



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2013

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 2013 är delfinansierad av Trafikverket





Titel: CykelFrämjandets Kommunvelometer 2013. En granskning och jämförelse av kommunernas satsningar på att öka cykling och göra cykling säkrare och mer attraktivt.

K&P projektnr.: 13005
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: 2013-05-10



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 2012</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	16
4.3	INVESTERINGAR I NY INFRASTRUKTUR SAMT DRIFT OCH UNDERHÅLL	17
4.4	INVESTERINGAR I PÅVERKANSINSATSER	20
4.5	CYKELAKTIVITETER UNDER 2012.....	22
4.6	CYKELPOLITIK OCH HANDLINGSPLANER	24
4.7	UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING	25
5	KOMMUNSAMMANFATTNINGAR	27
6	DISKUSSION OCH SLUTSATSER	47
6.1	FÖRÄNDRINGAR I UPPLÄGG	47
7	BILAGOR	49
7.1	BILAGA 1. ENKÄTEN.....	49
7.1.1	<i>Inledande frågor</i>	50
7.1.2	<i>Investeringar</i>	51
7.1.3	<i>Aktiviteter</i>	53
7.1.4	<i>Cykelpolitik</i>	54
7.1.5	<i>Uppföljning och utvärdering</i>	56



1 Sammanfattning

Under våren 2013 har CykelFrämjandet genomfört den fjärde upplagan av CykelFrämjandets Kommunvelometer, en oberoende granskning av hur kommuner arbetar med cykling. I årets enkät deltog totalt 31 kommuner från hela Sverige. Resultaten visar på stora skillnader mellan kommunerna och att det finns möjligheter till förbättringar hos alla.

De kommuner som har granskats är Borås, Danderyd, Enköping, Falköping, Gävle, Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Järfälla, Jönköping, Karlshamn, Karlskrona, Karlstad, Linköping, Lomma, Luleå, Lund, Malmö, Motala, Piteå, Skövde, Skellefteå, Sollentuna, Sundsvall, Umeå, Uppsala, Varberg, Västerås, Växjö, Örebro och Österåker.

Första platsen i årets upplaga av CykelFrämjandets Kommunvelometer går till Malmö som vinner för tredje året i rad. Malmö 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 Lund, Gävle, Halmstad och Helsingborg 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 tredje eller fjärde 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. I några fall har totalpoängen sjunkit något och då har det generellt orsakats av en minskning av investeringar.

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 2013. 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 fjärde året i rad, och 31 kommuner deltar i undersökningen. Sammanlagt har de i år deltagande kommunerna 3 240 000 invånare, ca 34 % av Sveriges befolkning.

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.

Cykelfrämjandets Kommunvelometer är den största granskningen av kommuners arbete med cykling i Sverige. Metoden möjliggör att på ett snabbt och enkelt sätt göra en objektiv analys av cykelarbetet i en kommun. Andra metoder, t.ex. BYPAD är mer tids- och resurskrävande och ger mindre jämförbara resultat. 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 enkät.

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 för fjärde året i rad, skapas en bild av hur prioriterat cykelområdet är bland svenska kommuner och hur cyklingens status utvecklas.

Målet är att granskningen ska vara ett verktyg för att lyfta cyklingens betydelse, både nationellt och lokalt, samt bidra till att förbättra förutsättningarna för 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 Skövde i maj där vinnaren tillkännages. Dessutom kommer resultaten för varje kommun att skickas ut till respektive lokal dagstidning. Förhoppningsvis skapar detta en debatt som kan leda till lokala förbättringar för cyklingen.

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 att 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 2012.

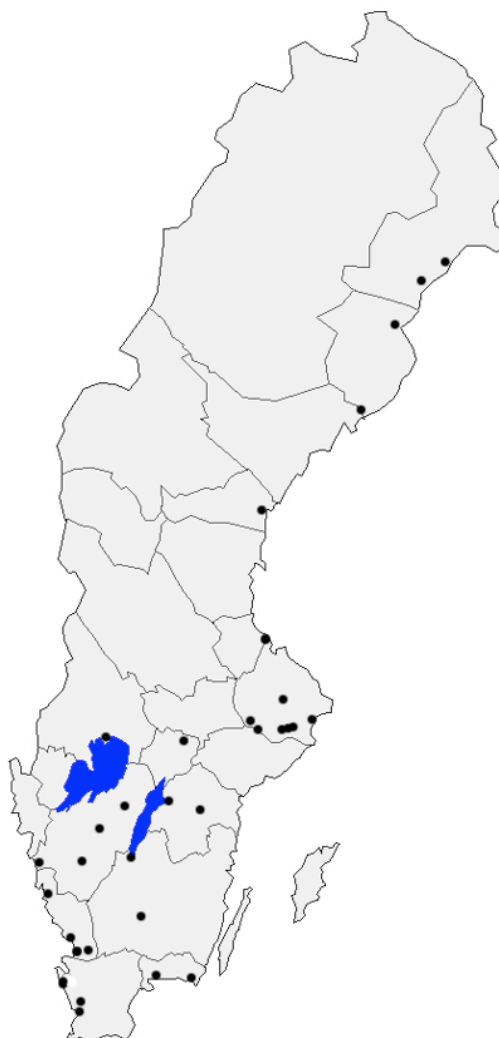
Smärre förtydliganden har gjorts jämfört med föregående års version, men utan att påverka jämförbarheten, varken totalt sett eller inom respektive delområde.

3.1 Deltagande kommuner

I årets undersökning har 31 kommuner granskats, jämfört med 17 kommuner 2010 respektive 2011 och 33 kommuner i 2012 års upplaga av enkäten. Både stora och små kommuner har deltagit. Största kommun är Göteborg med över en halv miljon invånare och minsta är Lomma följt av Karlshamn, med ca 22 000 respektive ca 31 000 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	Befolkning
Lomma	22 017
Karlshamn	31 132
Falköping	31 689
Danderyd	32 000
Enköping	40 000
Österåker	40 269
Piteå	41 078
Motala	41 828
Skövde	52 212
Varberg	59 186
Karlskrona	64 215
Sollentuna	66 602
Järfälla	67 320
Skellefteå	71 774
Luleå	74 900
Växjö	84 800

Kommun	Befolkning
Karlstad	86 929
Halmstad	93 000
Gävle	96 170
Sundsvall	96 687
Borås	105 000
Lund	112 000
Umeå	117 294
Jönköping	129 478
Helsingborg	132 011
Örebro	138 952
Västerås	140 000
Linköping	147 000
Uppsala	200 003
Malmö	306 738
Göteborg	521 000

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 2012, 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. För att ge en så rättvis bedömning som möjligt mellan de deltagande kommunerna, är nyckeltalen baserade på antal kommuninvånare.

De sex delområdena har bedömts likvärdigt med en delsumma på maximalt 10 poäng, vilket ger en totalsumma på 60 poäng. Fokus i bedömningen ligger på hur kommunen arbetar med cykling i nuläget. Därför avser frågorna 2012 års planering och investeringar och det krävs att kommunen har aktuella dokument som de arbetar efter för att få höga poäng.



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

3.3.1 Befintlig infrastruktur

Även om det är de satsningar som görs i nuläget som först och främst 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 (med undantag för cykelfartsgata och gångfartsområde).

3.3.2 Investeringar i ny infrastruktur och drift och underhåll

Investeringarna gäller åtgärder som har gjorts i och omkring cykelvägnätet under 2012 och de som planeras för 2013. 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 delområden som alla bedöms i lika hög grad.

Nyckeltal:

- Investering i kronor per invånare för 2012 och 2013, separat för nyinvestering och för underhållsinsatser.
- Andel personer i tjänsteprocent per 100 000 invånare som arbetar med utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur.

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 2012 och 2013.



- 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 2012

Syftet med denna del är att ge kommunen tillfälle att visa hur aktiv den var under närmast föregående år. Till det har en checklista upprättats där kommunen markerat vilka verksamheter de arbetat med under 2012. 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 kommunen antagit någon norm för cykelparkeringstal eller om kommunen arbetar aktivt med att få sina anställda att cykla till jobbet.

Endast mål där tidshorizonten inte har gått ut har godkänts. Cykelplaner som är äldre än 2007 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 2007 har godkänts.

3.3.7 Viktning

Samma viktning av frågorna har gjorts som föregående år och frågan om de totala trafikinvesteringarna har inte analyserats. De totala investeringarna har endast använts som kontrollfråga för att upptäcka fel i uppgifterna för cykelinvesteringar.

I följande tabell redovisas poängsättningen för alla frågor och delområden.



Tabell 2. Viktning av frågorna.

Delområde	Vad mäts?	Nyckeltal	Skala	Maxpoäng
Befintlig infrastruktur	Total längd cykelväg	m/invånare	> 5= 10 p 4,5-5= 9 p 4-4,5= 8 p 3,5-4= 7 p 3-3,5=6 p 2-3= 5 p 1,5-2=4 p 1-1,5=3 p 0,5-1=2 p <0,5=1 p 0=0 p	10
Investeringar infrastruktur/underhåll	Total inv. infrastruktur+underhåll 2012	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 2013	Kr/invånare	<50=1 p 0=0 p	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 2012	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 2013	Kr/invånare	>7=3 p 5-7=2,5 p 3-5=2 p 1-3=1,5 p 0,5-1=1 p <0,5=0,5 p 0=0 p	3
	Personresurser information/kampanjer	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 2012	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

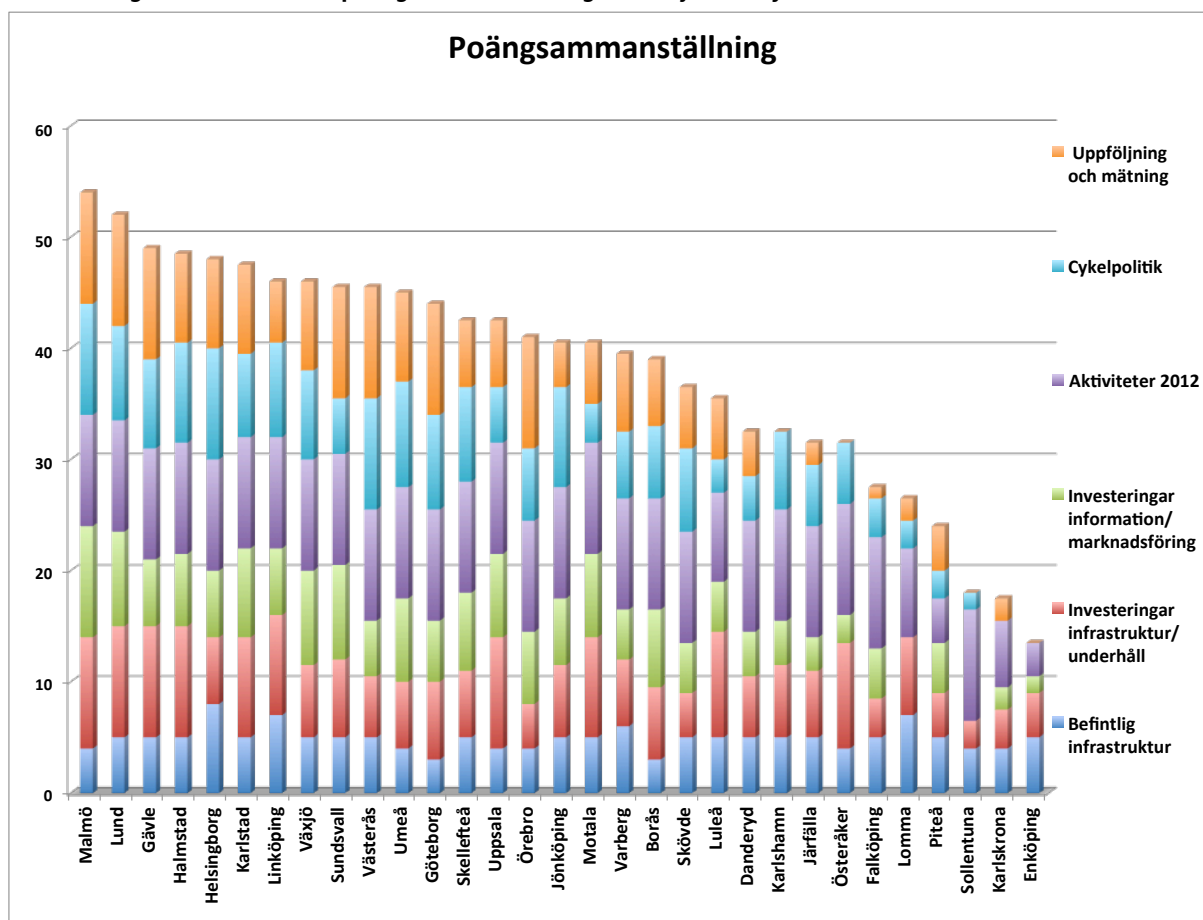
4 Resultat

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

Malmö tar förstaplatsen för tredje året i rad, dessutom med 54 poäng som är den högsta totalpoängen någonsin i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Lund och Gävle följer på andra och tredjeplats, med 52 respektive 49 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 för cykling. Politiskt antagna strategier och planer tillsammans med regelbunden uppföljning utgör grunden för deras arbete. Kommunerna med lägst poäng saknar däremot strategiska dokument att basera sitt arbete för ökad cykling på och bedriver nästan ingen uppföljning av sitt arbete.

Diagram 1. Totala poängsammanställningen för Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2013.



Jämfört med tidigare år har årets resultat den största spridningen, från 54 till 13,5 poäng. 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 kommunen har mellan 35 och 45 poäng arbetar den aktivt, men saknar struktur inom ett eller två områden, alternativt har



kommunen 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 än. Har kommunen under 25 poäng så är cykling antingen inte ett prioriterat område eller så har kommunen ännu inte hittat ett systematiskt arbetssätt.



Tabell 3. Jämförelsetabell för de kommuner som deltagit under föregående år.

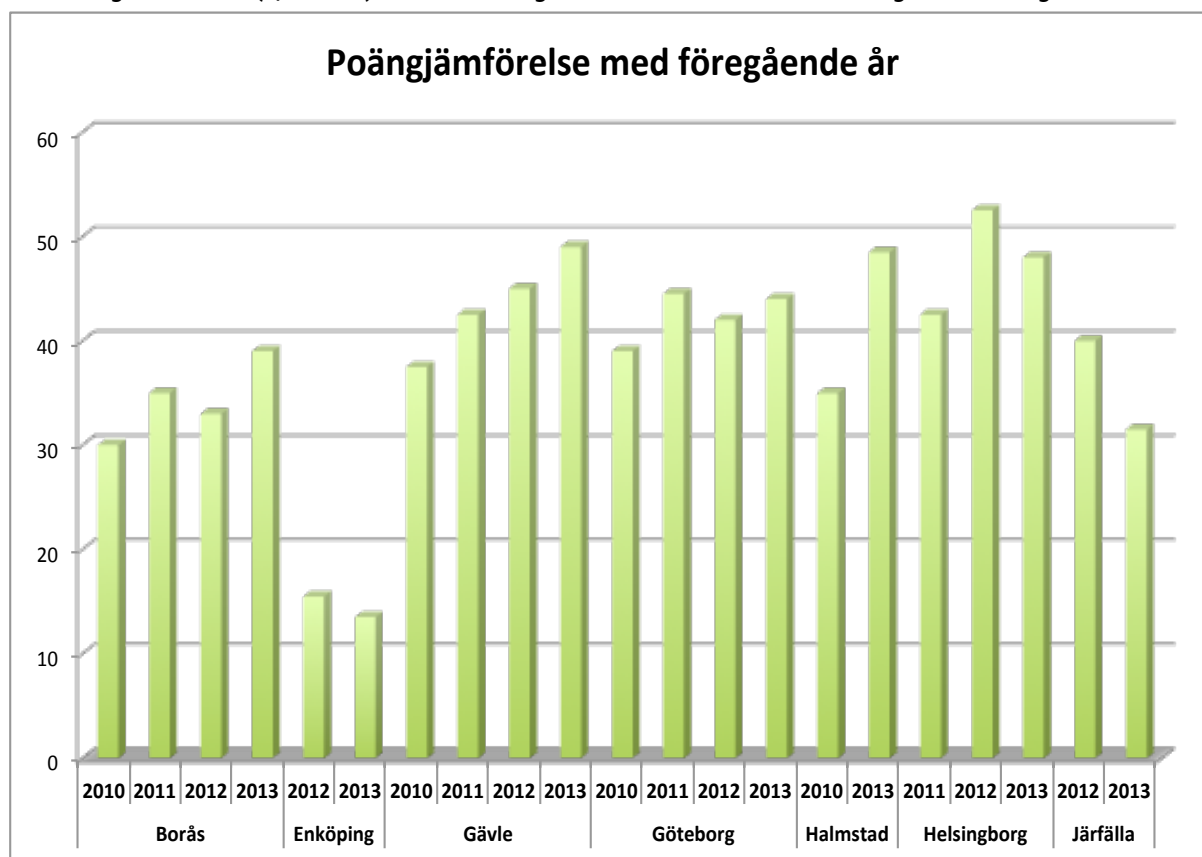
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Investeringar infrastruktur/underhåll	Investeringar information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Borås	2010	3	5,5	3	10	3,5	5	30
	2011	3	4,5	5,5	10	6	6	35
	2012	3	5,5	3	10	5,5	6	33
	2013	3	6,5	7	10	6,5	6	39
Enköping	2012	5	4	0,5	4	2	0	15,5
	2013	5	4	1,5	3	0	0	13,5
Gävle	2010	1	6	5	10	7,5	8	37,5
	2011	6	5,5	6	10	7,5	7,5	42,5
	2012	5	6	6	10	8	10	45
	2013	5	10	6	10	8	10	49
Göteborg	2010	3	4,5	5,5	10	8	8	39
	2011	3	4,5	7	10	10	10	44,5
	2012	3	5	5,5	10	8,5	10	42
	2013	3	7	5,5	10	8,5	10	44
Halmstad	2010	5	4,5	6,5	10	5	4	35
	2013	5	10	6,5	10	9	8	48,5
Helsingborg	2011	2	6	6,5	10	10	8	42,5
	2012	8	6,5	8	10	10	10	52,5
	2013	8	6	6	10	10	8	48
	2012	5	10	6	10	5	4	40
Järfälla	2013	5	6	3	10	5,5	2	31,5
	2010	5	3,5	3	10	6	1,5	29
Jönköping	2011	5	3,5	4,5	10	5	4	32
	2012	5	4,5	4,5	10	6,5	4	34,5
	2013	5	6,5	6	10	9	4	40,5
	2012	5	7	1,5	8	5,5	0	27
Karlshamn	2013	5	6,5	4	10	7	0	32,5
	2012	5	7,5	8	10	10	8	48,5
Karlstad	2013	5	9	8	10	7,5	8	47,5
	2012	6	7	6	10	9,5	5,5	44
Linköping	2013	7	9	6	10	8,5	5,5	46
	2010	4	6	3	6	1,5	4	24,5
Luleå	2012	4	8	4	10	2,5	5,5	34
	2013	5	9,5	4,5	8	3	5,5	35,5
	2011	5	9	9,5	8	10	8,5	50
Lund	2012	5	9	9,5	10	10	10	53,5
	2013	5	10	8,5	10	8,5	10	52
	2010	3	4	8	10	10	7,5	42,5
Malmö	2011	4	9,5	9	10	10	8,5	51
	2012	4	10	9,5	10	10	10	53,5
	2013	4	10	10	10	10	10	54
	2012	5	7	6,5	6	3,5	4,5	32,5
Motala	2013	5	9	7,5	10	3,5	5,5	40,5
	2011	6	7,5	7,5	10	7	3,5	41,5
Skellefteå	2013	5	6	7	10	8,5	6	42,5
	2012	5	4	3,5	10	2,5	7,5	32,5
Skövde	2013	5	4	4,5	10	7,5	5,5	36,5
	2010	4	5	1,5	10	5,5	4	30
Uppsala	2013	4	10	7,5	10	5	6	42,5
	2010	5	5	8,5	10	8	7,5	44
Varberg	2011	5	8	8	10	8,5	7,5	47
	2012	5	10	5	10	6,5	9,5	46
	2013	6	6	4,5	10	6	7	39,5
	2010	5	4	4	10	10	6	39
Västerås	2011	5	6	6	10	10	6	43
	2012	5	6	5,5	10	10	10	46,5
	2013	5	5,5	5	10	10	10	45,5
	2012	4	7,5	7,5	10	8,5	3,5	41
Växjö	2013	5	6,5	8,5	10	8	8	46
	2010	3	4,5	4,5	10	4	8	34
Örebro	2013	4	4	6,5	10	6,5	10	41
	2012	3	5	1	10	2	0,5	21,5
Österåker	2013	4	9,5	2,5	10	5,5	0	31,5

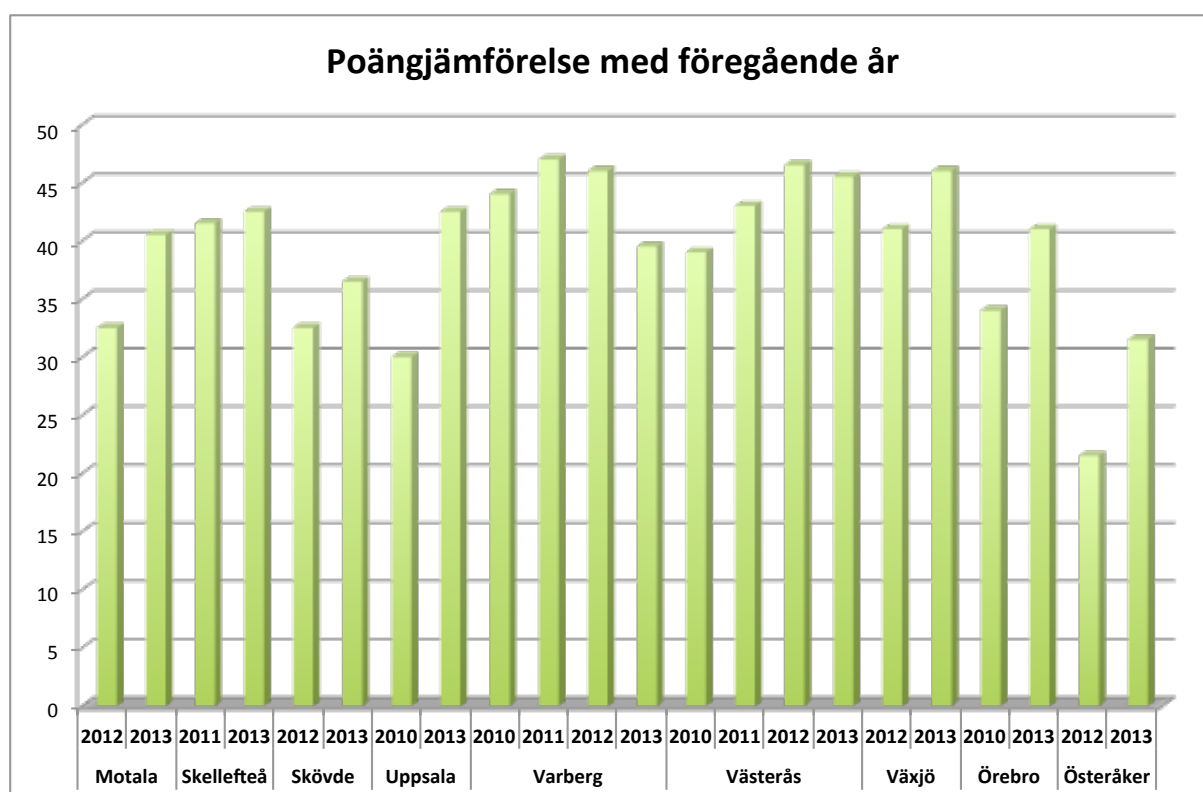
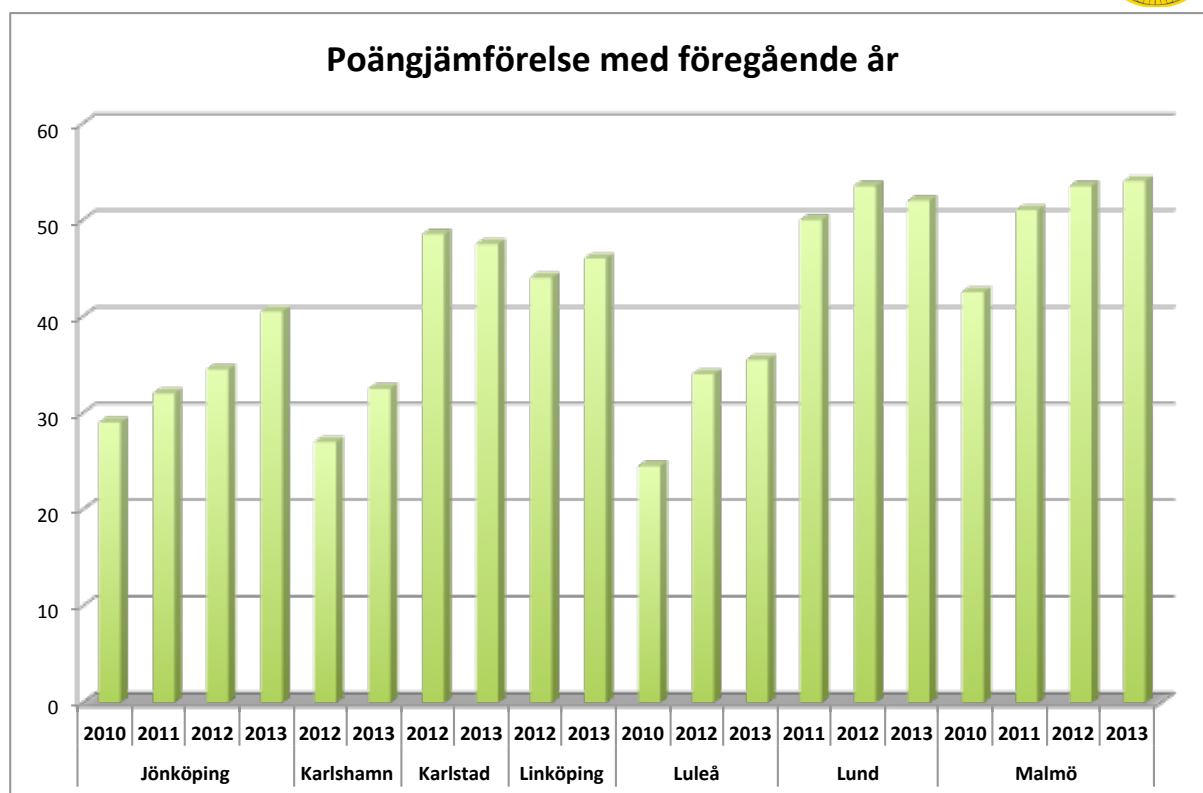


Av årets 31 deltagande kommuner har en majoritet – 23 kommuner – deltagit i CykelFrämjandets Kommunvelometer tidigare och av dessa har 16 förbättrat sitt resultat jämfört med föregående år. Halmstad och Uppsala har inte deltagit i enkäten sedan 2010 och kommer tillbaka i år med rejält förbättrade resultat, en höjning med 13,5 respektive 12,5 poäng.

Sju kommuner har varit med sedan början och deltar för fjärde året i rad. Samtliga sju har ett resultat på över 35 poäng, medan fem har tagit sig över 40 poäng. Detta får sägas vara ett gott resultat och ett tecken på att dessa kommuner arbetar systematiskt med cykling och har tagit till sig rekommendationer från tidigare granskningar. Tre kommuner, Gävle, Jönköping och Malmö, utmärker sig extra genom att ha deltagit och förbättrat sina resultat i CykelFrämjandets Kommunvelometer varje år sedan start. Malmö håller dessutom nu en så hög nivå att de får maxpoäng i fem av sex områden. Det sjätte området, befintlig infrastruktur, är ett område som mäter historiska investeringar och där förbättringar av poängen går i långsam takt.

Diagram 2. (a, b och c) Jämförelsedigram för de kommuner som deltagit under föregående år.





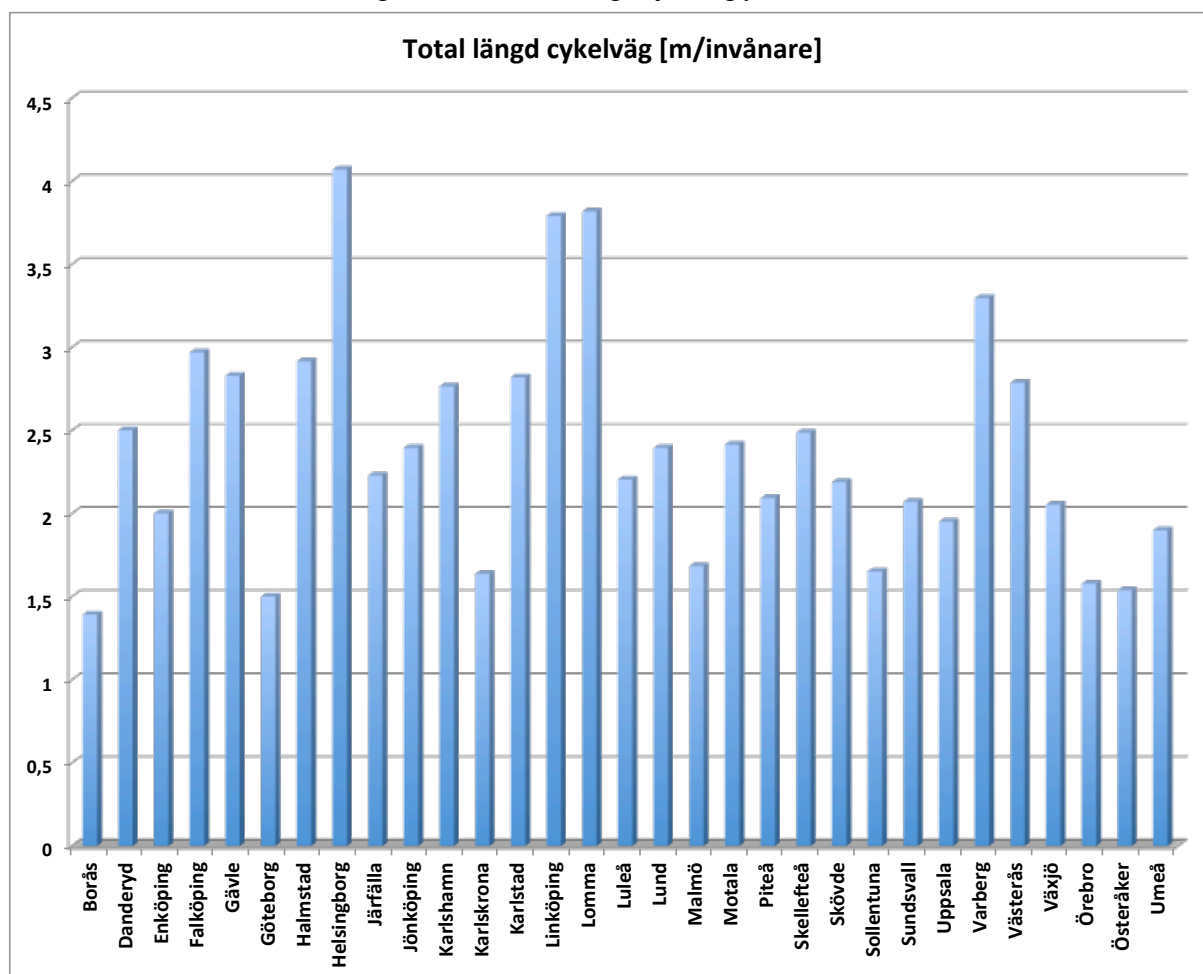
4.2 Befintlig infrastruktur

De kommuner som har längst befintlig cykelväg i årets granskning är Helsingborg med 4,1 m per invånare följt av Lomma och Linköping med 3,8 m per invånare vardera. Ytterligare 18

kommuner har över 2 m cykelväg per invånare. Borås och Göteborg har de kortaste befintliga cykelvägarna med 1,4 och 1,5 m per invånare vardera.

Det längsta totala cykelnätet i årets enkät har Göteborg, Linköping och Helsingborg, med 781, 557 och 537 km vardera. Göteborg och Malmö har ökat vägnätet jämfört med 2012 men har trots detta endast 1,5 respektive 1,7 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

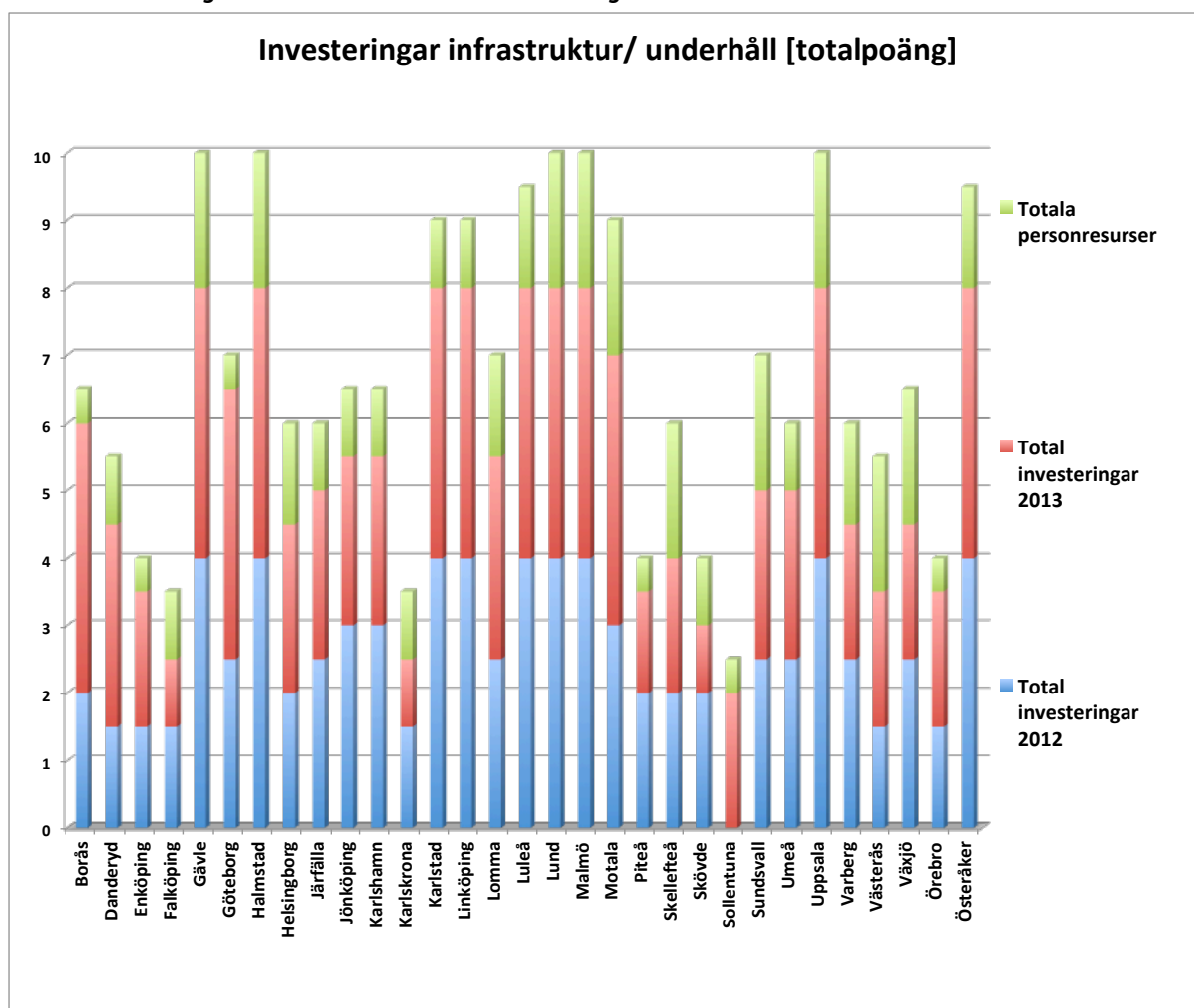
Totalt fem kommuner har lyckats få full pott på detta delområde i årets enkät: Gävle, Halmstad, Lund, Malmö och Uppsala. Dessa följs av Luleå och Österåker med 9,5 poäng vardera.

Malmö är den kommun som har i särklass flest heltidstjänster inom området med 6,2 anställda per 100 000 invånare och år. Lund och Västerås har näst flest, 2,9 anställda vardera per 100 000 invånare och år.

Spännvidden mellan hur mycket kommunerna investerar är väsentlig. Motala, Karlstad och Varberg investerar mest med i snitt 542 kr, 529 kr och 445 kr per invånare och år för 2012-2013. Därmed investerar både Motala och Karlstad mer än 2012-års toppnotering som var Knivsta med 507 kr per invånare. På andra änden av skalan befinner sig Enköping, Falköping, Karlskrona, Skövde och Sollentuna som alla satsar mindre än 100 kr per invånare och år för samma period.

Nästan alla kommuner har budgeterat för ny infrastruktur 2012 och 2013; det enda undantaget är Sollentuna som saknar budget 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 Falköping som satsar 84 % av budgeten på underhåll till Österåker som satsar 4 %.



Tabell 4. Medelinvestering inom infrastruktur plus drift och underhåll 2012-2013, samt andel som satsas på drift och underhåll.

Kommun	2012-2013 [kr/inv.]	% Drift och underhåll
Borås	256	20%
Danderyd	281	33%
Enköping	78	11%
Falköping	75	84%
Gävle	237	44%
Göteborg	209	32%
Halmstad	286	40%
Helsingborg	147	35%
Järfälla	159	59%
Jönköping	185	21%
Karlshamn	187	37%
Karlskrona	59	17%
Karlstad	529	37%
Linköping	322	38%
Lomma	201	56%
Luleå	375	43%
Lund	305	44%
Malmö	426	28%
Motala	542	19%
Piteå	116	24%
Skellefteå	141	17%
Skövde	79	33%
Sollentuna	60	0%
Sundsvall	155	0%
Umeå	168	64%
Uppsala	445	30%
Varberg	152	22%
Västerås	106	16%
Växjö	150	50%
Örebro	102	68%
Österåker	458	4%

Sollentuna och Sundsvall har inte angivit någon budget för drift och underhåll av cykelvägar vilket medför att dessa kommuners investering endast tar hänsyn till ny infrastruktur.

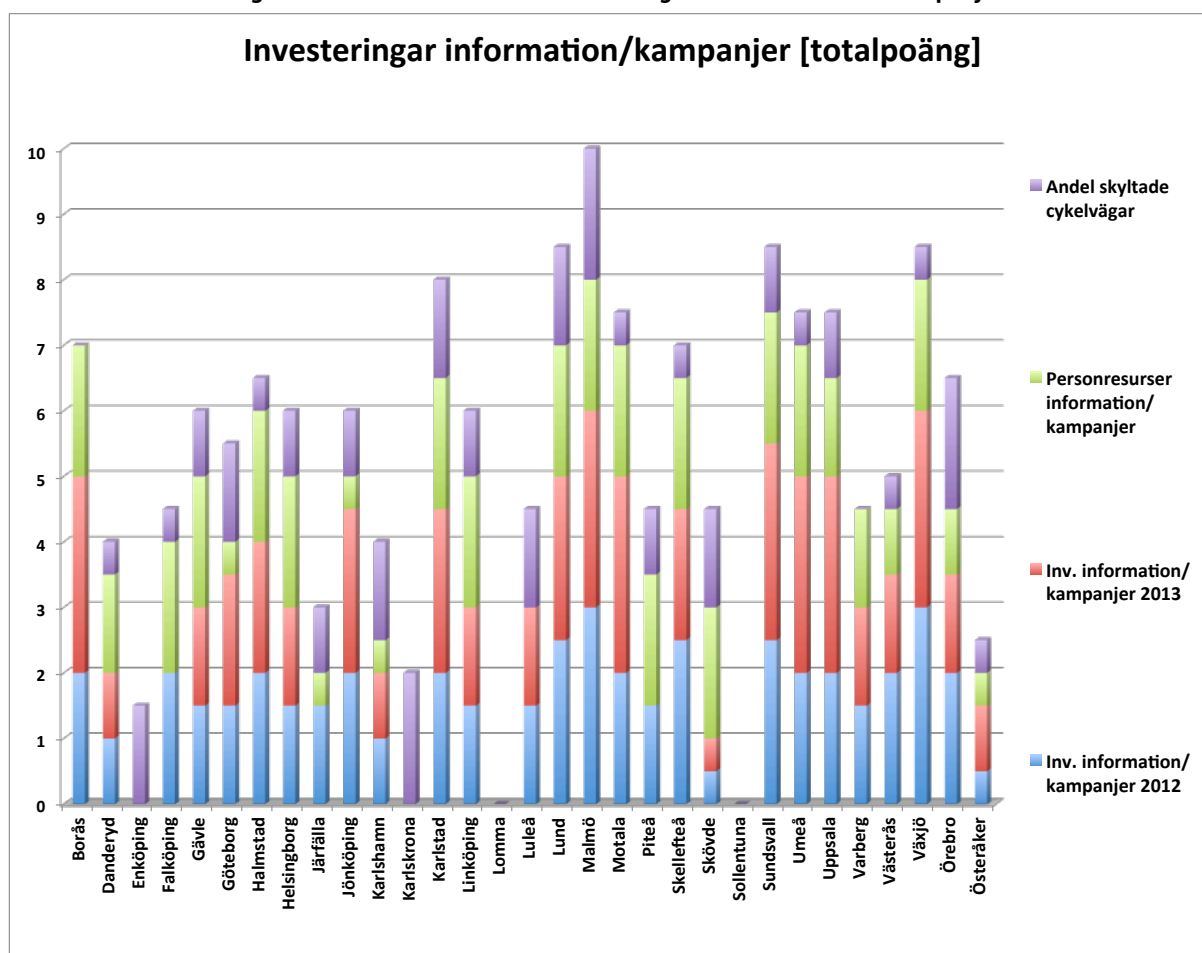
Hänsyn måste också tas till att kostnaden för vissa cykelåtgärder i många fall hamnar i någon annan pott. Så är t.ex. fallet om kommunen i samband med bilvägbygge beslutar att bygga en cykeltunnel under vägen. Denna investering hamnar ofta under kostnaderna för vägbygget och inte under cykelåtgärder. Vinterväghållning och annat underhåll ingår ofta inte heller i uppgiften eftersom det i många kommuner ligger under en separat budget tillsammans med generell vägunderhåll.

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 Växjö, Malmö och Uppsala med en genomsnittlig budget på 12,5 kr, 9,8 kr och 7,5 kr per invånare och år. Ytterligare sju kommuner har en budget som överstiger 5 kr per invånare och år.

Även i detta delområde är det stor spridning mellan de granskade kommunerna, från 0 kr investerade till toppnoteringen 12,5 kr för Växjö.

Diagram 5. Kommunernas investeringar i information och kampanjer.





Tre kommuner har ingen budget alls för påverkansinsatser för 2013: Falköping, Järfälla och Piteå. Ytterligare fyra kommuner saknar budget för påverkansinsatser båda åren: Enköping, Karlskrona, Lomma och Sollentuna.

Spridningen består även när det gäller antalet tjänster som kommunerna satsar på infrastruktur respektive information. Malmö har överlägset flest anställda per invånarantal som arbetar med cykling (både infrastruktur/underhåll och information/kampanjer): hela 17,6 heltidstjänster per 100 000 invånare. Det är tre gånger så många som tvåan på detta område, Lund. I flera kommuner är det dessutom så att fler arbetar med marknadsföring/kampanjer än med infrastruktur/underhåll.

Tabell 5. Tjänster per 100 000 invånare som arbetar med cykling.

Kommun	Information	Infrastruktur
Borås	1,9	1,0
Danderyd	0,9	1,6
Enköping	0,0	1,3
Falköping	1,3	2,4
Gävle	1,6	1,6
Göteborg	0,4	0,2
Halmstad	1,6	2,2
Helsingborg	1,1	1,5
Järfälla	0,1	0,9
Jönköping	0,4	1,2
Karlshamn	0,3	0,8
Karlskrona	0,0	0,6
Karlstad	1,7	1,2
Linköping	1,0	1,1
Lomma	0,0	1,8
Luleå	0,0	1,6
Lund	2,9	2,9
Malmö	11,4	6,2
Motala	2,4	2,7
Piteå	1,8	0,2
Skellefteå	1,1	2,1
Skövde	0,6	1,0
Sollentuna	0,0	0,4
Sundsvall	1,6	2,1
Umeå	4,3	0,6
Uppsala	1,0	2,5
Varberg	0,8	1,7
Västerås	0,5	2,9
Växjö	2,4	2,4
Örebro	0,7	0,4
Österåker	0,2	1,5



I detta delområde har också andelen cykelvägar som har vägvisning granskats. Malmö och Örebro har samtliga sina cykelvägar skyltade, vilket är första gången för kommuner som deltar i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Enköping, Göteborg, Karlskrona och Lund är andra kommuner med goda resultat inom detta område, samtliga med 90 % eller mer av sina cykelvägar skyltade. Ytterligare åtta kommuner har skyltat 50 % eller mer av sina vägar.

Medeltalet har ökat från 35 % skyltade cykelvägar år 2011, till drygt 40 % år 2012 och 45 % i årets enkät.

4.5 Cykelaktiviteter under 2012

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 6. Översikt över kommunernas cykelverksamheter 2012.

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
Borås Stad																12	10
Danderyd																9	10
Enköping																3	3
Falköping																7	10
Gävle																11	10
Göteborg Stad																14	10
Halmstads kommun																10	10
Helsingborg																11	10
Järfälla																9	10
Jönköpings kommun																11	10
Karlshamns kommun																9	10
Karlskrona																5	6
Karlstads kommun																14	10
Linköpings Kommun																11	10
Lomma																6	8
Luleå Kommun																6	8
Lund																14	10
Malmö stad																15	10
Motala kommun																7	10
Piteå kommun																4	4
Skellefteå kommun																11	10
Skövde kommun																12	10
Sollentuna kommun																8	10
Sundsvalls kommun																11	10
Umeå Kommun																11	10
Uppsala kommun																9	10
Varbergs kommun																9	10
Västerås																13	10
Växjö																9	10
Örebro kommun																9	10
Österåkers kommun																8	10

Alla kommuner har under 2012 underhållit sina cykelbanor, både sommar- och vintertid.

Nästan alla har också byggt nya cykelvägar och de flesta har trafiksäkrat befintlig

infrastruktur för cykling. Merparten har även byggt cykelparkeringar, satsat på kampanjer till

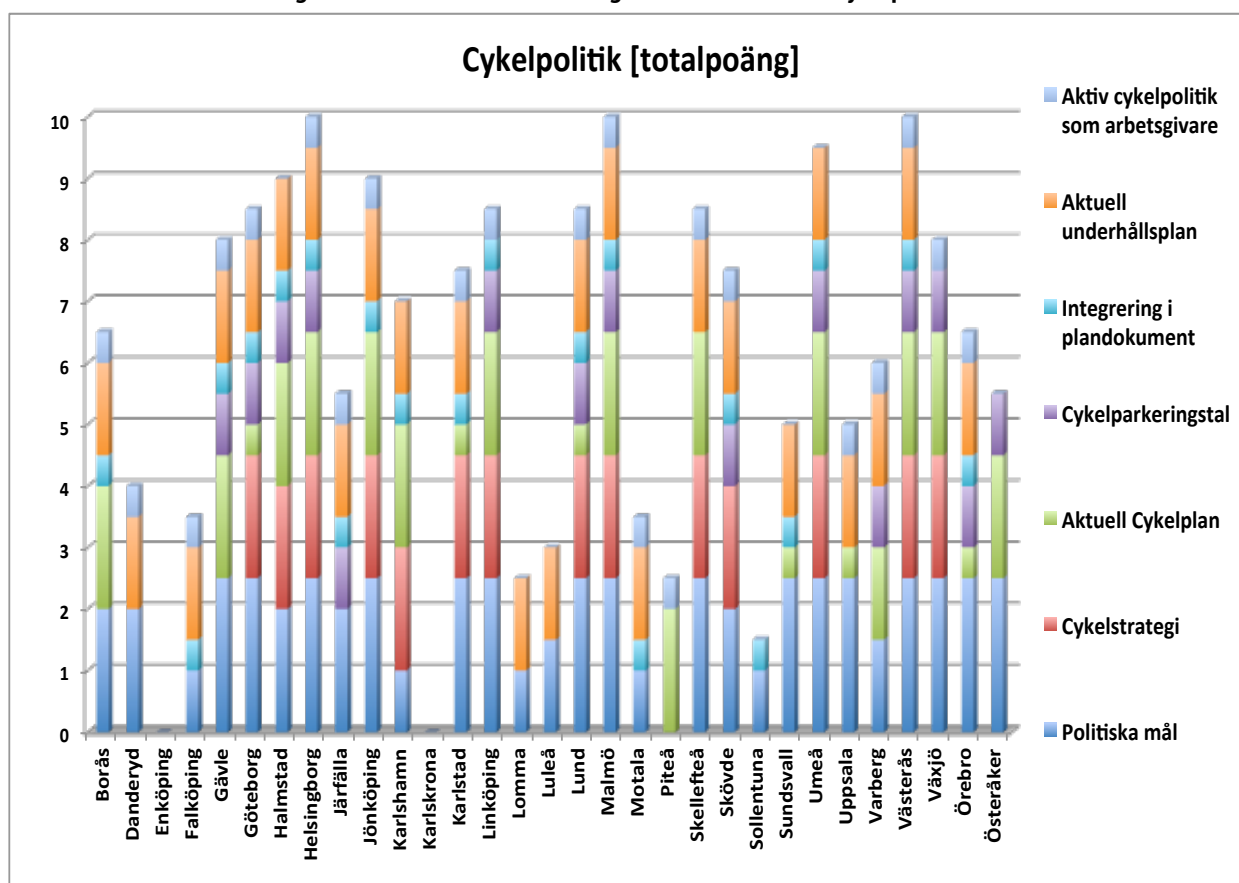
befolkningen och mätt antalet cyklar på vägnätet. De flesta av de aktiviteter som räknats upp bör vara årligt återkommande, tillsammans med ett cykelbokslut. Vissa aktiviteter är exempel på moment som inte behöver eller ska genomföras varje år, utan ska återkomma med längre mellanrum, t.ex. att anta mål och strategi eller att genomföra en resvaneundersökning.

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.

Tre kommuner får full pott på denna fråga: Helsingborg, Malmö och Västerås. Intressant är också att samtliga dessa kommuner deltagit i enkäten tidigare år. Lägsta poäng får Enköping och Karlskrona som varken har mål, strategi eller plan för cykling.

Diagram 6. Sammanställning av resultaten inom cykelpolitik.



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 2012 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.

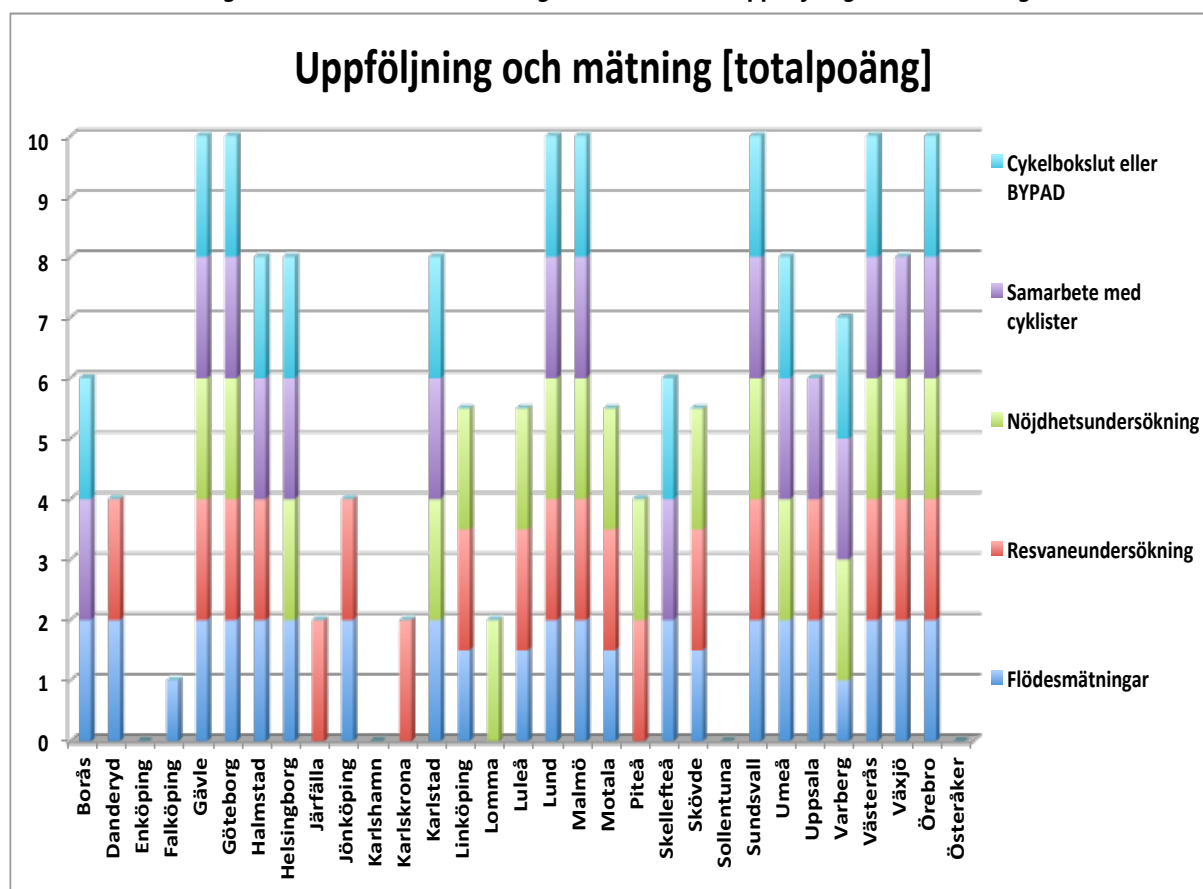
Av de kommuner som har deltagit i granskningen tidigare är det främst Skövde som utmärker sig extra genom att ha förbättrat sitt resultat med fem poäng jämfört med förra året.

4.7 Uppföljning och utvärdering

När det gäller uppföljning och mätning av cykeltrafiken är spridningen mycket stor. Tre 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. Sammantaget har 22 kommuner genomfört någon typ av flödesmätningar under 2012.

Drygt hälften av kommunerna har genomfört en resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning bland cyklister i kommunen de senaste fem åren, samt har ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller referensgrupper. Däremot är det endast fjorton kommuner 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 de flesta kommuner antingen förbättrat sina resultat eller behållit samma poäng. Växjö utmärker sig extra inom uppföljning och mätning genom att ha den största förbättringen jämfört med tidigare år, en ökning på 4 poäng.

Tabell 7. Antal flödesmätningar i kommunerna under 2012.

Kommun	Kontinuerliga mätningar	Periodiska mätningar
Borås Stad	4	0
Danderyd	1	0
Enköping	0	0
Falköping	0	0
Gävle	4	20
Göteborg Stad	19	0
Halmstads kommun	5	0
Helsingborg	2	50
Järfälla	0	0
Jönköpings kommun	7	0
Karlshamns kommun	0	0
Karlskrona	0	0
Karlstads kommun	3	0
Linköpings Kommun	0	10-12
Lomma	0	0
Luleå Kommun	0	5
Lund	1	70
Malmö stad	2	250
Motala kommun	0	4
Piteå kommun	0	0
Skellefteå kommun	1	8
Skövde kommun	0	7
Sollentuna kommun	0	0
Sundsvalls kommun	2	12
Umeå Kommun	2	23
Uppsala kommun	3	25
Varbergs kommun	1	0
Västerås	1	12-15
Växjö	7	24
Örebro kommun	11	0
Österåkers kommun	0	0

Flera kommuner mäter cykeltrafiken både dygnet runt hela året och under vissa tidpunkter. Det mest ambitiösa mätprogrammet har Göteborg och Örebro med 19 respektive 11 fasta mätpunkter. Göteborg har dock angivit att de inte mäter några periodiska punkter, till skillnad från förra året då 50 periodiska punkter ingick i programmet. Även Malmö och Gävle bör nämnas: Malmö med 250 periodiska och 2 fasta mätpunkter, och Gävle med 20 periodiska och 4 fasta mätpunkter.



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.

5 Kommunsammanfattningar

I detta kapitel följer en kort sammanfattning av alla kommuners resultat i fallande ordning efter hur de placerar sig i CykelFrämjandets Kommunvelometer 2013.

Malmö

Genom att under flera år arbeta målmedvetet med cykelplanering har Malmö lyckats integrera cyklingen i stads- och trafikplaneringen. Kommunen, som har deltagit i enkäten sedan start och förbättrat sitt resultat varje år, tar nu förstaplatsen för tredje året i rad.

I kommunen finns 1,7 m cykelväg per invånare, vilket är det enda område där Malmös resultat ligger under medel (2,4 m per invånare) och där det finns förbättringspotential. Det är dock viktigt att komma ihåg att det inte alltid krävs lika långa cykelvägar i storstäder på grund av en tät bebyggelsestruktur. Satsningarna på ny infrastruktur/underhåll och information/kampanjer är bland de högsta i landet, med 426 kr respektive 9,8 kr per invånare och år. Malmö har också det överlägset största antalet personer som jobbar med cykling inom kommunen, hela 17,6 heltidstjänster per 100 000 invånare. När det gäller skyltning av cykelvägar så har Malmö förbättrat resultatet jämfört med förra året. Förutom Örebro är Malmö den enda kommunen i årets granskning som har samtliga cykelvägar inom kommunen skyltade. Cykelaktiviteter är ett annat område där Malmö har full pott och har genomfört samtliga 15 aktiviteter på listan under 2012, något som man är ensam om i årets enkät.

Detta tillsammans med aktuella strategier och kontinuerlig uppföljning ligger till grund för den höga poängen i årets enkät. Malmö har lyckats få full pott på samtliga delområden förutom befintlig cykelinfrastruktur, ett område som är utformat för att mäta historiska investeringar inom kommunen. Sammantaget är det ett väldigt bra resultat och ett betyg i absolut världsklass, vilket ytterligare bevisas genom att Malmö tagit in sig på topp tio i Copenhagenize Index 2013 som mäter cykelvänligheten i 150 städer runtom i världen.

Lund

Lund deltar i CykelFrämjandets Kommunvelometer för tredje året i rad och har varit en ledande kommun sedan start. År 2011 blev det en andraplats med 50 poäng, i fjol en delad förstaplats med 53,5 poäng och i årets granskning tilldelas Lund en andraplats efter en liten sänkning till 52 poäng.



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. Investeringarna inom infrastruktur/underhåll är i genomsnitt 305 kr per invånare och år, att jämföra med genomsnittet för alla kommuner på 225 kr. Detsamma gäller för investeringarna i information/kampanjer, där Lund satsar 6,3 kr per invånare och år jämfört med genomsnittet i enkäten på 3,1 kr. Trots det är det ett av två delområden där Lund har fått en lägre poäng i årets enkät jämfört med 2012. Detta beror på att investeringarna inom information/kampanjer är något lägre jämfört med förra året då man satsade 11,2 kr per invånare och år.

När det gäller personresurser kommer Lund på en andraplats med 5,9 heltidstjänster per 100 000 invånare, nästan det dubbla jämfört med genomsnittet för alla kommuner. Andelen cykelvägar som är skyltade uppgår till höga 90 %, och kommunen har genomfört ett stort antal aktiviteter som berör cykling under 2012. 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 samt en aktuell underhållsplan för cykelvägar. Även som arbetsgivare arbetar kommunen aktivt för ökad cykling. Lund saknar dock en aktuell cykelplan enligt årets enkät vilket har medfört en lägre poäng i detta delmoment jämfört med 2012.

När det gäller uppföljning och mätning har Lund full pott i årets enkät med både kontinuerliga och periodiska mätningar samt en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning bland cyklisterna. Kommunen gör också ett årligt cykelbokslut och för en regelbunden dialog med cyklisterna och cyklistorganisationer, bl.a. genom flera cykelreferensgrupper.

Gävle

Gävle har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer varje år sedan start och är också en av tre kommuner som förbättrat sitt resultat för fjärde året i rad. Kommunen öppnade starkt med 37,5 poäng i 2010 års analys, ökade till 42,5 poäng år 2011 och vidare till 45 poäng i förra årets enkät. I år har Gävle förbättrat sin prestation ytterligare och får hela 49 poäng.

Därmed rankas Gävle som nummer tre i årets granskning, efter Malmö och Lund, och är den första kommunen i norra Sverige som når en pallplats i Cykelfrämjandets Kommunvelometer.

Kommunen har 2,8 m cykelväg per invånare, vilket är över genomsnittet på 2,4 m.

Investeringarna i infrastruktur/underhåll är något över genomsnittet, med 237 kr per invånare och år. Samma sak gäller för personresurser inom detta delområde där Gävle har 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare. Det betyder att kommunen har fått full pott när det gäller infrastruktur/underhåll.

Investeringarna i information/kampanjer är däremot under genomsnittet med 2,1 kr per invånare och år, att jämföra med 3,5 kr per invånare och år i genomsnitt för alla kommuner. Kommunen har lika många personresurser inom detta delområde som i infrastruktur/underhåll och håller sig över genomsnittet. Andelen skyltade cykelvägar är också något över genomsnittet med 50 %.

Gävle har genomfört många cykelaktiviteter under 2012 och får full pott på detta delområde. Kommunen har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa



politiskt. Norm för cykelparkeringstal har antagits och cykelfrågor är integrerade i plandokument. Gävle har också 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. Kommunen som arbetsgivare gör insatser för ökad cykling bland personalen.

Gävle har ett omfattande mätprogram med både kontinuerliga och periodiska mätpunkter, samt aktuella resvane- och nöjdhetsundersökningar. Kommunen samarbetar med cyklister genom cykelråd och genomför ett årligt cykelbokslut som presenteras för nämnden.

Halmstad

Halmstad deltog i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2010 och slutade då på 35 poäng. Kommunen kommer tillbaka ännu starkare i årets enkät med förbättringar inom samtliga delområden och får en totalpoäng på 48,5, en förbättring på 13,5 poäng.

I kommunen finns 2,9 m cykelväg per invånare, en bit över snittet på 2,4 m för samtliga kommuner i undersökningen. Investeringarna i infrastruktur och underhåll uppgår till 286 kr per invånare och år och det finns 2,2 heltidstjänster per 100 000 invånare inom delområdet. Båda nyckeltalen är över genomsnittet för alla kommuner och betyder att Halmstad har fått full pott (10 poäng) inom delområdet, att jämföra med 4,5 poäng i 2010 års enkät.

Halmstad satsar i snitt 3,2 kr per invånare och år på information/kampanjer vilket är något under genomsnittet på 3,5 kr. Däremot har kommunen har 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare inom delområdet, vilket är över genomsnittet på 1,4 heltidstjänster. Vägvisande skyltning finns på endast 15 % av kommunens cykelvägar vilket är långt under genomsnittet och ett område där det finns förbättringspotential. Halmstad har genomfört ett flertal cykelaktiviteter under 2012 och har tio poäng inom delområdet.

Cykelpolitik är ett annat delområde där Halmstad har förbättrat sitt resultat rejält. Kommunen har mätbara och tidsatta politiska mål och följer upp dessa politiskt. Cykelstrategi och norm för cykelparkeringstal har antagits och cykelfrågor är integrerade i plandokument. Halmstad har också en aktuell cykelplan, medel avsatta för planen samt en aktuell underhållsplan för cykelvägar. Kommunen gör dock inte några aktiva insatser för att öka cyklingen bland personalen.

Uppföljning och mätning har också förbättrats i årets resultat. Halmstad genomför kontinuerliga mätningar på flera punkter och har en aktuell resvaneundersökning, men saknar en aktuell nöjdhetsundersökning. En dialog förs med cyklister och ett årligt cykelbokslut genomförs.

Helsingborg

Helsingborg deltar för tredje året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Jämfört med resultatet i 2011 års analys – en totalpoäng på 42,5 – så förbättrades resultatet till 52,5 poäng i förra årets analys, men har sjunkit något i år till 48 poäng.



Inom kommunen finns det 4,1 m cykelväg per invånare, vilket är det högsta värdet av alla kommuner i årets enkät och ett bevis på att cykling har varit högprioriterat historiskt i Helsingborg. Investeringarna i infrastruktur/underhåll är klart under genomsnittet med 147 kr per invånare och år (225 kr i genomsnitt för alla kommuner), och 35 % av den summan är avsedd för underhåll. Personresurser inom delområdet är 1,5 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är under snittet för alla kommuner (1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare). Detta har betytt en sänkning inom delområdet med en halv poäng jämfört med resultatet förra året.

Trenden ser likadan ut inom delområdet information/kampanjer där Helsingborg satsar 2,7 kr per invånare och år, jämfört med genomsnittet på 3,5 kr. Personresurserna inom delområdet är 1,1 heltidstjänster per invånare, vilket också är under snittet på 1,4 heltidstjänster. Av cykelvägarna inom kommunen har 50 % vägvisande skyltning. Inom cykelaktiviteter däremot har Helsingborg lyckats få full pott för tredje året i rad.

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. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska mätningar och har en aktuell nöjdhetsundersökning. En aktuell resvaneundersökning saknas, men kommunen samarbetar med cyklister och genomför ett årligt cykelbokslut.

Karlstad

Karlstad deltar för andra året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Kommunen började väldigt starkt med 48,5 poäng i förra årets enkät och fortsätter att vara en av toppkommunerna i undersökningen trots en nedgång med ett poäng till en totalpoäng på 47,5. I kommunen finns ca 2,8 m cykelväg per invånare. Detta är över genomsnittet bland kommunerna i undersökningen och tyder på omfattande tidigare investeringar. Karlstad investerar 2012/2013 i snitt 529 kr per invånare och år i infrastruktur/underhåll och ligger därmed på en andraplats bland alla kommuner i undersökningen. Personresurserna inom delområdet är 1,2 heltidstjänster per 100 000 invånare och därmed under genomsnittet för alla kommuner (1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare).

Även gällande information och marknadsföring av cykling ligger kommunen långt över genomsnittet som ligger på 3,5 kr per invånare och år. Karlstad har i snitt satsat 5,3 kr/invånare och år på informations- och marknadsföringsinsatser för cykling. Karlstad satsar även mer egna personalresurser än snittet inom området information och marknadsföring. Andelen cykelvägar som är skyltade uppgår till 75 %, en ökning jämfört med 2012 års resultat på 50 %. Kommunen har också genomfört ett stort antal aktiviteter som berör cykling under 2012.

Karlstad har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa. Kommunen har en aktuell cykelstrategi men saknar en aktuell cykelplan och cykelparkeringstal. En cykelplan kommer att antas under 2013 och kommunen jobbar också



med att ta fram cykelparkeringstal. Cykelfrågor är integrerade i plandokument 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 en årlig ”cykla till jobbet”-kampanj.

Kommunen har genomfört både kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken och nöjdhetsundersökningar. Det finns dock ingen aktuell resvaneundersökning. Karlstad gör ett årligt cykelbokslut, har genomfört en BYPAD 2006 och MAX Q 2012. Kommunen har också etablerat ett cykelråd med representanter från arbetsplatser, organisationer, föreningar och privatpersoner.

Linköping

Linköping deltar för andra gången i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och har ökat totalpoängen från redan höga 44 poäng förra året till 46 poäng i årets undersökning. I kommunen finns hela 3,8 m cykelväg per invånare, vilket är ett av de högsta värdena bland kommunerna i undersökningen och som tyder på omfattande tidigare investeringar.

Kommunen investerar i snitt 322 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll och ligger därmed över medel med god marginal bland kommunerna i undersökningen (i genomsnitt 225 kr per invånare och år). Omkring 40 % av investeringen används för drift och underhåll. Personalresurserna inom delområdet ligger dock under snittet, med 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare jämfört med ett medel på 1,6 för samtliga kommuner.

Linköpings investeringar inom information/kampanjer var i genomsnitt 1,4 kr per invånare och år vilket är långt under snittet för alla kommuner på 3,5 kr. Samma sak gäller för personresurser inom området som var 1 heltidstjänst per 100 000 invånare för kommunen, att jämföra med snittet på 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare. Av cykelvägarna inom kommunen har 60 % vägvisande skyltning vilket är en ökning med tio procentenheter jämfört med förra årets resultat. Information/marknadsföring är ett delområde där det finns förbättringspotential för Linköping. Staden har dock genomfört många cykelaktiviteter under 2012 och får full pott på det delområdet.

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



Växjö

Växjö deltar för andra gången i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och har gjort en rejäl förbättring från 41 poäng förra året till 46 poäng i årets granskning. I kommunen finns 2,1 m cykelväg per invånare, vilket är något under snittet bland de undersökta kommunerna.

Kommunen investerar i snitt 150 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll varav hälften går till underhåll. Detta är under snittet på 225 kr per invånare och år för samtliga kommuner. Däremot satsar Växjö mer på personresurser inom området med 2,4 heltidstjänster per 100 000 invånare jämfört med snittet på 1,6 för alla kommuner.

Investeringarna inom information/marknadsföring är de högsta av samtliga kommuner som är med i årets granskning. Växjö satsar i genomsnitt hela 12,5 kr per 100 000 invånare, det bästa resultatet någonsin i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Även när det gäller personresurser inom området ligger kommunen i framkant med 2,4 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är över genomsnittet med god marginal. 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 ett flertal aktiviteter inom cykelområdet under 2012 och får maxpoäng på delområdet. Växjö har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer även upp dessa. Kommunen har en aktuell cykelstrategi, en cykelplan samt medel avsatt för den och har antagit en norm för cykelparkeringstal. Däremot saknar kommunen en aktuell underhållsplan för sina cykelvägar och cykling är inte integrerat fullt ut i plandokument. I sin roll som arbetsgivare arbetar Växjö aktivt för att uppmuntra cykling bland personalen.

Mätning och uppföljning är det delområde där Växjö har gjort de största förbättringarna, med både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar, en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning och ett inlett samarbete med cyklister och cyklistorganisationer. Det enda som saknas för att få maxpoäng på delområdet är ett aktuellt cykelbokslut/BYPAD.

Sundsvall

Sundsvall deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och öppnar starkt med en totalpoäng på 45,5. Kommunen har 2,1 m cykelväg per invånare, något under snittet på 2,4 för samtliga kommuner. Även när det gäller investeringar i infrastruktur/underhåll är kommunens resultat under genomsnittet, med 155 kr per invånare och år. Satsningarna på personresurser inom området är dock över genomsnittet, med 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare.

Inom information/kampanjer presterar kommunen långt över snittet med en satsning på i genomsnitt 6,2 kr per invånare och år. Detta håller i sig när det gäller personresurser inom delområdet där Sundsvall har 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare, jämfört med ett genomsnitt på 1,4. Inom kommunen har 60 % av cykelvägarna vägvisande skyltning och Sundsvall har genomfört ett flertal cykelaktiviteter under 2012.



Sundsvall har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer även upp dessa politiskt. Kommunen har dock ingen aktuell cykelstrategi men jobbar på att ta fram en under 2013. Samma sak gäller för cykelparkeringstal. Det finns en intern cykelplan inom kommunen men den har inte antagits politiskt. Däremot finns det medel avsatta för planen. Cykling är integrerat i plandokument och det finns en aktuell underhållsplan. Kommunen jobbar dock inte aktivt för att öka cykling bland personalen.

Sundsvall håller en hög klass när det gäller uppföljningen och mätningen av cykeltrafiken och genomför periodiska och kontinuerliga flödesmätningar. Staden har även genomfört en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning bland cyklisterna. Kommunen genomförde en BYPAD 2008 och har också ett cykelforum för att skapa en aktiv dialog med cyklister.

Västerås

Västerås har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer sedan start och deltar för fjärde gången i undersökningen. Totalpoängen för Västerås ökade från 39 poäng år 2010 till 43 poäng år 2011 och 46,5 poäng vid 2012 års granskning, men minskade något i årets granskning till 45,5 poäng. Detta får sägas vara ett gott resultat. Den lilla minskningen beror på en något mindre budget för investeringar under 2012.

I kommunen finns ca 2,8 m cykelvägar per invånare, en bra bit över genomsnittet bland kommunerna i undersökningen. Kommunen investerar i snitt 106 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll. Detta är klart under snittet bland de undersökta kommunerna (225 kr per invånare och år). Västerås satsar dock förhållandevis mycket egna personresurser på cykelinfrastruktur och underhåll, 2,9 heltidstjänster per 100 000 invånare jämfört med snittet på 1,6.

Kommunen har i snitt satsat 3,6 kr per invånare och år på informations- och marknadsföringsinsatser för cykling. Detta är något över snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen satsar däremot endast 0,5 heltidstjänster per 100 000 invånare inom området information och marknadsföring, jämfört med genomsnittet på 1,4. Andelen cykelvägar inom kommunen som är skyltade uppgår till 30 %. Delområdena infrastruktur/underhåll och information/kampanjer är områden där det finns förbättringspotential. Däremot har kommunen genomfört många aktiviteter som berör cykling under 2012 och får full pott inom detta delområde.

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 håller en jämnhög klass när det gäller uppföljningen och mätningen av cykeltrafiken och genomför periodiska och kontinuerliga flödesmätningar. Kommunen har även genomfört en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning bland cyklisterna. Västerås gör ett cykelbokslut årligen som presenteras för Tekniska nämnden, och har dessutom tagit initiativ till ett cykelråd för att skapa en aktiv dialog med cyklister och cyklistorganisationer.



Umeå

Umeå deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och öppnar starkt med en totalpoäng på 45. I kommunen finns ca 1,9 m cykelväg per invånare, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna.

Kommunen investerar 168 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll vilket är klart under snittet för samtliga kommuner på 225 kr. Detta gäller också för personresurser inom området där Umeå har 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare jämfört med snittet på 1,6. Cykelinfrastruktur/underhåll är ett område där kommunen har stor förbättringspotential.

När det gäller information/kampanjer tillhör Umeå toppkommunerna i undersökningen och satsar stort med en genomsnittlig investering på 7,2 kr per invånare och år. Samma sak gäller för personresurser inom området där kommunens 4,3 heltidstjänster per 100 000 invånare är det näst högsta värdet av alla deltagande kommuner. Vägvisande skyltning saknas dock på de flesta av cykelvägarna inom kommunen. Ett stort antal cykelaktiviteter har genomförts under 2012 och Umeå får maxpoäng inom delområdet.

Kommunen har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet som även följs upp av berörd nämnd. Cykelstrategi är antagen och en aktuell cykelplan finns med medel avsatta för planen. Cykelparkeringstal finns också och cykelfrågor är integrerade i plandokument. Det finns också en aktuell underhållsplan och kommunen gör aktivt insatser för att öka cyklingen bland personalen.

Umeå har genomfört periodiska och kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken på ett stort antal mätpunkter och har en aktuell nöjdhetsundersökning, men saknar resvaneundersökning. Kommunen har ett aktuellt cykelbokslut samt ett cykelforum för att skapa en aktiv dialog med cyklister.

Göteborg

Göteborg deltar för fjärde 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 poäng för åren 2010-2012, för att i år öka igen till 44 poäng.

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.

Göteborg investerar i snitt 209 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll och ligger därmed under snittet bland samtliga kommuner i undersökningen (225 kr per invånare och år). Göteborg har dock ökat sina investeringar under det senaste året, från 167 kr per invånare 2012 till 251 kr för 2013. När det gäller personresurser inom delområdet har kommunen ett väldigt lågt resultat med 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare, jämfört med ett snitt på 1,6. Resultatet inom delområdet som helhet är dock högre än det var i förra årets granskning.



Kommunens investeringar inom information/kampanjer ökar kraftigt från 2,5 till 4,0 kr per invånare mellan 2012 och 2013, vilket ger ett genomsnitt på 3,3 kr per invånare och år. Resultatet är dock fortfarande under genomsnittet för samtliga kommuner på 3,5 kr per invånare och år. Omfattningen av egna personalresurser som satsas inom området information och marknadsföring är också förhållandevis låg, 0,4 heltidstjänster per 100 000 jämfört med ett snitt på 1,4. Andelen cykelvägar som är skyltade uppgår till höga 90 %, en ökning med fem procentenheter jämfört med förra året. Delområdet information/kampanjer är ett område där det finns förbättringspotential. Däremot har kommunen genomfört aktiviteter inom många områden som berör cykling under 2012 och får full pott inom delområdet.

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 och är inaktuell. Cykelfrågor är integrerade i plan-dokument, 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 aktuella resvane- och nöjdhetsundersökningar. En dialog med cyklistorganisationer har etablerats under 2011 med regelbundna möten. Kommunen genomför och publicerar också ett årligt cykelbokslut.

Skellefteå

Skellefteå deltog i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2011 och slutade då på starka 41,5 poäng. Kommunen kommer tillbaka i årets granskning och ökar med en poäng till 42,5.

I kommunen finns 2,5 m cykelväg per invånare vilket är något över genomsnittet på 2,4 m. Kommunen investerar i snitt 141 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, varav 17 % går till underhåll. Därmed ligger Skellefteå klart under snittet bland kommuner i undersökningen (225 kr per invånare och år). Personresurserna inom området ligger dock över genomsnittet, med 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare.

Skellefteås investeringar i information/kampanjer är på relativt höga 4,6 kr per invånare och år, att jämföra med genomsnittet för samtliga kommuner som ligger på 3,5 kr.

Personresurserna inom området däremot är under genomsnittet med 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare. Dessutom saknar de flesta cykelvägarna inom kommunen vägvisande skyltning, vilket drar ner poängen något, men Skellefteå får ändå sju av tio poäng i delområdet.

Kommunen får maxpoäng inom delområdet cykelaktiviteter där ett stort antal aktiviteter genomförts under 2012.

Kommunen har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet som också följs upp av berörd nämnd. Kommunen har en aktuell cykelstrategi och en cykelplan samt medel avsatt för den. Däremot saknas cykelparkeringstal och cyklingen är inte integrerad i plandokument.

Detta är dock ett arbete som pågår. En aktuell underhållsplan finns och kommunen gör aktiva insatser för att öka cykling bland personalen.



Skellefteå har genomfört både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken, men inga aktuella resvane- eller nöjdhetsundersökningar har gjorts bland cyklister. Dessutom är en regelbunden dialog med cyklister, cyklistorganisationer och cykelhandlare etablerad.

Uppsala

Uppsala deltar i Cykelfrämjandets Kommunvelometer för andra året. Kommunen deltog i 2010 års granskning och slutade då på 30 poäng. I år kommer Uppsala tillbaka starkt med en totalpoäng på 42,5, en ökning med 12,5 poäng jämfört med år 2010. Förbättringen är mest markant när det gäller kommunens cykelrelaterade investeringar.

Inom kommunen finns det 1,9 m cykelväg per invånare, vilket är klart under genomsnittet. Investeringarna inom infrastruktur/underhåll däremot är i genomsnitt höga 445 kr per invånare och år, varav 30 % satsas på underhåll. Uppsala ligger klart över snittet också när det gäller personresurser inom området, med 2,5 heltidstjänster per 100 000 invånare. Därmed har Uppsala fått full pott inom delområdet infrastruktur/underhåll.

Också när det gäller investeringar i information/kampanjer fortsätter Uppsala visa höga siffror: 7,5 kr per invånare och år i genomsnitt, vilket är den tredje högsta siffran av samtliga kommuner. Kommunen har dock relativt små personresurser inom delområdet med 1 heltidstjänst per 100 000 invånare. Av kommunens cykelvägar är det 50 % som har vägvisande skyltning, något över genomsnittet för samtliga kommuner. Ett flertal cykelaktiviteter har också genomförts under 2012 vilket ger Uppsala full pott inom området.

Örebro

Örebro deltar för andra gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer, senast deltog kommunen i 2010 års undersökning. Redan då var Örebro en av de bättre cykelkommunerna och har nu förbättrat sig ytterligare. Jämfört med 2010 års granskning ökar Örebro sin totalpoäng från 34 till 41 poäng.

I kommunen finns ca 1,6 m cykelvägar per invånare, vilket är under snittet bland de deltagande kommunerna och ett område som går att förbättra.

Örebro investerar i snitt 102 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna (225 kr per invånare och år). Mellan 2012 och 2013 ökade investeringarna i cykelinfrastruktur från 94 kr per invånare till budgeterade 111 kr per invånare år 2013.

Inom området informations- och marknadsföringsinsatser för cykling satsar Örebro något över snittet med 3,7 kr per invånare och år (medel för alla kommuner är 3,5 kr). När det gäller personresurser så ligger Örebro under snittet inom både infrastruktur/underhåll och marknadsföring/kampanjer.

Örebro är den stad, tillsammans med Malmö, som har samtliga av sina cykelvägar skyltade och får full pott. Örebro har dessutom genomfört nio aktiviteter under 2012 vilket ger full pott också inom detta område.



Kommunen har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa politiskt. Örebro saknar dock en aktuell cykelplan och har ingen cykelstrategi, ett område där det finns förbättringspotential. Däremot har kommunen en aktuell underhållsplan och cykelparkeringstal samt har integrerat cykling i sina plandokument. Även som arbetsgivare arbetar kommunen för ökad cykling.

Uppföljning och mätning är också ett område där Örebro får full pott. Kommunen gör kontinuerliga flödesmätningar samt har genomfört en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning bland cyklisterna. Örebro har också genomfört ett cykelbokslut och för en regelbunden dialog med cyklister och cyklistorganisationer.

Jämfört med resultatet år 2010 har Örebro förbättrat sig inom samtliga områden, förutom inom infrastruktur/underhåll där investeringar och personresurser har minskat.

Jönköping

Jönköping har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer varje år sedan start. En jämförelse med tidigare år visar att kommunen har förbättrat sig från år till år, något som bara två andra kommuner har lyckats med. Totalpoängen för Jönköping har ökat från 29 poäng år 2010, till 32 poäng år 2011, 34,5 poäng förra året och 40,5 poäng i årets granskning.

I Jönköping finns ca 2,5 m cykelvägar per invånare, vilket är klart över snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar i snitt 185 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll, varav 21 % går till underhåll. Detta är klart under snittet bland kommunerna i undersökningen (225 kr per invånare och år). Också när det gäller personresurser inom delområdet ligger Jönköping under snittet med 1,2 heltidstjänster per 100 000 invånare.

Kommunen har i snitt satsat 5,2 kr per invånare och år på informations/marknadsföring, jämfört med genomsnittet för alla kommuner på 3,5 kr. Dessutom ökar investeringarna från 4,6 till 5,8 kr per invånare mellan 2012 och 2013. Däremot är antalet personresurser klart under medel med 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare. Andelen cykelvägar som är skyltade uppgår till låga 14 % trots en förbättring på nio procentenheter jämfört med förra året. Kommunen har genomfört aktiviteter inom många områden som berör cykling under 2012 och får tio poäng på delområdet.

Jönköping har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och berörd nämnd följer upp dessa. Cykelfrågor är integrerade i plandokument och kommunen har en aktuell cykelplan, liksom medel avsatta för denna, samt en aktuell underhållsplan. En cykelstrategi är antagen men kommunen saknar parkeringstal för cykel. Kommunen som arbetsgivare är aktiv i att motivera sin personal att cykla mer. Exempelvis ska ersättning utgå för användning av privat cykel i tjänst och kommunen driver årliga ”cykla till jobbet”-kampanjer.

Kommunen gör kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken och har genomfört en resvaneundersökning. Däremot har ingen nöjdhetsundersökning bland cyklister genomförts. Ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller cyklister saknas och kommunen upprättar inget cykelbokslut. Uppföljning/mätning är ett delområde där kommunen har stor förbättringspotential.



Motala

Motala deltar för andra året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Jämfört med 2012 har kommunen förbättrat sig inom samtliga delområden. Totalpoängen för Motala ökade från 32,5 poäng år 2012 till 40,5 poäng i årets granskning, en rejäl uppgång på åtta poäng.

Kommunen investerar i snitt hela 542 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, vilket är högst summa av alla kommuner som deltar i undersökningen. Också när det gäller personresurser inom delområdet är Motala med god marginal över genomsnittet med 2,7 heltidstjänster per 100 000 invånare. Trenden håller i sig inom delområdet information/kampanjer där Motalas investeringar på 7 kr per invånare och år är bland topp fem i undersökningen. Personresurserna inom delområdet är också bland toppkommunerna med 2,4 heltidstjänster per 100 000 invånare. Däremot uppgår andelen cykelvägar med vägvisande skyltning inom kommunen till låga 30 % vilket drar ner betyget något. Motala har genomfört sju cykelaktiviteter under 2012.

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.

Kommunen gör periodiska flödesmätningar på fyra punkter och har genomfört aktuella resvane- och nöjdhetsundersökningar. Ett visst samarbete om cykelfrågor finns inom ramen för ett trafiksäkerhetsråd, men det gäller då inte enbart cykelfrågor. Inget cykelbokslut upprättas inom kommunen. Cykelpolitik och uppföljning/mätning är de delområden där Motala har förbättringspotential.

Varberg

Varberg har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer varje år sedan start. Kommunen har hållit en jämnhögt nivå med 44 poäng 2010, 47 poäng 2011 och en försumbar nedgång till 46 poäng i förra årets granskning. I år har kommunens totalpoäng minskat med 6,5 och Varberg slutar på 39,5 poäng i granskningen. Jämfört med år 2012 har kommunen fått lägre poäng främst inom infrastruktur/underhåll och uppföljning/mätning.

I kommunen finns ca 3,3 m cykelväg per invånare, vilket är en bra bit över genomsnittet bland kommunerna i undersökningen. Varberg investerar i snitt 152 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, klart under genomsnittet för samtliga kommuner på 225 kr. Av investeringarna går 22 % till underhåll. Varbergs personresurser inom delområdet är precis över genomsnittet med 1,7 heltidstjänster per 100 000 invånare.

Varberg har i snitt satsat 2,7 kr per invånare och år på information/kampanjer för cykling, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna. Också när det gäller personresurser presterar Varberg under snittet med 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare. Andelen cykelvägar som är skyltade finns det ingen uppgift på. Sammanlagt innebär det att



infrastruktur/innehåll och information/kampanjer är delområden med utvecklingsmöjligheter. Kommunen har genomfört nio aktiviteter som berör cykling under 2012.

Varberg har tidsatta politiska mål inom cykelområdet, men målen är inte mätbara och följs inte upp politiskt. Detta ska åtgärdas under 2013. Kommunen har en aktuell cykelplan men inga medel avsatta för planen. Det finns också en aktuell underhållsplan för cykelvägar. En aktuell cykelstrategi har tagits fram, men har inte antagits politiskt än. Cykelparkeringstal finns, men cykelfrågor är inte integrerade i plandokument. Varberg som arbetsgivare gör insatser för ökad cykling bland personalen.

Kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken, men har inte genomfört mätningar under 2012. En aktuell nöjdhetsundersökning bland cyklisterna har genomförts, men resvaneundersökning saknas. Kommunen har en aktiv dialog med cyklister och cyklistorganisationer och genomförde ett cykelbokslut 2009, men det görs inte regelbundet.

Skövde

Skövde deltar för andra gången i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Resultatet har förbättrats med en totalpoäng på 36,5 i årets enkät, en uppgång med 4 poäng jämfört med förra årets resultat. Kommunens förbättring har kommit främst inom delområdet cykelpolitik.

I Skövde finns 2,2 m cykelväg per invånare, vilket är knappt under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar i snitt endast 79 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, varav en tredjedel går till underhåll. Därmed ligger Skövde klart under snittet på detta område som uppgår till 225 kr för samtliga kommuner i undersökningen. Även inom satsningar på information/kampanjer tillhör Skövde de kommuner i undersökningen som satsar minst, under 30 öre per invånare och år. Personresurserna inom infrastruktur/underhåll och information/kampanjer är sammanlagt 1,5 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är hälften av genomsnittet för alla kommuner som uppgår till 3 heltidstjänster. Andelen cykelvägar som är skyltade är däremot hög, hela 75 %.

Infrastruktur/underhåll och information/kampanjer är de delområden där Skövde har störst förbättringspotential. Kommunen har däremot genomfört flertalet cykelrelaterade aktiviteter under 2012 och får full pott på detta delområde.

Inom cykelpolitik har kommunen gjort stora framsteg. Det finns nu politiska mål som är både tidsatta och mätbara, även om de inte följs upp av berörd nämnd. En cykelstrategi har antagits under 2012 men en aktuell cykelplan saknas; det finns endast en tjänstemannaplan som inte är antagen politiskt. Däremot finns en aktuell underhållsplan samt cykelparkeringstal och cykling är integrerat i plandokument. Skövde gör också insatser för att öka cykling bland personalen.

Det är tydligt att Skövde arbetar systematiskt med mätning och uppföljning. Kommunen har genomfört periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken samt både resvane- och nöjdhetsundersökning. Det saknas dock en regelbunden kontakt med cyklister och kommunen genomför heller inget cykelbokslut.



Borås

Borås har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer sedan start. Jämfört med tidigare år har kommunen förbättrat sig inom samtliga områden. Totalpoängen för Borås ökade från 30 till 35 poäng åren 2010-2011, men sjönk något till 33 poäng vid 2012 års granskning för att öka igen till 39 poäng i år.

I kommunen finns ca 1,4 m cykelvägar per invånare, vilket är en låg siffra i jämförelse med de flesta kommuner i undersökningen. Kommunen investerar i snitt 256 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll. Därmed ligger Borås över snittet i undersökningen som uppgår till 225 kr för samtliga kommuner. Borås har dock kraftigt ökat sina investeringar från 145 kr per invånare år 2012 till 367 kr år 2013, vilket tyder på en markant ökad ambitionsnivå. Personresurserna inom området är 1 heltidstjänst per 100 000 invånare, vilket är under snittet på 1,6 heltidstjänster.

Investeringarna i information/kampanjer är också med god marginal över snittet. I Borås investeras 6,7 kr per invånare och år, jämfört med ett genomsnitt för samtliga kommuner på 3,5 kr. Kommunen satsar också personresurser på information och marknadsföring för cykling på en nivå som ligger klart över medel bland kommunerna i undersökningen. Andelen cykelvägar som är skyltade har sjunkit från 10 % förra året till 2 % i årets granskning. Detta beror på att Borås håller på att ta fram ny cykelvägvisning och har under 2012 tagit ner många av de gamla skyltarna. Information/kampanjer är det delområde där kommunen gjort de största förbättringarna och har lyckats öka poängen, från tre förra året till sju poäng i årets enkät.

Borås har genomfört många aktiviteter inom cykelområdet under 2012 och får tio poäng på delområdet. Kommunen har mätbara politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa politiskt, men målen är inte tidsatta. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, men kommunen saknar en cykelstrategi och cykelparkeringstal. Nya cykelparkeringstal är planerade att antas under 2013. Det finns en aktuell cykelplan med medel avsatta och en underhållsplan. Kommunen som arbetsgivare arbetar för ökad cykling bland sina anställda. Kontinuerliga mätningar av cykeltrafiken genomförs på ett flertal punkter i staden, men det finns inga aktuella resvane- och nöjdhetsundersökningar. Däremot finns en regelbunden dialog med cyklist/cyklistorganisationer och kommunen genomför ett årligt cykelbokslut.

Luleå

Luleå deltar för tredje 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 poäng år 2010 till 34 poäng vid 2012 års granskning. I år ökar Luleå något ytterligare, till 35,5 poäng.

I Luleå finns ca 2,2 m cykelväg per invånare, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar i snitt 375 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, en klar ökning jämfört med tidigare granskning, och ligger tydligt över snittet bland kommunerna i undersökningen. Av investeringarna går 43 % till



underhåll. Personresurserna inom delområdet är genomsnittliga 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare.

Med endast 1,1 kr per invånare och år för information/kampanjer och inga egna personresurser inom detta område, ligger Luleå tydligt under snittet bland de undersökta kommunerna. Andelen cykelvägar som är skyltade uppgår däremot till höga 70 %. Information/kampanjer är ett delområde där Luleå har stor förbättringspotential. Kommunen har genomfört sex aktiviteter som berör cykling under 2012, vilket ger åtta poäng inom delområdet.

Luleå har politiska mål inom cykelområdet som följs upp av berörd nämnd, men dessa mål är varken mätbara eller tidsatta. Cykelfrågor är inte integrerade i plandokument och kommunen saknar aktuell cykelstrategi och cykelplan. Cykelparkeringstal saknas också, men det finns en aktuell underhållsplan. Kommunen som arbetsgivare är inte aktiv i att motivera sin personal till ökad cykling. Delområdet cykelpolitik är ett annat område där det finns möjligheter till förbättringar för Luleå.

Kommunen genomför periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken och har aktuella resvane- och nöjdhetsundersökningar. Ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller cyklister saknas fortfarande och Luleå genomför inget cykelbokslut.

Danderyd

Danderyd deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och får en totalpoäng på 32,5, vilket är under genomsnittet för alla kommuner som uppgår till 38 poäng. I kommunen finns 2,5 m cykelväg per invånare, vilket är strax under snittet bland de undersökta kommunerna.

Danderyd investerar i snitt 281 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, vilket är klart över snittet på 225 kr. En tredjedel av investeringarna inom området går till underhåll. Personresurserna inom delområdet uppgår till 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare. När det gäller information/kampanjer gör Danderyd en genomsnittlig investering på 80 öre per invånare och år, långt under 3,5 kr som är genomsnittet för alla kommuner. Samma sak gäller för personresurser inom området, där kommunens 1 heltidstjänst per 100 000 invånare också är klart under genomsnittet i undersökningen. Vägvisande skyltning saknas på de flesta av cykelvägarna inom kommunen. När det gäller investeringar generellt så har kommunen potential att förbättra sitt resultat. Ett stort antal cykelaktiviteter har däremot genomförts under 2012 och Danderyd får maxpoäng inom delområdet.

Kommunen har mätbara politiska mål inom cykelområdet. Dessa följs upp av berörd nämnd, men är däremot inte tidsatta. Aktuell cykelstrategi och cykelplan saknas. Cykelfrågor är inte integrerade i plandokument och kommunen saknar även cykelparkeringstal. Det finns däremot en aktuell underhållsplan och kommunen gör aktivt insatser för att öka cyklingen bland personalen.

Danderyd genomför kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken vid en mätpunkt och har en aktuell resvaneundersökning, men saknar nöjdhetsundersökning. Kommunen genomför



inget cykelbokslut och saknar samarbete med cyklister. Cykelpolitik och uppföljning/mätning är andra områden där Danderyd har möjligheter att förbättra resultatet.

Karlshamn

Karlshamn deltar för andra året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Kommunen har förbättrat sitt resultat med 5,5 poäng, från 27 poäng förra året till en totalpoäng på 32,5 i årets granskning. Förbättringarna är främst inom delområdena information/kampanjer och cykelpolitik. I kommunen finns 2,8 m cykelväg per invånare, en relativt hög siffra som tydligt ligger över snittet bland de undersökta kommunerna.

Kommunen investerar i snitt 187 kr per invånare i cykelinfrastruktur/underhåll, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna. 37 % av beloppet används för drift och underhåll. Karlshamn investerar 60 öre per invånare och år i information/kampanjer, vilket också är långt under genomsnittet på 3,5 kr för samtliga kommuner. Dock är det en positiv utveckling för kommunen eftersom det inte satsades något alls på delområdet i förra årets granskning. Personresurserna inom dessa två områden är sammanlagt 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare, att jämföra med genomsnittet på 3 heltidstjänster för alla deltagande kommuner. I Karlshamn är 70 % av cykelvägarna skyltade, vilket är en hög andel. Kommunen har genomfört relativt många aktiviteter inom cykelområdet under 2012.

Karlshamn har politiska mål inom cykelområdet, men dessa följs inte upp av berörd nämnd och är varken tidsatta eller mätbara. Kommunen har en aktuell cykelstrategi och cykelplan med avsatta medel för planen. Cykelfrågor är integrerade i plandokument men cykelparkeringstal saknas. Kommunen har en aktuell underhållsplan, men gör inga insatser för att få personalen att cykla mera. Karlshamn saknar mätning och uppföljning av cykeltrafiken. Inget samarbete har etablerats med cyklister och det genomförs heller inget cykelbokslut. Inom delområdet uppföljning/mätning finns ett tydligt utvecklingsbehov.

Järfälla

Järfälla deltar för andra året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. I fjolårets granskning fick kommunen höga 40 poäng, men resultatet har försämrats med 8,5 poäng till en totalpoäng på 31,5 i årets analys. Främst beror nedgången på minskade investeringar, men också uppföljning/mätning har försämrats något. Däremot uppvisar kommunen en liten förbättring på delområdet cykelpolitik.

I kommunen finns ca 2,2 m cykelväg per invånare, vilket är något under snittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar i snitt 159 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll och ligger därmed klart under snittet på 225 kr bland kommunerna i undersökningen. Järfälla har investerat 70 öre per invånare och år i information/kampanjer. Detta är också klart under snittet på 3,5 kr bland de undersökta kommunerna. Även personresurserna är små och uppgår sammanlagt till 1 heltidstjänst per 100 000 invånare, jämfört med genomsnittet på 3 heltidstjänster. Andelen cykelvägar som är skyltade uppgår till låga 10 %. Järfälla hade angivit 60 % skyltade cykelvägar i förra årets



granskning och har inte förklarat nedgången på femtio procentenheter. Kommunen har genomfört förhållandevis många aktiviteter inom cykelområdet under 2012.

Järfälla har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet, som dock inte följs upp. Aktuell cykelstrategi och en cykelplan saknas, men kommunen arbetar med att ta fram dessa. Däremot finns det cykelparkeringstal och kommunen uppger att cykelfrågor är integrerade i plandokument. Kommunen har en aktuell underhållsplan för cykelvägar och arbetar aktivt för ökad cykling bland personalen. Järfälla saknar flödesmätningar av cykeltrafiken, men har genomfört en resvaneundersökning. Däremot har ingen nöjdhetsundersökning genomförts bland cyklister. Ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller cyklister saknas och kommunen genomför inget cykelbokslut.

Österåker

Österåker deltar för andra året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och har förbättrat sitt resultat med tio poäng i årets granskning, från 21,5 poäng år 2012 till 31,5 poäng år 2013. Det är främst investeringarna som har ökat men också delområdet cykelpolitik har förbättrats.

I kommunen finns 1,5 m cykelväg per invånare, vilket är klart under genomsnittet bland de undersökta kommunerna. Investeringarna i infrastruktur/underhåll var i snitt 458 kr per invånare och år. Det är ett av de högsta värdena i undersökningen och tyder på en kraftfull satsning på cykling i Österåker. Däremot investerar kommunen låga 40 öre per invånare och år på information/kampanjer, vilket är långt under genomsnittet men ändå en uppgång för Österåker som inte hade några investeringar inom delområdet i förra årets granskning. Personresurserna är strax under genomsnitt inom infrastruktur/underhåll och långt under när det gäller information/kampanjer. Endast 10 % av cykelvägarna inom kommunen har vägvisande skyltning. Det är en uppgång från ingen skyltning alls förra året, men innebär ändå att det finns en tydlig utvecklingsmöjlighet. Kommunen har genomfört åtta aktiviteter för att förbättra för cyklister och får full poäng inom delområdet.

Österåker har mätbara och tidsatta politiska mål som också följs upp av berörd nämnd, vilket är en tydlig förbättring jämfört med fjolårets resultat. Kommunen saknar aktuell cykelstrategi, men har en aktuell cykelplan med medel avsatta för planen. Cykelparkeringstal finns, men cykling är inte integrerat i plandokument. En aktuell underhållsplan saknas och inga insatser görs för att öka cykling bland personalen. I delområdet uppföljning/mätning får kommunen inga poäng och här finns således en tydlig förbättringspotential.

Falköping

Falköping deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och får en totalpoäng på 27,5, klart under genomsnittet för alla kommuner som uppgår till 38 poäng. I kommunen finns 3 m cykelväg per invånare, vilket är tydligt över snittet bland de undersökta kommunerna.

Kommunen investerar 75 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, vilket är långt under snittet på 225 kr för samtliga kommuner i undersökningen. Dessutom går hela 84 % av



investeringarna till underhåll. Personresurserna inom delområdet är 2,4 heltidstjänster per 100 000 invånare, klart över undersökningens genomsnitt på 1,6 heltidstjänster. När det gäller information/kampanjer gör Falköping en genomsnittlig investering på 1,6 kronor per invånare och år, långt under genomsnittet på 3,5 kr för samtliga kommuner. Detta beror främst på att Falköping inte angivit någon budget inom delområdet för 2013. Personresurserna inom information/kampanjer uppgår till 1,3 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är strax under genomsnittet. Vägvisande skyltning saknas på de flesta av cykelvägarna inom kommunen. När det gäller investeringar generellt har kommunen potential att förbättra sitt resultat. Ett antal cykelaktiviteter har däremot genomförts under 2012 och Falköping får maxpoäng inom delområdet.

Falköping har politiska mål inom cykelområdet, men dessa mål är varken tidsatta eller mätbara och följs inte upp av berörd nämnd. Kommunen saknar cykelstrategi och cykelplan, och har inte heller tagit fram cykelparkeringstal. Arbetet med att ta fram en cykelstrategi har dock påbörjats. Det finns också en aktuell underhållsplan och kommunen uppger att cykelfrågor är integrerade i plandokument. Falköping gör även aktiva insatser för att öka cyklingen bland personalen.

Det genomförs inga kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken, men mätningar har gjorts under 2012. Kommunen har dock inte gjort några andra aktiviteter inom delområdet, vilket innebär att det här finns goda förbättringsmöjligheter.

Lomma

Lomma deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och undersökningen pekar på en rad områden med utvecklingsmöjligheter, vilket speglas i en relativt låg totalpoäng på 26,5. De största svagheterna återfinns inom tre delområden: information/marknadsföring, cykelpolitik och uppföljning/mätning.

I kommunen finns 3,8 m cykelväg per invånare, vilket är det näst bästa resultatet i årets granskning. Lomma investerar i snitt 201 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, att jämföra med genomsnittet på 225 kr för samtliga kommuner. Av investeringarna går hela 56 % till underhåll. Personresurserna inom delområdet är strax över genomsnittet med 1,8 heltidstjänster per 100 000 invånare. När det gäller information/kampanjer gör kommunen inga investeringar alls och har inga personresurser heller. Vägvisande skyltning saknas dessutom på samtliga cykelvägar inom kommunen. Information/kampanjer är ett område där Lomma har många tydliga förbättringsmöjligheter. En handfull cykelaktiviteter har däremot genomförts under 2012 och Lomma får åtta poäng inom delområdet.

Lomma har politiska mål inom cykelområdet men dessa mål är varken tidsatta eller mätbara och följs inte heller upp av berörd nämnd. Cykelfrågor är inte integrerade i plandokument och kommunen saknar aktuell cykelstrategi och cykelplan. Cykelparkeringstal saknas också, men det finns en aktuell underhållsplan. Kommunen som arbetsgivare är inte aktiv i att motivera sin personal till ökad cykling. Delområdet cykelpolitik är ett annat område där det finns möjligheter till förbättringar för kommunen.



Kommunen genomför inga flödesmätningar av cykeltrafiken och saknar aktuell resvaneundersökning. Det finns dock en aktuell nöjdhetsundersökning. Regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller cyklister saknas och Lomma genomför inget cykelbokslut.

Piteå

Piteå deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och får totalt 24 poäng. I kommunen finns ca 2,1 m cykelväg per invånare, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna.

Kommunen investerar i snitt 116 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, vilket är klart lägre än snittet på 225 kr för samtliga kommuner i undersökningen. Detsamma gäller för personresurser inom området där Piteå har 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare jämfört med snittet på 1,6 heltidstjänster. För information/kampanjer uppgår Piteås genomsnittliga investering till 1,2 kr per invånare och år, vilket också det är klart under snittet på 3,5 kr för alla kommuner. Resultatet här beror främst på att kommunen inte angivit någon budget för 2013 inom delområdet. Däremot när det gäller personresurser är kommunens 1,8 heltidstjänster per 100 000 invånare klart över medel för deltagande kommuner. Vägvisande skyltning finns på 50 % av cykelvägarna inom kommunen. En handfull cykelaktiviteter har genomförts under 2012.

Kommunen saknar politiska mål inom cykelområdet. Det finns en aktuell cykelplan med medel avsatta för planen och kommunen gör insatser för ökad cykling bland personalen. Däremot saknas cykelstrategi, cykelparkeringstal och en aktuell underhållsplan. Cykling är inte heller integrerat i plandokument. Piteå genomför inga flödesmätningar av cykeltrafiken, men har aktuella nöjdhets- och resvaneundersökningar. Kommunen genomför inget cykelbokslut och har inte heller inlett någon dialog med cyklister.

Sollentuna

Sollentuna deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och analysen pekar på en rad områden med utvecklingsmöjligheter.

I kommunen finns 1,7 m cykelväg per invånare, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna. Sollentuna investerar i snitt låga 60 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, jämfört med genomsnittet i undersökningen på 225 kr. Personresurserna inom delområdet är också klart under genomsnittet med 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare. När det gäller information/kampanjer gör kommunen inga investeringar alls och har heller inga personresurser. Vägvisande skyltning saknas dessutom på samtliga cykelvägar inom kommunen. Investeringar generellt är ett område där Sollentuna har många tydliga förbättringsmöjligheter. Åtta cykelaktiviteter har däremot genomförts under 2012 vilket ger Sollentuna tio poäng inom delområdet.

Sollentuna har politiska mål inom cykelområdet, men dessa mål är varken tidsatta eller mätbara och följs inte heller upp av berörd nämnd. Cykelfrågor är integrerade i plandokument



men kommunen saknar aktuell cykelstrategi och cykelplan. Cykelparkeringstal saknas och det finns ingen aktuell underhållsplan. Kommunen som arbetsgivare är inte aktiv i att motivera sin personal till ökad cykling. Kommunen genomför inte heller några av aktiviteterna inom uppföljning/mätning. Delområdena cykelpolitik och uppföljning/mätning är andra områden där det finns tydliga möjligheter till förbättringar för kommunen.

Karlskrona

Karlskrona deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och får en totalpoäng på 17,5. I kommunen finns ca 1,6 m cykelväg per invånare, vilket är klart under snittet bland de undersökta kommunerna.

Kommunen investerar i snitt 59 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, vilket är den lägsta investeringen av samtliga deltagare. Situationen är likadan när det gäller personresurser inom området där Karlskronas 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare är klart under genomsnittet på 1,6. När det gäller information/kampanjer gör kommunen inga investeringar alls och har inte heller några personresurser. Vägvisande skyltning finns däremot på 95 % av cykelvägarna inom kommunen och placerar Karlskrona bland toppkommunerna. En handfull cykelaktiviteter har genomförts under 2012.

Kommunen saknar politiska mål inom cykelområdet. Det finns ingen cykelplan eller cykelstrategi men kommunen arbetar med att ta fram dessa under 2013. Cykelparkeringstal och en aktuell underhållsplan saknas, och cykelfrågor är inte integrerade i plandokument. Karlskrona gör inte heller några insatser för ökad cykling bland personalen. Det finns en aktuell resvaneundersökning, men kommunen genomför inga flödesmätningar av cykeltrafiken och saknar aktuell nöjdhetsundersökning. Kommunen genomför inget cykelbokslut och har inte heller inlett någon dialog med cyklister.

Enköping

Enköping deltar för andra året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och undersökningen pekar på en rad områden med utvecklingsmöjligheter. Kommunen fick 15,5 poäng i förra årets granskning, men totalpoängen har sjunkit med två poäng och Enköping slutar på 13,5 poäng i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2013.

I kommunen finns 2 m cykelväg per invånare vilket är under genomsnittet på 2,4. Enköping investerar i snitt 78 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll vilket är långt under genomsnittet på 225 kr för samtliga kommuner. Personresurserna inom delområdet är också under genomsnittet med 1,3 heltidstjänster per 100 000 invånare. När det gäller information/kampanjer gör kommunen inga investeringar alls och har heller inga personresurser. Vägvisande skyltning finns dock på 90 % av cykelvägarna inom kommunen. Investeringar generellt är ett område där Enköping har många tydliga förbättringsmöjligheter. Endast tre av femton möjliga cykelaktiviteter har genomförts under 2012 och kommunen får tre poäng inom delområdet.



Enköping har inga politiska mål eller antagna dokument som vägleder arbetet med cykel-frågor, vilket betyder att delområdet cykelpolitik är ett annat område där det finns många möjligheter till förbättringar. Detsamma gäller för delområdet uppföljning/mätning, där kommunen inte får någon poäng.

6 Diskussion och slutsatser

Årets vinnare är välkänd för att prioritera cykling och för att under lång tid ha arbetat med att förbättra förhållandena för cyklister. Malmö marknadsför sig som cykelkommun och har ett rykte om sig att vara bra att cykla i. Att Malmö intar sjunde plats i Copenhagenize Index 2013 är extra roligt. Copenhagenize Index utgår från vad cyklister i staden tycker medan rankingen som Cykelfrämjandets Kommunvelometer baserar sig på är hur väl och systematiskt kommunerna arbetar med cykelfrågor. Därför kan det ses som en bekräftelse för granskningen att den mäter rätt saker när just Malmö placerar sig högst.

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 delområdena cykelpolitik och uppföljning/mätning går det att se ett stadigt uppåtgående mönster även om det inte är lika tydligt. 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 cykelstrategi och cykelplan och sätta igång det långsiktiga arbetet. En möjlighet är att samarbeta med andra kommuner eller att delta i internationella projekt, något som flera av toppkommunerna redan drar nytta av.

6.1 Förändringar i upplägg

Upplägget i årets enkät har inte förändrats: granskningen genomfördes som webbenkät och kommunerna hade anmält sig själva. Trots högt deltagande har allt gått smidigt och det finns ingen anledning att ändra på metoden inför nästa års granskning.

Det är intressant att notera att knappt tre fjärdedelar av årets deltagare är kommuner som har varit med i granskningen förr. Det visar att Cykelfrämjandets 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 2014 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 9,3. Det kan vara värt att även granska skalan för investeringar i infrastruktur/underhåll där många kommuner har fått höga poäng och medelvärdet ligger på över 6 poäng.

Vid ändringar i viktningen så kommer samtliga resultat att räknas om så att jämförbarheten mellan åren inte går förlorad.



7 Bilagor

7.1 Bilaga 1. Enkäten

Hej,

För fjärde 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 2012? 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 2012? Ange i kronor.	
b	Hur mycket har kommunen budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2013? Ange i kronor.	
c	Hur många personer uppskattar du arbetar med utveckling och planering av cykelinfrastruktur i kommunen? Ange i tjänsteprocent för 2012, 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 2013? 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 2012? Ange i kronor.	
b	Hur mycket har kommunen budgeterat för påverkanssatsningar för cykling under 2013? Ange i kronor.	
c	Hur många personer uppskattar du arbetar med påverkanssatsningar för cykling i kommunen? Ange i tjänsteprocent för 2012, 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 2012?

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 2012?	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 mätts 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?		