås har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa politiskt. Cykelfrågor är integrerade i plandokument och cykelparkeringstal finns. Kommunen har en aktuell cykelstrategi, en cykelplan, medel avsatta för planen samt en aktuell underhållsplan för cykelvägar. Även som arbetsgivare arbetar kommunen för ökad cykling bland personalen, t.ex. finns omklädningsrum, säker cykelparkering och en intern cykelpool. Västerås har förbättrat uppföljningen och mätningen av cykeltrafiken och genomför periodiska och kontinuerliga flödesmätningar. Staden har även genomfört en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning bland cyklisterna. Kommunen gör ett cykelbokslut årligen som



presenteras för Tekniska nämnden. Kommunen har tagit initiativ till ett cykelråd för att skapa en aktiv dialog med cyklister och cyklistorganisationer.

Varberg

Varberg deltar redan för tredje året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och har bibehållit sina höga poäng. Jämfört med år 2011 har kommunen förbättrat sig inom områdena investering och uppföljning, men har fått något lägre poäng inom information och marknadsföring samt cykelpolitik. Totalpoängen för Varberg var 44 år 2010, 47 år 2011 och 46 år 2012.

I kommunen finns ca 2,9 m cykelvägar per invånare, vilket är en bra bit över genomsnittet bland kommunerna i undersökningen. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 225 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll, tydligt över snittet bland de undersökta kommunerna (189 kr/invånare och år). Varberg satsar även förhållandevis mycket egna personresurser på cykelinfrastruktur.

Kommunen har i snitt satsat 1,5 kr/invånare och år på informations- och marknadsföringsinsatser för cykling vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna. Varberg satsar dock mycket mer egna personalresurser än snittet inom området information och marknadsföring. Andelen cykelvägar som är skyltade är låga 15 %, vilket innebär att detta är ett område med utvecklingsmöjligheter. Kommunen har genomfört en mängd aktiviteter som berör cykling under 2011.

Varberg har mätbara politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa politiskt, men målen är inte tidsatta. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, men cykelparkeringstal finns inte. Arbete med cykelparkeringstal pågår dock och ska antas under 2012. Kommunen har en aktuell cykelplan, medel avsatta för planen samt en aktuell underhållsplan för cykelvägar. Däremot saknas en aktuell och antagen cykelstrategi. Kommunen som arbetsgivare gör insatser för ökad cykling bland personalen.

Varberg genomför periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken och har genomfört en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning bland cyklisterna. Kommunen gör ett cykelbokslut vartannat år. Kommunen har en aktiv dialog med cyklister och cyklistorganisationer, bl.a. genom kommunens cykelhemsida.

Gävle

Gävle deltar för tredje året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Jämfört med tidigare år har kommunen förbättrat sig från år till år. Totalpoängen för Gävle ökade från 37,5 år 2010, till 42,5 år 2011 och 45 vid 2012 års granskning, vilket är en tydlig förbättring.

I kommunen finns ca 2,8 m cykelvägar per invånare. Detta är en bra bit över genomsnittet bland kommunerna i undersökningen. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 157 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll och ligger därmed i lägre mittfältet bland kommunerna i undersökningen.

Kommunen har i snitt satsat 2,1 kr/invånare och år på informations- och marknadsföringsinsatser för cykling vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna.



Gävle satsar dock något mer egna personalresurser än snittet inom området information och marknadsföring. Andelen cykelvägar som är skyltade är 50 %. Kommunen har genomfört en rad aktiviteter som berör cykling under 2011.

Gävle har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa politiskt. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, men cykelparkeringstal finns inte. Kommunen har en aktuell cykelplan, medel avsatta för planen samt en aktuell underhållsplan för cykelvägar. Däremot saknas en aktuell och antagen cykelstrategi, men den är klar och ska antas under 2012. Kommunen som arbetsgivare gör insatser för ökad cykling bland personalen.

Gävle genomför periodiska och kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken och har genomfört en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning bland cyklisterna. Kommunen gör ett årligt cykelbokslut som presenteras för nämnden. Gävle startade 2011 ett cykelråd som kommunen har regelbunden kontakt med för att ha en dialog med cyklisterna.

Möln dal

Möln dal deltar för andra gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer, första gången var år 2010. En jämförelse mellan dessa år visar på tydliga förbättringar inom bedömningsområdena cykelpolitik samt uppföljning och mätning. Totalpoängen för Möln dal ökade från 37,5 år 2010 till 45 vid 2012 års granskning, vilket är en tydlig förbättring.

I kommunen finns ca 1,8 m cykelvägar per invånare. Detta är under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 114 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll och ligger därmed en bra bit under snittet bland kommunerna i undersökningen (189 kr/invånare och år). Investeringarna har dock ökat kraftigt mellan 2011 och budgeten för 2012, från 72 kr/invånare till 156 kr/invånare. Möln dal ligger långt över snittet bland de undersökta kommunerna inom satsningar på information och marknadsföring av cykling. Kommunen har investerat ca 6,4 kr/invånare och år och även de egna satsade personalresurserna för information ligger klart över i snittet av de undersökta kommunerna. Andelen cykelvägar som är skyltade är höga 90 %. Kommunen har genomfört många aktiviteter inom cykelområdet 2011.

Möln dal har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa politiskt. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, men cykelparkeringstal finns inte. Kommunen har aktuell cykelstrategi, en aktuell cykelplan samt medel avsatta för planen. Däremot saknas en aktuell underhållsplan. Kommunen som arbetsgivare gör insatser för ökad cykling bland personalen, bl.a. genom att delta i olika kampanjer och genom tjänstecyklar. Möln dal genomför periodiska och kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken och har genomfört en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning bland cyklisterna. Kommunen genomförde 2010 ett cykelbokslut och nästa är planerat till 2012. Möln dal har även en etablerad dialog med olika cyklistgrupper.

Linköping

Linköping deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns hela 3,4 m cykelvägar per invånare, ett av de högsta värdena bland kommunerna i undersökningen vilket tyder på omfattande tidigare investeringar. Kommunen investerar



2011/2012 i snitt 190 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll och ligger därmed runt medel bland kommunerna i undersökningen (189 kr/invånare och år). Hälften av investeringen används för drift och underhåll.

Kommunen har i snitt satsat 2,4 kr/invånare och år på informations- och marknadsföringsinsatser för cykling vilket är något under snittet bland de undersökta kommunerna. Linköping satsar dock mer egna personalresurser än snittet inom området. Andelen cykelvägar som är skyltade är 65 %. Kommunen har genomfört aktiviteter inom många områden som berör cykling under 2011.

Linköping har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa. Kommunen har både en aktuell cykelstrategi och cykelplan, men inga medel avsatta för planen. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, cykelparkeringstal finns och kommunen har en aktuell underhållsplan för sina cykelvägar. I sin roll som arbetsgivare arbetar Linköping aktivt för att uppmuntra cykling bland personalen. Kommunen har genomfört periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken. Staden har även genomfört resvane- och nöjdhetsundersökningar. Däremot saknar Linköping ett cykelboksut och har inte etablerat en regelbunden dialog med cyklistorganisationer eller cyklister.

Göteborg

Göteborg deltar redan för tredje året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Resultaten för kommunen har hållit sig på en jämnhög nivå, med en totalpoäng på 39 respektive 44,5 och 42 för åren 2010-2012.

I kommunen finns ca 1,5 m cykelvägar per invånare, en låg siffra i jämförelse med de flesta kommunerna i undersökningen som dock delvis kan förklaras med att kommunen är en stor stad med hög befolkningstäthet (den andra deltagande storstaden Malmö har en liknande siffra på 1,6 m/invånare).

Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 139 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll och ligger därmed i en bra bit under snittet bland kommuner i undersökningen (189 kr/invånare och år). Göteborg har dock ökat sina investeringar under det senaste året, från 119 kr/invånare 2011 till 158 kr för 2012.

Kommunen har i snitt satsat 2,7 kr/invånare och år på informations- och marknadsföringsinsatser för cykling, med en kraftig ökning från 1,5 till 3,9 kr/invånare mellan 2011 och 2012. Omfattningen av egna personalresurser som satsas inom området information och marknadsföring är dock förhållandevis låg. Andelen cykelvägar som är skyltade är höga 85 %. Kommunen har genomfört aktiviteter inom många områden som berör cykling under 2011.

Göteborg har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa. Kommunen har även en aktuell cykelstrategi och medel avsatt för cykelplanen. Cykelplanen har dock inte uppdaterats på länge. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, cykelparkeringstal finns och kommunen har en aktuell underhållsplan för sina cykelvägar. I sin roll som arbetsgivare arbetar Göteborg aktivt för att uppmuntra cykling bland personalen. Kommunen har genomfört periodiska och kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken på ett stort antal mätpunkter och har genomfört resvane- och nöjdhetsundersökningar. En



regelbunden dialog med cyklistorganisationer har etablerats under 2011 med regelbundna möten. Kommunen genomför och publicerar årligen ett cykelbokslut.

Växjö

Växjö deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 1,9 m cykelvägar per invånare, vilket är något under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 217 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Därmed ligger Växjö över snittet bland kommunerna i undersökningen. Växjö har satsat mycket på information och marknadsföring av cykling, 9,8 kr/invånare och år i investeringar (genomsnitt ca 3 kr/invånare och år), samt egna personalresurser långt över snittet. Växjö ligger därför bland de bästa kommunerna i undersökningen inom området information och marknadsföring. Andelen cykelvägar som är skyltade är dock enligt uppgifter från kommunen väldigt låg, vilket drar ner betyget på information och marknadsföring något. Kommunen har genomfört en lång rad aktiviteter inom cykelområdet under 2011. Växjö har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer även upp dessa. Kommunen har en aktuell cykelstrategi och en cykelplan samt medel avsatt för den. Cykelfrågor är integrerade i plandokument och cykelparkeringstal finns. Däremot saknar kommunen en aktuell underhållsplan för sina cykelvägar. I sin roll som arbetsgivare arbetar Växjö aktivt för att uppmuntra cykling bland personalen. Kommunen har genomfört periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken, men hade vid inventeringstillfället inte genomfört någon aktuell resvaneundersökning. En resvaneundersökning är dock planerad för 2012. Däremot har Växjö genomfört en nöjdhetsundersökning. En regelbunden dialog med cyklistorganisationer eller cyklister saknas däremot.

Nynäshamn

Nynäshamn deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 1,6 m cykelvägar per invånare. Detta är under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 242 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Därmed ligger Nynäshamn klart över snittet bland kommuner i undersökningen. Nynäshamn har inte investerat i information och marknadsföring av cykling. Kommunen har däremot satsat egna personalresurser i detta område och detta på en nivå som ligger på medel av de undersökta kommunerna. Andelen cykelvägar som är skyltade är höga 90 %. Kommunen har genomfört en rad aktiviteter inom cykelområdet under 2011. Nynäshamn har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer även upp dessa. Kommunen har en aktuell cykelstrategi och en cykelplan samt medel avsatt för den. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, cykelparkeringstal finns och kommunen har en underhållsplan för sina cykelvägar. Däremot arbetar Nynäshamn i sin roll som arbetsgivare inte aktivt för ökad cykling bland personalen. Dock tillhandahåller kommunen el-cyklar för tjänsteresor. Kommunen har genomfört periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken, men inga aktuella resvane- eller nöjdhetsundersökningar har gjorts bland cyklister. En regelbunden dialog med cyklistorganisationer eller cyklister är etablerad.



Östersund

Östersund deltar för andra gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer, första gången var 2010. En jämförelse mellan dessa år visar på tydliga förbättringar inom bedömningsområdena cykelpolitik samt uppföljning och mätning. Totalpoängen för Östersund ökade från 33,5 år 2010 till 40,5 vid 2012 års granskning, vilket är en tydlig förbättring.

I kommunen finns ca 1,6 m cykelvägar per invånare. Detta är under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 103 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll och ligger därmed en bra bit under snittet bland kommunerna i undersökningen. Däremot ligger Östersund över snittet bland de undersökta kommunerna inom satsningar på information och marknadsföring av cykling, kommunen har investerat ca 3,4 kr/invånare och år. Även gällande de egna satsade personalresurserna för information ligger Östersund klart över i snittet av de undersökta kommunerna. Andelen cykelvägar som är skyltade är 31 % vilket innebär att det här finns utvecklingsmöjligheter. Kommunen har genomfört förhållandevis många aktiviteter inom cykelområdet under 2011.

Östersund har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa politiskt. Cykelfrågor är integrerade i plandokument och cykelparkeringstal finns. Kommunen har aktuell cykelstrategi som integrerad del av stadens strategiska plan för trafik. Cykelplanen är förhållandevis gammal (från 2002) men är under revidering 2012 och det finns medel avsatta för planen. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, det finns cykelparkeringstal och en aktuell underhållsplan. Kommunen som arbetsgivare gör insatser för ökad cykling bland personalen, bl.a. genom att delta i olika kampanjer som t.ex. Vintertramparna. Östersund genomför periodiska och kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken och har genomfört en resvaneundersökning, men ingen nöjdhetsundersökning, bland cyklister. Kommunen har 2008 genomfört en BYPAD-granskning och har en löpande dialog med cyklister, t.ex. genom den öppna kanalen "Cykelrapporten".

Järfälla

Järfälla deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 2,4 m cykelvägar per invånare, vilket är något över snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 261 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll och ligger därmed klart över snittet bland kommunerna i undersökningen. Järfälla har investerat 2,6 kr/invånare och år i information och marknadsföring av cykling. Detta är något under snittet bland de undersökta kommunerna. Däremot satsar kommunen förhållandevis mycket egna personalresurser på detta område. Andelen cykelvägar som är skyltade är 60 %. Kommunen har genomfört förhållandevis många aktiviteter inom cykelområdet under 2011.

Järfälla har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa. Däremot saknas både en aktuell cykelstrategi och en cykelplan. Cykelparkeringstal finns. Cykelfrågor är delvis integrerade i plandokument, men cykelparkeringstal saknas. Kommunen har en underhållsplan för cykelvägar.

I sin roll som arbetsgivare arbetar Järfälla kommun aktivt för ökad cykling bland personalen. Kommunen saknar flödesmätningar av cykeltrafiken, men har genomfört en



resvaneundersökning. Däremot har ingen nöjdhetsundersökning genomförts bland cyklister. Ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller cyklister finns.

Eskilstuna

Eskilstuna deltar för andra gången i CykelFrämjandets Kommunvelometer, första gången var 2010. En jämförelse mellan dessa år visar på tydliga förbättringar på flera områden, särskilt inom investeringar i cykelinfrastruktur samt uppföljning och mätning. Totalpoängen för Eskilstuna ökade från 32 år 2010 till 38,5 vid 2012 års granskning. Detta är en tydlig förbättring.

I kommunen finns ca 1,6 m cykelvägar per invånare, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 168 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Därmed ligger Eskilstuna knappt under snittet bland kommunerna i undersökningen. Mellan 2011 och 2012 har dock investeringsnivån ökat kraftigt, från 84 kr/invånare år 2011 till 252 kr/invånare år 2012, vilket tyder på en ökad ambitionsnivå.

Eskilstuna har endast investerat lite i information och marknadsföring av cykling, ca 1 kr/invånare och år. De egna satsade personalresurserna för information ligger dock på medel av de undersökta kommunerna. Andelen cykelvägar som är skyltade är 50 %. Kommunen har genomfört förhållandevis många aktiviteter inom cykelområdet 2011.

Eskilstuna har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet, men följer inte upp dessa politiskt. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, men kommunen saknar vid inventeringstillfället både aktuell cykelstrategi, cykelplan och underhållsplan. Revideringen av den gamla cykelplanen pågår dock och ska vara klar under 2012. Cykelparkeringstal finns. Kommunen som arbetsgivare gör insatser för ökad cykling bland personalen. Eskilstuna genomför periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken. De har genomfört både en resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning. Ett samarbete med cyklister finns i form av regelbundna träffar med kommunens cykelambassadörer.

Norrköping

Norrköping deltar för första gången i CykelFrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 1,7 m cykelvägar per invånare, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 103 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Därmed ligger Norrköping tydligt under snittet bland kommunerna i undersökningen. Norrköping har investerat i information och marknadsföring av cykling, men ligger med 1,5 kr/invånare och år och förhållandevis små personalresurser, tydligt under snittet av de undersökta kommunerna även i detta område. Andelen cykelvägar som är skyltade är 25 %, vilket innebär att det här finns utvecklingsmöjligheter. Kommunen har genomfört förhållandevis många aktiviteter inom cykelområdet under 2011.

Norrköping har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa. Kommunen har både en aktuell cykelstrategi, en cykelplan och medel avsatta för denna samt en underhållsplan. Cykelparkeringstal finns. Cykelfrågor är delvis integrerade i plandokument, dock med varierande detaljnivå. Kommunen som arbetsgivare gör insatser för ökad cykling bland personalen. Kommunen genomför periodiska och kontinuerliga



flödesmätningar av cykeltrafiken och har genomfört en resvaneundersökning samt en nöjdhetsundersökning. Ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller cyklister saknas.

Jönköping

Jönköping deltar redan för tredje året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. En jämförelse med tidigare år visar att kommunen har förbättrat sig från år till år och totalpoängen för Jönköping har ökat från 29 år 2010, till 32 år 2011 och 34,5 vid 2012-års granskning.

I Jönköping finns ca 2,3 m cykelvägar per invånare, vilket är precis över snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 109 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Detta är klart under snittet bland kommunerna i undersökningen (189 kr/invånare och år). Kommunen har i snitt satsat 3,5 kr/invånare och år på informations- och marknadsföringsinsatser för cykling, med en kraftig ökning från 1,6 till 5,5 kr/invånare mellan 2011 och 2012. Andelen cykelvägar som är skyltade är låga 5 %, vilket innebär att det här finns förbättringsmöjligheter. Kommunen har genomfört aktiviteter inom många områden som berör cykling under 2011.

Jönköping har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa. Cykelfrågor är integrerade i plandokument och kommunen har en aktuell cykelplan liksom medel avsatta för denna samt en underhållsplan. Däremot saknas en aktuell cykelstrategi och parkeringstal för cykel. Kommunen som arbetsgivare är aktiv i att motivera sin personal att cykla mera, exempelvis ska ersättning utgå för användning av privat cykel i tjänst. Kommunen genomför periodiska och kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken och har genomfört en resvaneundersökning. Däremot har ingen nöjdhetsundersökning bland cyklister genomförts. Ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller cyklister saknas.

Luleå

Luleå deltar för andra gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer, första gången deltog kommunen år 2010. En jämförelse mellan dessa år visar på tydliga förbättringar på flera områden. Totalpoängen för Luleå ökade från 24,5 år 2010 till 34 vid 2012 års granskning, vilket innebär en kraftig förbättring.

I Luleå finns ca 1,7 m cykelvägar per invånare. Detta är under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 265 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll, en klar ökning jämfört med tidigare granskning, och ligger tydligt över snittet bland kommunerna i undersökningen. Mellan 2011 och 2012 har investeringsnivån ökat, från 211 kr/invånare år 2011 till 319 kr/invånare år 2012 vilket tyder på en ökad ambitionsnivå. Med endast ca 1 kr/invånare för informations- och marknadsföringsinsatser och inga egna personalresurser inom detta område, ligger däremot Luleå tydligt under snittet bland de undersökta kommunerna. Andelen cykelvägar som är skyltade är höga 70 %. Kommunen har genomfört aktiviteter inom många områden som berör cykling under 2011.

Luleå har politiska mål inom cykelområdet men dessa är varken mätbara eller tidsatta och följs inte heller upp. Cykelfrågor är inte integrerade i plandokument och kommunen saknar



aktuell cykelstrategi och cykelplan. Kommunen som arbetsgivare är inte aktiv i att motivera sin personal att cykla mera. Inom dessa områden finns möjligheter till förbättringar. Däremot finns en aktuell underhållsplan. Kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken och har genomfört resvane- och nöjdhetsundersökningar. Ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller cyklister saknas fortfarande.

Borås

Borås deltar redan för tredje året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Jämfört med tidigare år har kommunen förbättrat sig inom området investeringar, men tappat en del på information och marknadsföring av cykling. Totalpoängen för Borås ökade från 30 till 35 åren 2010-2011, men har sjunkit något till 33 vid 2012 års granskning.

I kommunen finns ca 1,4 m cykelvägar per invånare, vilket är en låg siffra i jämförelse med de flesta kommunerna i undersökningen. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 156 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Därmed ligger Borås på medel bland kommunerna i undersökningen. Borås har dock kraftigt ökat sina investeringar från 2011 till 2012, från 91 kr/invånare 2011 till 221 kr 2012 vilket tyder på en markant ökad ambitionsnivå. Investeringarna i information och marknadsföring av cykling är däremot nästan obefintliga. Detta innebär en försämring jämfört med tidigare år. Kommunen satsar dock egna personalresurser på information och marknadsföring för cykling på en nivå som ligger klart över medel bland kommunerna i undersökningen. Andelen cykelvägar som är skyltade är fortfarande låg, endast 10 %, vilket innebär att det här finns utvecklingsmöjligheter.

Kommunen har genomfört ett antal aktiviteter inom cykelområdet under 2011. Däremot har det varit få nya aktiviteter inom området cykelpolitik under 2011. Borås har mätbara politiska mål inom cykelområdet, men dessa är inte tidsatta och följs inte heller upp. Cykelfrågor är inte integrerade i plandokument, och kommunen saknade vid investeringstillfället aktuell cykelstrategi. Arbetet pågår dock med en ny cykelstrategi och den ska antas under 2012. Däremot finns en aktuell cykelplan med medel avsatta och en underhållsplan. Kommunen som arbetsgivare arbetar för ökad cykling bland sina anställda.

Både periodiska och kontinuerliga mätningar av cykeltrafiken genomförs på ett flertal punkter i staden. Inga aktuella resvane- och nöjdhetsundersökningar bland cyklister har genomförts, däremot finns en regelbunden dialog med cyklister/cyklistorganisationer.

Knivsta

Knivsta deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 1,6 m cykelvägar per invånare, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt hela 399 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Detta innebär en kraftfull satsning och placerar Knivsta näst högst bland de undersökta kommunerna för detta område. Knivsta satsar även på information och marknadsföring av cykling, med en tydlig satsning under 2012 på över 9 kr/invånare. Även här är det en av de högsta nivåerna bland de undersökta kommunerna. Snittet för 2011 och 2012 dras dock ner till 4,7 kr/invånare och år eftersom inget satsades under 2011, trots detta ligger nivån över genomsnittet i undersökningen. Däremot är cykelvägarna i stort sett inte



skyltade alls. Detta är något som kommunen dock har annonserat att de ska påbörja åtgärder med under 2012. Knivsta har politiska mål inom cykelområdet, med dessa är varken tidsatta eller mätbara. De följs heller inte upp. Vidare saknas en aktuell cykelstrategi och cykelfrågor är inte integrerade i plandokument. Däremot finns en aktuell cykelplan med medel avsatta och en underhållsplan.

Mätning och uppföljning av cykeltrafiken är en svag punkt. Systematiska flödesmätningar av cykeltrafiken och en aktuell resvaneundersökning saknas. Däremot har en nöjdhetsundersökning genomförts. Inget samarbete med cyklistorganisationer eller annan form av regelbunden kontakt med cyklister har etablerats.

Motala

Motala deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 2,3 m cykelvägar per invånare, vilket är något över snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 179 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll och ligger därmed på medel bland kommunerna i undersökningen. Däremot ligger Motala över snittet bland de undersökta kommunerna inom satsningar på information och marknadsföring av cykling, med 3,8 kr/invånare och år och förhållandevis mycket personalresurser för information och marknadsföring. Andelen cykelvägar som är skyltade är däremot låg, endast 30 %, vilket innebär att det här finns utvecklingsmöjligheter. Kommunen har genomfört förhållandevis få aktiviteter inom cykelområdet 2011.

Motala har politiska mål inom cykelområdet men dessa är inte tidsatta och följs inte upp. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, men kommunen saknar aktuell cykelstrategi och cykelplan. Det finns dock en aktuell underhållsplan. Kommunen som arbetsgivare gör insatser för ökad cykling bland personalen, bl.a. genom hälsotävlingar och tjänstecyklar. Inga aktuella flödesmätningar av cykeltrafiken har genomförts, däremot resvane- och nöjdhetsundersökningar. Ett visst samarbete om cykelfrågor finns inom ramen av ett trafiksäkerhetsråd, men det gäller då inte enbart cykelfrågor.

Skövde

Skövde deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 2,1 m cykelvägar per invånare, vilket är knappt under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt endast 86 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Därmed ligger Skövde sist bland kommunerna i undersökningen på detta område. Även inom satsningar på information och marknadsföring av cykling tillhör Skövde de kommuner i undersökningen som satsar minst, under 30 öre per invånare och år. Andelen cykelvägar som är skyltade är däremot hög, hela 75 %. Kommunen har genomfört ett antal aktiviteter inom cykelområdet under 2011. Däremot har det varit få nya aktiviteter inom området cykelpolitik under 2011. Skövde saknar specifika politiska mål inom cykelområdet och har varken aktuell cykelstrategi eller cykelplan. Det har dock under 2011 pågått arbete med att ta fram en trafikstrategi för ett hållbart trafiksystem där cykelfrågor ingår. Vid inventeringstillfället har dock den strategin ännu inte blivit antagen och det är oklart om konkreta mål för cykeltrafiken ingår. Däremot finns en underhållsplan och så även cykelparkeringstal. Det är tydligt att Skövde arbetar systematiskt med mätning och



uppföljning. Kommunen har genomfört periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken samt både resvane- och nöjdhetsundersökning. De har även etablerat en cykelpanel för en regelbunden kontakt med cyklister.

Kristinehamn

Kristinehamn deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 1,9 m cykelvägar per invånare, vilket är något under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 305 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Därmed ligger Kristinehamn bland de fyra kommuner i undersökningen som har investerat mest i cykelinfrastruktur, över 300 kr/invånare och år. Kristinehamn har även satsat på information och marknadsföring av cykling, dock förhållandevis lite med ca 1,7 kr/invånare och år. Detta är under snittet bland de undersökta kommunerna. Andelen cykelvägar som är skyltade är låg, endast 5 %, här finns följaktligen ett tydligt utvecklingsområde. Kommunen har genomfört ett större antal aktiviteter inom cykelområdet, men inga inom mätning och uppföljning. Kommunen har mätbara politiska mål inom cykelområdet som även följs upp, men dessa är inte tidsatta. Cykelfrågor är integrerade i plandokument och det finns en aktuell underhållsplan, däremot saknas en aktuell cykelstrategi. Kristinehamn saknar mätning och uppföljning av cykeltrafiken och har inget etablerat samarbete med cyklistorganisationer, inom det området finns ett tydligt utvecklingsbehov.

Lidingö

Lidingö deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 3,6 m cykelvägar per invånare, ett högt värde som ligger i topp bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 115 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Detta är klart under genomsnittet bland de undersökta kommunerna. Investeringarna ökar dock tydligt mellan 2011 och budgeten för 2012, från 62 till 168 kr/invånare. Lidingö har under 2011 satsat ca 4 kr/invånare på information och marknadsföring av cykling, vilket är klart över snittet bland de undersökta kommunerna. För 2012 är däremot inget budgeterat inom detta område. 60 % av alla cykelvägar är skyltade, en relativt hög andel som dock kan förbättras. Kommunen har genomfört ett större antal aktiviteter inom cykelområdet. Däremot har det varit få nya aktiviteter inom området cykelpolitik under 2011. Kommunen har tidsatta och mätbara politiska mål inom cykelområdet som även följs upp och cykelfrågor är integrerade i plandokument. Däremot saknas en aktuell cykelstrategi, cykelplan och underhållsplan. Lidingö kommun som arbetsgivare har inte arbetat för att öka cyklingen bland sina medarbetare. Lidingö har genomfört kontinuerliga flödesmätningar, däremot inga nöjdhetsundersökningar eller aktuella resvaneundersökningar. Vidare saknar Lidingö ett samarbete med cyklistorganisationer.

Ludvika

Ludvika deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 3,3 m cykelvägar per invånare. Detta placerar Ludvika klart över snittet för denna parameter bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 159 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll, vilket är något under genomsnittet



bland de undersökta kommunerna. Investeringarna ökade dock kraftigt mellan 2011 och budgeten för 2012, från 54 till 263 kr/invånare. Även inom information och marknadsföring av cykling ökade investeringar mellan 2011 och 2012 kraftigt, från 1,3 till 9,8 kr/invånare och år och ligger med 5,5 kr/invånare och år i snitt klart över medel för de undersökta kommunerna. Endast 30 % av alla cykelvägar är skyltade, vilket innebär att det här finns utvecklingsmöjligheter. Kommunen har genomfört ett större antal aktiviteter inom cykelområdet, men är svag inom mätning och uppföljning. Kommunen har politiska mål inom cykelområdet men dessa är varken tidsatta eller mätbara. De följs inte heller upp. Ludvika saknar aktuell cykelstrategi och cykelfrågor är inte integrerade i plandokument. Däremot finns en aktuell cykelplan och medel för denna. Det finns dock ingen underhållsplan. Ludvika saknar mätning och uppföljning av cykeltrafiken. De har heller inte något etablerat samarbete med cyklistorganisationer. Inom det området finns ett tydligt utvecklingsbehov.

Borlänge

Borlänge deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 2 m cykelvägar per invånare, en siffra som ligger i mitten bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 90 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll, vilket är klart under genomsnittet bland de undersökta kommunerna. Investeringarna minskade tydligt mellan 2011 och budgeten för 2012, från 134 till 47 kr/invånare. Även inom information och marknadsföring av cykling minskar investeringar mellan 2011 och 2012, men ligger med 3,2 kr/invånare och år i snitt fortfarande i övre halvan av de undersökta kommunerna. 60 % av alla cykelvägar är skyltade, en relativt hög andel som dock kan förbättras. Kommunen har genomfört ett större antal aktiviteter inom cykelområdet, men få är inom området cykelpolitik. Kommunen saknar politiska mål inom cykelområdet och har ingen cykelstrategi. Cykelfrågor är inte heller integrerade i plandokument. Däremot finns en aktuell cykelplan och medel avsatta för denna. Det finns dock ingen underhållsplan. Kommunen är i sin roll som arbetsgivare aktiv i att främja cykling genom att delta i kampanjer och med tjänstecyklar. Borlänge har genomfört resvane- och nöjdhetsundersökningar, men saknar aktuella mätningar av cykeltrafiken. De har inget etablerat samarbete med cyklistorganisationer.

Ronneby

Ronneby deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns 1,6 m cykelvägar per invånare vilket är en relativt låg siffra jämfört med de undersökta kommunerna, särskilt jämfört med kommuner av motsvarande storlek. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 108 kr per invånare i cykelinfrastruktur och underhåll. Detta är klart under genomsnittet bland de undersökta kommunerna.

Ronneby har investerat i information och marknadsföring av cykling vilket är positivt, med 70 öre per invånare och år ligger dock satsningen långt bakom de bästa kommunerna i undersökningen. Andelen skyltade cykelleder är lågt. Kommunen har genomfört ett större antal aktiviteter inom cykelområdet, men är svag inom mätning och uppföljning. Kommunen har mätbara politiska mål inom cykelområdet och dessa följs upp, de är dock inte tidsatta. Kommunen saknar en aktuell cykelstrategi, men cykelfrågor är integrerade i plandokument.



En aktuell cykelplan finns och kommunen deltar i sin roll som arbetsgivare i ”cykla till jobbet kampanjer”. Ronneby saknar mätning och uppföljning av cykeltrafiken och har inget etablerat samarbete med cyklistorganisationer. Inom det området finns ett tydligt utvecklingsbehov.

Karlshamn

Karlshamn deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns 2,7 m cykelvägar per invånare, en relativt hög siffra som tydligt ligger över snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 209 kr per invånare i cykelinfrastruktur och underhåll, vilket är något över snittet bland de undersökta kommunerna. Mer än hälften av beloppet används för drift och underhåll. Det budgeterade investeringsbeloppet för 2012 är något högre än 2011, vilket innebär en positiv utveckling. Karlshamn investerar inte alls i information och marknadsföring av cykling, här finns det ett tydligt utvecklingsområde. Däremot är 70 % av cykelvägarna skyltade vilket är en hög andel. Kommunen har genomfört ett antal aktiviteter inom cykelområdet, men är svag inom mätning och uppföljning. Kommunen har politiska mål inom cykelområdet, men de är inte tidsatta och följs inte heller upp. Kommunen har en aktuell cykelstrategi och cykelfrågor är integrerade i plandokument, men cykelplanen har inte uppdaterats på minst fem år. Karlshamn saknar mätning och uppföljning av cykeltrafiken. De har inte heller något etablerat samarbete med cyklistorganisationer. Inom det området finns ett tydligt utvecklingsbehov.

Botkyrka

Botkyrka deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns 1,8 m cykelvägar per invånare, vilket är en relativt låg siffra. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 108 kr per invånare i cykelinfrastruktur och underhåll, ett belopp som måste anses som lågt. Nästan hälften av beloppet används för drift och underhåll. Det budgeterade investeringsbeloppet för 2012 är dock högre än för 2011, vilket innebär en positiv utveckling. Botkyrka satsar endast lite på information och marknadsföring av cykling (ca 1,2 kr/invånare 2011, inget budgeterat för 2012), att jämföra med över 10 kr/invånare för de bästa kommunerna i undersökningen. Endast 10 % av cykelvägarna är skyltade. Kommunen har genomfört ett större antal aktiviteter inom cykelområdet, men är svag inom mätning och uppföljning. Kommunen har politiska mål inom cykelområdet, men har inte tidsatt dessa. Vidare saknas cykelstrategi. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, men kommunen saknar en underhållsplan för cykelinfrastrukturen. Botkyrka saknar i stort sett mätning och uppföljning av cykeltrafiken. De har däremot ett samarbete med cyklistorganisationer, vilket är positivt.

Huddinge

Huddinge deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns ca 1,6 m cykelvägar per invånare, vilket är en relativt låg siffra som dock delvis kan förklaras med att kommunen är del av en storstadsregion med hög befolkningstäthet. Kommunen investerar 2011/2012 i snitt 190 kr per invånare årligen i cykelinfrastruktur och underhåll, ett genomsnittligt värde bland de undersökta kommunerna. Huddinge satsar endast lite på information och marknadsföring av cykling (ca 50 öre per invånare och år, ca 5 % av vad de bästa kommunerna i undersökningen lägger på detta). Endast 35 % av cykelvägarna är



skyltade, vilket innebär att det här finns utvecklingspotential. Kommunen har varit aktiv inom cykelområdet men är svag inom uppföljning och cykelpolitik. Kommunen har politiska mål för cykeltrafiken, men de är varken tidsatta eller mätbara. De följs inte heller upp. Kommunen saknar cykelstrategi och integration av cykelfrågor i plandokument. Uppföljning och mätning är begränsad till enstaka periodiska flödesmätningar och ett samarbete med cyklistorganisationer saknas.

Falkenberg

Falkenberg deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I kommunen finns 2,3 m cykelvägar per invånare vilket är relativt högt. I snitt för 2011 och 2012 ligger investeringarna i cykelinfrastruktur och underhåll på 108 kr/invånare, vilket är ett förhållandevis lågt värde som ligger långt under snittet bland de undersökta kommunerna. Andelen för drift och underhåll är låg vilket på lång sikt riskerar att kvaliteten på infrastrukturen försämras. Falkenberg har inte satsat på information och marknadsföring av cykling och andelen skyltade cykelleder är låga 5 %. Kommunen har endast genomfört ett fåtal aktiviteter för ökad cykling. Politiska mål för cykeltrafik finns och är både tidsatta och mätbara. Däremot saknas aktuell cykelstrategi och cykelplan, cykelfrågor är inte heller integrerade i plandokument. Kommunen har genomfört cykelmätningar och resvaneundersökningar, vilket är positivt. Nöjdhetsundersökningar har dock inte genomförts. Kommunen har inte heller något samarbete med cyklistorganisationer.

Österåker

Österåker deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och undersökningen pekar på en rad områden med utvecklingsmöjligheter vilket speglas i relativt låga poäng. I kommunen finns 1,4 m cykelvägar per invånare, vilket är klart under genomsnittet bland de undersökta kommunerna. Under 2011 investerade kommunen inget alls i cykelinfrastruktur, däremot är budgeten för 2012 hög, hela 557 kr/invånare. I snitt för båda åren blir det 278 kr/invånare, ett av de högsta värdena i undersökningen vilket tyder på en kraftfull satsning på cykling i Österåker. Kommunen investerar inte i informations- och marknadsföringssatsningar för ökad cykling, men använder en del egna personalresurser för detta ändamål. Cykelvägarna är inte skyltade alls, vilket innebär att det här finns en tydlig utvecklingsmöjlighet. Kommunen har genomfört en handfull aktiviteter för att förbättra för cyklister. Österåker har mätbara politiska mål, men de är inte tidsatta och följs inte heller upp. Kommunen saknar aktuell cykelstrategi, cykelplan och underhållsplan för cykelvägarna. Kommunen har genomfört periodiska flödesmätningar men inte under 2011, andra mätningar av cykeltrafik saknas.

Enköping

Enköping deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och undersökningen pekar på en rad områden med utvecklingsmöjligheter vilket speglas i relativt låga poäng. I kommunen finns 2,9 m cykelvägar per invånare, en förhållandevis hög siffra, även om andelen separat cykelbana är låga 17 %. Under 2011 investerades 140 kr/invånare i cykeltrafiken vilket är nära medianvärdet men under snittet för de undersökta kommunerna. För 2012 är dock endast investeringar motsvarande 40 kr/invånare planerade vilket måste



anses som väldigt lågt. Kommunen genomför inga informations- och marknadsföringssatsningar för ökad cykling. Endast en liten del av cykelvägarna är skyltade. Kommunen har inte genomfört många aktiviteter för att förbättra för cyklister och saknar politiska mål och strategier för cykling. Inte heller inom området mätning och uppföljning har kommunen varit aktivt.

6 Diskussion och slutsatser

Årets vinnare är båda kända för att prioritera cykling och för att under lång tid ha arbetat med att förbättra förhållandena för cyklister. Båda marknadsför sig som cykelkommuner och har ett rykte om sig att vara bra att cykla i. Därför kan det ses som en bekräftelse för granskningen att den mäter rätt saker när just de kommunerna placerar sig högt.

När Cykelfrämjandets Kommunvelometer togs fram 2010 var tanken att kartlägga större kommuner i Sverige, dvs. kommuner över 30 000 invånare. I förra årets granskning placerade sig de befolkningsmässigt minsta kommunerna sist och frågan ställdes om det var möjligt för de mindre kommunerna att få en hög placering i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Årets resultat visar att de fyra minsta kommunerna alla har en totalpoäng på över 30, där Nynäshamn med mindre än 30 000 invånare till och med har tagit sig över 40 poäng, medan de tre kommunerna med minst poäng alla har omkring 40 000 invånare. Med utgångspunkt i årets resultat kan man säga att det inte verkar som att de mindre kommunerna skulle ha sämre förutsättningar i granskningen.

En annan fråga som det spekulerades om i förra årets rapport är korrelationen mellan kommunstorlek och längd cykelväg per invånare. 2011 års resultat pekade på att stora kommuner placerade sig lågt medan medelstora kommuner hade topplaceringar, följda av små kommuner. Årets resultat när det gäller befintlig infrastruktur visar inte på någon korrelation mellan invånarantal och längd cykelväg per invånare. Första och sista placering i denna delfråga är båda kommuner med över 100 000 invånare och resterande sju kommuner med över 100 000 invånare är spridda både högt och lågt.

När det gäller investeringar inom infrastruktur och underhåll går det att se en tydlig, stadig förbättring för de kommuner som har varit med i granskningen flera gånger. Även inom delområdet uppföljning och mätning går det att se ett stadigt uppåtgående mönster. Investeringarna i påverkansinsatser däremot visar inte någon trend, med resultat som går både upp och ner mellan åren.

Kommuner med lägre placering brister generellt när det gäller delområdena cykelpolitik och uppföljning/mätning. Ett annat område som verkar ha lägre prioritering är investeringar i påverkansåtgärder. Dessa kommuner saknar ofta en övergripande vision och behöver förbättra den strategiska planeringen och strukturen samt systematisera sitt arbete. För att uppnå sina mål och bli en cykelkommun är det möjligt att de behöver hjälp och stöd i processen med att utarbeta en cykelplan och sätta igång det långsiktiga arbetet. En möjlighet är att samarbeta med andra kommuner: en kommun som Varberg t.ex. med under 60 000 invånare måste räknas som en av landets bästa cykelkommuner och även de har dragit nytta av diverse samarbeten på nationell och internationell nivå för att nå dit de är.



6.1 Förändringar i upplägg

Upplägget i årets enkät har inte förändrats: granskningen genomfördes som webbenkät och kommunerna hade anmält sig själva. Trots rekordhögt deltagande med nästan dubbla antalet kommuner jämfört med 2011, har allt gått smidigt och det finns ingen anledning att ändra på metoden inför nästa års granskning.

Det är intressant att notera att 40 % av årets deltagare är kommuner som har varit med i granskningen förr. Det bekräftar att Cykelvärdskapets Kommunvelometer är värdefull för deltagande kommuner. Granskningen är ett enkelt sätt att se inom vilka områden det finns möjligheter att förbättra sitt arbete med cykling. Bästa resultatet är att få en jämn balans mellan de olika delarna och sedan successivt höja ribban. De flesta kommuner har dessutom förbättrat sig från föregående år, vilket kan tolkas som att de har tagit intryck av granskningen och lagt mer fokus på de delområden där de haft sämre resultat.

Ett område som kan behöva justeras inför 2013 års enkät är viktningen av svaren och de skalor som används. Delområdet aktiviteter kommer att behöva justering: i årets granskning har alla kommuner utom fem fått full pott, med en total medelpoäng på 9,5. Det kan vara värt att även granska skalan för investeringar i infrastruktur/underhåll och cykelpolitik, där många kommuner har fått höga poäng och medelvärdet ligger på över 6 poäng per delfråga.



7 Bilagor

7.1 Bilaga 1. Enkäten

Hej,

För tredje året i rad genomför Cykelfrämjandet sin Kommunvelometer för att ta reda på vilken kommun i Sverige som prioriterar cykling mest.

Cykelfrämjandet har som mål att öka andelen cykeltrafik och att förbättra för cyklister. Som ett led i vårt arbete genomför vi därför en granskning av hur kommuner arbetar för ökad cykling. Målet med granskningen är att systematiskt granska i vilken omfattning kommuner lägger resurser på cykeltrafik och vilken prioritet cyklingen har i kommunens styrdokument.

Cykeln är det färdmedel som är mest effektivt på korta sträckor och tar minst plats i tätorter. Dessutom är cykeln det bästa färdmedlet sett ur miljö- och hälsosynpunkt. En aktiv politik för att öka cyklingen i kommunen kan leda till stora vinster för samhället.

Svaren kommer att bedömas och analyseras utifrån förutbestämda kriterier och viktas och räknas om till ett "cykelindex" som sammanfattar i vilken omfattning och hur systematiskt kommunen satsar på cykling. Resultaten kommer att presenteras till kommunerna, men också redovisas offentligt. Den bästa kommunen kommer att utses till Årets cykelfrämjarkommun av Cykelfrämjandet.

För att kunna vara med i tävlingen som Sveriges cykelkommun ber vi er att besvara de frågor som följer. Även om du inte har all information som efterfrågas är alla svar värdefulla för oss. Ta gärna hjälp av kollegor på andra avdelningar för att besvara frågor som ligger utanför ditt ämnesområde. Bifoga gärna aktuella dokument; såsom cykelplan, mål, cykelkarta, osv. där cykelplaneringen behandlas.

Granskningen genomförs av konsultfirman Koucky & Partners AB på uppdrag av Cykelfrämjandet. Har ni frågor om undersökningen är ni välkomna att höra av er till projektledaren Shahriar Gorjifar på Koucky & Partners på telefonnummer 031-80 80 56 eller e-mail shari@koucky.se.

Vänliga hälsningar,

Christian Juul
Cykelfrämjandets ordförande



7.1.1 Inledande frågor

Skriv eller kryssa i de grå fälten.

Kommunens namn:		
Antal invånare (ange vilket år det gäller):		
Kontaktperson:		
Titel:		
Nämnd ansvarig för cykel frågor (t.ex. tekniska, trafik, stadsbyggnads):		
Finns någon namngiven ansvarig (person eller grupp) för cykel frågor på kommunen?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>

För att kunna bedöma hur kommunen har jobbat med cykling tidigare år, ber vi dig att fylla i den totala längden cykelväg som finns i kommunen. Fyll också i vilket år uppgiften gäller. Med cykelväg menas separerad cykelbana, cykelfält, gångfartsområde, cykelfartsgata och gågata där cykling är tillåten. Gator som markerats som blandtrafik med motorfordon ska inte räknas med. Om du inte vet den totala längden kan du ange separat längd för varje gatutyp. Ange vilket år uppgifterna gäller.

Ange total längd cykelväg i din kommun:	
Separerad cykelbana:	
Gångfartsområde:	
Cykelfält	
Cykelfartsgata:	
Gågata med tillåten cykeltrafik:	
År:	



7.1.2 Investeringar

Inom temat investeringar bedöms hur kommunen satsar på cykeltrafik inom olika områden. För att beräkna kontinuiteten på cykelinvesteringarna bör uppgifter för föregående och nästkommande år anges. Det är inte alltid så lätt att veta exakt hur mycket som investerats i cykling eftersom det ofta ingår i andra vägåtgärder. Om så är fallet i din kommun; uppskatta cykelarbetets del och notera att uppgiften är osäker. Räkna även med stats- och EU-bidrag och kostnader för anlitate konsulter.

Som ett komplement till rena ekonomiska investeringar, ange även hur många personer som arbetar inom respektive område i kommunen angett i motsvarande heltidstjänster. I detta fall, räkna endast med kommunanställda, inte konsulttjänster eller upphandlad personal.

1. **Hur stora är de totala trafikinvesteringarna under 2011? Ange i kronor.**

I totala trafikinvesteringar inkluderas infrastruktur, drift och underhåll, påverkansinsatser, säkerhetsförebyggande åtgärder och information.

2. Förutsättningarna för cykling avgörs i mångt och mycket av hur cykelinfrastrukturen ser ut. Med infrastruktur menas cykelbanor, cykelparkering, säkerhetshöjande åtgärder i korsningar och stråk, osv.

a	Hur mycket har kommunen investerat i ny infrastruktur för cykel under 2011? Ange i kronor.	
b	Hur mycket har kommunen budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2012? Ange i kronor.	
c	Hur många personer uppskattar du arbetar med utveckling och planering av cykelinfrastruktur i kommunen? Ange i tjänsteprocent för 2011, där 100 % motsvarar en heltidstjänst.	



3. Den befintliga infrastrukturen måste underhållas för att cyklisten ska tycka att det är bekvämt och attraktivt att använda nätverket.

a	Hur mycket har kommunen investerat i drift och underhåll av cykelbanor under 2012? Ange i kronor.	
b	Hur mycket har kommunen budgeterat för drift och underhåll av cykelbanor under 2012? Ange i kronor.	

4. Investering i infrastruktur är dock inte allt. För att få kommunens invånare att cykla är det också viktigt att satsa på marknadsföring och information om cykelvägnätet. Det kan vara alltifrån att skicka ut pressmeddelanden under ett projekts gång till att trycka en cykelkarta. En annan del i marknadsföringen är kampanjer för att öka andelen cyklister på gatorna. Det finns olika typer av kampanjer som riktar sig till olika målgrupper, men gemensamt för alla är att påverka en viss grupp människor att byta från ett färdmedel till att börja cykla. Några exempel är cykla-till-jobbet-kampanjer eller lära-sig-cykla-kampanjer.

a	Hur mycket har kommunen investerat i påverkanssatsningar för cykling under 2011? Ange i kronor.	
b	Hur mycket har kommunen budgeterat för påverkanssatsningar för cykling under 2012? Ange i kronor.	
c	Hur många personer uppskattar du arbetar med påverkanssatsningar för cykling i kommunen? Ange i tjänsteprocent för 2011, där 100 % motsvarar en heltidstjänst.	

5. Skyltning av cykelvägar är viktigt dels för att underlätta för cyklister att hitta den bästa vägen till sitt mål. Det är också ett marknadsföringsverktyg och ett sätt att tydligt markera hur kommunen värderar cykeltrafiken.

a	Hur stor andel av de befintliga cykelvägarna i kommunen har vägvisande skyltning?	
----------	------------------------------------------------------------------------------------------	--



7.1.3 Aktiviteter

Cykling handlar alltså inte bara om att bygga nya cykelbanor. Det finns många andra aktiviteter som kan bidra till en balanserad cykelverksamhet som är uppskattad av invånarna i kommunen. Det finns inget som säger att dessa investeringar bör ske alla år, men helst ska de återkomma med jämna mellanrum. **Kryssa för de områden som kommunen har arbetat med under föregående år.**

6. Inom vilka av följande områden har kommunen arbetat under 2011?

a	Byggt nya cykelvägar	<input type="checkbox"/>
b	Säkerhetshöjande åtgärder på befintliga cykelvägar	<input type="checkbox"/>
c	Byggt cykelparkering	<input type="checkbox"/>
d	Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)	<input type="checkbox"/>
e	Tryckt upp och spridit en cykelkarta	<input type="checkbox"/>
f	Lanserat och genomfört påverkanskampanjer	<input type="checkbox"/>
g	Antagande av politiska cykelmål	<input type="checkbox"/>
h	Antagande av cykelpolicys/strategi	<input type="checkbox"/>
i	Ny eller reviderad cykelplan	<input type="checkbox"/>
j	Drift och underhåll på sommaren	<input type="checkbox"/>
k	Drift och underhåll på vintern	<input type="checkbox"/>
l	Genomfört mätningar av cykeltrafik	<input type="checkbox"/>
m	Genomfört någon resvaneundersökning	<input type="checkbox"/>
n	Genomfört någon nöjdhetsundersökning	<input type="checkbox"/>
o	Genomfört något cykelbokslut	<input type="checkbox"/>



7.1.4 Cykelpolitik

En av förutsättningarna för att cykelverksamheten i en kommun ska bli lyckad och framgångsrik är att ställa upp mål och utarbeta handlingsplaner för att uppnå dessa mål. Dessa mål måste vara politiskt förankrade. En tydlig målformulering behövs också för att kunna utvärdera det arbete som planeras och utförs och för att kontinuerligt förbättra cykelns status i trafiksamhället. Bifoga gärna de dokument eller planer som producerats.

7. En tydlig målsättning som är tidsatt och mätbar ligger ofta till grund för policys och handlingsplaner och är ett enkelt sätt att följa upp arbetets resultat.

a	Finns det uttalade politiska mål om att öka andelen cykeltrafik i kommunen?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
b	Är dessa mål tidsatta?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
c	Till vilket år?		
d	Är dessa mål mätbara?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
Ge gärna exempel:			

- 8.

a	Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
----------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

9. Målsättningen kan sedan specificeras och utvecklas i en cykelstrategi. Det finns också möjlighet att strategin eller policyn ingår i mer övergripande plan, t.ex. en trafikplan, eller att den beskrivs för en detaljplan.

a	Har kommunen antagit någon cykelstrategi för ökad cykling?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
b	Vilket år?		
Övriga upplysningar:			



10. De politiska målen och strategin definieras och utvecklas till en konkret handlingsplan, som används i det dagliga arbetet av tjänstemännen på kommunen. En cykelplan är ett fristående dokument med åtgärder för att förbättra för cykeltrafiken. Den kan även inkludera gångtrafikanter.

a	Har kommunen antagit någon cykelplan de senaste 5 åren?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
b	Vilket år antogs den?		
c	När reviderades den senast?		
d	Finns det medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
Övriga upplysningar:			

11. Vid nybyggnationer av bl.a. bostadshus, arbetsplatser och köpcentra kan kommunen ställa krav på att cykelparkeringar byggs.

a	Har kommunen antagit någon norm för cykelparkeringstal?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
Övriga upplysningar:			

12. Vid nybyggnationer av bl.a. bostadshus, arbetsplatser och köpcentra bör cykelvägar och -parkeringar integreras i bebyggelseplaneringen i ett tidigt skede så att cykling blir en naturlig del redan från början.

a	Har kommunen satt upp kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse, t.ex. i översiktsplaner eller detaljplaner?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
Övriga upplysningar:			

13. Som det tidigare har påpekats är underhållet av befintliga cykelvägar ett nyckelområde för att cyklingen i en kommun ska fungera.



a	Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
----------	------------------------------------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

14.

a	I egenskap av arbetsgivare, arbetar kommunen aktivt med att få sina anställda att cykla till sitt jobb?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

7.1.5 Uppföljning och utvärdering

Genom att följa upp arbetet finns det större möjligheter att se om uppsatta mål och planer är på väg att infrias eller måste justeras. Det finns alltså en chans för kommunen att kontinuerligt kontrollera sitt arbete och förändra de delar som inte är relevanta.

15. Ett sätt är att regelbundet genomföra flödesmätningar av cykeltrafiken på stråk eller i korsningar. På så sätt kan man se om den ökar eller minskar och var de största förändringarna sker. Det ger kommunen större framförhållning i sin planering.

a	Genomfördes några flödesmätningar av cykeltrafiken under 2011?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
b	På hur många punkter genomför kommunen regelbundet mätningar?	Kontinuerliga mätningar Periodiska mätningar	

Kontinuerliga mätningar syftar till punkter som mäts dagligen året runt medan periodiska mätningar utförs under ett begränsat antal dagar eller veckor på året.

16. Ett annat sätt att få en bild av resandet är att göra en resvaneundersökning.

a	Har kommunen genomfört någon lokal resvaneundersökning där cykelandelen mäts bland kommunens invånare de senaste 5 åren?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
b	Vilket år?		
c	Hur stor var andelen cykel av det totala trafikarbetet i den senaste mätningen?		

17. En nöjdhetsundersökning är ett verktyg som kan användas för att få reda på vad cyklister i kommunen tycker om det arbete som utförs för dem.



a	Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste 5 åren?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
----------	---------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

18. Samarbeten med cyklister kan vara ett sätt att underlätta en bredare förankring av cykelarbetet hos invånarna.

a	Har kommunen någon dialog med cyklister regelbundet (minst 2 ggr om året), antingen cykelorganisationer eller referensgrupper?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
Övriga upplysningar:			

19. Ett cykelbokslut är en sammanställning av aktuella uppgifter om nuläget och utvecklingstrender av cykeltrafik, vilka är viktiga för planeringen av cykeltrafiken. Ett annat verktyg är en BYPAD (Bicycle Audit) är en mer ingående revision av kommunens arbete med cykling.

a	Har kommunen gjort något cykelbokslut eller en BYPAD de senaste 5 åren?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
b	När genomfördes det senast?		
c	Hur regelbundet genomförs det?		