

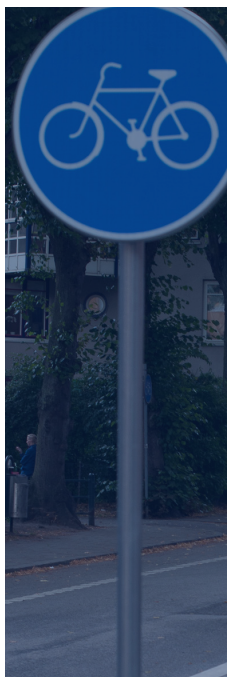


CYKELFRÄMJANDETS KOMMUNVELOMETER 2014

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

**KOUCKY &
PARTNERS**
TRAFIK- OCH MILJÖKONSULTER

Koucky & Partners AB,
på uppdrag av Cykelväsendet



Titel: Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2014. En granskning och jämförelse av kommunernas satsningar på att öka cykling och göra cykling säkrare och mer attraktivt.

K&P projektnr.: 14006

Författare: Shahriar Gorjifar, Koucky & Partners AB

Medarbete: Martin Forsberg & Anna Zajc, Koucky & Partners AB

Uppdragsgivare: Cykelfrämjandet

Kontaktpersoner: Cykelfrämjandet: Lars Strömgren
Koucky & Partners AB: Shahriar Gorjifar

Delfinansiär: Trafikverket

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 delomraden	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 2013</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	15
4.3	Investeringar i ny infrastruktur samt drift och underhåll	15
4.4	Investeringar i påverkansinsatser	17
4.5	Cykelaktiviteter under 2013	19
4.6	Cykelpolitik och handlingsplaner	20
4.7	Uppföljning och utvärdering	21
5	KOMMUNSAMMANFATTNINGAR	24
6	DISKUSSION OCH SLUTSATSER	59
6.1	Forändringar i upplägg	59
7	BILAGOR	61
7.1	Bilaga 1. Enkäten	61
7.1.1	<i>Inledande frågor</i>	62
7.1.2	<i>Investeringar</i>	63
7.1.3	<i>Aktiviteter</i>	65
7.1.4	<i>Cykelpolitik</i>	66
7.1.5	<i>Uppföljning och utvärdering</i>	68

1 SAMMANFATTNING

Under våren 2014 har Cykelfrämjandet genomfört den femte upplagan av Cykelfrämjandets Kommunvelometer, en oberoende granskning av hur kommuner arbetar med cykling. I årets enkät deltog totalt rekordhöga 34 kommuner från hela Sverige. Resultaten visar på stora skillnader mellan kommunerna men det finns möjligheter till förbättringar hos alla.

De kommuner som har granskats är Borlänge, Borås, Danderyd, Eskilstuna, Falköping, Gävle, Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Hudiksvall, Höganäs, Järfälla, Jönköping, Karlshamn, Katrineholm, Kungsbacka, Landskrona, Luleå, Lund, Malmö, Motala, Mölndal, Skellefteå, Skövde, Säffle, Tyresö, Täby, Umeå, Uppsala, Varberg, Västerås, Växjö, Åmål och Östersund.

Första platsen i årets upplaga av Cykelfrämjandets Kommunvelometer går till Lund som vinner för andra gången. Lund har deltagit i granskningen samtliga år sedan 2011 och har haft en topp-tre position varje gång, vilket visar att kommunens arbete med cykling är både systematiskt och heltäckande. Lund uppvisar en bra balans mellan cykelpolitik, uppföljning och investeringar i infrastruktur/underhåll, medan investeringarna i påverkansinsatser är medelmåttiga och erbjuder möjligheter till förbättring. Närmast efterföljande kommuner är Halmstad, Eskilstuna, Västerås och fjolårsvinnaren Malmö 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 och investeringarna i påverkansinsatser är oftast låga, de saknar strategiska dokument för långsiktigt arbete och är generellt svaga när det gäller mätning och uppföljning.

Av årets deltagare har hela 27 kommuner deltagit i granskningen förr. De flesta kommuner som har deltagit i granskningen flera gånger har förbättrat eller bibehållit sina resultat. Generellt handlar det om att kommuner ökar investeringarna inom infrastruktur och påverkansinsatser. Flera har också förbättrat uppföljningen av sitt cykelarbete. I några fall har totalpoängen sjunkit och då har det generellt orsakats av en minskning av investeringar och/eller strategiska kommuner som har blivit inaktuella.

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

Den generella ökningen när det gäller investeringar och underhåll samt antal aktiviteter har i årets granskning inneburit att viktningen inom dessa två delområden har skärpts. Den huvudsakliga rankningen har baserats på den nya viktningen medan resultaten också presenteras omräknade enligt det gamla systemet för att möjliggöra jämförelser med tidigare års resultat.

Undersökningen har genomförts och utvärderats under våren 2014. Granskningen har utförts av Koucky & Partners AB på uppdrag av Cykelfrämjandet. Kontaktpersoner är Lars Strömgren på Cykelfrämjandet och Shahriar Gorjifar på Koucky & Partners AB.

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 femte året i rad, och 34 kommuner deltar i undersökningen. Sammanlagd har de i år deltagande kommunerna 3 150 00 invånare, cirka 32 % 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 också roligt att flera kommuner som deltagit i tidigare års granskningar är med också i år.

Frågorna har utvecklats för att ge en så verklig bild som möjligt av hur kommunen arbetar med cykling idag, men tar också hänsyn till det som åstadkommit tidigare och det som planeras i en nära framtid. 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 femte 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 Västerås 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 2013.

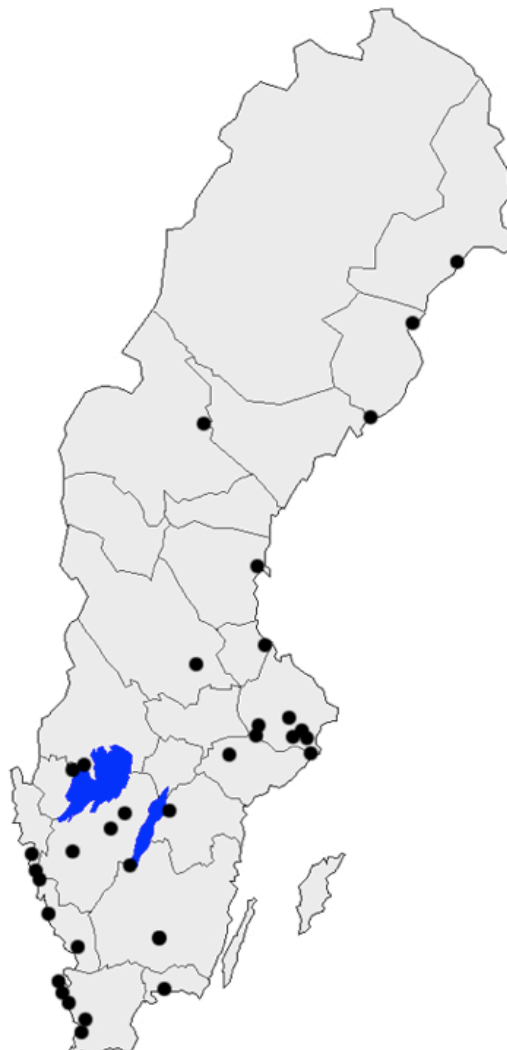
I årets granskning har viktningen för två av delområdena skärpts något eftersom många kommuner maxade sina poäng enligt det gamla systemet. Den nya viktningen berör delområdena investeringar i ny infrastruktur och drift och underhåll samt aktiviteter. Huvudresultatet kommer att presenteras enligt den nya viktningen, men en omräkning enligt den gamla viktningen kommer också att redovisas för att möjliggöra jämförelser med gamla resultat.

3.1 Deltagande kommuner

I årets undersökning har 34 kommuner granskats vilket är det högsta deltagandet i granskningens historia. Deltagandet de två första åren var 17 kommuner medan 33 respektive 31 kommuner deltog i 2012 och 2013 års upplaga av enkäten. Både stora och små kommuner har deltagit. Största kommun är Göteborg med över en halv miljon invånare och de minsta är Åmål och Säffle med cirka 13 000 respektive cirka 15 000 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	Kommun	Befolkning
Åmål	13 000	Järfälla	68 000
Säffle	15 000	Skellefteå	71 988
Höganäs	25 084	Luleå	75 154
Karlshamn	31 272	Kungsbacka	76 786
Falköping	31 976	Växjö	85 822
Danderyd	32 222	Halmstad	94 000
Katrineholm	32 465	Gävle	97 236
Hudiksvall	36 829	Eskilstuna	100 000
Landskrona	41 000	Borås	106 000
Motala	42 187	Lund	114 300
Tyresö	44 281	Umeå	118 349
Borlänge	50 023	Jönköping	130 413
Skövde	52 859	Helsingborg	132 784
Östersund	59 727	Västerås	142 000
Varberg	59 936	Uppsala	205 500
Mölnadal	61 978	Malmö	312 400
Täby	66 300	Göteborg	526 000

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 2013, cykelpolitik och handlingsplaner samt uppföljning och utvärdering. Hela enkäten finns i bilaga 1.

Viktningen för det andra och fjärde delområdet har skärpts något. Medelpoängen i dessa delområden har varit högt under ett par år och många kommuner maxade sina poäng. Ändringen i viktningen sänker medelpoängen något och innebär också förbättrad differentiering mellan toppkommunerna. Huvudresultatet kommer att baseras på poäng enligt den nya viktningen medan poängen också presenteras omräknade enligt de gamla kriterierna (se tabell 3 på sid 14) för kommuner som deltagit i granskningen förr samt i kommunsammanfattningarna för alla kommuner. De omräknade resultaten är fullt jämförbara med tidigare års granskningar.

3.3 Bedömning av delomraden

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

De sex delområdena har bedömts likvärdigt med en delsumma på maximalt 10 poäng, vilket ger en totalsumma på 60 poäng. Fokus i bedömningen ligger på hur kommunen arbetar med cykling i nuläget. Därför avser frågorna i huvudsak 2013 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 ska granskas, 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 samt gång och cykelbana, cykelfält, cykelfartsgata, gångfartsområde, bussgata med tillåten cykling och gågata med tillåten cykling, dock inte cykling i blandtrafik (med undantag för cykelfartsgata och gångfartsområde).

3.3.2 Investeringar i ny infrastruktur och drift och underhåll

Investeringarna gäller åtgärder som har gjorts i och omkring cykelvägnätet under 2013 och de som planeras för 2014. 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 2013 och 2014, 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 2013 och 2014.
- 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 2013

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 2013. Blandningen av långsiktiga verksamheter och årligt återkommande moment gör det till ett delområde som kommunen internt kan ha nytta av som en kontroll för vad kommunen gjort under året. Det kan även användas som ett stöd för planeringen när momentet ska återkomma. Det är inte meningen att alla aktiviteter ska genomföras varje år, en cykelplan är till exempel ett långsiktigt dokument som kan gälla under flera år, likaså är genomförandet av en resvaneundersökning och framtagandet av politiska mål exempel på aktiviteter som inte behöver genomföras varje år. För att få full poäng har kravet höjts från sju till tolv aktiviteter, men delområdet är trots detta det delområde som har högst medelpoäng bland kommunerna.

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 2008 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 2008 har godkänts.

3.3.7 Viktning

Viktningen har skärpts för två av sex delområden i årets granskning. Investeringar i ny infrastruktur och drift och underhåll samt cykelaktiviteter är två delområden där kommunerna har haft höga medelpoäng under ett par år och där många kommuner hade nått taket. Kraven har skärpts när det gäller investeringar i infrastruktur och underhåll men inte för personresurser inom samma delområde. För cykelaktiviteter så är det nya kravet 12 aktiviteter för att nå maxpoäng jämfört med 7 aktiviteter i de gamla kriterierna.

De totala trafikinvesteringarna har inte analyserats, utan endast använts som kontrollfråga för att upptäcka fel i uppgifterna för cykelinvesteringar.

I följande tabell redovisas den nya 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 2013	Kr/invånare	≥ 400=4 p 350-399=3,5 p 300-349=3 p 250-299=2,5 p 200-249=2 p 150-199=1,5 p 100-149=1 p <100=0,5 p 0=0 p	4
	Total inv. infrastruktur+underhåll 2014	Kr/invånare	150-199=1,5 p 100-149=1 p <100=0,5 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 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
	Inv. information/kampanjer 2014	Kr/invånare	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		≥12 kryss=10 p 11 kryss=9 p 10 kryss=8 p 9 kryss=7 p 8 kryss=6 p 7 kryss=5 p 6 kryss=4 p 5 kryss=3 p 3-4 kryss=2 p 2 kryss=1 p 0-1 kryss=0 p	10
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 2013	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 cyklisterna	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2
	Cykelbokslut genomfört (el. BYPAD)	Ja/nej	Ja=2, nej=0	2

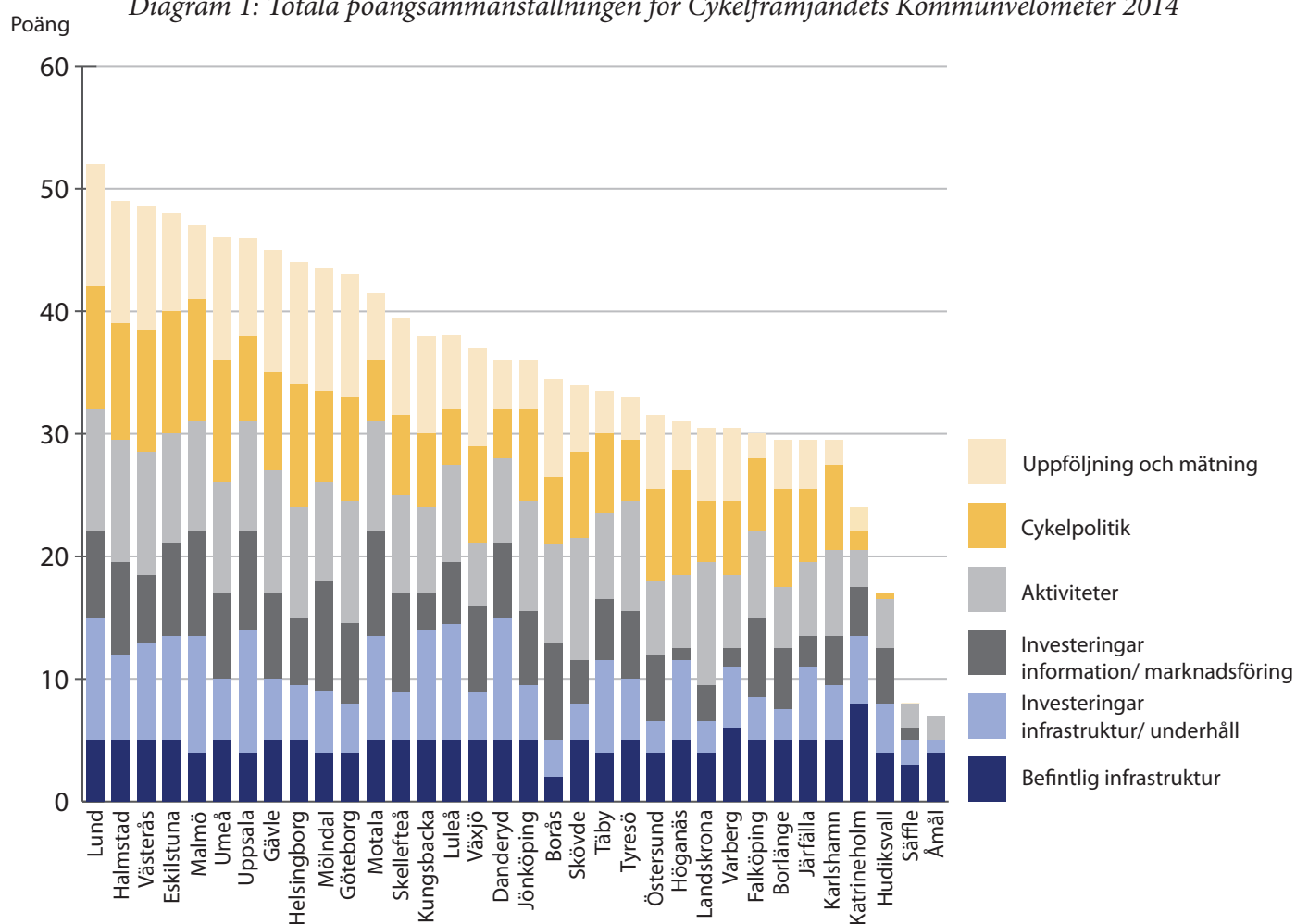
4 RESULTAT

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

4.1 Sammanlagda resultat

Årets vinnare är Lund som tar förstaplatsen för andra gången med en totalpoäng på 52. Halmstad tar andraplatsen tätt följd av Västerås, Eskilstuna med Malmö på femte plats. De högst placerade kommunerna arbetar långsiktigt och systematiskt med alla områden som rör cykling. Politiskt antagna strategier och planer tillsammans med regelbunden uppföljning utgör grunden för deras arbete. Kommunerna med lägst poäng saknar däremot politiska mål och strategiska dokument att basera sitt arbete för ökad cykling på och bedriver ingen uppföljning av sitt arbete.

Diagram 1: Totala poängsammanställningen för Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2014



Spridningen i årets resultat är stor, från 7 till 52 poäng. En kommun som får över 40 poäng kan betecknas som en kommun som arbetar mycket bra med cykling och har troligen gjort det under ett flertal år. Om kommunen har mellan 30 och 40 poäng arbetar den aktivt, men saknar struktur inom ett eller två områden, alternativt har kommunen inte satsat på cykelplanering under någon längre tid. Mellan 20 och 30 poäng betyder att kommunen saknar strategi inom flera områden och inte prioriterar cykling så mycket som den skulle kunna än. Har kommunen under 20 poäng så är cykling antingen inte ett prioriterat område eller så har kommunen ännu inte hittat ett systematiskt arbetssätt. Dessa bedömningsgrunder har anpassats för att reflektera den skärpta viktningen.

Av årets 34 deltagande kommuner har en majoritet – 27 kommuner – deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tidigare, och 21 deltar för tredje gången eller mer. Sammanlagt 16 kommuner har förbättrat sina resultat jämfört med föregående år. Kungsbacka och Eskilstuna är de kommuner som har den största förbättringen med 13,5 respektive 12 poängs förbättring.

Sju kommuner har varit med sedan start och deltar för femte året i rad. Samtliga sju har ett resultat på över 30 poäng, medan fyra 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 att de flesta har tagit till sig rekommendationer från tidigare granskningar genom att förbättra resultatet.

Årets vinnare, Lund, har deltagit i alla granskningar förutom det första året och är ensam om att ha fått 50 poäng eller högre alla år de deltagit. Detta är ett exceptionellt bra resultat vilket också reflekteras i att Lund är ensam om att ha oförändrade poäng också efter årets skärpning av kriterierna. Lund lyckas även maxa poängen i de två delområdena där viktningen har skärpts.

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

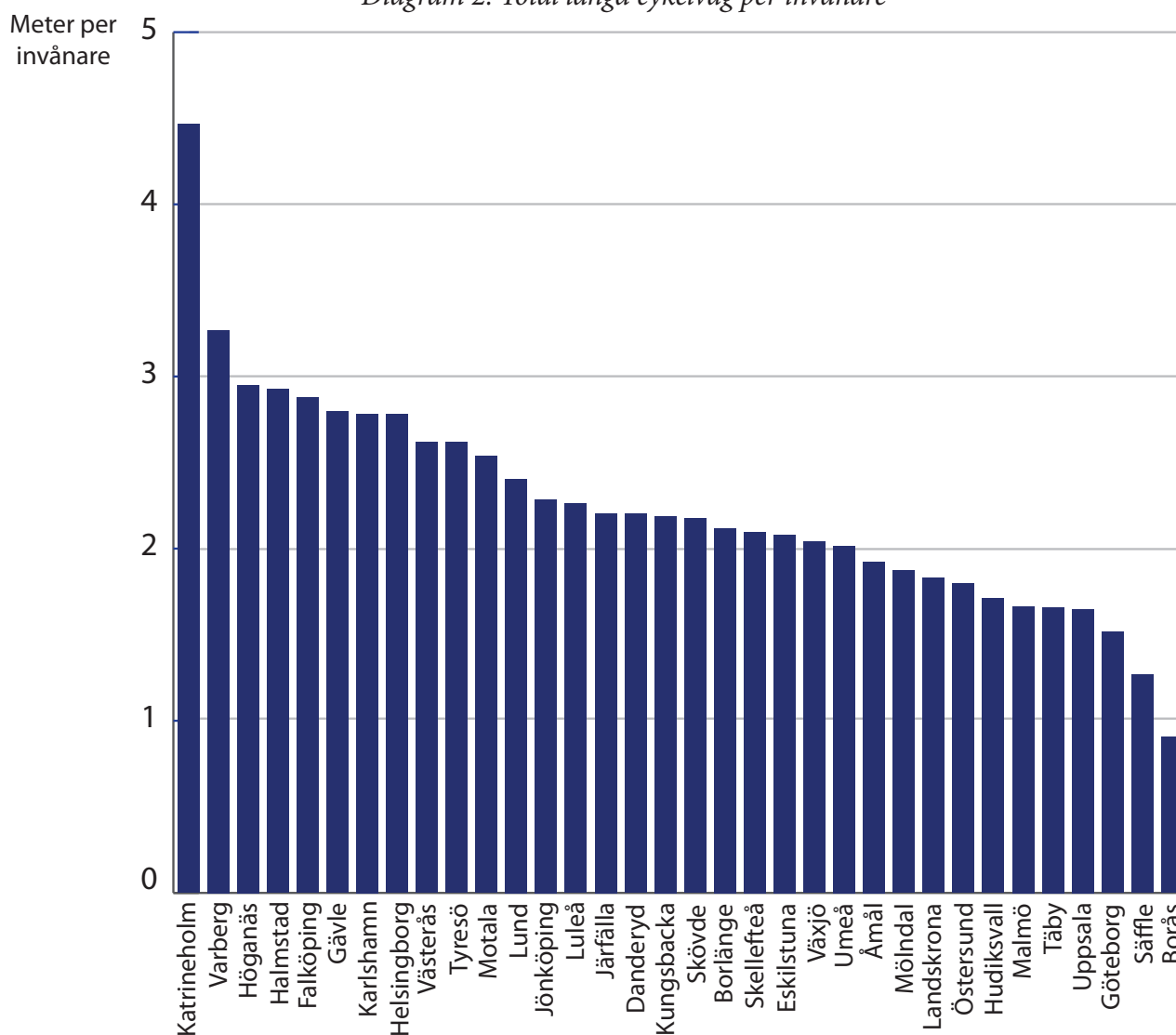
Kommun	Årtal	Befintlig infrastruktur	Investeringar infrastruktur/underhåll	Investeringar information/marknadsföring	Aktiviteter	Cykelpolitik	Uppföljning och mätning	Totalpoäng
Borlänge	2012	5	3,5	5,5	8	2,5	4	28,5
	2014	5	4	5	10	8	4	36
Borås	2010	3	5,5	3	10	3,5	5	30
	2011	3	4,5	5,5	10	6	6	35
	2012	3	5,5	3	10	5,5	6	33
	2013	3	6,5	7	10	6,5	6	39
	2014	2	5	8	10	5,5	8	38,5
Danderyd	2013	5	5,5	4	10	4	4	32,5
	2014	5	10	6	10	4	4	39
Eskilstuna	2010	4	2,5	5	10	5	5,5	32
	2012	4	7,5	5,5	10	4	7,5	38,5
	2014	5	10	7,5	10	10	8	50,5
Falköping	2013	5	3,5	4,5	10	3,5	1	27,5
	2014	5	5,5	6,5	10	6	2	35
Gävle	2010	1	6	5	10	7,5	8	37,5
	2011	6	5,5	6	10	7,5	7,5	42,5
	2012	5	6	6	10	8	10	45
	2013	5	10	6	10	8	10	49
	2014	5	7	7	10	8	10	47
Göteborg	2010	3	4,5	5,5	10	8	8	39
	2011	3	4,5	7	10	10	10	44,5
	2012	3	5	5,5	10	8,5	10	42
	2013	3	7	5,5	10	8,5	10	44
	2014	4	6	6,5	10	8,5	10	45
Halmstad	2010	5	4,5	6,5	10	5	4	35
	2013	5	10	6,5	10	9	8	48,5
	2014	5	9	7,5	10	9,5	10	51
Helsingborg	2011	2	6	6,5	10	10	8	42,5
	2012	8	6,5	8	10	10	10	52,5
	2013	8	6	6	10	10	8	48
	2014	5	6,5	5,5	10	10	10	47
Järfälla	2012	5	10	6	10	5	4	40
	2013	5	6	3	10	5,5	2	31,5
	2014	5	8	2,5	10	6	4	35,5
Jönköping	2010	5	3,5	3	10	6	1,5	29
	2011	5	3,5	4,5	10	5	4	32
	2012	5	4,5	4,5	10	6,5	4	34,5
	2013	5	6,5	6	10	9	4	40,5
	2014	5	7	6	10	7,5	4	39,5
Karlshamn	2012	5	7	1,5	8	5,5	0	27
	2013	5	6,5	4	10	7	0	32,5
	2014	5	6,5	4	10	7	2	34,5
Kungsbacka	2011	5	6,5	5	10	2	0	28,5
	2014	5	10	3	10	6	8	42
Landskrona	2010	5	5	3,5	10	5	4	32,5
	2014	4	4	3	10	5	6	32
Luleå	2010	4	6	3	6	1,5	4	24,5
	2012	4	8	4	10	2,5	5,5	34
	2013	5	9,5	4,5	8	3	5,5	35,5
	2014	5	9,5	5	10	4,5	6	40
Lund	2011	5	9	9,5	8	10	8,5	50
	2012	5	9	9,5	10	10	10	53,5
	2013	5	10	8,5	10	8,5	10	52
	2014	5	10	7	10	10	10	52
	Malmö	2010	3	4	8	10	10	7,5
2011		4	9,5	9	10	10	8,5	51
2012		4	10	9,5	10	10	10	53,5
2013		4	10	10	10	10	10	54
2014		4	10	8,5	10	10	6	48,5
Motala	2012	5	7	6,5	6	3,5	4,5	32,5
	2013	5	9	7,5	10	3,5	5,5	40,5
	2014	5	10	8,5	10	5	5,5	44
Möln dal	2010	4	5	8,5	10	4,5	5,5	37,5
	2012	4	5	8,5	10	7,5	10	45
	2014	4	7,5	9	10	7,5	10	48
Skellefteå	2011	6	7,5	7,5	10	7	3,5	41,5
	2013	5	6	7	10	8,5	6	42,5
	2014	5	5,5	8	10	6,5	8	43
Skövde	2012	5	4	3,5	10	2,5	7,5	32,5
	2013	5	4	4,5	10	7,5	5,5	36,5
	2014	5	5	3,5	10	7	5,5	36
Umeå	2013	4	6	7,5	10	9,5	8	45
	2014	5	7,5	7	10	10	10	49,5
Uppsala	2010	4	5	1,5	10	5,5	4	30
	2013	4	10	7,5	10	5	6	42,5
	2014	4	10	8	10	7	8	47
	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
	2014	6	6,5	1,5	10	6	6	36
	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
	2014	5	10	5,5	10	10	10	50,5
	2012	4	7,5	7,5	10	8,5	3,5	41
Växjö	2013	5	6,5	8,5	10	8	8	46
	2014	5	6	7	10	8	8	44
	2010	4	4	6	10	4	5,5	33,5
Östersund	2012	4	4	6	10	8,5	8	40,5
	2014	4	4,0	5,5	10	7,5	6	37

4.2 Befintlig infrastruktur

De kommuner som har längst befintlig cykelväg i årets granskning är Katrineholm med överlägsna 4,5 m per invånare följt av Varberg och Höganäs med 3,3 m respektive 3 m per invånare. Ytterligare 20 kommuner har över 2 m cykelväg per invånare. Borås och Säffle har de kortaste befintliga cykelvägnätet per invånare med 0,9 respektive 1,3 m per invånare.

Det längsta totala cykelnätet i årets enkät har Göteborg, Malmö och Västerås, med 797, 520 och 372 km vardera. Göteborg och Malmö har båda ökat vägnätet jämfört med 2013 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 nödvändigtvis behövs lika hög andel cykelvägar per invånare som i mindre tätbebyggda kommuner.

Diagram 2: Total längd cykelväg per invånare



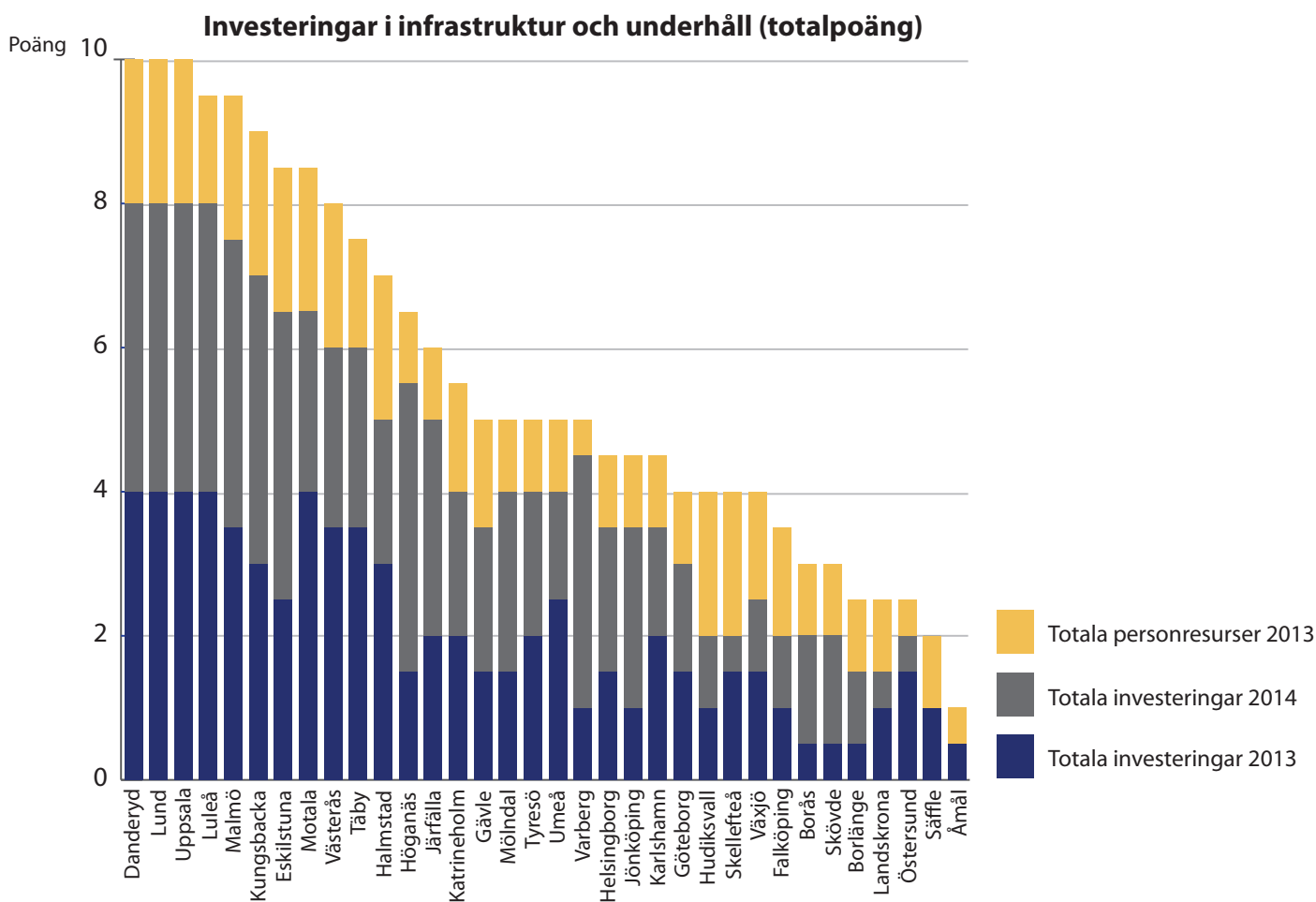
4.3 Investeringar i ny infrastruktur samt drift och underhåll

Tre kommuner har lyckats få full pott efter skärpningen av viktningen på detta delområde i årets enkät: Danderyd, Lund och Uppsala. Dessa följs av Luleå och Malmö med 9,5 poäng vardera. Räknat enligt den gamla viktningen blir det hela åtta kommuner som får full pott.

Eskilstuna storsatsar och har i särklass flest heltidstjänster inom området med 9,5 anställda per 100 000 invånare och år. Tvåa är Malmö med 6,9 anställda, tätt följd av Danderyd och Skellefteå med 4,7 respektive 4,2 anställda per 100 000 invånare och år.

Kriteriet för investeringar inom området har skärpts så att det krävs 400 kr per invånare eller mer för att få maxpoäng, jämfört med gränsen på 250 kr i den gamla viktningen. Spännvidden mellan hur mycket kommunerna investerar är väsentlig. Malmö, Danderyd och Luleå investerar mest med i snitt 531 kr, 497 kr och 468 kr per invånare och år för 2013-2014. Därmed har årets toppnoteringar sjunkit något jämfört med förra året, medan medelinvesteringen har höjts från 225 kr per invånare förra året till 250 kr per invånare i årets granskning. Det betyder att medelvärdet motsvarar maxpoängen enligt de gamla kriterierna. På andra änden av skalan befinner sig Borlänge, Landskrona, Åmål och Östersund som alla satsar mindre än 100 kr per invånare och år för samma period.

Diagram 3: Kommunernas investeringar i infrastruktur och drift och underhåll



Nästan alla kommuner har budgeterat för ny infrastruktur medan Falköping, Säffle och Åmål endast satsar på drift och underhåll under tidsperioden.

I genomsnitt går drygt 38 % av investeringarna till drift och underhåll. Även här är skillnaderna stora, från de tre ovannämnda kommunerna med 100 % av budgeten på underhåll till Skellefteå som satsar 2 %.

Tabell 4: Medelinvestering inom infrastruktur plus drift och underhåll 2013-2014, samt andel som satsas på drift och underhåll

Kommun	2013-2014 [kr/inv.]	% Drift och underhåll	Kommun	2013-2014 [kr/inv.]	% Drift och underhåll
Borlänge	86	42%	Luleå	468	37%
Borås	120	4%	Lund	448	39%
Danderyd	497	39%	Malmö	531	23%
Eskilstuna	355	38%	Motala	461	25%
Falköping	117	100%	Mölnadal	209	20%
Gävle	191	64%	Skellefteå	116	2%
Göteborg	183	39%	Skövde	116	18%
Halmstad	277	35%	Säffle	113	100%
Helsingborg	215	42%	Tyresö	231	20%
Hudiksvall	136	20%	Täby	317	10%
Höganäs	357	36%	Umeå	232	45%
Järfälla	259	64%	Uppsala	435	40%
Jönköping	211	30%	Varberg	231	19%
Karlshamn	195	38%	Västerås	342	48%
Katrineholm	219	42%	Växjö	149	51%
Kungsbacka	400	18%	Åmål	92	100%
Landskrona	91	33%	Östersund	89	5%

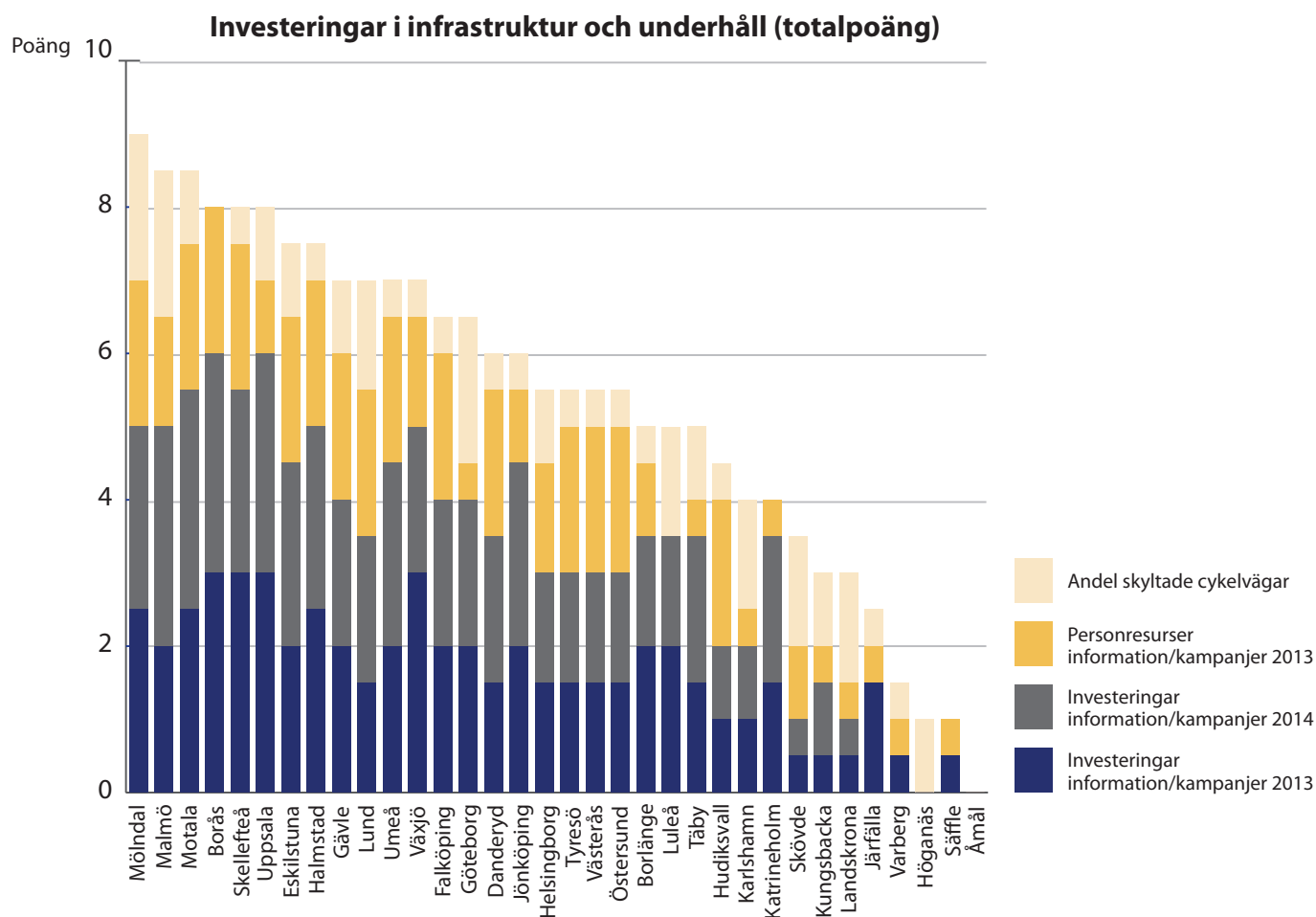
Hänsyn måste också tas till att kostnaden för vissa cykelåtgärder i många fall hamnar i någon annan pott. Så är t.ex. fallet om kommunen i samband med bilvägsbygge beslutar att bygga en cykeltunnel under vägen. Denna investering hamnar ofta under kostnaderna för vägbygget och inte under cykelåtgärder. Vinterväghållning och annat underhåll ingår ofta inte heller i uppgiften eftersom det i många kommuner ligger under en separat budget tillsammans med generellt 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 Uppsala, Växjö och Borås med en genomsnittlig budget på 12,5 kr, 9,8 kr och 9,4 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 Uppsala.

Diagram 4: Kommunernas investeringar i information och kampanjer



Fyra kommuner har ingen budget alls för påverkansinsatser för 2014: Höganäs, Järfälla, Varberg och Åmål. Av dessa saknar Höganäs och Åmål budget för både 2013 och 2014.

Spridningen består även när det gäller antalet tjänster som kommunerna satsar på infrastruktur respektive information. Eskilstuna har överlägset flest anställda per invånarantal som arbetar med cykling (både infrastruktur/underhåll och information/kampanjer) med 11,5 heltidstjänster per 100 000 invånare. Malmö och Lund följer efter med 7,8 respektive 6,1 heltidstjänster per 100 000 invånare. När det gäller personresurser per delområde så toppar Umeå delområdet påverkansinsatser med 4,6 heltidstjänster per 100 000 invånare medan Eskilstuna har flest inom infrastruktur och underhåll med hela 9,5 heltidstjänster per 100 000 invånare. I flera kommuner är det dessutom så att fler arbetar med marknadsföring/kampanjer än med infrastruktur/underhåll.

I detta delområde har också andelen cykelvägar som har vägvisning granskats. Malmö toppar listan med vägvisande skyltning på samtliga sina cykelvägar. Göteborg och Mölnadal är andra kommuner med goda resultat inom detta område, med 93 % respektive 90 % vägvisande skyltning. Ytterligare tio kommuner har skyltat 50 % eller mer av sina vägar. I snitt har de deltagande kommunerna 39 % av sina cykelvägar skyltade med vägvisande skyltning.

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

Kommun	Information	Infrastruktur	Kommun	Information	Infrastruktur
Borlänge	0,7	0,6	Luleå	0,0	1,6
Borås	1,9	0,9	Lund	1,7	4,4
Danderyd	1,0	4,7	Malmö	1,0	6,9
Eskilstuna	2,0	9,5	Motala	2,3	3,1
Falköping	1,6	1,6	Mölndal	1,6	1,0
Gävle	1,5	1,4	Skellefteå	1,7	4,2
Göteborg	0,2	0,6	Skövde	0,6	0,9
Halmstad	1,6	2,1	Säffle	0,0	0,0
Helsingborg	0,8	1,1	Tyresö	1,1	0,9
Hudiksvall	2,7	2,7	Täby	0,3	1,5
Höganäs	0,0	1,0	Umeå	4,6	0,8
Järfälla	0,1	0,9	Uppsala	0,7	2,9
Jönköping	0,6	1,2	Varberg	0,1	0,4
Karlshamn	0,3	0,8	Västerås	1,5	3,2
Katrineholm	0,3	1,4	Växjö	0,8	2,0
Kungsbacka	0,1	2,1	Åmål	0,0	0,0
Landskrona	0,0	0,7	Östersund	1,7	0,4

4.5 Cykelaktiviteter under 2013

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

Detta är det andra delområdet där kriterierna har skärpts i årets enkät. Kravet för full pott har höjts från 7 till 12 eller fler genomförda aktiviteter. Skärpningen har betytt en sänkning av medelpoängen på delområdet från 9,4 till 7,5 poäng, vilket fortfarande är den högsta medelpoängen av alla delområden trots skärpningen av kriterierna.

Alla kommuner har under 2013 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 cyklister på vägnätet. De flesta av de aktiviteter som räknats upp bör vara årligt återkommande, tillsammans med ett cykelbokslut. Vissa aktiviteter är exempel på moment som inte behöver eller ska genomföras varje år, utan ska återkomma med längre mellanrum, t.ex. att anta mål och strategi eller att genomföra en resvaneundersökning.

Tabell 6: Översikt över kommunernas cykelverksamheter 2013

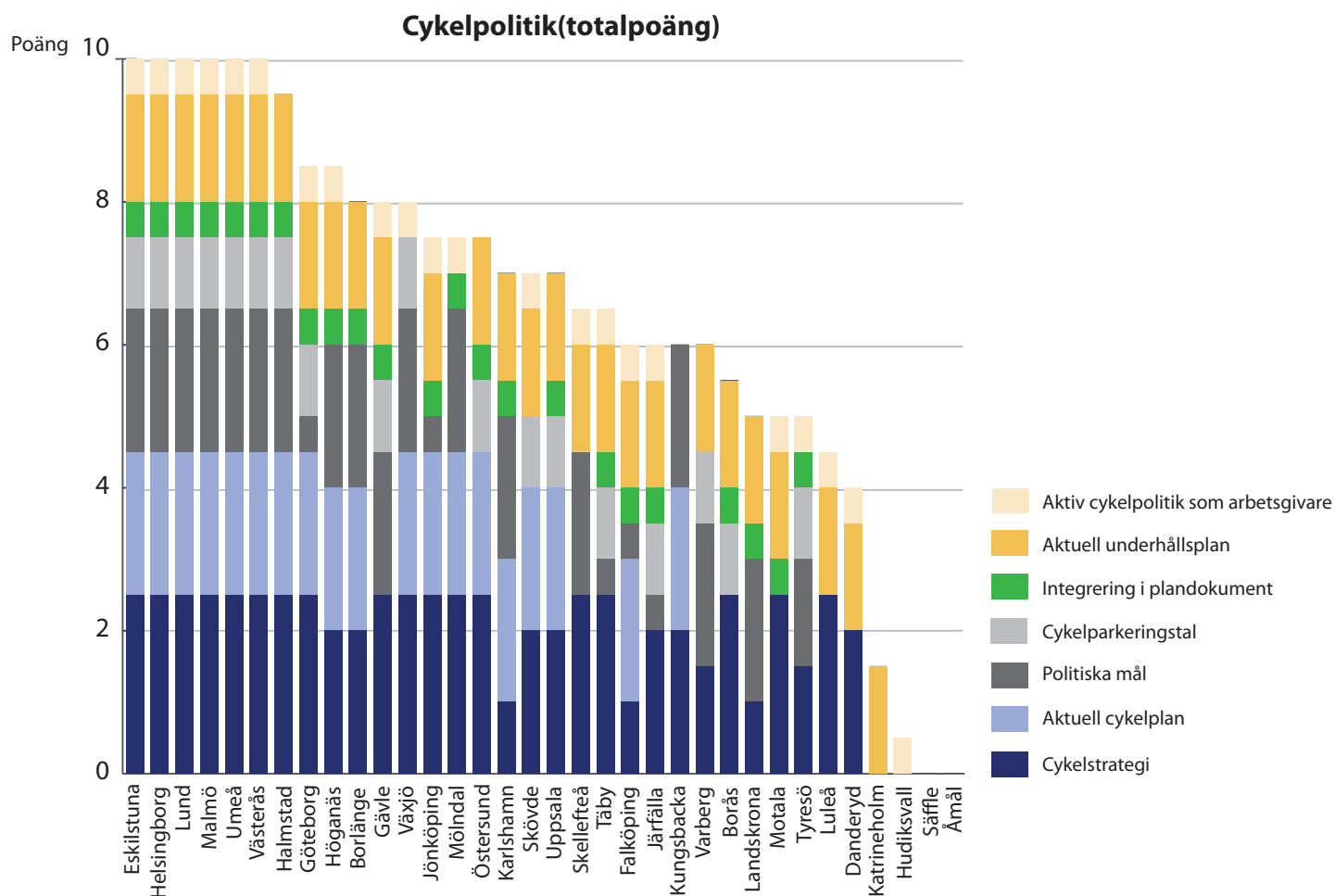
Verksamhet	Nya cykelvägar	Trafiksäkerhet	Cykelparkering	Skytning	Cykelkarta	Kampanjer	Politiska mål	Cykelstrategi	Cykelplan	Underhåll på sommar	Underhåll på vinter	Flödesmätningar	Resvaneundersökning	Nöjdhetsundersökning	Cykelbokslut	Antal Aktiviteter	Poäng
Borlänge																7	5
Borås																10	8
Danderyd																9	7
Eskilstuna																11	9
Falköping																9	7
Gävle																12	10
Göteborg																15	10
Halmstad																12	10
Helsingborg																11	9
Hudiksvall																6	4
Höganäs																8	6
Järfälla																8	6
Jönköping																11	9
Karlshamn																9	7
Katrineholm																5	3
Kungsbacka																9	7
Landskrona																12	10
Luleå																10	8
Lund																15	10
Malmö																11	9
Motala																11	9
Mölndal																10	8
Skellefteå																10	8
Skövde																12	10
Säffle																3	2
Tyresö																11	9
Täby																9	7
Umeå																11	9
Uppsala																11	9
Varberg																8	6
Västerås																12	10
Växjö																7	5
Åmål																3	2
Östersund																8	6

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.

Sex kommuner får full pott på denna fråga: Eskilstuna, Helsingborg, Lund, Malmö, Umeå och Västerås. Samtliga av dessa har också deltagit i enkäten tidigare år. Säffle och Åmål saknar aktiviteter inom cykelpolitik helt, medan Hudiksvall endast genomför insatser som arbetsgivare för att öka cykling bland personalen.

Diagram 5: Sammanställning av resultaten inom cykelpolitik



En majoritet av kommunerna har politiska mål och de flesta av dessa är både mätbara och tidsatta och följs upp aktivt. Många har också 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 2013 med kampanjer som ska få fler anställda att cykla till jobbet. Däremot är det enbart runt hälften som har antagit normer för cykelparkeringstal. Drygt hälften av kommunerna har cykelstrategi och aktuell cykelplan och dessa kommuner har också i högre grad än andra granskade kommuner 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 Borlänge och Eskilstuna som utmärker sig extra genom att ha förbättrat sina resultat med 5,5 respektive 6 poäng jämfört med förra gången de deltog.

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 åtta kommuner får full poäng. Den vanligaste uppföljningen är att genomföra flödesmätningar av cyklister på punkter i vägnätet, antingen året runt eller under vissa perioder på året. Sammantaget har 26 kommuner genomfört någon typ av flödesmätningar under 2013.

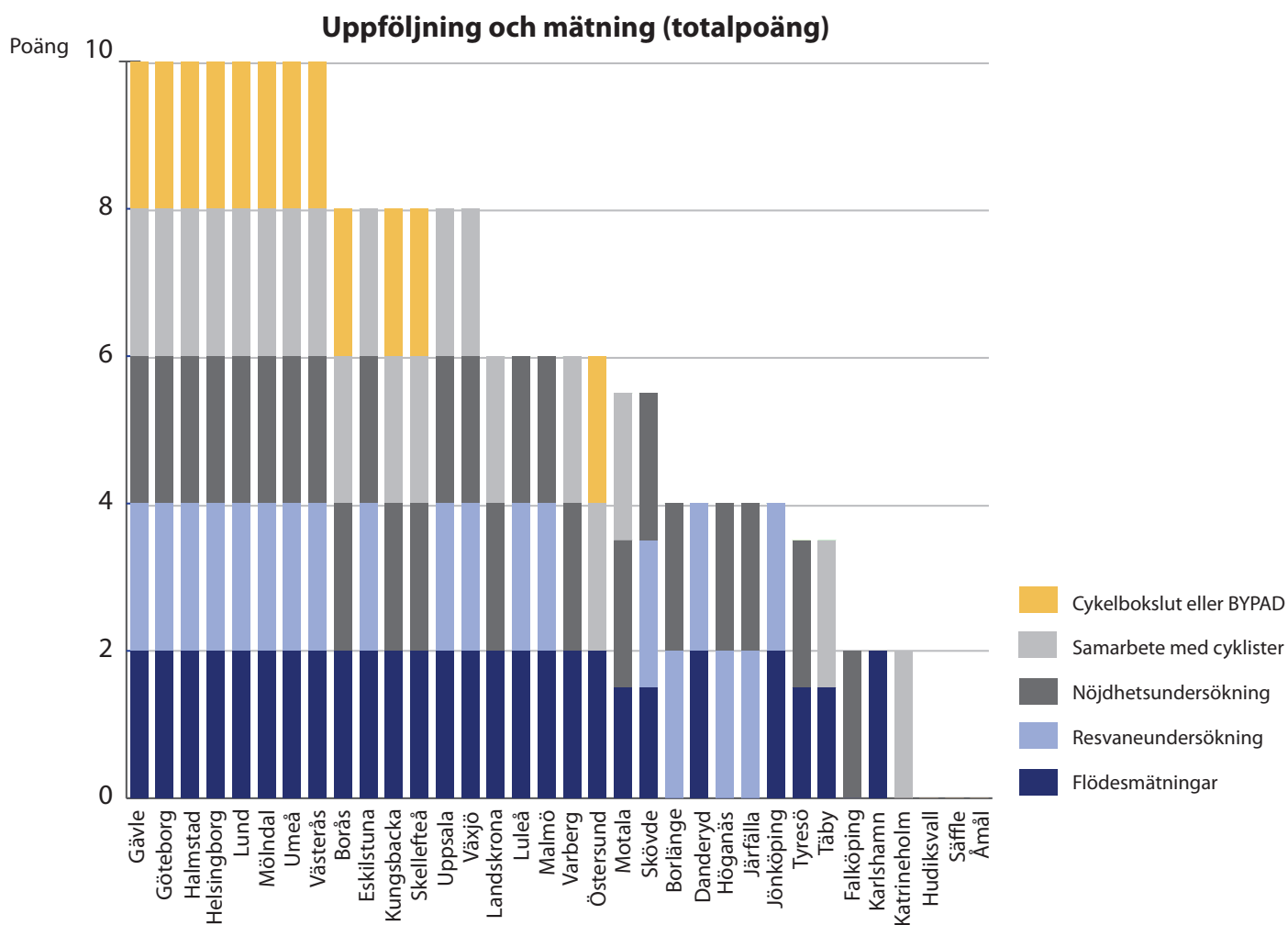
Tabell 7: Antal flödesmätningar i kommunerna under 2013

Kommun	Kontinuerliga mätningar	Periodiska mätningar
Borlänge	0	0
Borås	4	0
Danderyd	2	6
Eskilstuna	2	4
Falköping	0	0
Gävle	4	20
Göteborg	19	20
Halmstad	5	0
Helsingborg	2	100
Hudiksvall	0	0
Höganäs	0	0
Järfälla	0	0
Jönköping	7	26
Karlshamn	10	2
Katrineholm	0	0
Kungsbacka	3	0
Landskrona	2	4

Kommun	Kontinuerliga mätningar	Periodiska mätningar
Luleå	1	5
Lund	1	85
Malmö	2	250
Motala	0	5
Mölndal	3	9
Skellefteå	1	30
Skövde	0	7
Säffle	0	0
Tyresö	0	3
Täby	0	15
Umeå	2	23
Uppsala	3	25
Varberg	2	0
Västerås	1	12-15
Växjö	7	0
Åmål	0	0
Östersund	5	0

Många kommuner har också 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 12 kommuner som på något sätt följer upp sitt arbete med ett cykelbokslut eller BYPAD.

Diagram 6: Sammanställning av resultaten av uppföljning och utvärdering



Av de kommuner som deltagit tidigare år utmärker sig Kungsbacka inom uppföljning och mätning, genom att ha gått från noll poäng i 2011 års enkät till hela 8 poäng i årets granskning.

Flera kommuner mäter cykeltrafiken både dygnet runt hela året och under vissa tidpunkter. Det mest ambitiösa mätprogrammet har Göteborg och Karlskrona med 19 respektive 10 fasta mätpunkter kombinerat med 20 respektive 2 periodiska mätpunkter. Även Jönköping och Växjö bör nämnas med 7 fasta mätpunkter vardera kompletterade i Jönköpings fall med 26 periodiska mätpunkter

Mätningarna kan ske manuellt eller automatiskt. De mekaniska mätstationerna 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 årsflödena. De manuella mätningarna utförs oftast under en eller flera dagar och 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 2014.

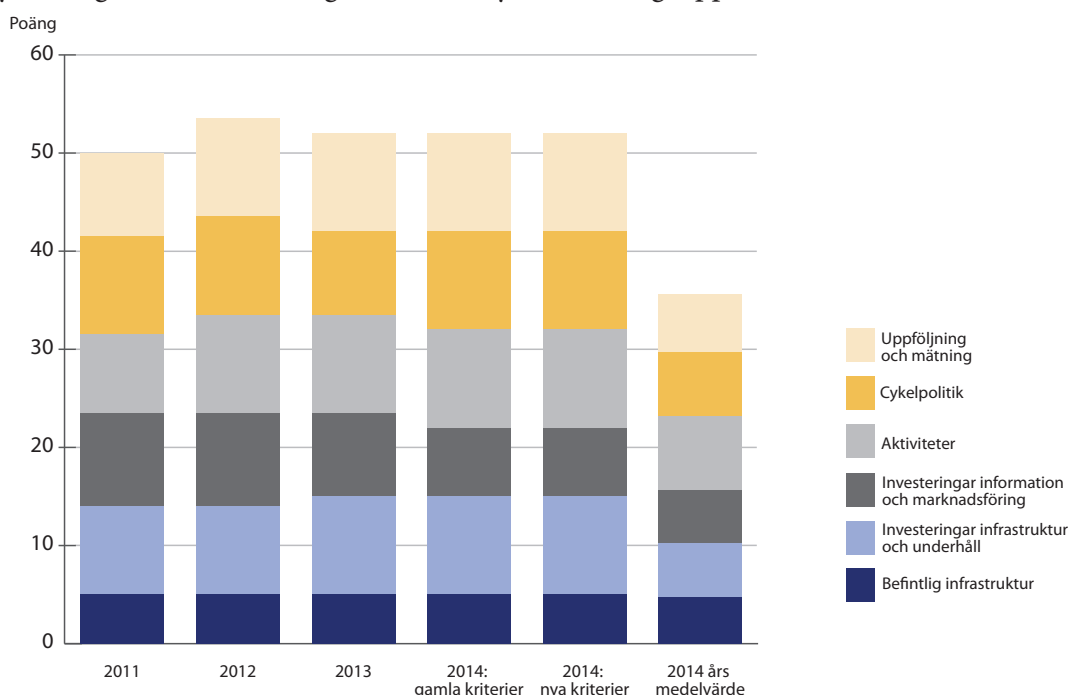
Årets vinnare, Lund, deltar i Cykelfrämjandets Kommunvelometer för fjärde året i rad och har varit en ledande kommun sedan start. År 2011 blev det en andraplats med 50 poäng, en delad förstaplats med 53,5 poäng 2012, en andraplats med 52 poäng i förra årets granskning och återtar förstaplatsen igen i årets granskning med en totalpoäng på 52.

I kommunen finns ca 2,4 m cykelvägar per invånare, vilket är över snittet bland de deltagande kommunerna och ett högt värde för en tätbefolkad stad. Investeringarna inom infrastruktur/underhåll är i genomsnitt 448 kr per invånare och år, att jämföra med genomsnittet för alla kommuner på 250 kr. Detta betyder att Lund får maxpoäng på delområdet trots en skärpning av kraven i årets enkät från 250 kr till 400 kr eller mer per invånare och år för att toppa poängen. När det gäller investeringarna i information/kampanjer satsar Lund 3,7 kr per invånare och år jämfört med genomsnittet i enkäten på 3,5 kr. Detta är ett delområde där Lund har fått en lägre poäng i årets enkät jämfört med föregående år och ett område där kommunen kan förbättra sitt resultat. Investeringarna inom information/kampanjer är lägre jämfört med både 2012 och 2013 år granskningar då man satsade 11,2 respektive 6,3 kr per invånare och år.

Kommunen har sammanlagt 6,1 heltidstjänster per 100 000 invånare inom cykling, mer än det dubbla jämfört med genomsnittet för alla kommuner. Andelen cykelvägar med vägvisande skyltning uppgår till 75 %, och kommunen har genomfört ett stort antal aktiviteter som berör cykling under 2013 vilket har medfört att kommunen får toppoäng även inom cykelaktiviteter där viktningen har skärpts. Sammanlagt innebär detta att Lund är den enda kommunen vars poäng inte har påverkats negativt av skärpningen av viktningen i årets enkät.

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 Lund aktivt för ökad cykling och kommunen har också en aktuell cykelplan, något som saknades i förra årets granskning.

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 genomför ett cykelbokslut som del av Lunds transportstrategi LundaMaTs och för en regelbunden dialog med cyklister och cyklistorganisationer, bl.a. genom flera cykelreferensgrupper.



HALMSTAD

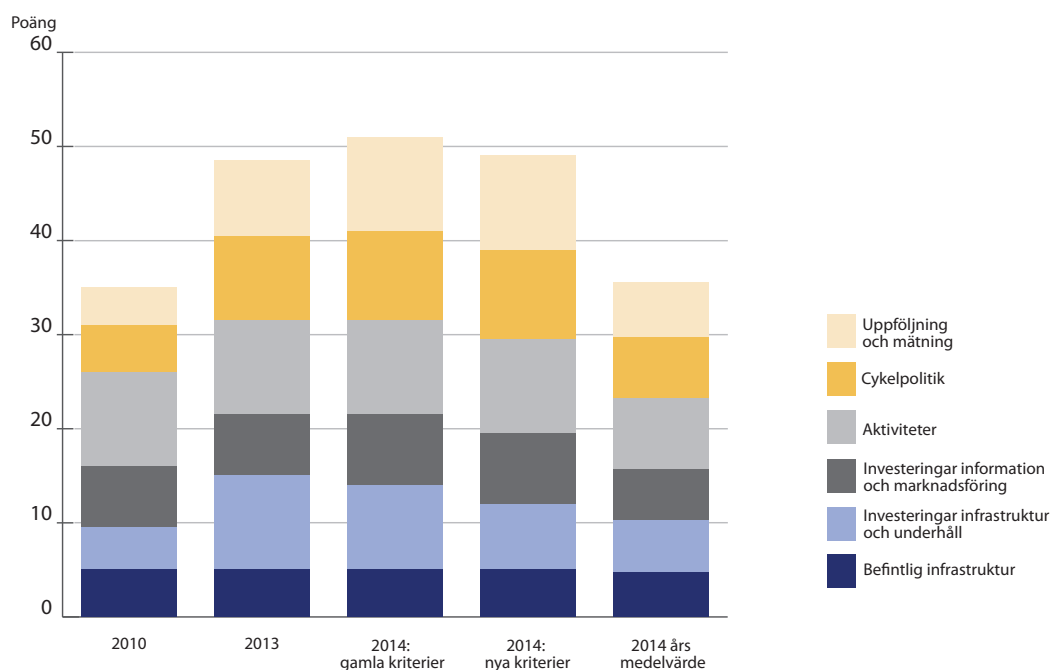
Halmstad deltog i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2010 och slutade då på 35 poäng. Kommunen kom tillbaka starkt med 48,5 poäng i förra årets granskning och fortsätter den trenden genom att ta in sig på en andra plats i år med 49 poäng (51 poäng enligt den gamla viktningen).

I kommunen finns 2,9 m cykelväg per invånare, en bit över snittet på 2,2 m för samtliga kommuner i undersökningen. Investeringarna i infrastruktur och underhåll uppgår till 277 kr per invånare och år och det finns 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare inom delområdet. Båda nyckeltalen är över genomsnittet för alla kommuner och innebär tillsammans att Halmstad får 7 poäng inom delområdet. Detta motsvarar 9 poäng enligt den gamla viktningen, att jämföra med 4,5 poäng och 10 poäng på delområdet för Halmstad i 2010 respektive 2013 års granskning.

Halmstad satsar i snitt 6,9 kr per invånare och år på information/kampanjer vilket är nästan dubbelt så mycket som genomsnittet på 3,6 kr. Kommunen har också 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare inom delområdet, vilket är över genomsnittet på 1 heltidstjänst. Vägvisande skyltning finns på endast 15 % av kommunens cykelvägar, vilket är långt under genomsnittet och ett område där det finns förbättringspotential. Halmstad har genomfört 12 cykelaktiviteter under 2012 och får 10 poäng trots en skärpning av viktningen inom delområdet.

Cykelpolitik är ett annat delområde där Halmstad har bibehållit sitt goda resultat från förra årets granskning. 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, vilket är det enda som fattas för att få max poäng på delområdet.

Uppföljning och mätning har förbättrats i årets granskning så att kommunen får max poäng. Halmstad genomför kontinuerliga mätningar på 5 punkter och har aktuell resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning. En dialog förs med cyklister och ett årligt cykelbokslut genomförs.



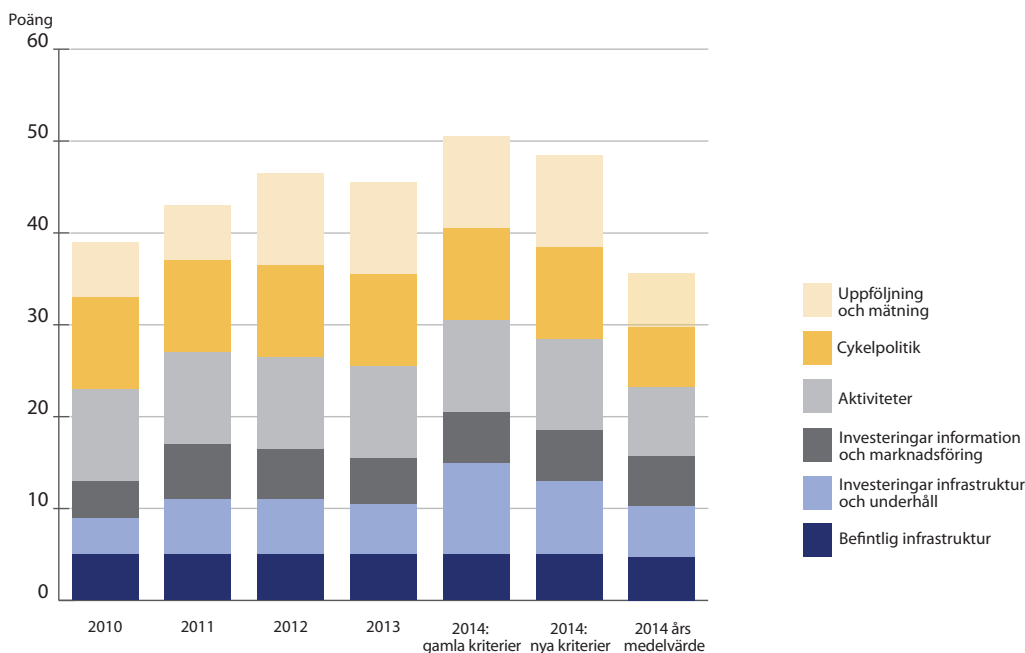
Västerås har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer sedan start och deltar för femte gången i granskningen. Totalpoängen för Västerås ökade stadigt de första tre åren kommunen deltog för att genomgå en liten minskning i förra årets granskning och sluta på 45,5 poäng. Kommunen kommer tillbaka starkt i år och gör sitt bästa resultat med 48,5 poäng enligt den nya, skarpare viktningen. Det motsvarar 50,5 poäng i det gamla systemet och kan sägas vara en rejäl förbättring.

I kommunen finns 2,6 m cykelvägar per invånare, en bit över genomsnittet bland kommunerna i undersökningen. Kommunens investeringar inom infrastruktur/underhåll uppgår till 342 kr per invånare och år, att jämföra med förra årets resultat på 106 kr per invånare. Detta är klart över snittet bland de undersökta kommunerna på 250 kr per invånare och år. Västerås satsar också förhållandevis mycket egna personresurser på delområdet med 3,2 heltidstjänster per 100 000 invånare jämfört med snittet på 2,0. Sammantaget ger detta kommunen 8 poäng på delområdet med den nya viktningen motsvarande full pott i det gamla systemet och är en stor förbättring jämfört med förra årets 5,5 poäng.

Kommunen har i snitt satsat 2,8 kr per invånare och år på informations- och marknadsförings-insatser för cykling. Detta är något under snittet bland de undersökta kommunerna och en förbättring jämfört med förra årets resultat. Kommunen har 1,5 heltidstjänster per 100 000 invånare inom delområdet, jämfört med genomsnittet på 1,0. Andelen cykelvägar inom kommunen som är skyltade uppgår till 30 %. Delområdet information/kampanjer är ett område där kommunen har förbättringspotential med en poäng på 5,5. Däremot har kommunen genomfört 12 aktiviteter som berör cykling under 2013 och får full pott inom detta delområde trots årets skärpning av viktningen.

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 som revideras under 2014, medel avsatta för planen samt en aktuell underhållsplan för cykelvägar. Även som arbetsgivare arbetar kommunen för ökad cykling bland personalen.

Västerås håller en jämnhög klass när det gäller uppföljningen och mätningen av cykeltrafiken och genomför både periodiska och kontinuerliga flödesmätningar. Kommunen har även genomfört en aktuell resvane- och nöjdhetsundersökning bland cyklisterna. Västerås genomför ett cykelbokslut årligen och har tagit initiativ till ett cykelråd för att skapa en aktiv dialog med cyklister och cyklistorganisationer. Detta medför att kommunen får full pott på de två sista delområdena.



ESKILSTUNA

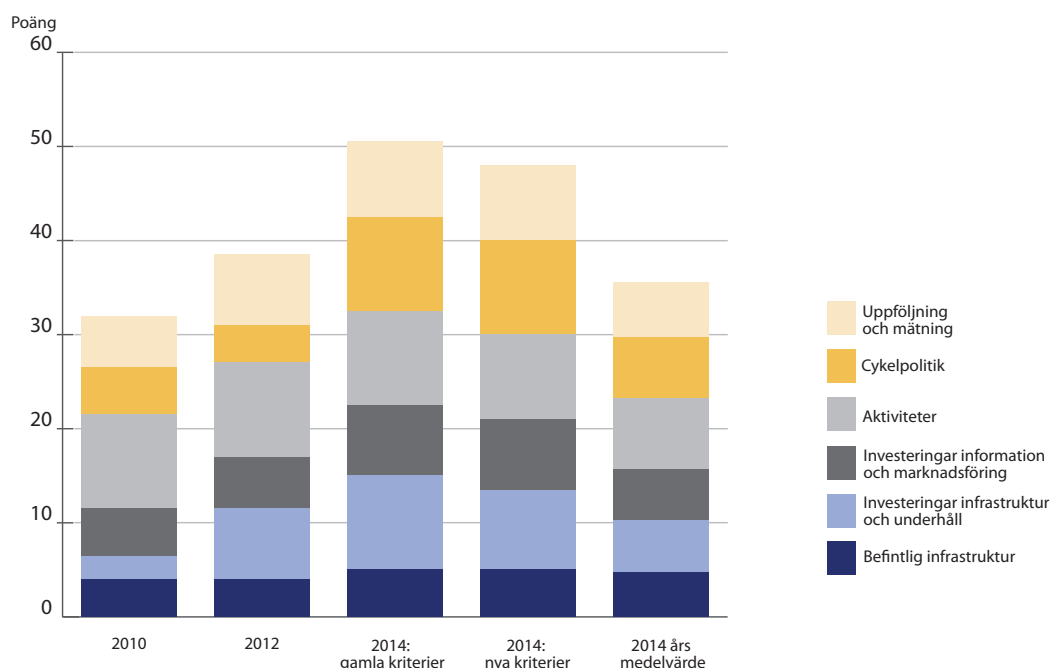
Eskilstuna deltar i Cykelfrämjandets Kommunvelometer för tredje året och har deltagit vartannat år sedan start. Utvecklingen för kommunen har varit starkt positiv och totalpoängen har ökat från 32 i 2010-års granskning till 38,5 för två år sedan och hela 48 poäng i årets enkät med den nya, skarpare viktningen. I det gamla systemet motsvarar detta 50,5 poäng och är således en imponerande förbättring av kommunens resultat med 12 poäng.

I kommunen finns ca 2,1 m cykelväg per invånare vilket är något under genomsnittet bland kommunerna i undersökningen. Eskilstuna investerar i snitt 355 kr per invånare och år i infrastruktur/underhåll och är därmed klart över genomsnittet på 250 kr. Personresurserna inom delområdet är hela 9,5 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är klart högst av alla deltagande kommuner. Sammantaget ger detta kommunen 8,5 poäng i det nya systemet vilket motsvarar full pott i det gamla systemet.

Även gällande information/marknadsföring av cykling ligger kommunens investeringar över genomsnittet med 4,3 kr per invånare och år. Eskilstuna satsar även mer egna personalresurser än snittet inom delområdet information och marknadsföring med 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Andelen cykelvägar som är skyltade uppgår till 50 % och sammantaget får kommunen 7,5 poäng inom detta delområde. Kommunen har också genomfört 11 aktiviteter som berör cykling under 2013 och får 9 poäng med den nya viktningen, vilket motsvarar full pott i det gamla systemet.

Eskilstuna har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa. Kommunen har en aktuell cykelstrategi och cykelplan samt cykelparkeringstal. Cykelfrågor är integrerade i plandokument och kommunen har en aktuell underhållsplan för sina cykelvägar. I sin roll som arbetsgivare jobbar Eskilstuna aktivt för att uppmuntra cykling bland personalen. Detta ger kommunen full pott inom delområdet cykelpolitik

Kommunen har genomfört både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken samt har en nöjdhetsundersökning och en aktuell resvaneundersökning. Kommunen har också etablerat en cykelpanel med lokala cyklister. Ett cykelbokslut/BYPAD är det enda som fattas för att kommunen ska uppnå full pott även på detta delområde.

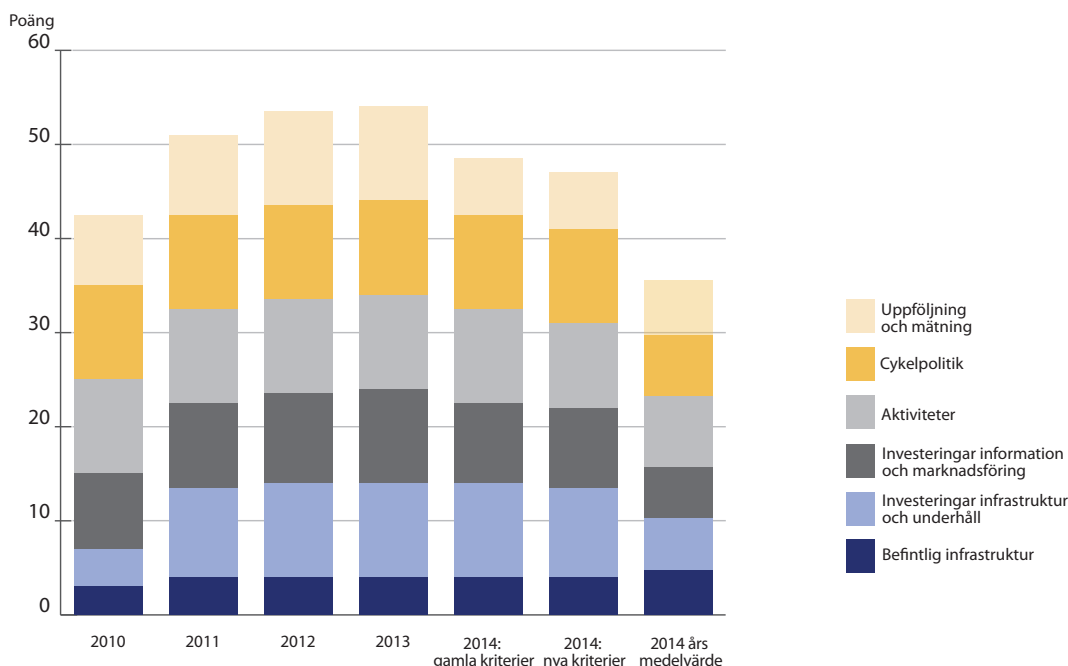


Malmö är en av de kommuner som deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer samtliga år sedan start och kommunen har alltid haft en hög placering och varit vinnare de föregående tre åren. En liten svacka i delområdet uppföljning/mätning samt lägre investeringar i påverkansinsatser kombinerat med skarpare viktning i årets granskning innebär att Malmö får en totalpoäng på 47, motsvarande 48,5 poäng i det gamla systemet.

I kommunen finns 1,7 m cykelväg per invånare, vilket är det enda område där Malmös resultat ligger under snittet på 2,2 m per invånare och pekar på förbättringspotential. Det är dock viktigt att komma ihåg att det inte alltid krävs lika långa cykelvägar i storstäder på grund av en tät bebyggelsestruktur. Investeringarna inom infrastruktur/underhåll uppgår till 531 kr per invånare och är vilket är det högsta värdet i årets granskning. Av det satsas 23 % på underhåll. Personresurserna inom området består av 6,9 heltidstjänster per 100 000 invånare, det näst högsta resultatet i årets granskning och mer än det tredubbla jämfört med snittet. Sammantaget ger detta Malmö full pott på delområdet trots en skärpning av viktningen i årets enkät.

Budgeten för påverkansinsatser har minskat i årets enkät jämfört med i fjol även om satsningarna på 3,8 kr per invånare och är fortfarande är över snittet på 3,4 kr. Malmö har också drastiskt minskat personresurserna inom delområdet från 11,4 heltidstjänster per 100 000 i fjolårets granskning till 1,0 heltidstjänst, vilket också tangerar kommungenomsnittet. När det gäller skyltning av cykelvägar så är Malmö i år ensam om att ha samtliga cykelvägar inom kommunen skyltade. Detta har sammanlagt betytt 8,5 poäng för kommunen på delområdet, ett av två delområden där årets resultat inte ligger på samma nivå som resultatet i fjol. Cykelaktiviteter är ett annat område där viktningen skärpts och Malmö får 9 poäng med 11 genomförda aktiviteter under 2013, vilket motsvarar full pott i det gamla systemet.

Kommunen maxar poängen inom området cykelpolitik med aktuella mål, strategier, cykelplan, underhållsplan, cykelparkeringstal och integrering av cykel i plandokument. Inom uppföljning/mätning genomför kommunen både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar och har en aktuell resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning. Det som saknas är ett samarbete med cyklist-/cyklistorganisationer och ett aktuellt cykelbokslut alternativt BYPAD. Kommunen meddelar dock att båda är planerade för 2014, vilket bådar gott för nästa års resultat. Tillsammans med en hård konkurrens från andra kommuner har detta inneburit att Malmö tappat sin förstaplats i årets granskning, men kommunen håller sig kvar i toppskiktet och utsikterna ser goda ut inför nästa års enkät.



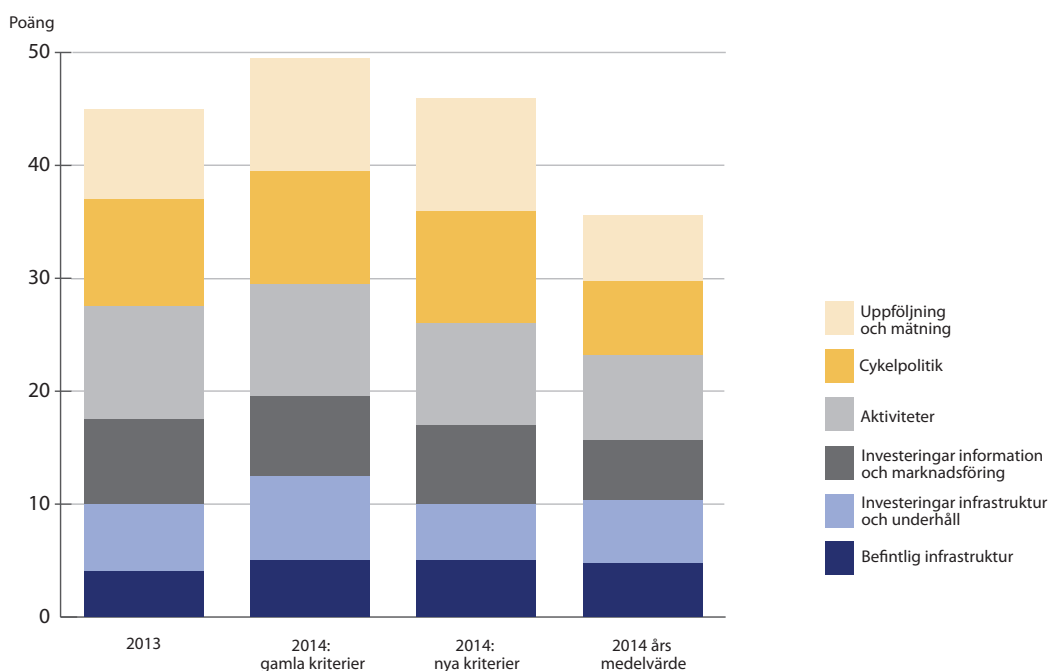
Umeå deltar för andra året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Kommunen öppnade starkt med en totalpoäng på 45 i fjol och fortsätter ännu starkare med 46 poäng i årets granskning med den nya, skarpare viktningen, vilket motsvarar 49,5 poäng i det gamla systemet. I kommunen finns 2,0 m cykelväg per invånare, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna på 2,2 m.

Kommunen har höjt sin investeringsbudget för infrastruktur/underhåll från 168 kr i fjol till 232 kr per invånare och år, men det är fortfarande under snittet för samtliga kommuner på 250 kr. Detta gäller också för personresurser inom området där Umeå har 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare jämfört med snittet på 1,0. Cykelinfrastruktur/underhåll är ett område där kommunen har en klar förbättringspotential och får 5 poäng med den nya viktningen, motsvarande 7,5 poäng i det gamla systemet.

När det gäller påverkanssatsningar investerar Umeå 5,1 kr per invånare och år. Detta är med god marginal över snittet på 3,5 kr, men samtidigt under kommunens egna resultat i förra årets granskning på 7,2 kr per invånare och år. Personresurser inom området på 4,6 heltidstjänster per 100 000 invånare är det högsta värdet av alla deltagande kommuner i år. Vägvisande skyltning saknas dock på de flesta av cykelvägarna inom kommunen vilket ger totalt 7 poäng på delområdet. Umeå har genomfört 11 cykelaktiviteter under 2013 och får 9 poäng inom delområdet med den nya viktningen, motsvarande full pott i det gamla systemet.

Umeå 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.

Kommunen har genomfört periodiska och kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken på ett stort antal mätpunkter och har en aktuell nöjdhetsundersökning samt resvaneundersökning. Kommunen har ett aktuellt cykelbokslut som genomförs årligen samt ett cykelforum för att skapa en aktiv dialog med cyklister. Umeå får därmed full pott på de två sista delområdena.



UPPSALA

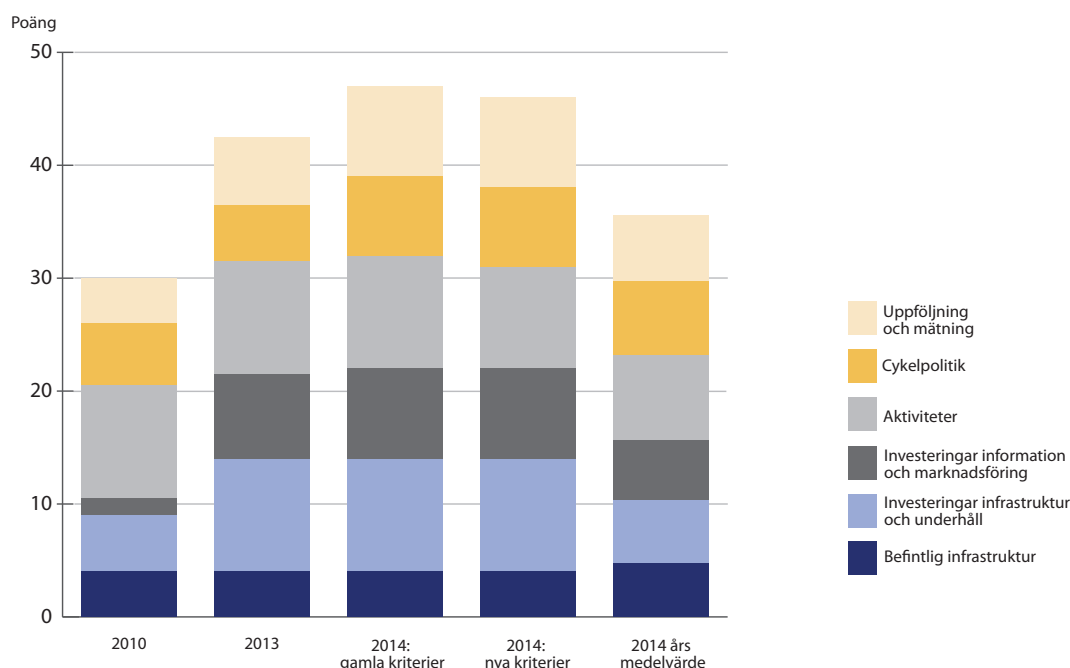
Uppsala deltar i Cykelfrämjandets Kommunvelometer för tredje året. Kommunen deltog i 2010 års granskning och fick då på 30 poäng och kom tillbaka starkt med en totalpoäng på 42,5 i förra årets granskning. Uppsala fortsätter den positiva trenden i årets enkät med en totalpoäng på 46 i årets granskning med den nya viktningen, motsvarande 47 poäng i det gamla systemet.

Inom kommunen finns det 1,9 m cykelväg per invånare, vilket är under genomsnittet på 2,2 m i årets enkät. Investeringarna inom infrastruktur/underhåll däremot är i genomsnitt höga 435 kr per invånare och år, varav 40 % satsas på underhåll. Uppsala ligger klart över snittet också när det gäller personresurser inom området, med 2,9 heltidstjänster per 100 000 invånare. Därmed har Uppsala fått full pott inom delområdet infrastruktur/underhåll trots skärpningen av viktningen på delområdet.

Också när det gäller investeringar i information/kampanjer fortsätter Uppsala visa höga siffror: 12,5 kr per invånare och år i genomsnitt är den högsta siffran av samtliga kommuner och en höjning jämfört med kommunens redan höga budget i fjolårets granskning. Kommunen har dock relativt små personresurser inom delområdet med 0,7 heltidstjänst per 100 000 invånare. Av kommunens cykelvägar är det 50 % som har vägvisande skyltning, något över genomsnittet för samtliga kommuner. Sammantaget får Uppsala 8 poäng inom delområdet, vilket är en liten förbättring jämfört med 2013. Kommunen har genomfört 11 cykelaktiviteter under 2013, vilket ger kommunen 9 poäng inom området, motsvarande full pott i det gamla systemet.

Uppsala har politiska mål som är mätbara men inte tidsatta, vilka också följs upp av berörd nämnd. Vidare har Uppsala antagit en ny cykelstrategi, cykelparkeringstal och har integrerat cykel i plandokument. Kommunen har också en aktuell underhållsplan, men saknar en cykelplan och jobbar inte aktivt internt för att öka cykling. Totalt ger det 7 poäng och innebär en förbättring av kommunens resultat från 2013.

Inom uppföljning/mätning genomför kommunen kontinuerliga mätningar på 3 punkter tillsammans med periodiska mätningar på 25 punkter. Till skillnad från i fjol finns det både en aktuell resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning. Uppsala har också ett aktivt samarbete med cyklister. Det som hindrar kommunen från att få full pott är att ett cykelbokslut/BYPAD saknas, men 8 poäng på delområdet är ändå en förbättring av kommunens resultat från undersökningen i fjol.



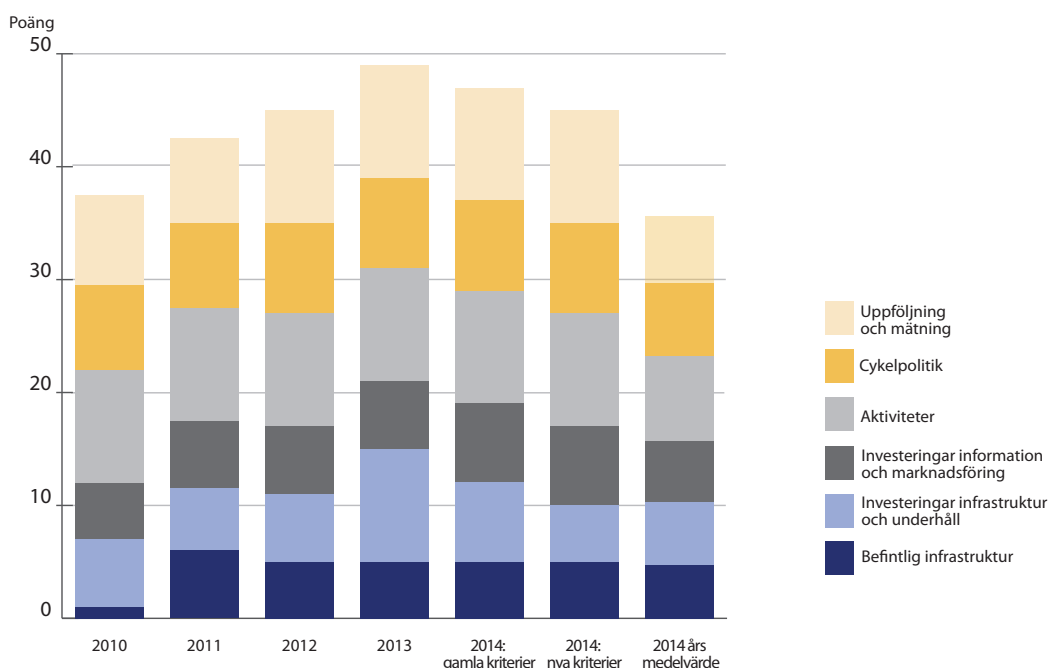
Gävle har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer varje år sedan start och öppnade starkt med 37,5 poäng i 2010-års analys, ökade till 42,5 poäng år 2011, 45 poäng år 2012 och slutade på tredjeplats i fjolårets granskning med 49 poäng. I år har Gävle en något lägre slutpoäng på 45 med den nya viktningen, vilket motsvarar 47 poäng i det gamla systemet.

Kommunen har 2,8 m cykelväg per invånare, vilket är över genomsnittet på 2,2 m. Investeringarna i infrastruktur/underhåll är klart under genomsnittet, med 191 kr per invånare och år vilket också är en sänkning i förhållande till i fjol. Samma sak gäller för personresurser inom detta delområde där Gävle har 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare. Det betyder att kommunen har fått 5 poäng inom delområdet med den nya viktningen, motsvarande 7 poäng i det gamla systemet.

Investeringarna i information/kampanjer är också under genomsnittet med 3,1 kr per invånare och år, men innebär fortfarande är en förbättring av kommunens resultat. Kommunen har 1,5 heltidstjänster per 100 000 invånare inom infrastruktur/underhåll och håller sig över genomsnittet på 1,0 heltidstjänst. Andelen skyltade cykelvägar är också något över genomsnittet med 50 % och Gävle får 7 poäng inom delområdet, att jämföra med fjolårets 6 poäng. Kommunen har genomfört 12 cykelaktiviteter under 2013 och får full pott på detta delområde trots årets skärpning av viktningen.

Gävle 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. 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.



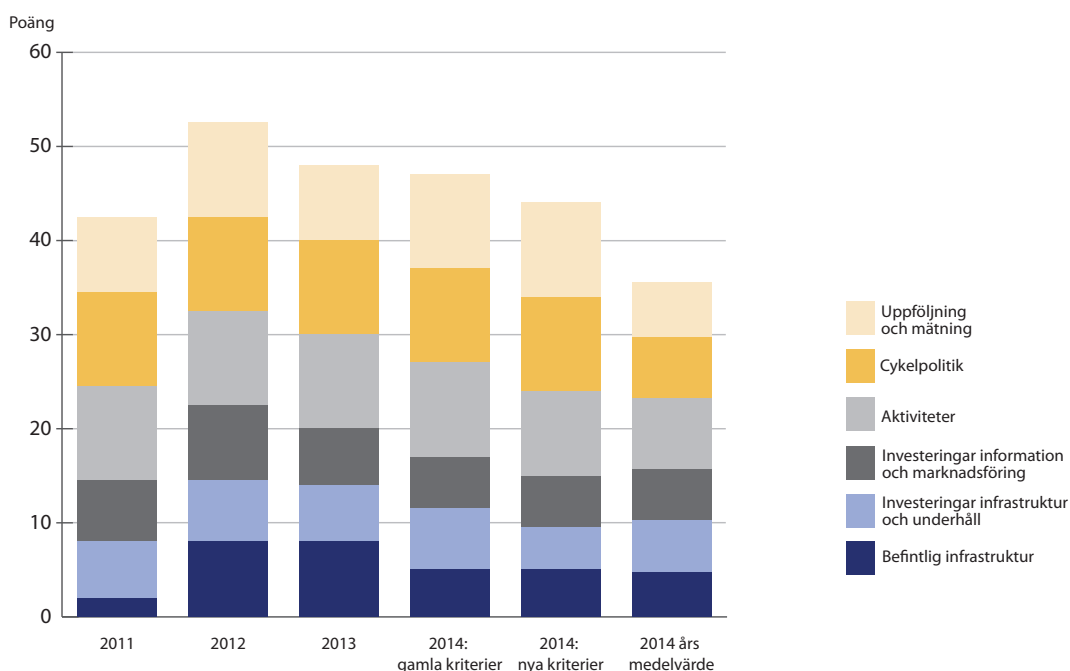
HELSINGBORG

Helsingborg deltar för fjärde året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Jämfört med förra årets 48 poäng hamnar Helsingborg i år på 44 poäng (47 poäng enligt den gamla viktningen). Inom kommunen finns det 2,8 m cykelväg per invånare, vilket är aningen högre än genomsnittet på 2,2 m. Investeringarna i infrastruktur/underhåll har ökat från 147 kr per invånare 2013 till 215 kr per invånare och år 2014 (249,5 kr är genomsnittet för alla kommuner), och 42 % av den summan är avsedd för underhåll, vilket kan jämföras med 35 % förra året. Detta innebär att Helsingborg har förbättrat sig inom detta område även om den nya viktningen gör att poängen är lägre. Inom delområdet är det 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är lägre än förra årets 1,5 heltidstjänster samt under kommungenomsnittet på 2,0 heltidstjänster.

Inom påverkansinsatser har Helsingborg 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är aningen lägre än förra årets 1,1 heltidstjänster per 100 000. I Helsingborg investeras 2,1 kr per invånare och år inom påverkansinsatser, klart lägre än kommungenomsnittet som är 3,5 kr per invånare och år. Investeringar i påverkansinsatser är ett område där Helsingborg har sämre resultat jämfört med granskningen 2012 och 2013 då kommunen redovisade investeringar på 5,4 respektive 2,7 kr per invånare och år. Detta är därför ett delområde med förbättringsmöjligheter för kommunen. Likt förra året har 50 % av cykelvägarna inom kommunen vägvisande skyltning, jämfört med genomsnittet på 39 % för alla kommuner.

Inom cykelaktiviteter får Helsingborg 9 poäng av 10 möjliga, vilket är lägre än tidigare år och kan förklaras med den nya viktningen inom detta delområde. Dock får Helsingborg 10 poäng av 10 möjliga med den gamla viktningen, således gör Helsingborg ett lika bra jobb inom området som tidigare år även om poängen är lägre.

Helsingborg har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa. 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. Även en aktuell resvaneundersökning finns i år, vilket saknades förra året och ger Helsingborg maxpoäng inom området.



Mölndal har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tre gånger och har stadigt förbättrat sitt resultat. I 2010-års granskning slutade kommunen på 37,5 poäng och förbättrade det till 45 poäng 2012 för att sluta på 43,5 poäng i årets enkät enligt den nya viktningen, vilket motsvarar 48 poäng i det gamla systemet.

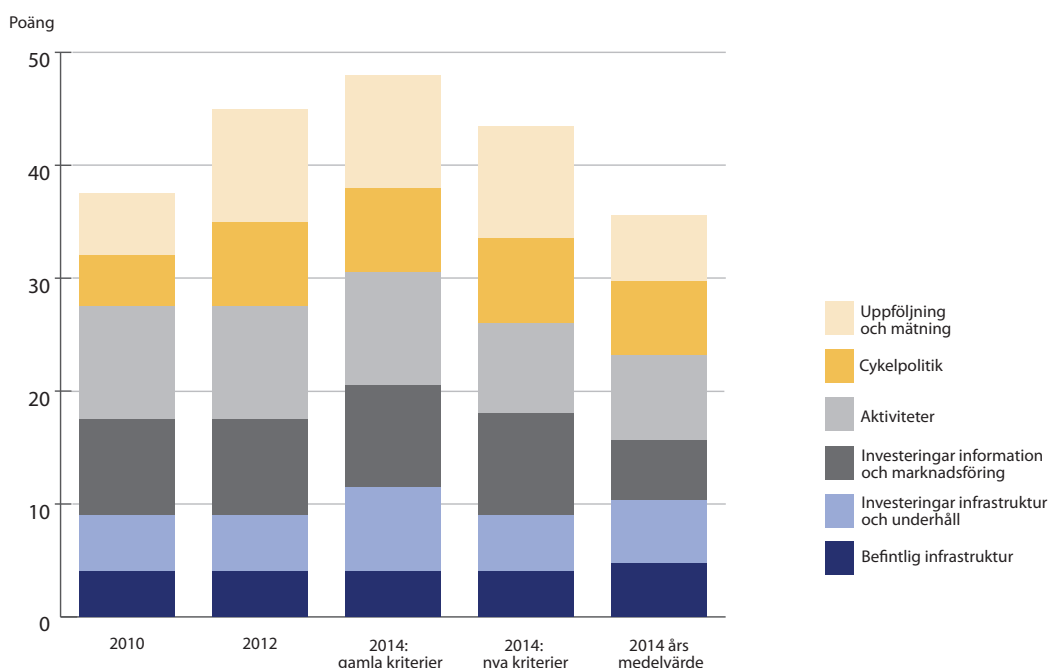
I kommunen finns 1,9 m cykelväg per invånare, något under snittet på 2,2 m för samtliga kommuner i undersökningen. Investeringarna i infrastruktur och underhåll uppgår till 209 kr per invånare och år och det finns 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare inom delområdet. Båda nyckeltalen är under genomsnittet för alla kommuner, men innebär dock en klar förbättring jämfört med kommunens resultat i 2012-års enkät.

Mölndal satsar i snitt 5,7 kr per invånare och år på information/kampanjer vilket är högre genomsnittet på 3,5 kr per invånare. Kommunen har också 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare inom delområdet, vilket är över genomsnittet på 1 heltidstjänst och högre än kommunens resultat 2012. Vägvisande skyltning finns på hela 90 % av kommunens cykelvägar vilket är långt över genomsnittet på 39 %.

Mölndal har genomfört 10 cykelaktiviteter under 2014 och får 8 poäng med den nya viktningen, motsvarande 10 poäng i det gamla systemet vilket ändå pekar på att Mölndal gör ett bra arbete inom detta delområde.

I delområdet cykelpolitik får Mölndal en totalpoäng på 7,5. Kommunen har politiska mål som är tidsatta och mätbara samt följs upp av berörd nämnd. Mölndal har även en cykelstrategi och en aktuell cykelplan med avsatta medel till planen. Cykelparkering är integrerad i plandokument, men kommunen saknar överbryggande cykelparkeringstal. Istället försöker kommunen att ta fram projektspecifika cykelparkeringstal. Mölndals saknar också en aktuell underhållsplan. Kommunen är dock aktiv som arbetsgivare gällande internt cykelarbete.

Mölndals kommun får 10 poäng av 10 möjliga när det kommer till uppföljning och mätning. Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska mätningar och har också aktuell resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning. Det förs också en dialog med cyklister och ett cykelbokslut genomförs vartannat år.



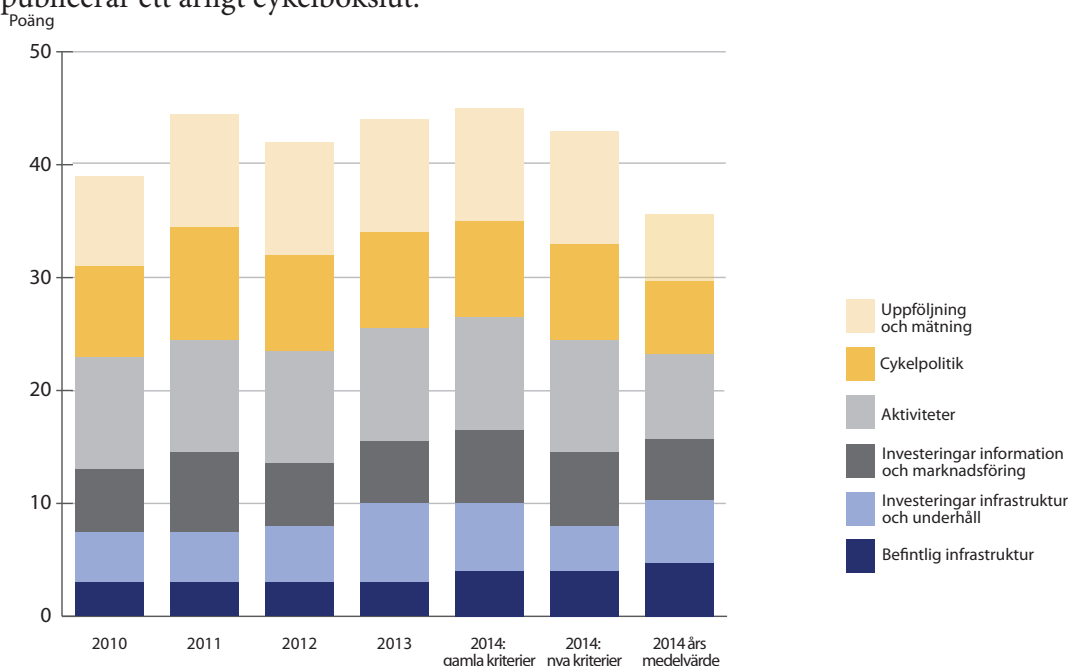
Göteborg är en av sju kommuner som har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer samtliga år sedan start och uppnår i år sitt bästa resultat. Kommunen började starkt med en totalpoäng på 39 i 2010-års enkät, följd av 44,5, 42 och 44 poäng de följande åren för att sluta på 43 poäng i årets granskning med den nya viktningen, motsvarande 45 poäng i det gamla systemet.

I kommunen finns ca 1,5 m cykelväg per invånare, en låg siffra i jämförelse med genomsnittet på 2,2 vilket delvis kan förklaras med att kommunen är en stor stad med hög befolkningstäthet. Göteborg investerar i snitt 183 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll vilket är under kommunens resultat i förra årets granskning och under snittet bland samtliga kommuner i undersökningen på 225 kr per invånare och år. 39 % av investeringarna läggs på drift och underhåll, vilket ligger mycket nära genomsnittet på 38 %. När det gäller personresurser inom delområdet har kommunen ökat från 2013 års låga resultat med 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare till att 2014 ha 0,6 heltidstjänster inom området, att jämföra med kommungenomsnittet på 1,9.

Kommunens investeringar inom information/kampanjer är på 3,8 och 4,8 kr per invånare för 2013 respektive 2014, vilket ger ett genomsnitt på 4,3 kr per invånare och år, att jämföra med genomsnittet på 3,5 kr per invånare och år. Personresurserna inom delområdet är på 0,2 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är klart under kommungenomsnittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000. Andelen cykelvägar som är skyltade uppgår till höga 93 %, en ökning med tre procentenheter jämfört med 2013. Göteborg har genomfört samtliga 15 aktiviteter och får full poäng på området trots skärpningen av kriterierna i årets granskning.

Göteborg har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och följer upp dessa. Kommunen har även en cykelstrategi som dessutom uppdateras under 2014. Cykelplanen har dock inte uppdaterats på länge och är inaktuell, men uppdateringen är på gång under 2014 och medel finns avsatta för detta. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, cykelparkeringstal finns och kommunen har en aktuell underhållsplan för sina cykelvägar. Också i sin roll som arbetsgivare arbetar Göteborg aktivt för att uppmuntra cykling bland personalen.

Kommunen har genomfört både periodiska och kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken på ett stort antal mätpunkter och är den kommun som har överlägset flest kontinuerliga mätpunkter, hela 19 stycken. Göteborg har aktuella resvane- och nöjdhetsundersökningar. De för även dialog med cyklister samt genomför och publicerar ett årligt cykelbokslut.



MOTALA

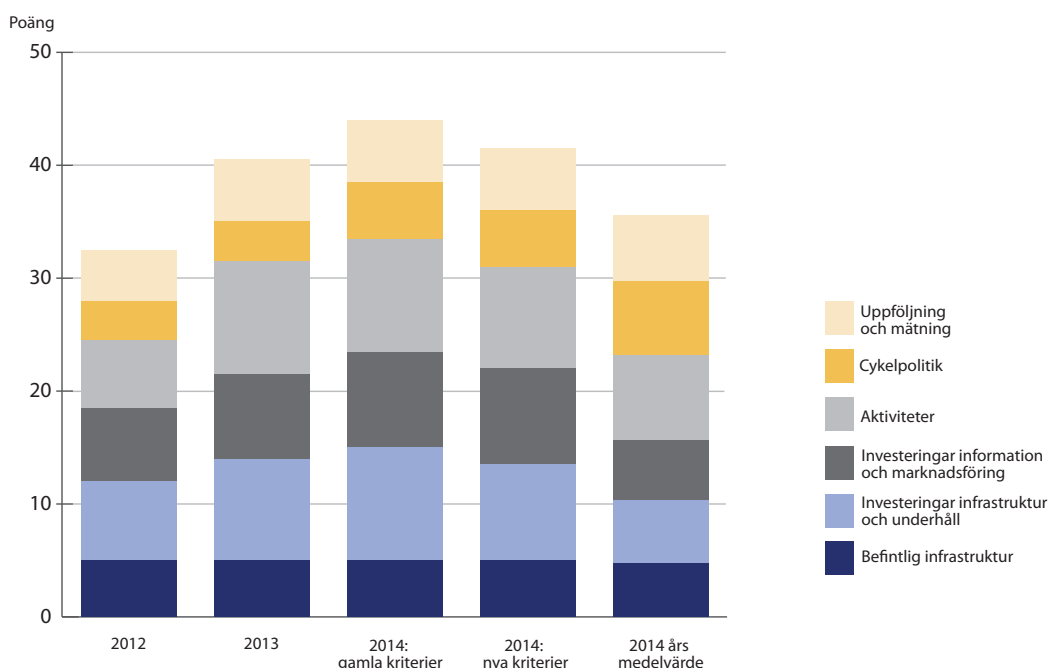
Motala deltar för tredje året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och uppvisar en fortsatt positiv utveckling. 2012 var totalpoängen 32,5, vilket ökade till 40,5 poäng i förra årets granskning för att sluta på 41,5 poäng i årets enkät med den nya skarpare viktningen, vilket motsvarar 44 poäng i det gamla systemet.

Motala har 2,5 m cykelbana invånare vilket är aningen högre än genomsnittet på 2,2 m per invånare. Kommunen investerar likt förra året högt över genomsnittet inom infrastruktur/underhåll med 461 kr per invånare och är jämfört med snittet på 250 kr. 25 % av investeringarna går till drift och underhåll, i jämförelse med genomsnittet på 38 %. När det kommer till personresurser inom området håller sig Motala fortsatt ordentligt över snittet med sina 3,1 heltidstjänster per 100 000 invånare. Sammanlagt innebär det att Motala får 8,5 poäng i delområdet enligt den nya viktningen, vilket motsvarar full pott i det gamla systemet.

Inom delområdet information/kampanjer har Motala 2,3 heltidstjänster per 100 000 invånare, också det över snittet på 1 heltidstjänst per 100 000 invånare. Motala investerar 7,5 kr per invånare och år och är fortsatt i topp bland deltagande kommuner och mer än dubbelt så mycket som snittet på 3,5 kr per invånare. Sedan förra årets låga andel vägvisande skyltning på 30 % har Motala ökat till 40 % och därmed även precis passerat genomsnittet på 39 %. Huvudcykelstråken är skyltade, men en stor mängd lokalgator håller nere andelen skyltning. Motala genomförde också 11 cykelaktiviteter under 2013, en förbättring från 7 aktiviteter i förra årets granskning.

Liksom förra året har Motala politiska mål inom cykelområdet. I år är dessa dessutom är tidsatta mätbara och följs upp av nämnd. Det finns idag ingen antagen cykelstrategi och inte heller en aktuell cykelplan eller avsatta medel till en sådan. Cykelfrågor är integrerade i plandokument, men det finns inga cykelparkeringstal. Det finns dock en aktuell underhållsplan och kommunen genomför insatser för att öka cykling bland sin personal.

Kommunen gör inte kontinuerliga flödesmätningar, men periodiska flödesmätningar på fyra punkter. Kommunen har också en aktuell resvaneundersökning, men inte någon nöjdhetsundersökning. Ett visst samarbete med kommunens invånare finns angående cykel där invånarna fått uttryckt åsikter, idéer och tips. Det görs inget cykelbokslut inom kommunen. En totalpoäng inom området på 5,5 av 10 möjliga visar att cykelpolitik och uppföljning/mätning är delområden där Motala har förbättringspotential.



SKELLEFTEÅ

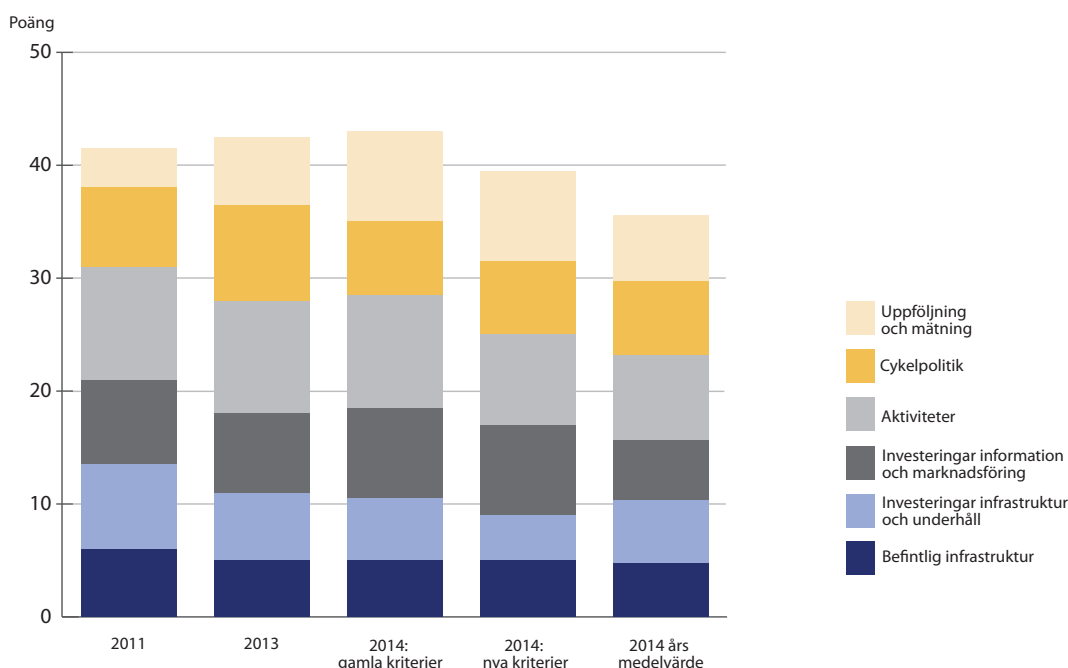
Skellefteå deltog i Cykelfrämjandets Kommunvelometer första gången 2011 och fick då starka 41,5 poäng. I föl ökade Skellefteå något till 42,5 och slutar i år på 39,5 poäng enligt den nya skärpta viktningen vilket motsvarar 43 poäng i det gamla systemet och är en förbättring av kommunens resultat.

I kommunen finns 2,1 m cykelväg per invånare vilket är precis under genomsnittet på 2,2 m. Skellefteås investeringar inom infrastruktur/underhåll har minskat från förra årets siffra på 141 kr per invånare till 116 kr per invånare och år i årets granskning, vilket är klart under kommungenomsnittet på 250 kr per invånare. Detta beror främst på den låga budgeten på 38 kr per invånare för 2014 och gör detta till ett område där Skellefteå har en klar förbättringspotential. Personresurserna inom området ligger dock fortsatt över genomsnittet, med 4,1 heltidstjänster per 100 000 invånare, en knapp fördubbling från förra årets 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare.

Skellefteås investeringar i information/kampanjer är höga med 8,0 kr per invånare och år, en knapp fördubbling jämfört med förra årets resultat och över det dubbla jämfört med genomsnittet för samtliga kommuner på 3,5 kr. Även personresurserna inom området är över genomsnittet med 1,7 heltidstjänster per 100 000 invånare. Att det är endast 17,5 % av cykelvägarna som har vägvisande skyltning drar ner poängen en aning även i år, dock får Skellefteå 8 av 10 möjliga poäng inom området. Det genomfördes 10 cykelaktiviteter under 2013 vilket ger 8 poäng enligt den nya viktningen, motsvarande full pott i det gamla systemet.

Kommunen har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet som också följs upp av berörd nämnd. Kommunen har också en aktuell cykelplan samt medel avsatt för den, dock är inte cykelstrategin antagen. Fortsatt saknas cykelparkeringstal även om det arbetas med att ta fram sådana, dessutom saknas integrering av cykling i plandokument. En aktuell underhållsplan finns och kommunen gör aktiva insatser för att öka cykling bland sin personal. Cykelpolitik är ett annat område där Skellefteå har förbättringspotential.

Skellefteå har genomfört både kontinuerliga (en punkt) och periodiska flödesmätningar (30 punkter) av cykeltrafiken. Kommunen har en aktuell nöjdhetsundersökning men en resvaneundersökning saknas. Kommunen för regelbunden dialog med cyklister, cyklistorganisationer och cykelhandlare samt genomför ett cykelbokslut vilket sammantaget ger 8 av 10 möjliga poäng inom delområdet.



KUNGSBACKA

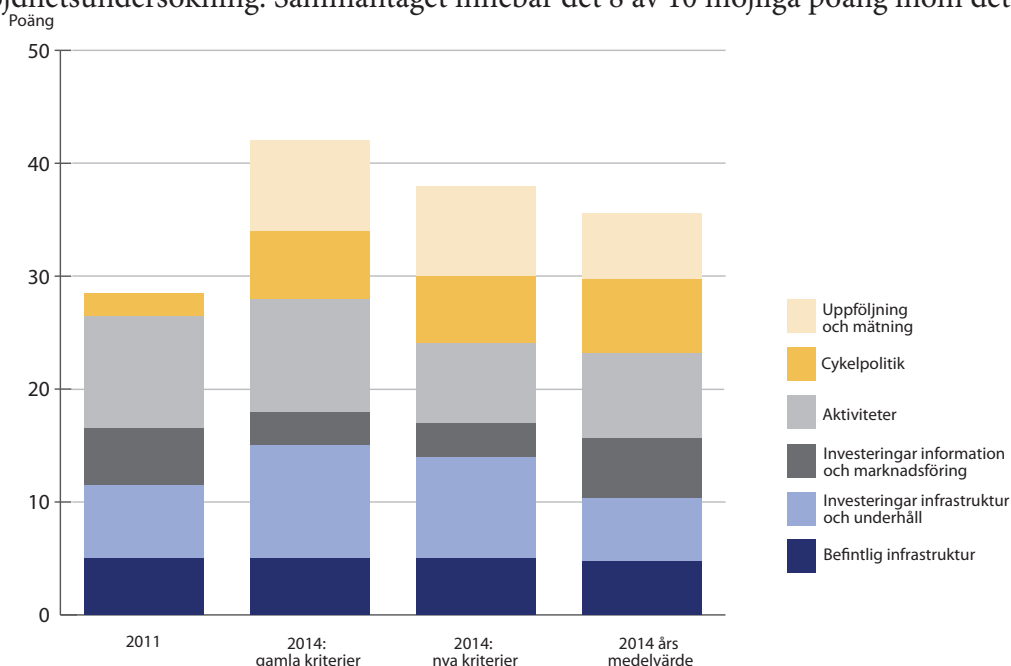
Kungsbacka var med i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2011 då de kom upp i totalpoängen 28,5. I år är de tillbaka och får 38 poäng totalt, motsvarande 42 poäng med den gamla viktningen, vilket är en kraftig ökning.

Kungsbacka har 2,2 m cykelväg per invånare vilket också är kommungenomsnittet i årets granskning. Gällande investeringar i infrastruktur/underhåll ligger Kungsbacka högt med 400 kr per person och år, vilket är över både kommunens resultat 2011 och årets genomsnitt på 250 kr. 18 % av investeringarna går till drift och underhåll, i jämförelse med 38 % som är genomsnittet. Personresurserna inom området är 2,1 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är drygt det dubbla jämfört med kommunens gamla resultat. Sammanlagt innebär detta att Kungsbacka får 9 av 10 poäng på området trots en skärpning av kriterierna, vilket motsvarar full pott i det gamla systemet och gör detta till ett av de områden där kommunen förbättrat resultatet rejält.

När det kommer till personal inom information och marknadsföring ligger Kungsbacka lågt med 0,1 heltidstjänst per 100 000 invånare i jämförelse med snittet på 1,0. Även när det gäller investeringsbudget ligger Kungsbacka under genomsnittet med 0,5 kr per invånare i jämförelse med ett snitt på 3,5 kr per invånare. Andelen vägvisande skyltning på 39 % är i stort sett i nivå med genomsnittet för alla kommuner. I detta delområde presterar kommunen sämre än i granskningen 2011 och det finns förbättringspotential. Kungsbacka har genomfört 9 stycken cykelaktiviteter vilket ger 7 poäng med den nya viktningen men motsvarar 10 poäng i det gamla systemet och är en förbättring för kommunen.

Gällande cykelpolitik så har Kungsbacka politiska mål som är mätbara och som följs upp av nämnd, men de är dock inte tidsatta. Kommunen har antagit en cykelstrategi, har en aktuell cykelplan och medel avsatta till cykelplanen. Däremot är cyklingaspekter inte integrerade i plandokumentet, det finns inte några cykelparkeringstal eller någon aktuell underhållningsplan och inget aktivt arbete förs internt för att öka cykling. Angående cykelparkeringstal nämns det dock att det finns verktyg för att ta fram sådana tal. Sammantaget får Kungsbacka 6 av 10 poäng i detta område vilket vittnar om att det finns utvecklingspotential också inom detta delområde.

Kungsbacka utför kontinuerliga mätningar på tre punkter. Kommunen har genomfört en resvaneundersökning, har samarbete med cyklister och har ett cykelbokslut som ska genomföras årligen, men har ingen nöjdhetsundersökning. Sammantaget innebär det 8 av 10 möjliga poäng inom detta område, ett gott resultat.



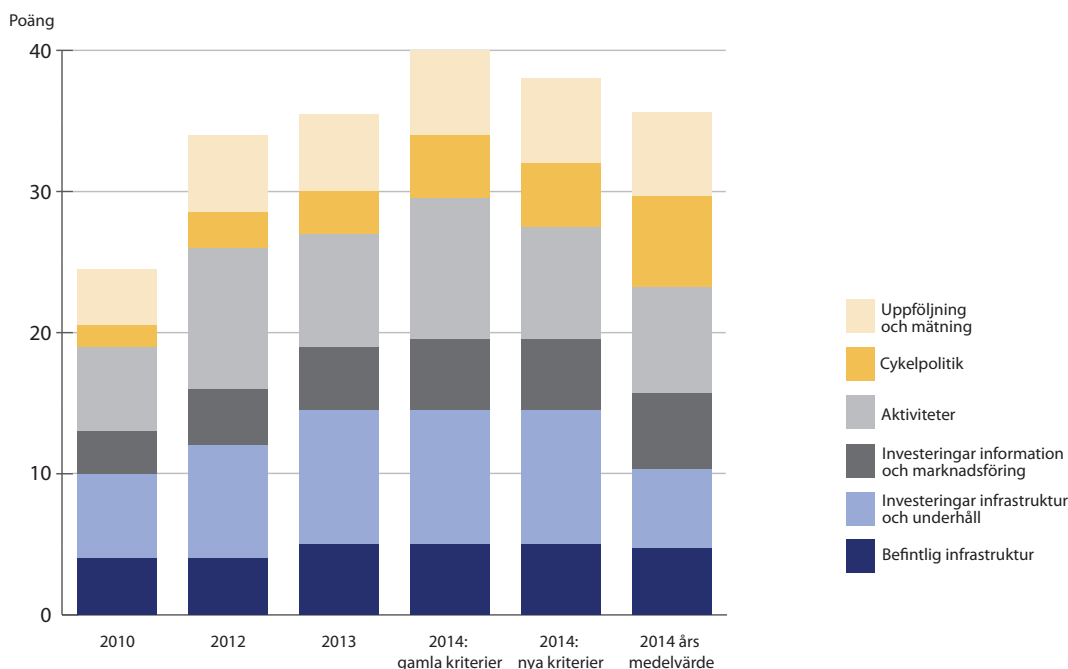
Luleå deltar för fjärde gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Första gången deltog kommunen år 2010 och fick då blygsamma 24,5 poäng. Sedan dess har Luleå stadigt förbättrat sitt resultat och årets granskning är inget undantag. Luleås totalpoäng 2014 är 38 vilket motsvarar 40 poäng i det gamla systemet och är en ökning från 35,5 poäng i förra årets granskning.

I Luleå finns ca 2,3 m cykelväg per invånare, vilket är strax över snittet på 2,2 m cykelväg per invånare bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar i snitt 468 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, en klar ökning jämfört med förra årets 375 kr per invånare och år. Detta gör Luleå till en av de kommuner som satsar mest per invånare och är nästan dubbelt så mycket som snittet på 250 kr per invånare och år. Personresurserna inom delområdet är 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare, något under genomsnittet på 2,0. Sammantaget innebär detta att Luleå får 9,5 poäng på delområdet trots en skärpning av kriterierna i årets enkät.

Med 2,3 kr per invånare och år i investeringar för information/kampanjer och inga egna personresurser ligger Luleå under snittet bland de undersökta kommunerna. Andelen cykelvägar som är skyltade uppgår fortsatt till höga 70 %. Information/kampanjer är ett delområde där Luleå har förbättrat sitt resultat något men där kommunen fortfarande har stor förbättringspotential. Kommunen har genomfört 10 aktiviteter som berör cykling under 2013 och har fått 8 poäng enligt den skärpta viktningen, vilket innebär 10 poäng i det gamla systemet och är en förbättring av kommunens resultat.

Luleå har fortsatt politiska mål inom cykelområdet som följs upp av berörd nämnd och dessa är till skillnad från i fjol både mätbara och tidsatta. Tyvärr är cykelfrågor inte integrerade i plandokumentet och kommunen saknar aktuell cykelstrategi och cykelplan (cykelplan är dock under framtagande). Även cykelparkeringstal är under framtagande, däremot finns en aktuell underhållsplan. Kommunen som arbetsgivare är numera aktiv i att motivera sin personal till ökad cykling. Sammantaget får Luleå 4,5 poäng av 10 möjliga inom området, vilket pekar på att det även här finns förbättringspotential.

Kommunen genomför kontinuerliga (en punkt) och periodiska flödesmätningar (5 punkter) av cykeltrafiken. Luleå har även aktuella resvane- och nöjdhetsundersökningar. Ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer eller cyklisterna saknas fortfarande och Luleå genomför inget cykelbokslut vilket sammantaget innebär 6 poäng inom detta område.



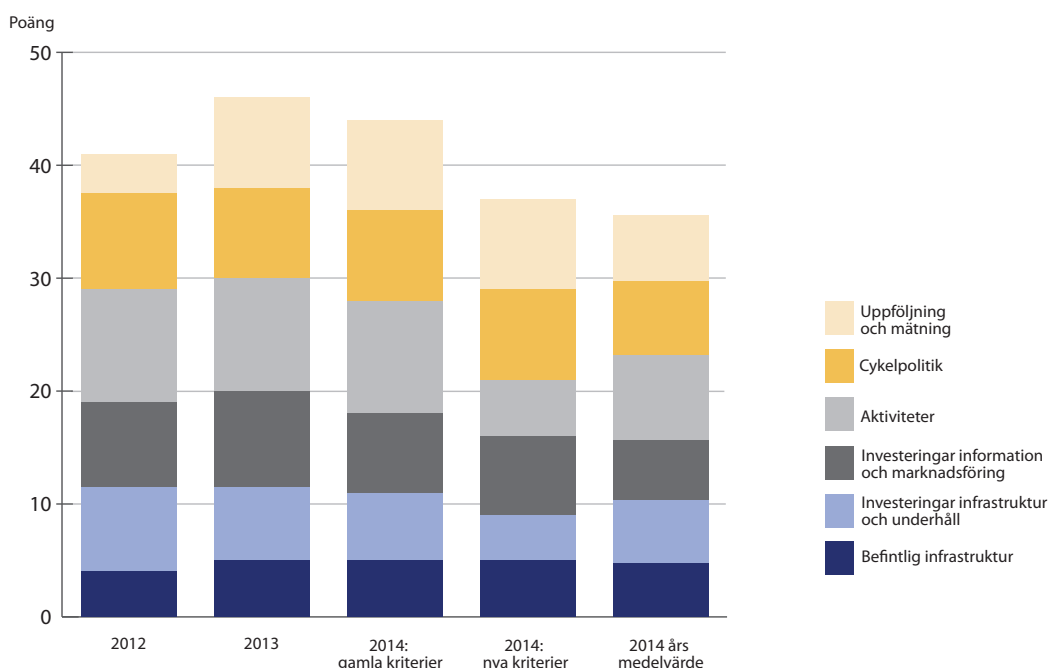
Växjö deltar för tredje året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och har gjort en liten tillbakagång från förra årets fina 46 poäng till årets 37 poäng. Med den gamla viktningen skulle Växjö fått 44 i totalpoäng, vilket visar att de 37 de faktiskt får inte är en så stor minskning som det först kan se ut.

I kommunen finns 2,0 m cykelväg per invånare, vilket är något under snittet på 2,2 m cykelväg per invånare bland de undersökta kommunerna. Växjö investerar i snitt 149 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, varav cirka hälften går till underhåll. Detta är fortsatt under kommungenomsnittet på 250 kr per invånare och år. Växjös personresurser inom området ligger på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket är samma som genomsnittet. Sammantaget innebär detta 4 poäng inom delområdet enligt den nya skarpviktningen, vilket innebär 6 poäng i det gamla systemet och är en liten försämring jämfört med förra årets resultat.

Investeringarna inom information/marknadsföring är bland de högsta av samtliga kommuner i årets granskning. Växjö satsar i genomsnitt 9,8 kr per 100 000 invånare vilket är med god marginal över snittet på 3,5 kr per invånare och år. När det kommer till personresurser har Växjö 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är under kommungenomsnittet på 1,0 och en nedgång jämfört med förra årets resultat på 2,4. Andelen cykelvägar som är skyltade är fortsatt lågt och 26 % av cykelvägarna har vägvisande skyltning vilket drar ner betyget inom delområdet något. Växjö får trots det 7 av 10 möjliga poäng inom området, vilket får ses som klart godkänt. Kommunen har genomfört 7 stycken aktiviteter inom cykelområdet under 2013, vilket ger 5 poäng med den nya skarpviktningen men motsvarar full pott i det gamla systemet.

Växjö har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet vilka också följs upp av berörd nämnd. Likt förra året har kommunen en aktuell cykelstrategi, en cykelplan samt medel avsatt för den och har antagit normer för cykelparkeringstal. Däremot saknar kommunen aktuell underhållsplan för sina cykelvägar och cykling är inte integrerat fullt ut i plandokumentet. I sin roll som arbetsgivare arbetar Växjö aktivt för att uppmuntra cykling bland personalen.

Inom området mätning och uppföljning genomför Växjö kontinuerliga flödesmätningar på 7 punkter. Kommunen har aktuella resvane- och nöjdhetsundersökningar och samarbete med cyklister och cyklistorganisationer. Det som saknas för att få full pott inom delområdet är att genomföra ett cykelbokslut eller en BYPAD.



DANDERYD

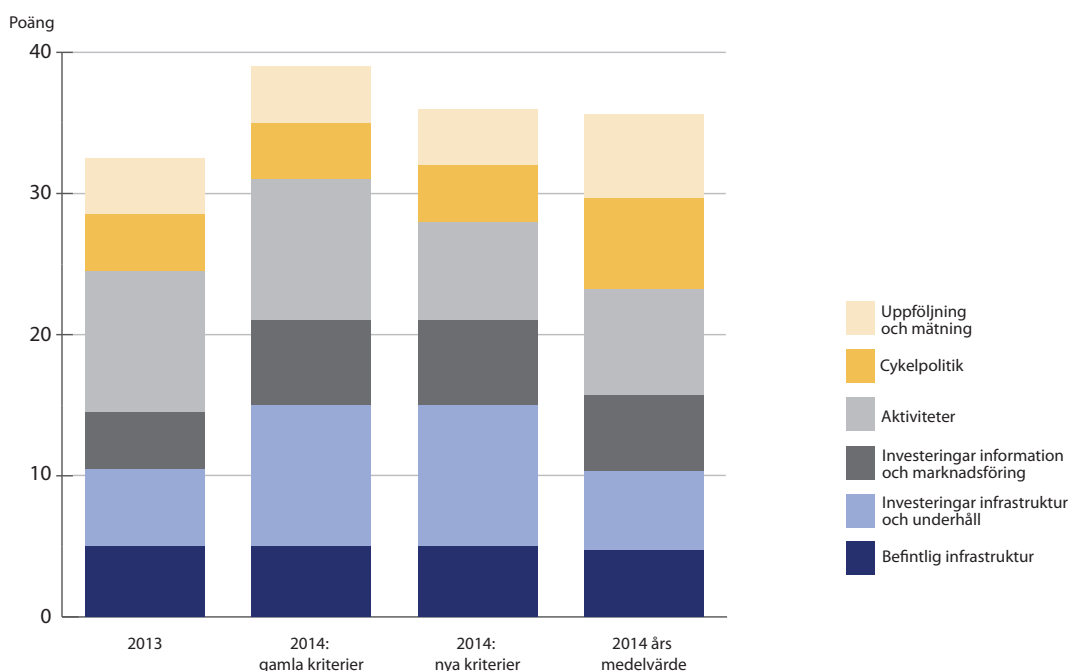
Danderyd deltar för andra gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Förra året fick kommunen en totalpoäng på 32,5, vilket var under genomsnittet i fjol. I år har de tagit sig en bra bit över genomsnittet och får en totalpoäng på 36 poäng, vilket motsvarar 39 poäng i det gamla systemet. Danderyd har således tagit flera steg framåt i sitt cykelarbete.

I kommunen finns 2,2 m cykelväg per invånare, vilket tangerar genomsnittet bland de deltagande kommunerna. Danderyd investerar i snitt hela 497 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, en klar förbättring från ifjol och klart över snittet på 250 kr. Det är endast Malmö som satsar mer per invånare av deltagarna. Likt snittet går 39 % av investeringarna inom delområdet till underhåll och personresurserna inom delområdet uppgår till 4,7 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket även det är högt över snittet på 2,0 heltidstjänster. Dessa satsningar innebär att Danderyd får full pott inom området, trots den skarpare viktningen i årets granskning.

När det gäller information/kampanjer gör Danderyd en investering på 2,6 kr per invånare och år, aningen under genomsnittet på 3,5 kr. Personresurser för Danderyd ligger precis på genomsnittsnivån 1,0 heltidstjänst inom delområdet. Vägvisande skyltning saknas på en majoritet av cykelvägarna inom kommunen med en täckning på 30 % av cykelvägarna. Poängen slutar på 6 av 10 och pekar på en förbättringspotential för kommunen inom detta delområde. Danderyd genomförde 9 cykelaktiviteter under 2013 och får 7 poäng inom delområdet vilket motsvarar 10 poäng enligt det gamla systemet.

Kommunen har mätbara politiska mål inom cykelområdet, som följs upp av berörd nämnd, men de är inte tidsatta. Aktuell cykelstrategi och cykelplan saknas och det finns heller inga medel för cykelplanen. Likt förra året är cykelfrågor inte integrerade i plandokumentet och kommunen saknar även cykelparkeringstal. Det finns däremot en aktuell underhållsplan och kommunen genomför insatser aktivt för att öka cyklingen bland personalen. Inom delområdet finns det en klar utvecklingspotential för kommunen.

Danderyd genomför kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken vid 2 fasta mätpunkter kompletterat med periodiska mätningar på 6 punkter. En aktuell resvaneundersökning finns, men ingen nöjdhetsundersökning. Kommunen genomför inget cykelbokslut och saknar samarbete med cyklister. Precis som området cykelpolitik, får Danderyd här 4 av 10 möjliga poäng. Uppföljning och mätning är således även det ett område med potential för kommunen att genomföra förbättringar.



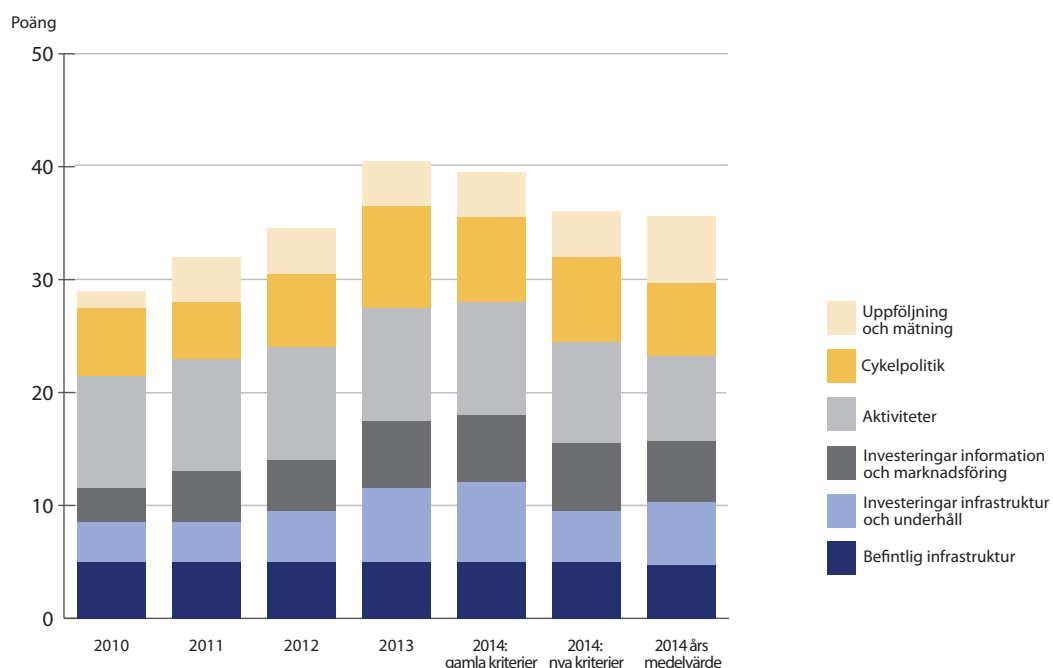
Jönköping har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer varje år sedan starten. Mellan åren 2010-2013 förbättrade Jönköping stadigt sina resultat från 29 poäng 2010 till 40,5 poäng i fjol. I år får Jönköping 36 poäng, vilket motsvarar 39,5 poäng i det gamla systemet och är en smärre nedgång från förra årets resultat.

I Jönköping finns ca 2,3 m cykelvägar per invånare, vilket är strax över kommungenomsnittet på 2,2 m. Kommunen investerar i snitt 211 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur och underhåll, varav 30 % går till underhåll. Investeringarna är något under snittet bland kommunerna i undersökningen på 250 kr per invånare och år. Också när det gäller personresurser inom delområdet ligger Jönköping under snittet med 1,2 heltidstjänster per 100 000 invånare, där snittet i årets undersökning är på 2,0 heltidstjänster. Sammantaget innebär detta 4 poäng på delområdet enligt den nya skarpviktningen vilket motsvarar 7 poäng i det gamla systemet och är en liten förbättring jämfört med förra årets resultat.

Kommunen har i snitt satsat 5,4 kr per invånare och år på informations/marknadsföring, med god marginal över genomsnittet för alla kommuner på 3,5 kr. Antalet personresurser är fortsatt under medel med 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare i jämförelse med snittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Även andelen vägvisande skyltning är fortsatt låg med en täckning på endast 15 % av cykelvägarna. Kommunen har genomfört 11 stycken cykelaktiviteter under 2013 och får 9 poäng på delområdet, motsvarande full pott i det gamla systemet.

Jönköping har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet och berörd nämnd följer upp dessa. I kommunen är cykelfrågor integrerade i plandokumentet, det finns en aktuell underhållsplan och kommunen jobbar aktivt med att öka cykling internt: t.ex. genom den årliga kampanjen Cykelkedjan. Dock är cykelplanen inte aktuell även om kommunen har avsatt medel för den, men ny plan är på gång under 2014. Kommunen saknar i dagsläget cykelparkeringstal, men håller på att ta fram detta, vilket tillsammans med en inaktuell cykelplan drar ner poängen inom delområdet något till 7,5 av 10 möjliga.

Kommunen genomför både kontinuerliga och periodiska flödesmätningar av cykeltrafiken. De har även genomfört en resvaneundersökning. Likt förra årets granskning saknar dock Jönköping en nöjdhetsundersökning, ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer och cyklister samt ett cykelbokslut, men kommunen planerar att åtgärda samtliga dessa områden under 2014. Uppföljning/mätning är ett delområde där kommunen får 4 poäng i årets granskning med en klar förbättringspotential.



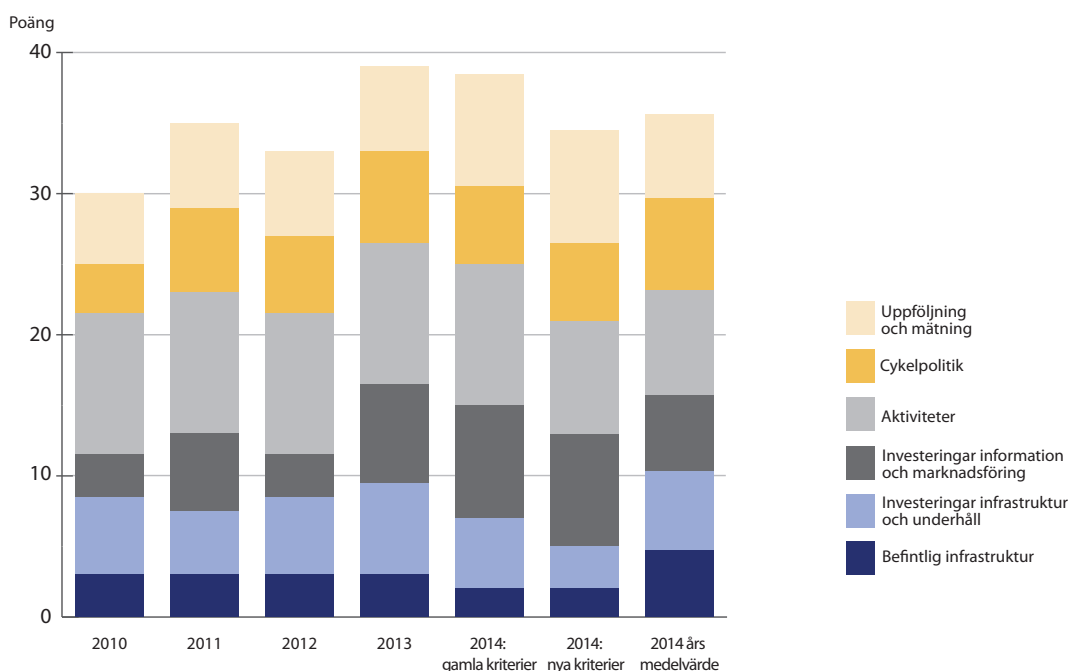
Borås har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer samtliga år och kommunens poäng i granskningen har varierat stort. Årets resultat är en smärre nedgång från 2013-års 39 till 34,5 poäng enligt den nya, skarpare viktningen, vilket motsvarar 38,5 poäng i det gamla systemet.

I kommunen finns ca 0,9 m cykelvägar per invånare, vilket är en låg siffra i jämförelse med snittet på 2,2 m cykelväg per invånare. Kommunen investerar i snitt 120 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll. Därmed ligger Borås en bra bit under snittet som uppgår till 250 kr per invånare och år men det är också en minskning från kommunens investeringsnivå föregående år på 256 kr. Även när det kommer till personresurserna inom området, där Borås har 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare ligger under snittet på 2,0. Sammantaget får Borås 3 poäng inom området enligt den nya viktningen, vilket motsvarar 5 poäng i det gamla systemet och pekar på en potential för förbättring.

Inom området information/kampanjer får Borås högre siffror med 8 poäng. Detta beror främst på att kommunen investerar hela 9,4 kr per invånare och år, vilket med god marginal är över snittet på 3,5 kr per invånare och år och bättre än kommunens resultat i förra årets granskning. 1,9 heltidstjänster per 100 000 invånare finns det inom området i Borås, vilket är samma som ifjol och över genomsnittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Det som håller betyget från att nå full pott är att Borås likt förra året har en låg andel av cykelvägarna med vägvisande skyltning. Endast 2 % av cykelvägarna är skyltade, men detta kan förklaras med att Borås håller på att ta fram ny cykelvägvisning som skall komma på plats under året. Kommunen har genomfört 10 aktiviteter inom cykelområdet under 2013 och får 8 poäng på delområdet, vilket motsvarar 10 poäng med den gamla viktningen.

Kommunen har mätbara och tidsatta politiska mål inom cykelområdet, som också följs upp politiskt. Borås har tagit fram cykelparkeringstal och har integrerat cykel i plandokumentet. De har även en aktuell underhållsplan samt är aktiva i sitt arbete internt med att få ökad cykling. Det som drar ner poängen till 5,5 inom delområdet är att Borås saknar antagen cykelstrategi, aktuell cykelplan samt medel avsatta för en cykelplan.

Kontinuerliga mätningar av cykeltrafiken genomförs i Borås på 4 punkter. Det finns ingen aktuell resvaneundersökning men däremot en nöjdhetsundersökning. Det förs en regelbunden dialog med cyklister/cyklisterorganisationer och kommunen genomför ett cykelbokslut vartannat år.



SKÖVDE

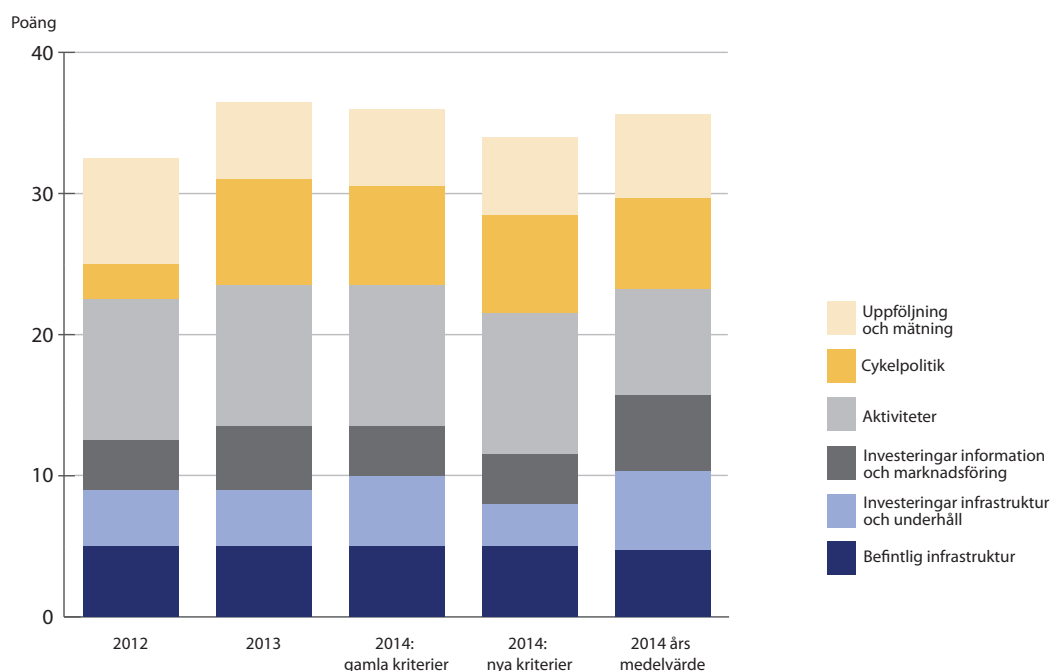
Skövde deltar för tredje gången i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Resultatet förbättrades med 4,5 poäng i förra årets granskning till 36,5 poäng för att i år hamna på 34 poäng enligt den nya viktningen, vilket med det gamla systemet motsvarar 36 poäng och är en smärre nedgång.

I Skövde finns 2,2 m cykelväg per invånare, vilket är exakt som genomsnittet bland de undersökta kommunerna. Kommunen investerar mer i år jämfört med föregående år med en budget på 116 kr per invånare och år i infrastruktur/underhåll, i jämförelse med endast 79 kr förra året. Skövde ligger trots ökningen klart under områdets snitt som uppgår till 250 kr för samtliga kommuner i undersökningen. Inom personresurser ligger Skövde en bra bit under snittet med 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare inom delområdet. Med den nya viktningen inom delområdet innebär det 3 poäng och pekar på en förbättringspotential för kommunen.

Inom satsningar på information/kampanjer tillhör Skövde de kommuner i undersökningen som satsar minst med 0,2 kronor per invånare och år. Personresurserna inom delområdet är 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket också är under kommungenomsnittet på 1,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. Andelen cykelvägar som är skyltade är däremot höga 75 %. Sammanlagt får dock Skövde 3,5 poäng inom delområdet vilket tyder på en stor förbättringspotential. Kommunen har däremot genomfört 12 cykelrelaterade aktiviteter under 2013 och får full pott på detta delområde trots årets skärpning av viktningen på delområdet.

Skövde har politiska mål som är tidsatta och mätbara, även om dessa inte följs upp av berörd nämnd. En cykelstrategi är antagen, men en aktuell cykelplan och medel till en cykelplan saknas. Det finns en aktuell underhållsplan samt cykelparkeringstal och Skövde gör också insatser för att öka cykling internt. Däremot är cykling inte integrerat i plandokumenterna.

Skövde har inte genomfört några kontinuerliga flödesmätningar, men periodiska mätningar på 7 punkter är utförda. Kommunen har genomfört både resvane- och nöjdhetsundersökningar, men saknar en regelbunden kontakt med cyklister. Kommunen genomför heller inget cykelbokslut även om cykelmål ingår i den årliga miljöredovisningen.



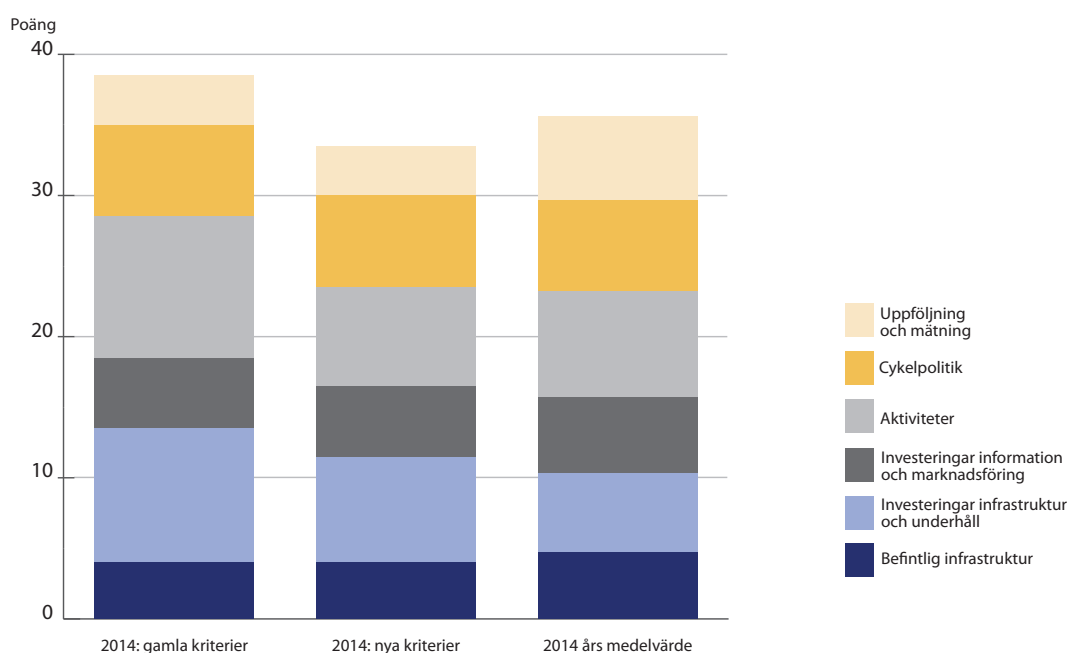
Täby är med för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer i år och slutar på 33,5 i totalpoäng, vilket med den gamla viktningen motsvarar 38,5 poäng. Täby får högst poäng inom delområdet investeringar i infrastruktur/underhåll och lägst poäng inom uppföljning och mätning.

I Täby finns i dagsläget 1,7 m cykelväg per invånare, vilket är under kommungenomsnittet på 2,2 m cykelväg per invånare. Kommunen investerar 317 kr per invånare och år i infrastruktur/underhåll, vilket är en bra bit över snittet på 250 kr per invånare. Personresurserna inom delområdet är på 1,5 heltidstjänst per 100 000 invånare, att jämföra med snittet på 2,0 heltidstjänster. Sammantaget ger detta 7,5 poäng inom delområdet enligt den nya viktningen, motsvarande 9,5 poäng i det gamla systemet och är ett gott resultat.

Personresurserna inom information/marknadsföring är på 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är en bra bit under snittet på 1,0 heltidstjänster. Investeringarna uppgår till 2,3 kr per invånare och år, vilket även det är under genomsnittet på 3,5 kr. 45 % av cykelvägarna har vägvisande skyltning i Täby och sammantaget får kommunen 5 poäng inom delområdet. Täby genomförde 9 cykelaktiviteter under 2013 vilket ger 7 poäng, motsvarande full pott i det gamla systemet.

Täby har mätbara och tidsatta politiska mål som också följs upp av nämnd. Det finns däremot ingen antagen cykelstrategi eller aktuell cykelplan, dock finns en gammal cykelplan med medel avsatta för planen. Kommunen har integrerat cykling i plandokumentet, och utöver detta har Täby cykelparkeringstal, aktuell underhållsplan, samarbete med cyklister och arbetar aktivt internt för att öka cykling bland sina anställda. Sammantaget får Täby 6,5 poäng av 10 möjliga, vilket också är snittet bland de deltagande kommunerna.

Mätning och uppföljning är också ett delområde med förbättringsmöjligheter för kommunen. Täby har inga kontinuerliga flödesmätningar men genomför periodiska mätningar på 15 punkter. Täby har ett samarbete med cyklister men saknar en resvaneundersökning, en nöjdhetsundersökning och ett cykelbokslut/BYPAD.



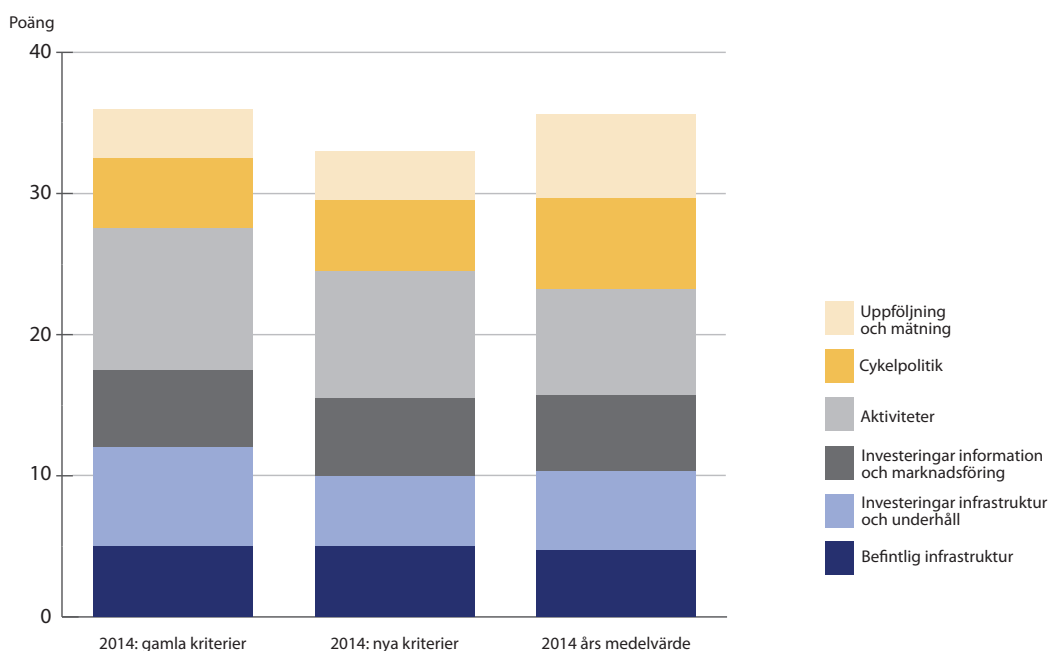
Tyresö är med för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och hamnar på en totalpoäng på 33, motsvarande 36 poäng i det gamla systemet och något under årets genomsnitt på 35,5 poäng.

I Tyresö finns det 2,6 m cykelbana per invånare, vilket är högre än snittet som är 2,2 m. Kommunen satsar 231 kr per invånare och år på infrastruktur/underhåll, där 20 % av investeringar går till drift och underhåll. Det är aningen under kommungenomsnittet på 250 kr per invånare och år. Personresurser inom delområdet uppgår till 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket även det är under snittet på 2,0. Sammanlagt ger detta 5 poäng på delområdet enligt den nya viktningen, vilket är detsamma som 7 poäng i det gamla systemet.

Investeringarna inom information och marknadsföring uppgår till 2,0 kr per invånare och år, i jämförelse med snittet på 3,5 kr. Inom personresurser ligger däremot Tyresö en aning över snittet med sina 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare. Något som drar ner poängen inom delområdet är att endast 13 % av cykelvägarna har vägvisande skyltning. Det ger tillsammans 5,5 poäng inom delområdet. Inom cykelaktiviteter får dock Tyresö 9 poäng enligt den nya viktningen då kommunen genomfört 11 aktiviteter kopplade till cykling under 2013. Det motsvarar full pott för delfrågan i det gamla systemet.

Inom cykelpolitik har Tyresö politiska mål som följs upp av nämnd. Dock är de varken tidsatta eller mätbara. Cykelplan finns, men medel till planen fattas och likaså saknas cykelstrategi. Det sistnämnda är dock tänkt att ingå i trafikplanen som skall tas fram under 2014. Cykling är integrerat i plandokumentet, och det finns cykelparkeringstal, dock saknas en aktuell underhållsplan. Kommunen jobbar aktivt för att fler av kommunens anställda ska cykla, bland annat genom Tyresötrampet.

Tyresö genomför endast periodiska flödesmätningar på 3 punkter. Kommunen har en nöjdhetsundersökning men har inte genomfört någon resvaneundersökning eller något cykelbokslut/BYPAD. Tyresö för ingen formell dialog med cyklister, men däremot regelbundna samtal med medlemmar ur Cykelfrämjandets och Naturskyddsföreningens lokala kretsar.



ÖSTERSUND

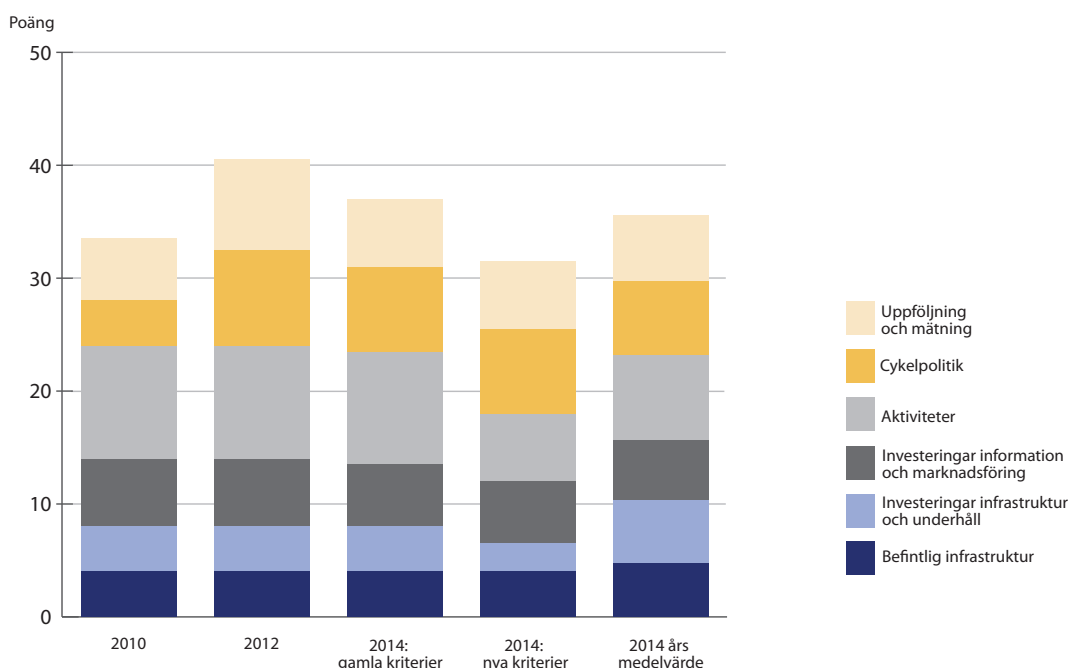
Östersund är med för tredje gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Kommunen har deltagit i granskningen vartannat år och uppnådde 33,5 poäng 2010, förbättrade resultatet rejält till 40,5 poäng i 2012-års upplaga för att genomgå en liten försämring i årets granskning till 31,5 poäng. Detta kan verka som en stor förändring men motsvarar en totalpoäng på 37 i det gamla systemet.

Det finns 1,8 m cykelväg per invånare i Östersund, vilket är en bit under genomsnittet på 2,2 m cykelväg per invånare. Kommunen investerar endast 89 kr per invånare och år i infrastruktur/underhåll och har 0,4 heltidstjänster per 100 000 invånare inom området, att jämföra med snitten på 250 kr per invånare och år och 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare vilket tydliggör att Östersund har stora förbättringsmöjligheter inom området. Det ger Östersund 2 poäng i det nya systemet, vilket motsvarar 4 poäng enligt den gamla viktningen.

När det kommer till investeringar i information/marknadsföring satsar Östersund 1,7 kr per invånare och år och har 1,7 heltidstjänster per 100 000 invånare. Investeringarna ligger under snittet på 3,5 medan personresurserna ligger över kommungenomsnittet på 1,0. 31 % av cykelvägarna har vägvisande skyltning, vilket även det är en bit under genomsnittet på 39 %. Östersunds kommun genomförde 8 cykelaktiviteter, vilket ger 6 poäng inom delområdet, motsvarande 8 poäng med den gamla viktningen.

Östersund har tidsatta och mätbara politiska mål som även följs upp av nämnd. De har en cykelstrategi men varken cykelplan eller medel avsatta till en sådan. Angående cykelplan meddelas dock att kommunen har ett cykeltrafikprogram istället för en cykelplan, och det programmet går upp för beslut under våren 2014. Cykling är integrerad i plandokument, cykelparkeringstal finns och kommunen har också en aktuell underhållsplan. Kommunen kommer att formalisera det interna arbetet för att få fler att cykla under 2014 och således slutar poängen inom området på 7,5.

Östersund har genomfört kontinuerliga mätningar på 5 punkter men inga periodiska mätningar. Det finns varken resvaneundersökning eller nöjdhetsundersökning, däremot samarbetar kommunen med cyklister och har ett cykelbokslut som genomförs vartannat år.



HÖGANÄS

Höganäs är med för första gången i årets Kommunvelometer och hamnar på en totalpoäng på 31, vilket med den gamla viktningen motsvarar 36 poäng. Inom området cykelpolitik får Höganäs hela 8,5 poäng medan investeringarna i information/marknadsföring är låga och kan förbättras.

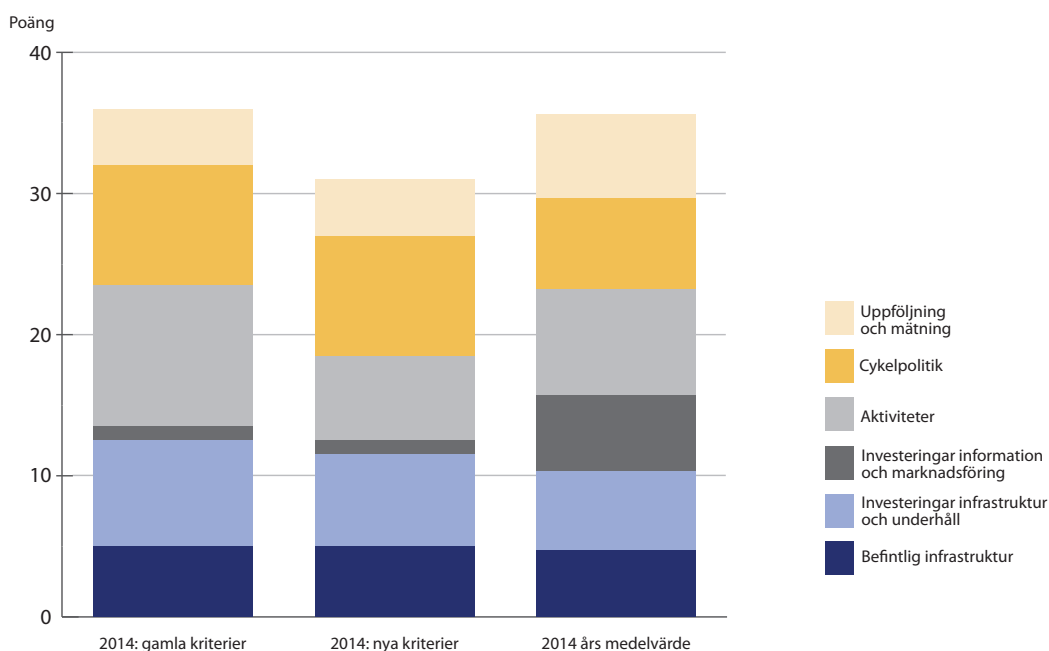
Höganäs har 3,0 m cykelväg per invånare vilket är högre än snittet 2,2 m cykelväg per invånare.

Investeringarna inom infrastruktur/underhåll är på 357 kr per invånare vilket också är över områdets snitt på 250 kr. Personresurserna inom delområdet är på 1,0 heltidstjänst per 100 000 invånare, vilket är hälften jämfört med kommungenomsnittet på 2,0. Sammanlagt får Höganäs 6,5 poäng inom detta område med den nya viktningen, vilket motsvarar 7,5 poäng i det gamla systemet.

Höganäs saknar både investeringar och personresurser inom delområdet information/marknadsföring. Den poängen som Höganäs får bygger på att 60 % av cykelvägarna har vägvisande skyltning vilket betyder att detta är ett delområde där kommunen har stor förbättringspotential. Höganäs genomförde 8 cykelaktiviteter under 2013 vilket ger 6 poäng i det nya systemet, men motsvarar 10 poäng med den gamla viktningen.

Inom cykelpolitik har Höganäs politiska mål som inte är tidsatta, men är mätbara och följs upp av nämnd. Kommunen har antagit en cykelstrategi och har en cykelplan samt medel avsatta för planen. Cykling är integrerad i plandokumentet, det finns aktuell underhållsplan och kommunen är aktiv i sitt arbete att få fler kommunanställda att cykla. Det som hindrar Höganäs att få full pott i detta område är att kommunen saknar cykelparkeringstal.

Höganäs har varken gjort kontinuerliga eller periodiska flödesmätningar. De har heller inget samarbete med cyklister och saknar cykelbokslut eller BYPAD. Däremot har Höganäs genomfört både resvaneundersökning och nöjdhetsundersökning och får 4 poäng inom detta område.



LANDSKRONA

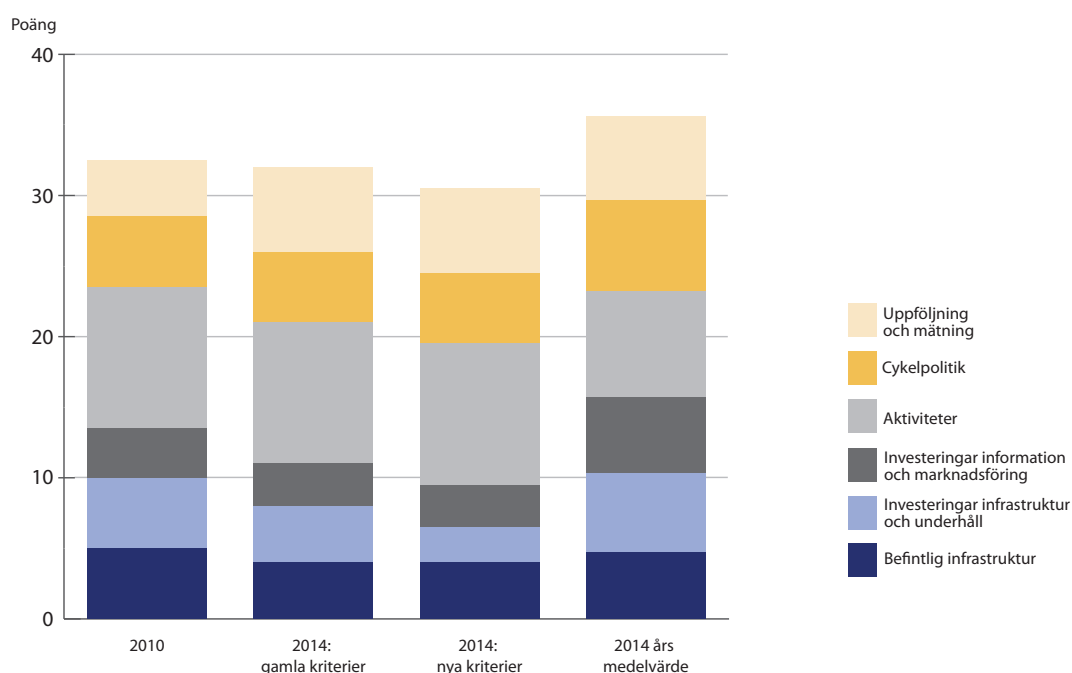
Landskrona deltog i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2010 och fick då totalpoängen 32,5. I år är kommunen tillbaka i undersökningen och får 30,5 i totalpoäng med den nya skärpta viktningen, vilket motsvarar 32 poäng i det gamla systemet och är således 0,5 poäng under Landskronas gamla resultat.

Inom delområdet infrastruktur/underhåll finns det i Landskrona 1,8 m cykelväg per invånare, vilket är en bit under snittet på 2,2 m cykelväg per invånare. Det investeras endast 91 kr per invånare och år inom delområdet varav en tredjedel satsas på underhåll och placerar kommunen bland de kommuner som investerar minst per invånare. Även vad gäller personresurser ligger Landskrona under snittet med 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket kan jämföras med snittet på 2,0 heltidstjänster per 100 000 invånare. 2,5 poäng inom delområdet vittnar om att det här finns stora förbättringsmöjligheter.

När det kommer till information/marknadsföring investerar Landskrona 0,4 kr per invånare och år, vilket är långt under snittet på 3,5 kr per invånare. Dessutom saknar kommunen personresurser inom området. Något som drar upp poängen är att hela 75 % av cykelvägarna har vägvisande skyltning vilket sammanlagt ger kommunen 3 poäng inom delområdet. Inom cykelaktiviteter får Landskrona full pott då kommunen genomfört hela 12 cykelaktiviteter.

Inom delområdet cykelpolitik saknar Landskrona politiska mål. Det finns en cykelplan samt medel avsatta för planen medan en cykelstrategi saknas, vilket kommer att ingå i en ny cykelplan som är under framtagande. Cykling är även integrerat i plandokumentet och det finns en aktuell underhållsplan men cykelparkeringstal saknas. Kommunen jobbar inte aktivt som arbetsgivare för att få fler att cykla men det finns det cirka 10 cyklar i en intern cykelpool. 5 poäng inom delområdet kan jämföras med kommungenomsnittet på 6,5 poäng för alla deltagande kommuner och pekar på förbättringspotential för cykelpolitikområdet.

Inom området mätning och uppföljning har Landskrona förbättrat resultatet sedan 2010-års enkät. Flödesmätningar genomförs kontinuerligt på 2 punkter och periodiskt på 4 punkter. Dessutom har kommunen en nöjdhetsundersökning samt ett samarbete med cyklister. Det som saknas är en resvaneundersökning och ett cykelbokslut/BYPAD.



VARBERG

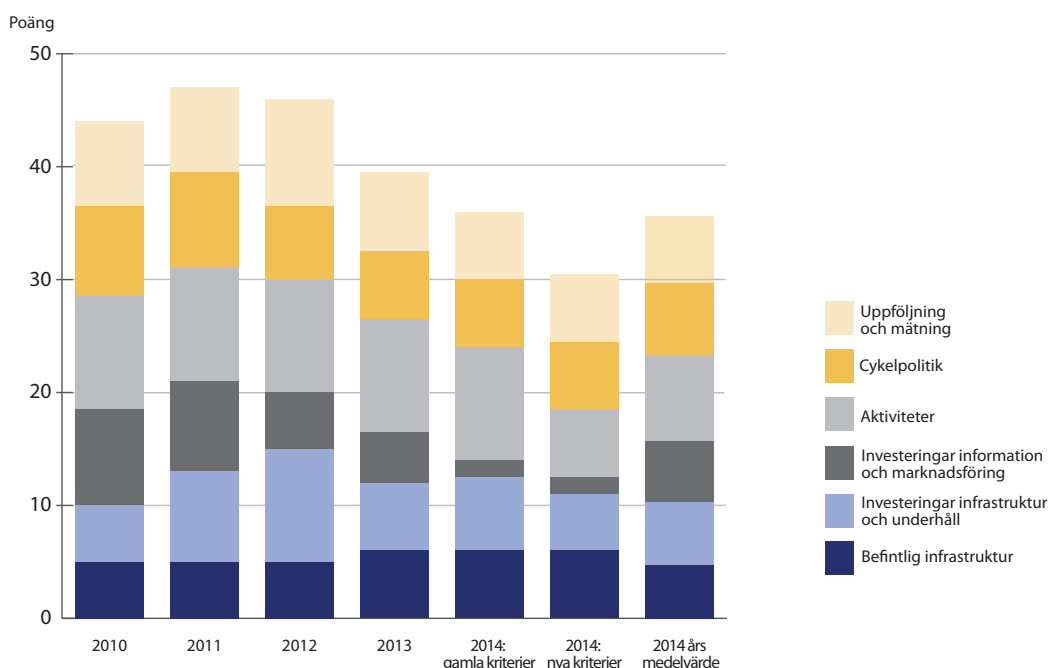
Varberg har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer varje år sedan start. Kommunen höll en jämn nivå de första åren med 44 poäng 2010, 47 poäng 2011 och 46 poäng i granskningen 2012. I fjol minskade totalpoängen betydligt och Varberg slutade på 39,5 poäng i granskningen. Den negativa trenden fortsätter i år med 30,5 poäng för kommunen med den nya viktningen, motsvarande 36 poäng i det gamla systemet.

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 231 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, vilket är under genomsnittet för samtliga kommuner på 250 kr men bättre än kommunens resultat förra året. Av investeringarna går 19 % till underhåll. Varbergs personresurser inom delområdet har minskat från 1,7 heltidstjänster per 100 000 invånare till årets 0,4, vilket är klart under genomsnittet på 2,0. Sammantaget ger detta kommunen 5 poäng inom delområdet med den nya viktningen, motsvarande 6,5 poäng i det gamla systemet.

Varberg har i snitt investerat 0,2 kr per invånare och år på information/kampanjer för cykling, vilket är bland de lägsta värdena i årets granskning och långt under kommunens resultat på 2,7 kr per invånare och år i fjolårets granskning. Också när det gäller personresurser presterar Varberg under snittet samt sitt gamla resultat med 0,1 heltidstjänster per 100 000 invånare. Andelen cykelvägar som är skyltade uppgår till 20 %, att jämföra med snittet på 39 %. Sammanlagt innebär det att Varberg får 1,5 poäng inom information/kampanjer, vilket är klart lägre än resultatet ifjol och pekar på stora utvecklingsmöjligheter. Kommunen har genomfört 8 aktiviteter som berör cykling under 2013 och får 6 poäng i det nya systemet, motsvarande full pott enligt den gamla viktningen.

Varberg har tidsatta politiska mål inom cykelområdet, men målen är inte mätbara och följs inte upp politiskt. Kommunen har en aktuell cykelplan med medel avsatta för planen. Det finns också en aktuell underhållsplan för cykelvägar. En aktuell cykelstrategi saknas. Cykelparkeringstal finns, men cykelfrågor är inte integrerade i plandokument och kommunen som arbetsgivare gör inga insatser för ökad cykling bland personalen.

Kommunen genomför kontinuerliga flödesmätningar av cykeltrafiken på 2 punkter. En aktuell nöjdhetsundersökning bland cyklisterna har genomförts, men resvaneundersökning saknas. Kommunen har en aktiv dialog med cyklisterna och cyklistorganisationer och genomförde ett cykelbokslut 2009, men det görs inte regelbundet. Sammantaget får Varberg 6 poäng inom detta delområde.



FALKÖPING

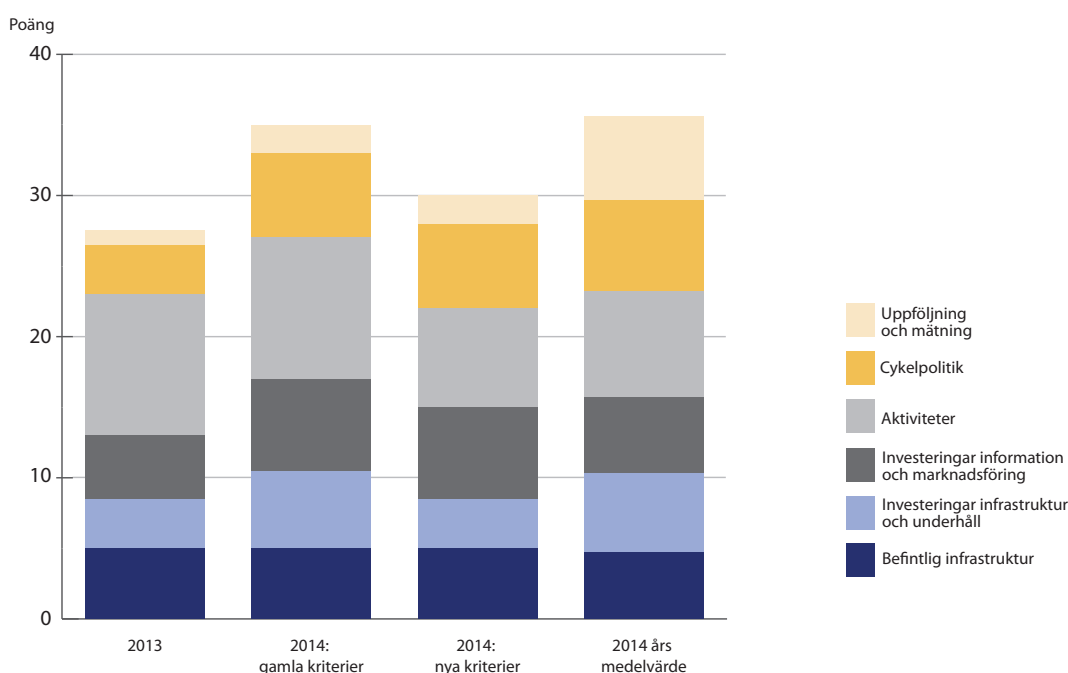
Falköping deltar för andra gången i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Kommunen fick en totalpoäng på 27,5 i förra årets granskning, vilket i årets enkät förbättras till 30 poäng enligt den nya viktningen, motsvarande 35 poäng i det gamla systemet.

I kommunen finns 2,9 m cykelväg per invånare, vilket är tydligt över snittet bland de undersökta kommunerna. Falköping investerar 117 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, vilket är långt under snittet på 250 kr för samtliga kommuner i undersökningen. Dessutom går investeringarna helt och hållet till underhåll och således saknas budget för ny infrastruktur. Personresurserna inom delområdet är 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare, klart under undersökningens genomsnitt på 2,0 heltidstjänster samt under kommunens resultat i fjolårets enkät. Detta ger kommunen 3,5 poäng enligt den nya viktningen, motsvarande 5 poäng i det tidigare systemet.

När det gäller information/kampanjer gör Falköping en genomsnittlig investering på 3,1 kronor per invånare och år, strax under genomsnittet på 3,5 kr för samtliga kommuner men en knapp fördubbling jämfört med kommunens resultat förra året. Personresurserna inom information/kampanjer uppgår till 1,6 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är över kommungenomsnittet på 1,0. Vägvisande skyltning saknas på de flesta av cykelvägarna inom kommunen och kommunen får 6 poäng på delområdet. Under 2013 genomförde Falköping 9 cykelaktiviteter och får 7 poäng inom delområdet med den nya viktningen, motsvarande full pott i det gamla systemet.

Falköping har politiska mål inom cykelområdet, men dessa mål är varken tidsatta eller mätbara och följs inte upp av berörd nämnd. Kommunen har en ny cykelplan men cykelstrategi saknas och ska färdigställas under 2014. Det finns en aktuell underhållsplan och kommunen uppger att cykelfrågor är integrerade i plandokumentet. Falköping gör även aktiva insatser för att öka cyklingen bland personalen men saknar cykelparkeringstal. Detta ger kommunen 6 poäng inom delområdet vilket är en förbättring av resultatet förra året.

Inom uppföljning/mätning har Falköping en aktuell nöjdhetsundersökning. Kommunen har dock inte genomfört några andra aktiviteter inom delområdet, vilket innebär att det här finns goda förbättringsmöjligheter.



BORLÄNGE

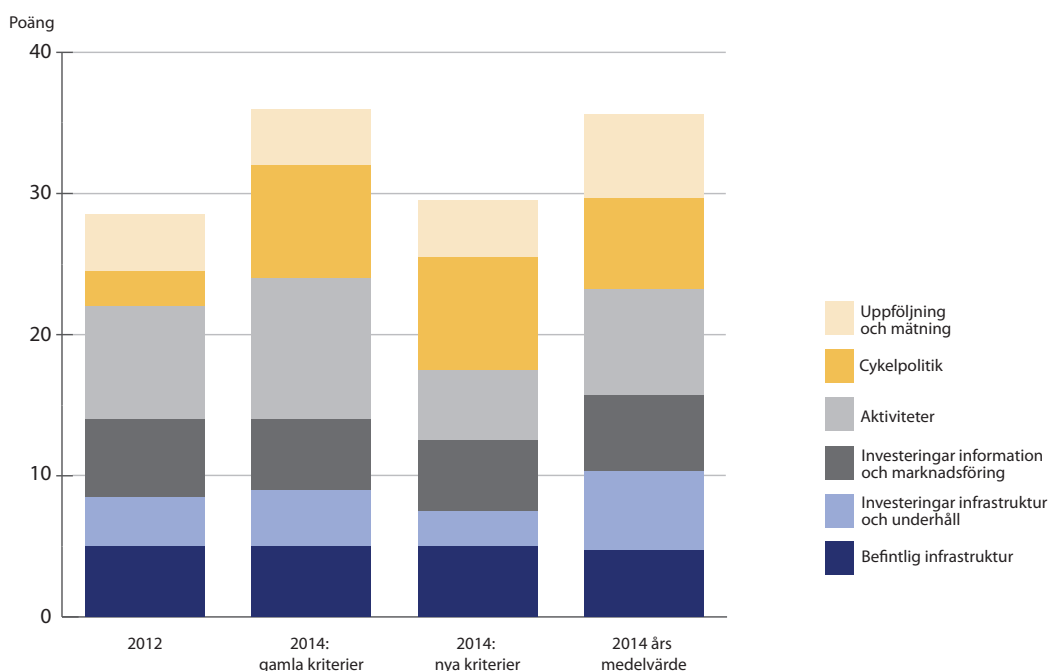
Borlänge deltar för andra gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Kommunen deltog 2012 och slutade då på 28,5 poäng men kommer tillbaka starkt i år med 29,5 poäng enligt den nya skarpare viktningen, vilket motsvarar 36 poäng i det gamla systemet.

I kommunen finns ca 2,1 m cykelvägar per invånare, något under snittet bland de undersökta kommunerna på 2,2 m. Kommunen investerar i snitt 86 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, vilket är klart under genomsnittet bland de undersökta kommunerna. Borlänge har 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare inom delområdet, vilket också det är under kommungenomsnittet på 2,0. Sammantaget ger detta kommunen 2,5 poäng enligt den nya viktningen, vilket motsvarar 4 poäng i det gamla systemet och är en knapp förbättring av kommunens resultat.

Inom påverkansinsatser minskar kommunens investeringar mellan 2013 och 2014 och ligger med 2,3 kr per invånare och år under kommungenomsnittet på 3,5 kr. Borlänge har 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket är under snittet på 1,0 heltidstjänst. 25 % av alla cykelvägar har vägvisande skyltning och sammanlagt får kommunen 5 poäng inom delområdet. Borlänge har genomfört 7 cykelrelaterade aktiviteter och får 5 poäng i det nya systemet, vilket motsvarar full pott enligt den gamla viktningen.

Borlänge har mätbara politiska mål som också följs upp av berörd nämnd, men som inte är tidsatta. En cykelstrategi finns samt en cykelplan med avsatta medel för planen. Cykel är integrerat i plandokument och en aktuell underhållsplan finns, däremot saknas cykelparkeringstal och kommunen är inte aktiv som arbetsgivare för att öka cykling. Detta ger Borlänge en totalpoäng på 8 inom delområdet, en rejäl ökning från 2,5 poäng i 2012-års granskning.

Borlänge har genomfört resvane- och nöjdhetsundersökningar, men saknar aktuella mätningar av cykeltrafiken. Kommunen har inget etablerat samarbete med cyklistorganisationer även om en konsultation med 100 cyklister ska genomföras under 2014 inom projektet ”Vintercyklisten”. Borlänge saknar också ett cykelbokslut/BYPAD, och slutar på 4 poäng inom delområdet.



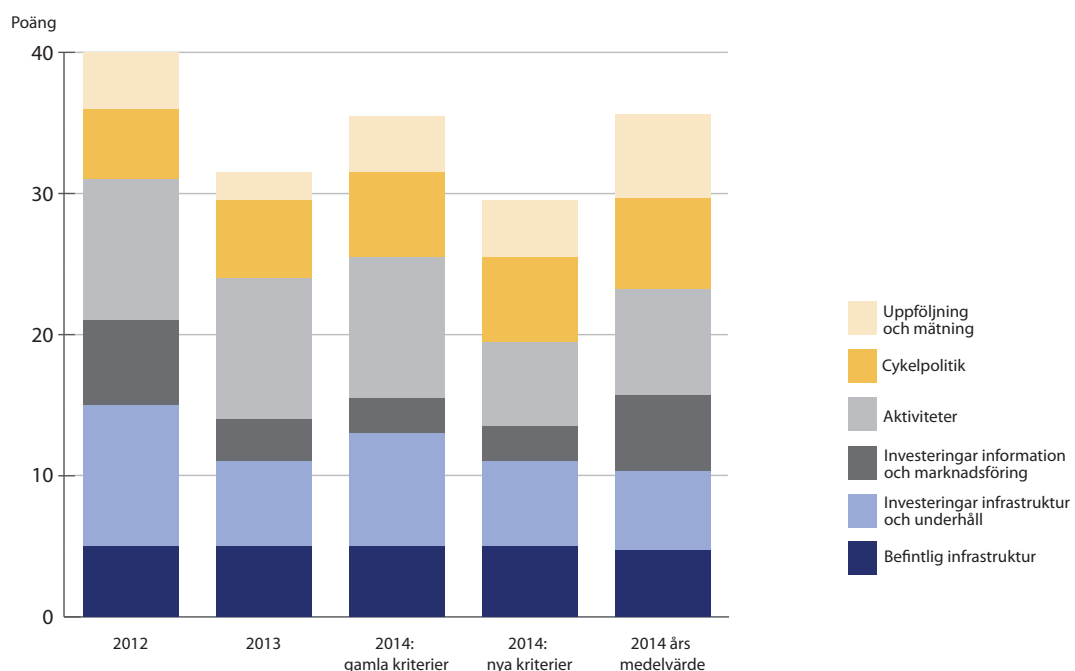
Järfälla deltar för tredje året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. 2012 fick kommunen höga 40 poäng, men resultatet försämrades till en totalpoäng på 31,5 i granskningen förra året. I år förbättras resultatet och kommunen slutar på 29,5 poäng med den nya viktningen, vilket motsvarar 35,5 poäng i det gamla systemet.

I kommunen finns ca 2,2 m cykelväg per invånare, vilket tangerar årets snitt bland deltagarna. Järfälla har ökat investeringarna inom infrastruktur/underhåll från 159 kr förra året till 259 kr per invånare och år och ligger därmed strax över snittet på 250 kr bland kommunerna i undersökningen. Personresurserna inom området är dock under snittet med 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare och sammanlagt får kommunen 6 poäng inom delområdet, vilket motsvarar 8 poäng i det gamla systemet och är en förbättring jämfört med resultatet 2013.

Järfälla investerar 1,1 kr per invånare och år i information/kampanjer, vilket är klart under snittet på 3,5 kr bland de undersökta kommunerna. Detta beror främst på att kommunen saknar budget för påverkanssatsningar under 2014. Även personresurserna är små och uppgår sammanlagt till 0,1 heltidstjänst per 100 000 invånare, jämfört med genomsnittet på 1,0 heltidstjänster. Andelen cykelvägar som är skyltade uppgår till 25 %, vilket är en förbättring jämfört med resultatet förra året och sammanlagt får Järfälla 2,5 poäng inom delområdet, vilket pekar på en stor förbättringspotential. Kommunen har genomfört 8 aktiviteter inom cykelområdet under 2013 och får 6 poäng med den nya viktningen, motsvarande full pott i det gamla systemet.

Järfälla har mätbara och tidsatta politiska mål för cykelområdet, som dock inte följs upp. Aktuell cykelstrategi och en cykelplan saknas, men medel finns avsatt för planen. Däremot finns det cykelparkeringstal och kommunen uppger att cykelfrågor är integrerade i plandokument. Järfälla har också en aktuell underhållsplan för cykelvägar och arbetar aktivt för ökad cykling bland personalen vilket ger kommunen 6 poäng på delområdet.

Järfälla saknar flödesmätningar av cykeltrafiken, men har genomfört en resvaneundersökning och en nöjdhetsundersökning. Ett regelbundet samarbete med cyklistorganisationer/cyklister saknas och kommunen genomför inget cykelbokslut. Kommunen får 4 poäng på delområdet och har här stora förbättringsmöjligheter.



KARLSHAMN

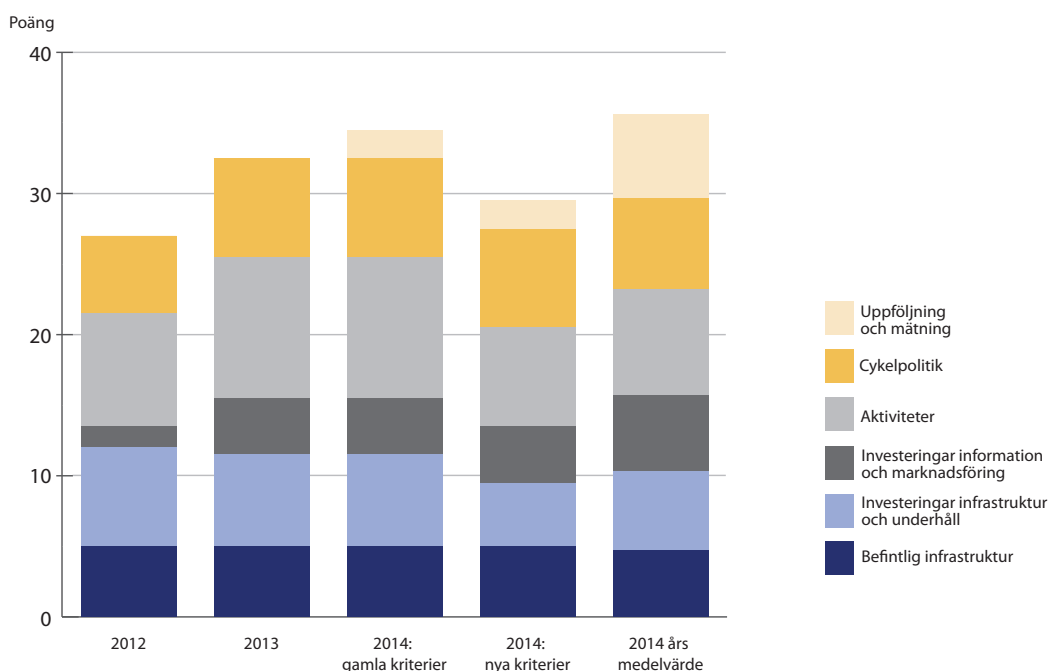
Karlshamn deltar för tredje året i rad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Kommunen förbättrade sitt resultat från 27 poäng 2012 till en totalpoäng på 32,5 förra året, och den positiva trenden håller i sig i årets granskning där kommunen får 29,5 med den nya viktningen. Det motsvarar 34,5 i det gamla systemet och Karlshamn har således förbättrat sig med 2 poäng.

I kommunen finns 2,8 m cykelväg per invånare, en relativt hög siffra som tydligt ligger över snittet bland de undersökta kommunerna. Karlshamn investerar i snitt 195 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna. 38 % av beloppet används för drift och underhåll. Personresurserna inom området är på 0,8 heltidstjänster per 100 000 invånare, vilket också är under snittet och i kombination med den skärpta viktningen innebär det att kommunen får 4,5 poäng på delområdet. Det motsvarar 6,5 poäng i det gamla systemet och är en knapp sänkning jämfört med fjolårets resultat.

Karlshamn investerar precis som förra året 60 öre per invånare och år i information/kampanjer, vilket är klart under genomsnittet på 3,5 kr. Personresurserna är på 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare, att jämföra med genomsnittet på 1,0 heltidstjänst för alla deltagande kommuner. I Karlshamn är 70 % av cykelvägarna skyltade, vilket är en hög andel och sammantaget får kommunen 4 poäng inom delområdet. Kommunen har genomfört 9 aktiviteter inom cykelområdet under 2013 och får 7 poäng i det nya systemet, motsvarande full pott med den gamla viktningen.

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 genomför kontinuerliga flödesmätningar på hela 10 punkter, vilket är det näst mest ambitiösa programmet i årets granskning. I övrigt har inte kommunen genomfört några aktiviteter inom delområdet, vilket tyder på ett tydligt utvecklingsbehov inom uppföljning/mätning.



KATRINEHOLM

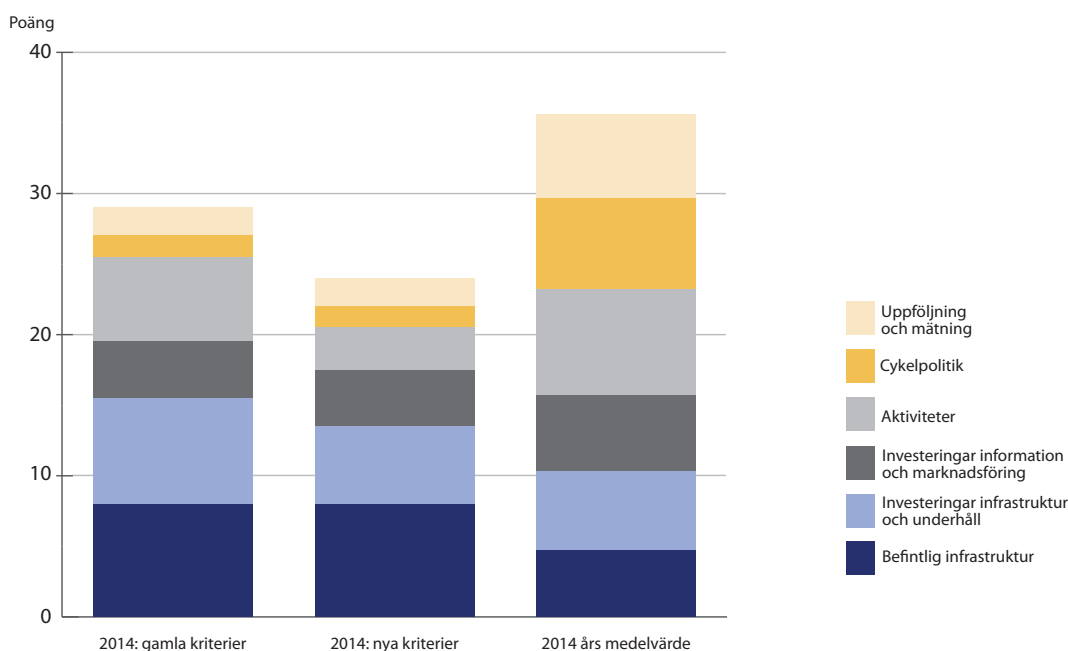
Katrineholm deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och öppnar med en total poäng på 24 enligt den nya viktningen, vilket motsvarar 29 poäng i det gamla systemet. Kommunen har det högsta värdet för befintliga cykelvägar i årets granskning med 4,5 m per invånare och får 8 poäng på delområdet.

Katrineholm investerar 219 kr per invånare och år i infrastruktur/underhåll varav 42 % går till underhåll. Detta är under snittet för alla deltagare på 250 kr. Satsningarna på personresurser inom området är också under genomsnittet med 1,4 heltidstjänster per 100 000 invånare, att jämföra med snittet på 2,0 kr. Sammantaget får kommunen 5,5 poäng inom delområdet med den nya viktningen, vilket motsvarar 7,5 poäng i det gamla systemet.

Inom information/kampanjer investerar Katrineholm 2,3 kr per invånare och år, jämfört med ett genomsnitt på 3,5 kr. Detta håller i sig när det gäller personresurser inom delområdet där kommunen endast har 0,3 heltidstjänster per 100 000 invånare, jämfört med ett genomsnitt på 1,0 heltidstjänst. 2 % av cykelvägarna har vägvisande skyltning och sammantaget får kommunen 4 poäng inom delområdet. Katrineholm har genomfört 5 cykelaktiviteter under 2013 och får 3 poäng med den nya viktningen, motsvarande 6 poäng i det gamla systemet.

Kommunen har en aktuell underhållsplan men saknar samtliga andra aktiviteter på delområdet och får endast 1,5 poäng. Politiska mål, strategi, cykelplan, cykelparkeringstal, integrering av cykel i plandokument samt insatser för att öka cykling som arbetsgivare saknas i kommunen. Det gör delområdet till ett med goda utvecklingsmöjligheter för Katrineholm och kommunen har planer på att åtgärda många punkter under 2014.

Katrineholm har bland annat 25 cykelambassadörer och en Trafikgrupp som diskuterar cykelfrågor. I övrigt saknar kommunen aktiviteter inom uppföljning/mätning vilket gör delområdet till ytterligare ett som erbjuder Katrineholm goda utvecklingsmöjligheter.



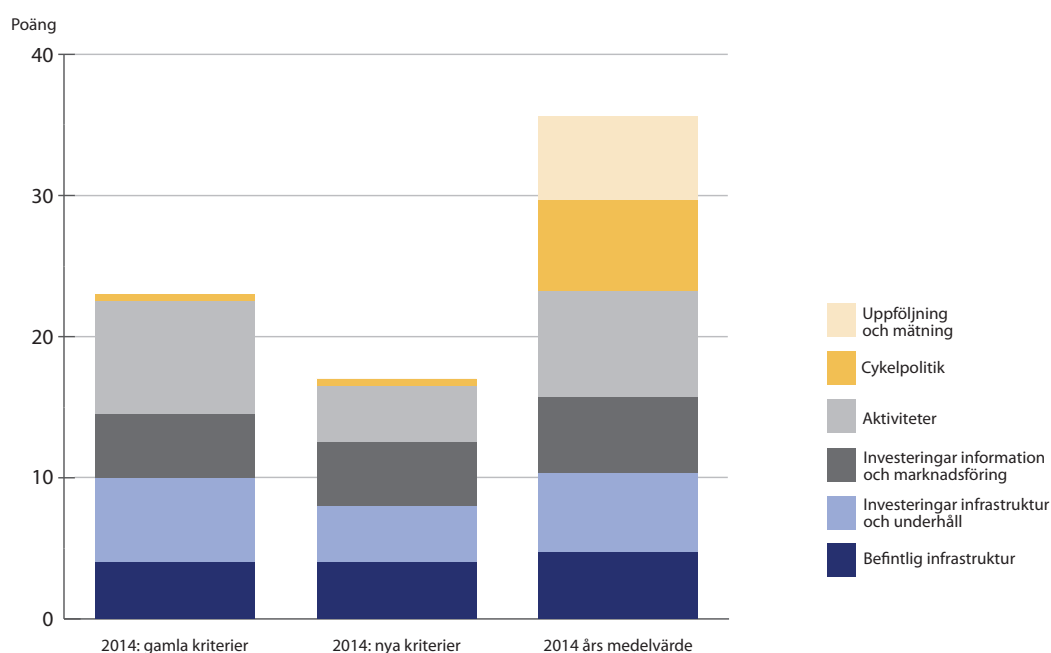
HUDIKSVALL

Hudiksvall deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och undersökningen pekar på en rad områden med utvecklingsmöjligheter, vilket speglas i en relativt låg totalpoäng på 17 med den nya viktningen, motsvarande 23 poäng i det gamla systemet. De största svagheter återfinns inom cykelpolitik och uppföljning/mätning.

I kommunen finns 1,7 m cykelväg per invånare, vilket är klart under genomsnittet på 2,2 m. Hudiksvall investerar i snitt 136 kr per invånare och år i cykelinfrastruktur/underhåll, att jämföra med genomsnittet på 250 kr för samtliga kommuner. Av investeringarna går hela 20 % till underhåll. Personresurserna inom delområdet är över genomsnittet med 2,7 heltidstjänster per 100 000 invånare, och sammantaget får kommunen 4 poäng på delområdet, motsvarande 6 poäng med den gamla viktningen.

När det gäller information/kampanjer gör Hudiksvall investeringar på 70 öre per invånare och år, vilket är klart under genomsnittet på 3,5 kr. Vägvisande skyltning finns på 20 % av kommunens cykelvägar, vilket betyder 4,5 poäng för Hudiksvall inom delområdet. Totalt 8 cykelaktiviteter har genomförts under 2013 och kommunen får 4 poäng inom delområdet med den nya viktningen, vilket motsvarar 8 poäng i det gamla systemet.

Som arbetsgivare jobbar Hudiksvall internt för att öka cykling bland de anställda, men i övrigt saknas aktiviteter inom cykelpolitik och uppföljning/mätning, vilket erbjuder kommunen ett flertal möjligheter att förbättra resultatet inför kommande år.



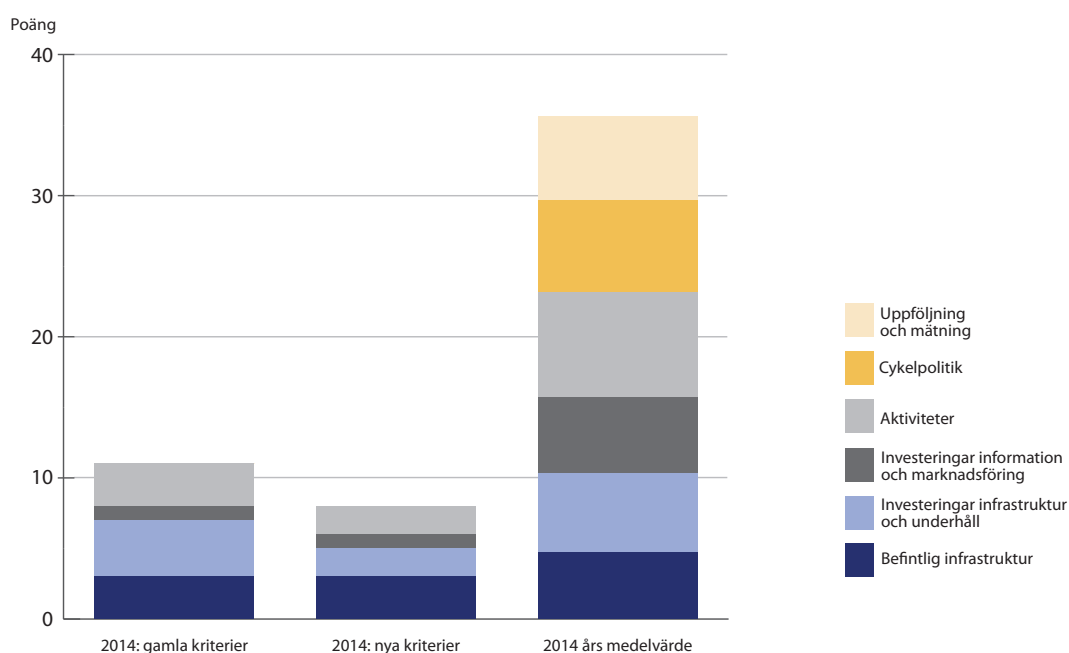
SÄFFLE

Säffle deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och analysen pekar på en rad områden med utvecklingsmöjligheter med en totalpoäng på 8 för kommunen.

I kommunen finns 1,3 m cykelväg per invånare, vilket är under snittet bland de undersökta kommunerna. Säffle investerar i snitt 113 kr per invånare och år i underhåll men saknar budget för ny infrastruktur helt. Personresurserna inom delområdet saknas helt och kommunen får 2 poäng i det nya systemet, motsvarande 4 poäng med den gamla viktningen.

När det gäller information/kampanjer investerar Säffle 20 öre per invånare och år, att jämföra med ett snitt på 3,5 kr. Vägvisande skyltning saknas dessutom på samtliga cykelvägar inom kommunen och kommunen får 1 poäng inom delområdet. Investeringar generellt är ett område där Säffle har många tydliga förbättringsmöjligheter. Kommunen har genomfört 3 cykelaktiviteter under 2013 vilket ger 2 poäng inom delområdet, vilket motsvarar 3 poäng i det gamla systemet.

Säffle har, liksom sin grannkommun Åmål, inga aktiviteter inom cykelpolitik och uppföljning/mätning vilket erbjuder båda kommuner ett flertal möjligheter att systematisera och utveckla arbetet med cykling och lägga en grund för framtiden.



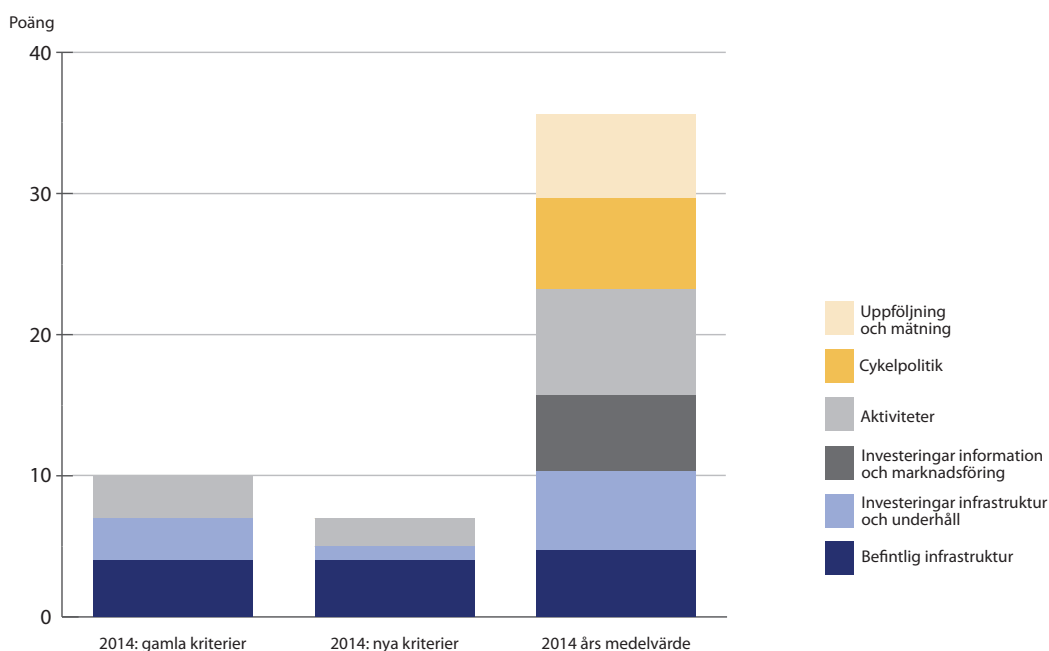
ÅMÅL

Åmål deltar för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och liksom grannkommunen Säffle pekar analysen på en rad områden med utvecklingsmöjligheter med en totalpoäng på 7 för kommunen.

I kommunen finns 1,9 m cykelväg per invånare, vilket är något mer än Säffle men under snittet bland de undersökta kommunerna. Åmål investerar i snitt 92 kr per invånare och år i underhåll men saknar helt budget för ny infrastruktur. Personresurser inom delområdet saknas också helt och kommunen får 1 poäng med det nya systemet, motsvarande 3 poäng med den gamla viktningen.

Inom information/kampanjer saknas både investeringar och personresurser. Vägvisande skyltning saknas dessutom på samtliga cykelvägar inom kommunen och kommunen får därmed inga poäng inom delområdet. Investeringar generellt är ett område där Åmål har många tydliga förbättringsmöjligheter. Kommunen har genomfört 3 cykelaktiviteter under 2013 vilket ger 2 poäng inom delområdet, vilket motsvarar 3 poäng i det gamla systemet.

Åmål har, liksom sin grannkommun Säffle, inga aktiviteter inom cykelpolitik och uppföljning/mätning vilket erbjuder båda kommuner ett flertal möjligheter att systematisera och utveckla arbetet med cykling och lägga en grund för framtiden.



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. Lund är en studentstad som marknadsför sig som cykelkommun och har ett rykte om sig att vara bra att cykla i. Dessutom är Lund ensam om att ha fått mer än 50 poäng samtliga år som kommunen deltagit i granskningen, vilket betyder att årets vinst inte är helt oväntat. Fjolårets vinnare, Malmö, har minskat investeringarna inom påverkansinsatser något och håller på att ta fram ett nytt koncept för cykelbokslut, vilket har minskat totalpoängen i årets granskning.

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, vilket också resulterat i en skärpning av viktningen för området i årets granskning. 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 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 kommunerna 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 rekordhøgt deltagande har allt gått smidigt och det finns ingen anledning att ändra på metoden inför nästa års granskning.

Det är intressant att notera att drygt 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.

I förra årets rapport nämndes att det troligen skulle behövas en justering av de två delområdena investeringar i infrastruktur/underhåll och cykelaktiviteter. Detta har genomförts i årets granskning och viktningen inom dessa områden har skärpts. Det var nödvändigt eftersom många kommuner hade maxat poängen inom dessa delområden och det hade blivit svårt att särskilja mellan deltagarna. I tabell 8 presenteras medelbetygen i granskningen för dessa delområden där utvecklingen över åren 2011-2014 framgår. Sista raden i tabellen visar också medelbetygen för dessa delområden efter årets skärpning av viktningen.

Tabell 8: Medelbetyg för de delområden där viktningen justerats

Granskningsår	Investeringar infrastruktur / underhåll	Cykelaktiviteter
2011	5,5	8,9
2012	6,5	9,5
2013	6,8	9,3
2014 (gamla viktningen)	7,2	9,4
2014 (nya viktningen)	5,6	7,5

Resultatet i årets rapport har utgått från poäng framräknade med den nya, skarpare viktningen för dessa delområden. För de kommuner som deltagit i granskningen tidigare år framgår årets resultat enligt den gamla viktningen i tabell 3 på sid 14, där det också sätts i jämförelse med tidigare års resultat. Dessutom finns det två staplar för årets resultat i samtliga diagram i kommunsammanfattningarna, en vardera för den gamla respektive nya viktningen. Således har jämförbarheten med tidigare års resultat bibehållits trots en justering av viktningen i årets upplaga av Cykelfrämjandets Kommunvelometer.

7 BILAGOR

7.1 Bilaga 1. Enkäten

Hej,

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

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 kommunerna arbetar för ökad cykling. Målet med granskningen är att systematiskt dokumentera hur mycket resurser kommunerna lägger på cykeltrafik och vilken prioritet cyklingen har i kommunernas styrdokument.

Cykeln är det färdmedel som är mest effektivt på korta sträckor och tar minst plats i tätorterna. 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.

För att kunna genomföra granskningen av din kommuns satsning på cykelfrågor ber vi dig att besvara de frågor som följer, så noggrant som möjligt för att säkerställa undersökningens kvalitet och jämförbarhet. Bifoga gärna aktuella dokument där cykelplaneringen behandlas t ex cykelplan, cykelkarta, mål för kommunens cykelpolitik, översiktsplan.

Svaren kommer att bedömas och analyseras utifrån förutbestämda kriterier och viktas och räknas om till ett ”cykelindex” som sammanfattar hur mycket och hur systematiskt kommunen satsar på cykling. Detta ger en unik möjlighet att göra en objektiv jämförelse mellan kommunerna och dokumentera förbättringar för de kommuner som deltagit flera år i följd. Resultaten kommer att presenteras för kommunerna, och redovisas i media. Den bästa kommunen kommer att utses till ”Årets cykelfrämjarkommun” av Cykelfrämjandet.

Granskningen genomförs av konsultfirman Koucky & Partners AB på uppdrag av

Cykelfrämjandet. Har du frågor om undersökningen är du välkommen att höra av dig till projektledaren Shahriar Gorjifar på Koucky & Partners på telefonnummer 031-80 80 56 eller e-mail shari@koucky.se.

Vänliga hälsningar,

Anders Drougge

Ordförande Cykelfrämjandet

7.1.1 Inledande frågor

Skriv eller kryssa i de grå fälten.

Kommunens namn:	<input type="text"/>
Antal invånare (ange vilket år det gäller):	<input type="text"/>
Kontaktperson:	<input type="text"/>
Titel:	<input type="text"/>
Nämnd ansvarig för cykelfrågor (t.ex. tekniska, trafik, stadsbyggnads):	<input type="text"/>
Finns någon namngiven ansvarig (person eller grupp) för cykelfrågor 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:	
Gång och cykelbana	
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 välgångsåtgärder. 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.	<input type="text"/>
b	Hur mycket har kommunen budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2013? Ange i kronor.	<input type="text"/>
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.	<input type="text"/>

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.	<input type="text"/>
b	Hur mycket har kommunen budgeterat för drift och underhåll av cykelbanor under 2013? Ange i kronor.	<input type="text"/>

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.	<input type="text"/>
b	Hur mycket har kommunen budgeterat för påverkanssatsningar för cykling under 2013? Ange i kronor.	<input type="text"/>
c	Hur många personer uppskattar du arbetar med påverkanssatsningar för cykling i kommunen? Ange i tjänsteprocent för 2012, där 100 % motsvarar en heltidstjänst.	<input type="text"/>

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 <u>vägvisande</u> skyltning?	<input type="text"/>
----------	---	----------------------

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?	<input type="text"/>	
d	Är dessa mål mätbara?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
Ge gärna exempel: <input type="text"/>			

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?	<input type="text"/>	
Övriga upplysningar: <input type="text"/>			

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?	<input type="text"/>	
c	När reviderades den senast?	<input type="text"/>	
d	Finns det medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?	JA <input type="checkbox"/>	NEJ <input type="checkbox"/>
Övriga upplysningar: <input type="text"/>			

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: <input type="text"/>			

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: <input type="text"/>			

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 <input type="text"/>	Periodiska mätningar <input type="text"/>

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?	<input type="text"/>	
c	Hur stor var andelen cykel av det totala trafikarbetet i den senaste mätningen?	<input type="text"/>	

17. En nöjdhetsundersökning är ett verktyg som kan användas för att få reda på vad cyklisterna 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: <input type="text"/>			

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	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"/>