

CYKELFRÄMJANDETS

Kommunvelometer 2020

EN GRANSKNING OCH JÄMFÖRELSE AV KOMMUNERNAS
SATSNINGAR PÅ ATT ÖKA CYKLING OCH GÖRA CYKLING
SÄKRARE OCH MER ATTRAKTIVT.



CYKEL
1934
FRÄMJANDET

INNEHÅLL

CYKELFRÄMJANDETS KOMMUNVELOMETER 2020

1

Uppsala behåller titeln som årets cykelfrämjarkommun!	3
Bäst bland mellanstora kommuner:	5
Karlstad kommun	5
Finspång tar förstaplatsen bland små kommuner	7

RESULTAT 10

Rankning 2020	11
1. Infrastruktur	15
2. Information och marknadsföring	19
3. Organisation	23

KOMMUNSAMMANFATTNINGAR 32

Borås stad	33
Danderyds kommun	34
Enköpings kommun	35
Eslövs kommun	36
Falkenbergs kommun	38
Falu kommun	39
Finspångs kommun	40
Gävle kommun	41
Göteborgs stad	43
Helsingborgs stad	44
Håbo kommun	45
Jönköpings kommun	46
Karlskrona kommun	48
Karlstads kommun	49
Katrineholms kommun	50
Kristianstads kommun	51
Lidköpings kommun	53
Linköpings kommun	54
Ludvika kommun	55
Lunds kommun	56
Malmö stad	58
Mölnåls stad	59
Nacka kommun	60
Nässjö kommun	61
Skövde kommun	63
Sollentuna kommun	64
Stockholms stad	65

Sundbybergs stad	66
Sundsvalls kommun	68
Trollhättan kommun	69
Tyresö kommun	70
Täby kommun	71
Umeå kommun	73
Uppsala kommun	74
Varbergs kommun	75
Västerås stad	76
Växjö kommun	78
Ystads kommun	79
Örebro kommun	80
Östersunds kommun	81

CYKLISTVELOMETERN 83

BILAGA 85

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2020

Kommunvelometern är en benchmarking-studie som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Syftet med studien är att kunna jämföra nuläget i en kommun gentemot andra kommuner, se förändringar över tid samt att belysa områden där det finns potential för förbättringar.

Årets cykelfrämjarkommun är Uppsala, som toppar Kommunvelometern för tredje året i rad! Andra plats tar Linköping för andra året i rad och på en delad tredje plats hamnar i år Malmö och Umeå. Dessa kommuner utgör även topp tre-placeringarna i gruppen stora kommuner. I gruppen mellanstora kommuner vinner Karlstad för tredje året i rad och i gruppen små kommuner tar Finspång förstaplatsen. Läs mer om hur Uppsala, Karlstad och Finspång har utvecklat sitt cykelfrämjande arbete under året på sidorna 3-8 och se resultaten i årets Kommunvelometer på sidorna 10-23.

Detta är Kommunvelometerns elfte omgång och över 100 kommuner har deltagit i granskningen sedan 2010. I år deltar 40 kommuner, varav tre deltar för första gången: Eslöv, Håbo och Nässjö. Det är fortsatt sex kommuner som har deltagit alla elva år av Kommunvelometern: Göteborg, Malmö, Jönköping, Borås, Gävle och Varberg. Se dessa kommuners och alla andra deltagares poängsammanställning i kommunsammanfattningarna på sidorna 32-81 i denna rapport. De deltagande kommunernas fullständiga resultat och rekommendationer för fortsatt Cykelfrämjande arbete finns att läsa i de fördjupade kommunrapporterna som finns att ladda ner på cykelfrämjandets hemsida på cykelframjandet.se/kommunvelometern. Där hittar du även tidigare års rapporter.

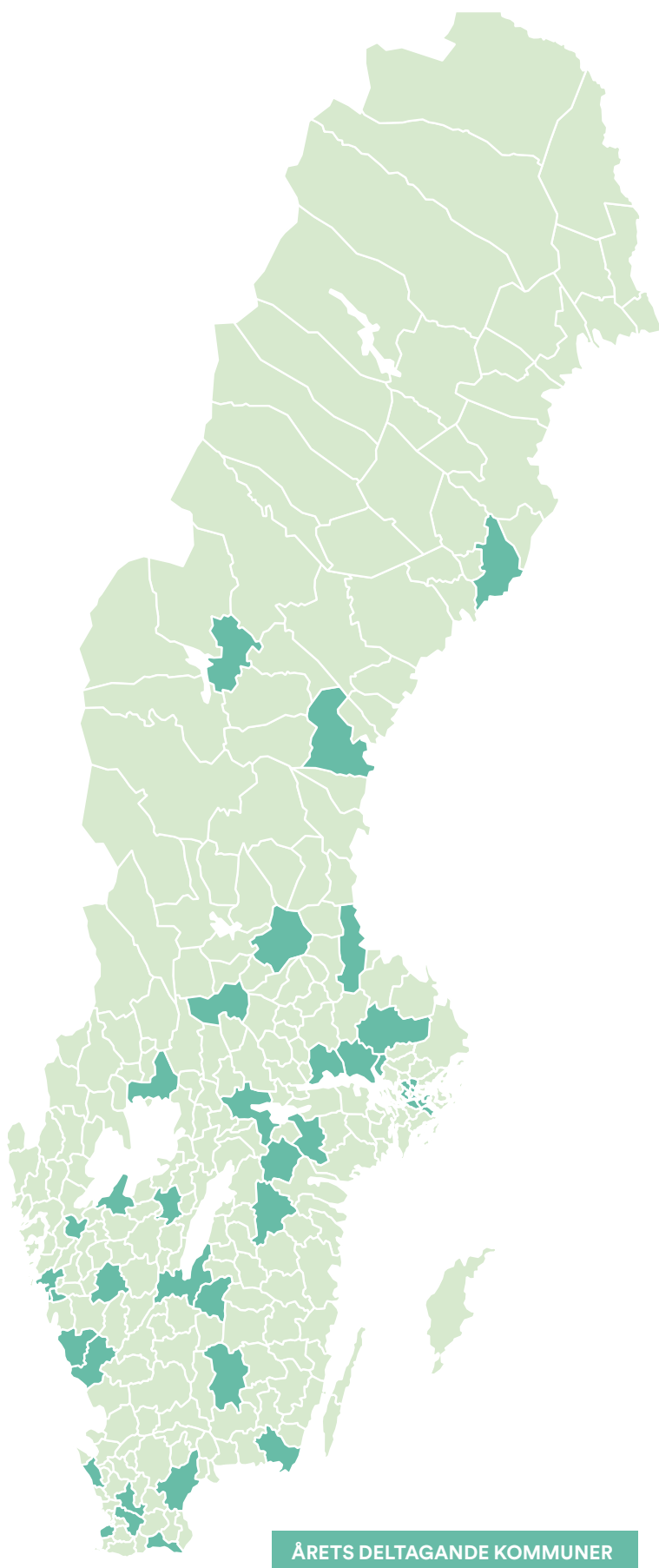
Kommunvelometern bygger på kommunernas självrapportering av kontrollerbara

uppgifter inom tre områden med totalt 90 möjliga poäng:

1. Infrastruktur (30p)
 - 1.1 infrastrukturinvesteringar (20p)
 - 1.2 infrastruktursåtgärder (10p)
2. Information och marknadsföring (30p)
 - 2.1 informations- och marknadsföringsinvesteringar (20p)
 - 2.2 informations- och marknadsföringsåtgärder (10p)
3. Organisation (30p)
 - 3.1 cykelpolitik (10p)
 - 3.2 uppföljning och mätning (10p)
 - 3.3 organisatoriska åtgärder (10p)

Kommunerna delas upp i grupper baserat på antal invånare för att underlätta jämförbarhet mellan kommunerna: stora kommuner med fler än 100 000 invånare, mellanstora kommuner med 50 000-100 000 invånare och små kommuner med färre än 50 000 invånare.

Granskningen mäter varken utvecklingen av själva cykeltrafiken inom kommunerna eller cyklisters nöjdhet med förhållandena för cykling inom kommunen. Vi har istället valt att mäta kommunernas insatser för cykling inom områdena ovan då det ger en mångfacetterad bild av kommunernas arbete med cykling. Metoden bygger på tesen att starkare insatser för cykling på sikt även leder till nöjdare cyklist och ökad cykeltrafik. För att fånga upp cyklistperspektivet har Cykelfrämjandet under 2018 lanserat en ny nationell granskning Cyklistvelometern som syftar till att låta cyklisterna tycka till om hur cykelvänliga de upplever sin hemkommun i en webbaserad enkät och rapport. Denna enkät genomförs för andra gången under sommaren 2020 och resultaten publiceras under hösten 2020. Läs mer om Cyklistvelometern på cykelframjandet.se/cyklistvelometern.



Metoden för Kommunvelometern är framtagen av Koucky & Partners i samarbete med Cykelfrämjandet. Inför Kommunvelometern 2019 genomfördes ett reviderings- och uppdateringsarbete av Kommunvelometern för att utveckla granskningsmallen så att den bättre fångar upp kommunernas arbete för ökad cykling. Inför årets Kommunvelometer har vissa justeringar gjorts granskningsmallen och innehållet i enkäten som är basen för Kommunvelometern. Läs mer om detta och metoden för Kommunvelometern i bilagan till Kommunvelometern 2020 på sidorna 85-95. Granskningen genomförs av Cykelfrämjandet med stöd av Enkätfabriken.

Sammanlagt har årets deltagande kommuner 4 888 388 invånare vilket representerar nästan hälften av Sveriges befolkning. Kommunvelometern granskar därmed en stor del av de kommuner där Sveriges befolkning cyklar. Genom att granskningen görs i ett flertal kommuner och kontinuerligt under flera år skapar vi en bild av hur prioriterad cyklingen är bland svenska kommuner och hur cyklingens status utvecklas. Detta är en viktig del av vårt gemensamma arbete för ökad, säker och attraktiv cykling.

Uppsala behåller titeln som årets cykelfrämjarkommun!

Universitetsstaden Uppsala är Sveriges fjärde största stad men för tredje året i rad också Sveriges främsta cykelfrämjarstad. Genom att arbeta intensivt med åtgärder för ökat cyklande har Uppsala länge lyckats hålla en hög kvalitet på den infrastruktur som gynnar cyklister.

Förra året var flera stora projekt antingen precis klara eller så skulle de avslutas under året. I år har arbetet precis som förra året handlat om att både bygga nytt och underhålla eller förbättra det befintliga cykelvägnätet. För att lära känna sina cyklister har staden också satsat på cykelmätare, fem stycken fasta räknare står för en del av den data som Uppsala samlar in. Utöver cykelmätarna som är stationära räknas också Uppsalas cyklister på fem platser där trafiken mäts under en vecka.

En stor resvaneundersökning var femte år ett viktigt verktyg i arbetet med att förbättra för cyklisterna.

– Resvaneundersökningen är en ovärderlig mätstation som visar hur vi lyckats på helheten i vår strävan att öka andelen som cyklar i kommunen. En ökande andel cykeltransporter är ett kvitto på att våra prioriteringar och insatser för att förbättra förutsättningarna för cykel är de rätta. Vi arbetar nu också med att utveckla våra mätmetoder för att undersöka resvanor för att få ett ännu bättre underlag för planering av vidare satsningar berättar kommunalråd Rickard Malmström.

Den kunskap som inhämtas används hela tiden för att förbättra cykelvägnätet och i mätningar blir det tydligt att Uppsala har lyckats, [Daniel Fritz](#) som är trafikplanerare berättar:

– Samtliga insatser som under de senaste åren startats upp och/eller prioriterats i större utsträckning än tidigare har fortsatt även under 2019 och 2020. Även om vi är högst par-tiska i saken är vår upplevelse att våra insat-

ser är mycket uppskattade och absolut borde innebära att några fler anser det vara ett lite rimligare alternativ att cykla även under vintern jämfört med tidigare. Några exempel är vintercyklistkampanjen, den relativt omfattande upprustningen av cykelvägnätet, omfattande kommunikationsinsatser kopplat till vintercykling samt de allt hårdare kraven på vinterväghållning (genom bland annat sopsaltning och utbildningsinsatser för snöröjningspersonal). Mellan åren 2015-2020 kan man utläsa en positiv trend sett utifrån att fler väljer att cykla under vintermånaderna. Lyckligtvis ser vi även samma positiva trend under sommarhalvåret, säger Daniel Fritz.

Alla som åkt tåg till Uppsala har nog sett att det parkeras en hel del cyklar i närheten av stationshuset, om man inte varit där på ett par år så kommer man nog ihåg något som kan kallas cykelkaos. Men nu har det blivit ordning, både med det nya cykelparkeringshuset och fler platser utomhus.

”Under 2018 påbörjades bygget av cykelparkeringshuset, drygt ett år senare stod huset färdigt och de över 1200 nya cykelparkeringsplatserna kunde tas i anspråk.”

– Under 2018 påbörjades bygget av cykelparkeringshuset, drygt ett år senare stod huset färdigt och de över 1200 nya cykelparkeringsplatserna kunde tas i anspråk. I och med detta och en rad andra insatser för att öka tillgången till



Daniel Fritz
Trafikplanerare
Uppsala kommun



En vintercyklist trampar genom Uppsala kommun. Bild: Uppsala kommun

cykelparkeringar i anslutning till resecentrum har besökare till området i dagsläget tillgång till över 6000 cykelparkeringsplatser. Samtliga är också utrustade med ramlåsning och ligger inom en radie av ca 200 meter från den relativt nybyggda stationsbyggnaden, berättar Daniel om allt nybyggt vid resecentrum.

Det är ändå något speciellt med Uppsala och cykel, vid besök i staden blir det tydligt att cykeln är ett väldigt viktigt fordon för de boende. Att det har blivit så kan förklaras på många sätt.

– Motiven till att invånarna väljer att cykla i hög utsträckning tror vi bland annat handlar om att Uppsala har en väletablerad och djupt rotad cykelkultur där människorna i stor utsträckning ser cykeln som ett naturligt inslag i vardagen. Uppsala har dessutom fördelen av att det är platt. Viktiga målpunkter finns samlade inom korta avstånd. Dessutom tror och hoppas vi att alla insatser kopplat till fysiska förbättringar i cykelnätet samt alla beteendepåverkansinsatser bidragit till att tröskeln till att börja cykla eller cykla i större utsträckning blivit lägre. En stor bidragande orsak ser vi också i de relativt omfattande kommunikationsinsatser som gjorts där målsättningen varit att informera om såväl cykelfrämjande åtgärder som upplysningar

till samtliga trafikanter om regler och råd i trafiken, avslutar Daniel Fritz.

Runt Uppsala finns det dessutom ett fint vägnät med småvägar lämpliga för utflykter, en runda förbi bruksorterna i nordvästra delen av Uppland kan vara en fantastisk upplevelse. I södra Uppsala finns tre mountainbikeleder fördelade på Vårdsätraskogen, Granebergsskogen och Sunnerstaåsen. De tre lederna är ihoplänkade så att man lätt kan cykla alla tre vid samma tillfälle. Så även för den rekreative cyklisten finns det en hel del att hämta i Uppsala kommun.

Bäst bland mellanstora kommuner: Karlstad kommun

Karlstad är en av de tre kommuner som förra året lyckades med att knipa den åtråvärda titeln som en av Sveriges bästa cykelfrämjarkommuner. Och precis som Uppsala har Karlstad fortsatt sitt arbete för att skapa fina förutsättningar för cyklister och lyckats ta titeln ytterligare ett år.

David Nordström är cykelsamordnare i Karlstad kommun. Sedan 2018 har arbetet fortsatt och tittar man på kommunens information till cyklister finns det en hel del roligt att göra. Det är tydligt att Karlstad både ser cykeln som ett fordon och ett redskap för rekreation och något som är fantastiskt kul. Ett av favoritinitiativen är projektet kulturcykel, tre olika rundor med sammanlagt 53 platser på vägen som finns beskrivna i den broschyr som Karlstad låtit trycka upp. Kring Skutberget finns en uppmärkt led för mountainbike, 8,5 kilometer medelsvår cykling och skulle man vara sugen på mer finns det en hel del stigar och grusvägar.

En spännande lite längre tur är Unionsleden mellan Karlstad och Moss i Norge, det är en 280 kilometer lång led som dessutom kommer att märkas upp tydligare inom en nära framtid.

På papper och i appen "mitt Karlstad" finns kommunens cykelkarta, med den kan man navigera i tätorterna Karlstad, Skåre, Molkom och Vålberg. Det finns också skyltar med vägvisning och avstånd på många ställen, just skyltsystemet är under uppbyggnad. Denna kombination av åtgärder är en del av framgången, vi frågade David om vad som krävs för att fortsätta vara en av Sveriges bästa cykelfrämjarkommuner.

– Vi jobbar vidare, med en mängd aktiviteter och projekt. Inom några områden ligger vi i framkant men det är just bredden och kontinuiteten som är Karlstads styrka. Jag kan nämna uppgradering av vårt cykelställs-

bestånd, byggnation av flera saknade länkar i cykelnätet, innovationsprojekt för vinterväghållning, pilotförsök med blombevattning på broar via lådcykel. Samt färdigställande av Karlstadsstråket, ett BRT-inspirerande bussstråk där delvis parallella cykelbanor och cykelparkering vid hållplatser integrerats i projektet, berättar David.

Men bra kommunikation med de boende är också viktigt. Medborgarförslag är ett bra sätt att få koll på åtgärder som kan vara nödvändiga.

”Vi får många goda förslag och bra input från vårt externa cykelråd. Det är inte ovanligt att det blir verkstad av det. Borgmästarrampen kom till genom två oberoende medborgarförslag.”

– Vi får många goda förslag och bra input från vårt externa cykelråd. Det är inte ovanligt att det blir verkstad av det. Borgmästarrampen kom till genom två oberoende medborgarförslag. Det är en ramp upp på Borgmästarbron, Trafikverkets bro över älven. Tidigare var cyklister tvungna att dra cykeln uppför en trappa med ledränna, eller ta sig över en farlig korsning och göra en omväg på 600 meter. Rampen kostade 10 miljoner och Trafikverket medfinansierade. Med växtlighet, belysning och en något slingrande profil är den både



David Nordström
Cykelsamordnare
Karlstads kommun
Fotograf: Kristoffer
Andrén



Invigning av borgmästarrampen i Karlstad kommun. Fotograf: Monika Martinsson

praktisk och attraktiv, säger David.

Framtidsplanerna för att inte bara luta sig tillbaka är också viktiga, att vara glad men inte nöjd. För att fortsätta att bli bättre finns det några åtgärder David kan nämna direkt.

–Att främja cykeltrafiken är en hörnsten i arbetet framåt. Det befintliga cykelnätet är finmaskigt men det vi verkligen behöver jobba mer med är uppgraderingar från GC-bana till uppdelad bana i de mest trafikintensiva stråken.

I Karlstad cyklas det till skola och jobb, till vänner, handel och fritidsaktiviteter. Det cyklas för motion och rekreation, för utflykter och upplevelser. Vård- och omsorgsförvaltningens resurscentrum har side-by-side-cyklar och VR-cykel. Arbetsmarknad- och socialförvaltningen har sedan 90-talet bedrivit gratis cykelutlåning sommartid som ett arbetsmarknadsprojekt. Flera förskolor, skolor och parklekar har köpt in lastcyklar till sina verksamheter, att det bubblar i Karlstads cykelgryta blir tydligt när David berättar.

Davids eget cyklande är exemplariskt och visar tydligt på möjligheterna med cykeln.

– Ja, jag cyklar nästan alltid om det känns för långt eller tidskrävande att promenera. Karlstad är en stad med korta avstånd i ett älvdelta fullt av grönska och vatten.

Nån enstaka gång i månaden kan du se mig i en buss eller bil. Jag är präglad av att ha växt upp i ett bilfritt miljonprogramsområde som heter Orrholmen, där biltrafiken förpassats under jord. Från späda ålder var cykel det naturliga färdmedlet för att cykla till skola och kompisar. I samma hjulspår har det fortsatt efter att jag flyttade hem till Karlstad igen för fyra år sedan.

Det verkar som om Karlstad har knäckt koden för hur kommunen ska arbeta med cykel och har du vägarna förbi Karlstad så se till att cykla lite extra i närområdet. Det finns massor av godbitar att njuta av på hjul, både inne i tätorterna och ute i naturen.

Finspång tar förstaplatsen bland små kommuner

En av 2019 års bästa cykelkommuner är Finspång. Beläget i det vackra Östergötland med massor av sjöar och fin natur, men för att bli en riktigt bra cykelkommun måste man jobba hårt med infrastruktur och underhåll. Vi fick tag i [Helena Wastesson](#) som är trafikstrateg i Finspång hon fick berätta lite om Finspång som cykelkommun.

För att öka antalet cyklister är det viktigt att se cykeln som ett riktigt och viktigt fordon, att inte låta bilnormen styra.

– Vi har en jämställd drift och underhållsplan där vi prioriterar gång- och cykelvägar framför bilvägar. Annat som vi gör är att vi uppmärksammar och genomför aktiviteter på trafikantveckan. Vi ökar hela tiden antalet cykelparkeringsplatser och pumpmöjligheter vid kollektivtrafikknutpunkter. Vi ökar också antalet cykelparkeringsplatser vid större lekplatser. Sen ser vi till att knyta ihop cykelvägnätet för att få en säkrare cykelmiljö dessutom bygger vi nya cykelvägar, berättar Helena.

I projektet "Cykla och Gå" har kommunen arbetat för att fler barn ska cykla eller gå till skolan, detta är särskilt viktigt nu när vi har börjat se en tydlig ökning av skjutsande med bil. Men det är inte helt givet att alla projekt ger en synlig effekt direkt. Helena förklarar:

– Generellt så kan vi inte se att projektet gett någon speciell effekt, vissa skolor sticker ut och har ökat andelen som cyklar medan andra skolor ligger kvar eller har minskat sitt cyklande. Det vi kan se är att andelen elever i målgruppen förskoleklass till årskurs 3 som använder cykelhjälm har ökat från 70% till 95% vilket är glädjande. Vi har genomfört en inventering av barns skolvägar samt hur möjligheter till cykelparkering vid skolorna ser ut. Inventeringen ska ligga till grund för framtida åtgärder som bidrar till ökat cyklande.

Däremot så har vissa andra åtgärder visat sig ha stor effekt.

– Det vi kan se är att våra cykelparkeringsplatser vid kollektivtrafikknutpunkter är väldigt populära vilket är mycket positivt. En vidareutveckling av cykelvägnätet gör även att fler får en säkrare cykelmiljö vilket resulterar i ökat cyklande, förklarar Helena innan hon fortsätter att berätta om vintercyklingen.

– Vi har ingen statistik som visar enbart hur många som vintertid cyklar till jobbet, men vi deltog i Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2018 och den visar att 7% cyklar lika mycket som på sommaren, 20% cyklar mindre samt att 13% inte cyklar på vintern.

I kommunen är det inte bara den praktiska cyklingen som får ta plats, den lokala cykelklubben har flera leder för mountainbike, det har också satsats på teknikbanor för mountainbike och ett pumptrack. Liknande åtgärder har visat sig kunna påverka vardagscyklandet.

– Ja det gör det absolut, pumptrack och teknikbanorna är mycket populära. De iordningställda MTB-spåren i Grosvadsskogen finns i olika svårighetsgrader från lätt till svår och används flitigt. Vi har även fem kartlagda cykelleder i varierande längd, berättar Helena om den rekreativa cyklingen i Finspång.

När hon själv ska cykla blir det ut från tätorten för att komma närmare naturen. Hennes favoritturer går ofta till någon av sjöarna i närheten.



Helena Wastesson
Trafikstrateg
Finspångs kommun



Cykelvägen ut mot Butbro och Lotorp i Finspång. Foto: Marika Sjödin

– Vi har flera guldklimpar så det beror på vad man är sugen på. En lång cykeltur med fin natur skulle gå från Finspångs tätort längs banvallen mot Borggård där naturen är omväxlande med både skog och ängar. En lite kortare stäcka skulle gå från Finspångs tätort mot Lotorp, cykelstråket ligger i nära en av våra 368 sjöar i kommunen. På den perfekta utflykten skulle jag packa min picknickkorg och åka längs den grusade sträckan utmed sjön Gron för att sedan sätta mig på lämplig plats och titta ut över sjön och kanske bada lite, avslöjar Helena när hon delar med sig av sina smultronställan.

Det finns också en hel del längre turer på grusväg med relativt lågt trafiktryck. Kanske att det finns potential som cykelturistort?

– Ja det skulle jag säga, det finns massor av fina grusvägar, dock kan man beroende på målpunkt vara tvungen att på en kortare sträcka vistas i blandtrafik.

”Förutom att det rör sig betydligt mindre folk ute på våra gator generellt så kan vi inte se att cyklandet påverkas direkt av Covid19.”

I den rådande situationen med Covid19 har också Finspång påverkats. Men det är mer gatubilden i allmänhet än just cyklisterna.

– Förutom att det rör sig betydligt mindre folk ute på våra gator generellt så kan vi inte se att cyklandet påverkas direkt av Covid19, avslutar Helena.

Under våren håller Finspång också på att förbereda en gång och cykelräknare i centrum, med en cykelbarometer kan kommunen få ännu bättre koll på sina cyklister och då också få bättre förutsättningar att fortsatt hålla den höga nivå som dom höll 2019.



Resultat

I denna del presenteras resultaten av Kommunvelometern 2020. Först presenteras de sammanlagda resultaten för alla deltagande kommuner, resultaten per kommungrupp, och sedan resultat per område och delområde. Resultaten är uppdelade per kommungrupp för att underlätta jämförelse mellan kommuner av olika storlekar. Kommunsammanfattningarna redovisas i löpande alfabetisk ordning i nästföljande kapitel. Fördjupade kommunresultat finns tillgängliga för nedladdning på Cykelfrämjandets hemsida.



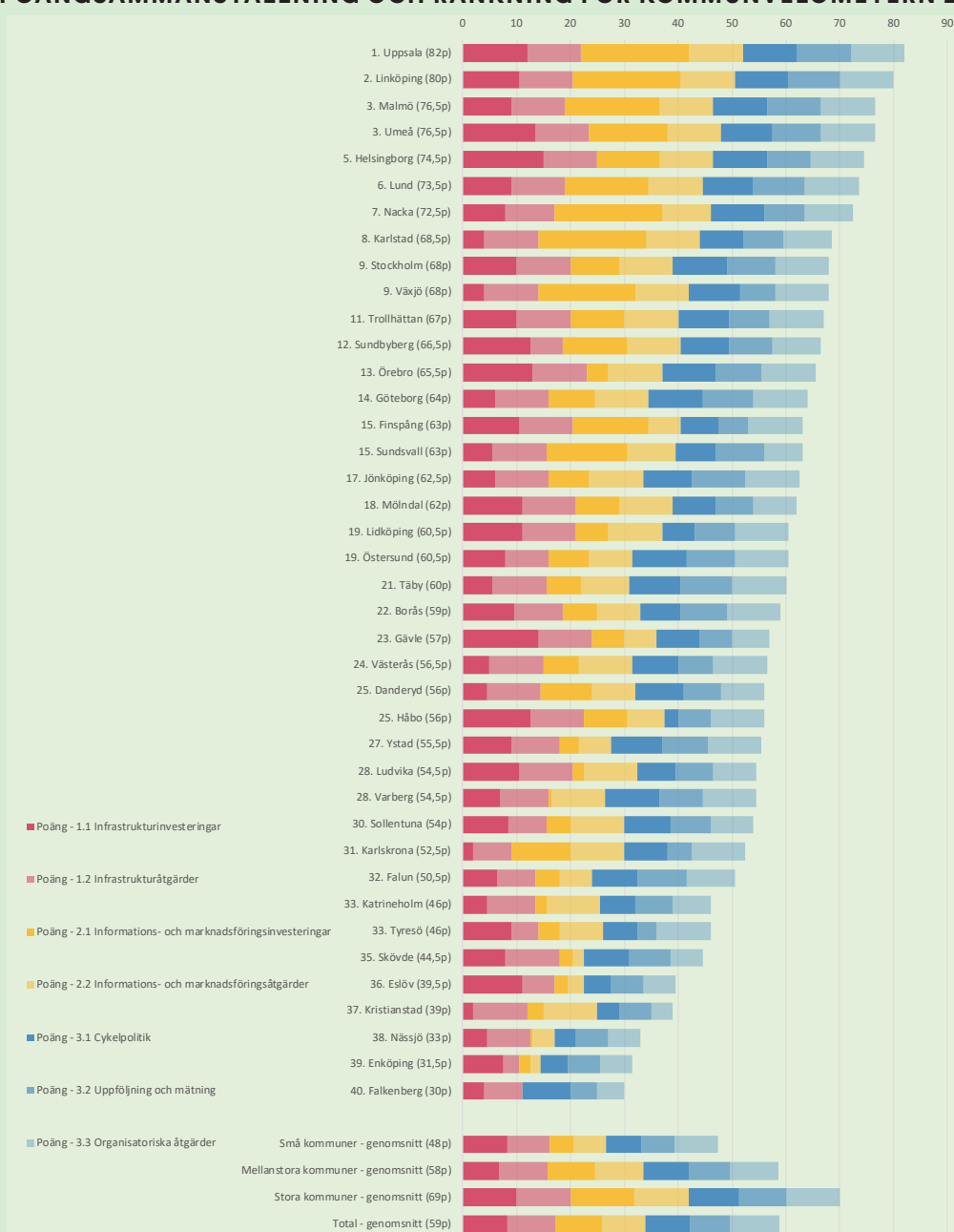
Rankning 2020

TOTALRANKNING

Årets högst rankade cykelfrämjarkommun blir återigen Uppsala, som tar förstaplatsen för tredje året i rad med 82 poäng av 90 möjliga! Andraplatsen tar återigen Linköping med 80 poäng och tredjeplatsen totalt delas mellan Malmö stad och Umeå som båda får

76,5 poäng. De deltagande kommunerna har poäng som sträcker sig från Falkenbergs 30 till Uppsalas 82 av 90 möjliga. Snittpoängen för årets deltagare är 59 poäng, fler än förra årets 51 poäng i snitt.

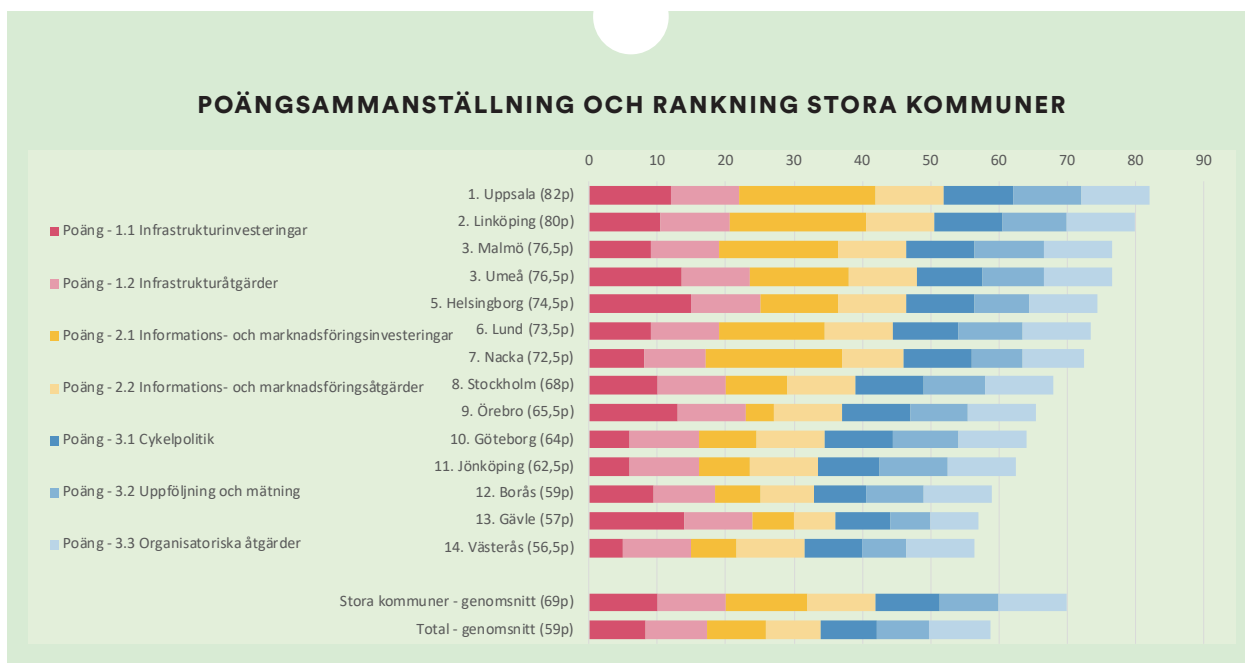
POÄNGSAMMANSTÄLLNING OCH RANKNING FÖR KOMMUNVELOMETERN 2020



STORA KOMMUNER

Gruppen stora kommuner består av de kommuner som har över 100 000 invånare. Deltagarna i gruppen har oftast högst snittpoäng av de tre storleksgrupperna, och trenden håller i sig även i år då gruppen har 69 poäng

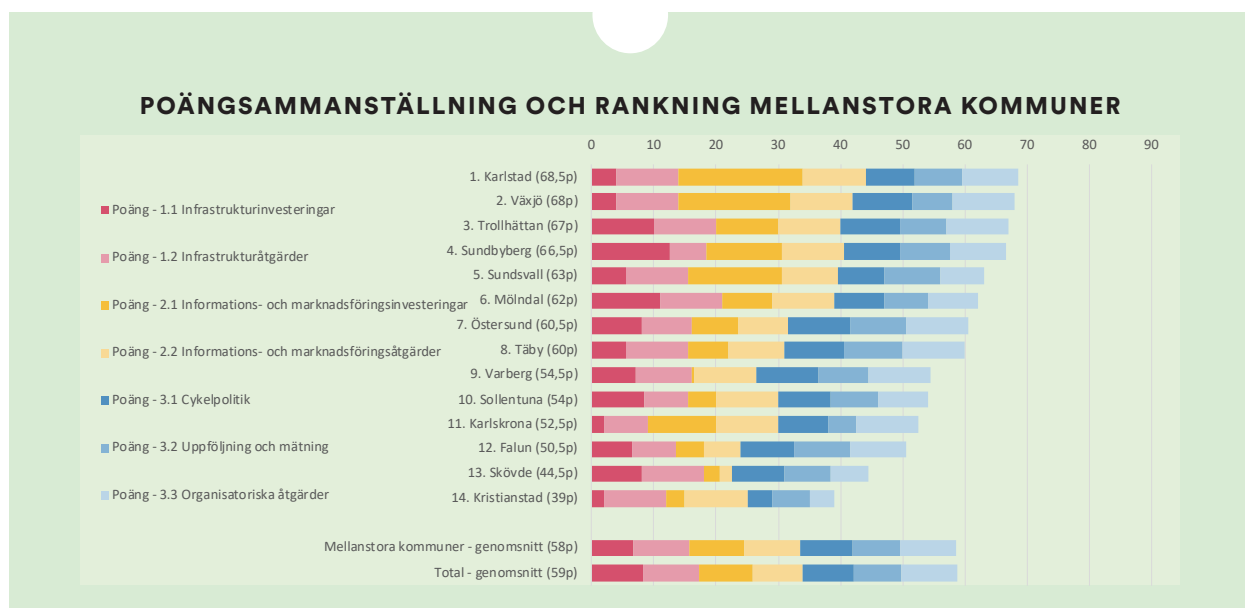
i snitt, fler än förra årets snitt på 64 poäng för gruppen. De stora kommunerna har som grupp en god spridning av poäng i samtliga delområden och visar att de arbetar med flera verktyg för ökad och säker cykling.



MELLANSTORA KOMMUNER

Gruppen mellanstora kommuner består av kommuner med 50 000 till 100 000 invånare. Gruppen mellanstora kommuner ligger precis under snittet för samtliga deltagande

kommuner med 58 poäng i snitt, samma som förra årets resultat. Två kommuner i gruppen platsar även inom topp-tio rankningen totalt: Karlstad och Växjö.

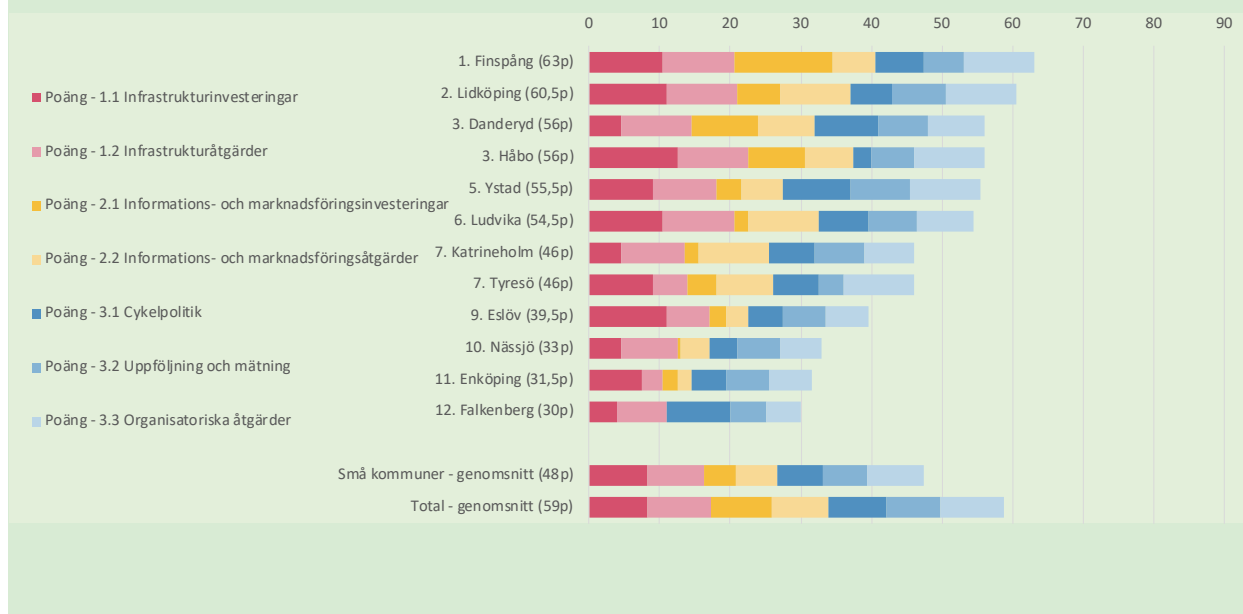


SMÅ KOMMUNER

Gruppen små kommuner består av kommuner med färre än 50 000 invånare. Finspång får i år förstaplatsen i gruppen efter en tredjeplats placering 2019. Gruppen har en stor spridning med poäng, från 30 till 63 och deltagarna har 48 poäng i snitt. Detta är en stor ökning från 2019s 38 poäng i snitt för gruppen små kommuner. Resultaten bland deltagarna varierar brett, men gruppen små kommuner presterar generellt sämre i delom-

rådet informations- och marknadsföringsinvesteringar, vilket tyder på att kommunerna inte satsar lika mycket resurser per capita på så-kallade 'mjuka' åtgärder för ökad cykling som deltagare i grupperna mellanstora och stora kommuner.

POÄNGSAMMANSTÄLLNING OCH RANKNING SMÅ KOMMUNER





1. Infrastruktur

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastruktur

- Investeringar 2019

233 kr/capita, 1 242 433 914 kr totalt

- Budgeterat 2020

274 kr/capita, 1 459 909 750 kr totalt

Drift och underhåll

- Investeringar 2019

104 kr/capita, 463 806 595 kr totalt

- Budgeterat 2020

95 kr/capita, 430 313 672 kr totalt

I delområdet infrastrukturinvesteringar poängsätts kommunens investeringar i ny cykelinfrastruktur och drift och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur under 2019, budgeterade medel för dessa för 2020 samt personresurser för utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur under 2019. Kostnaderna räknas per capita för att möjliggöra jämförbarhet mellan kommuner av olika storlekar. I snitt har kommunerna investerat 233 kr per capita i ny cykelinfrastruktur under 2019 och budgeterat i snitt 274 kr per capita för 2020. För drift och underhåll har kommunerna spenderat i snitt 104 kr per capita under 2019 och budgeterat i snitt 95 kr per capita för 2020.

Umeå är den kommun som tar hem flest poäng i delområdet med 13,5 poäng av 20 möjliga, följt av Örebro kommun med 13 poäng. I snitt får kommunerna 8 av 20 möjliga poäng i delområdet. Snittet för investeringar i ny infrastruktur per capita har ökat sedan i fjol, till 233 kr per capita investerat 2019 och 274 budgeterat för 2020. Detta kan jämföras med 2019s resultat då 213 kr per capita investerades 2018 och 239 kr per capita var budgeterade för 2019. Även i drift och underhåll ser vi en ökning från 98 kr per capita spenderat 2018 och 94 kr per capita budgeterat 2019 till 104 kr per capita spenderat 2019 och 95 kr per capita budgeterat för 2020. Likaså ökar snittet för personresurser per 100 000 invånare inom utveckling och planering av cykelinfrastruktur från 2,1 heltidstjänster i Kommunvelometern 2019 till 2,56 heltidstjänster i årets resultat.

Frågor om budget och investeringar är de frågor som oftast är svårast för deltagarna att ge exakta uppgifter kring och innebär inte sällan en del antaganden, särskilt om kommunen t.ex. har behövt göra uppskattningar för cykelns del av en övergripande budget. Vissa kommuner har använt sig av schablonberäkningar för att uppskatta kostnader av infrastruktur och drift och underhåll.

**HUR MÅNGA PERSONER
UPPSKATTAR DU ARBETAR MED
UTVECKLING OCH PLANERING
AV CYKELINFRASTRUKTUR I
KOMMUNEN?**

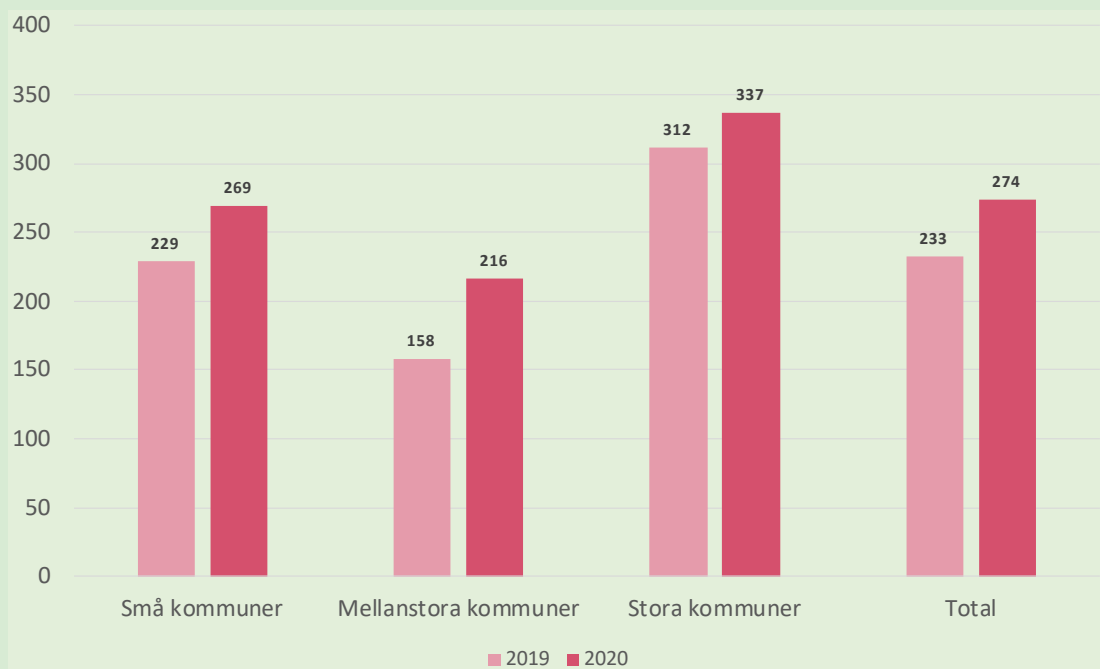


ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

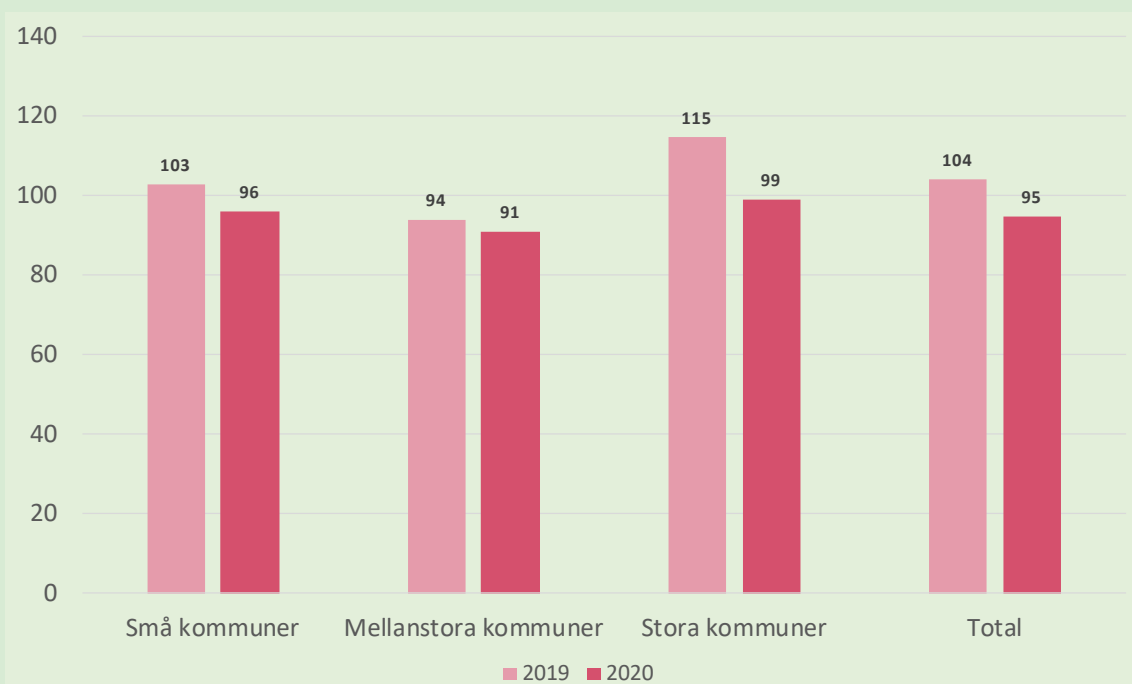
Små	Mellanstora	Stora
3,1	1,77	2,92

**2,56 PERSON PER 100 000
INVÅNARE ARBETAR I SNITT MED
UTVECKLING OCH PLANERING AV
CYKELINFRASTRUKTUR I KOMMUNERNA.**

GENOMSNIITT INVESTERINGAR/BUDGETERAT FÖR NY INFRASTRUKTUR FÖR CYKEL 2019/2020. SEK PER CAPITA



GENOMSNIITT INVESTERAT/BUDGETERAT I DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELINFRASTRUKTUR UNDER 2019/2020. SEK PER CAPITA



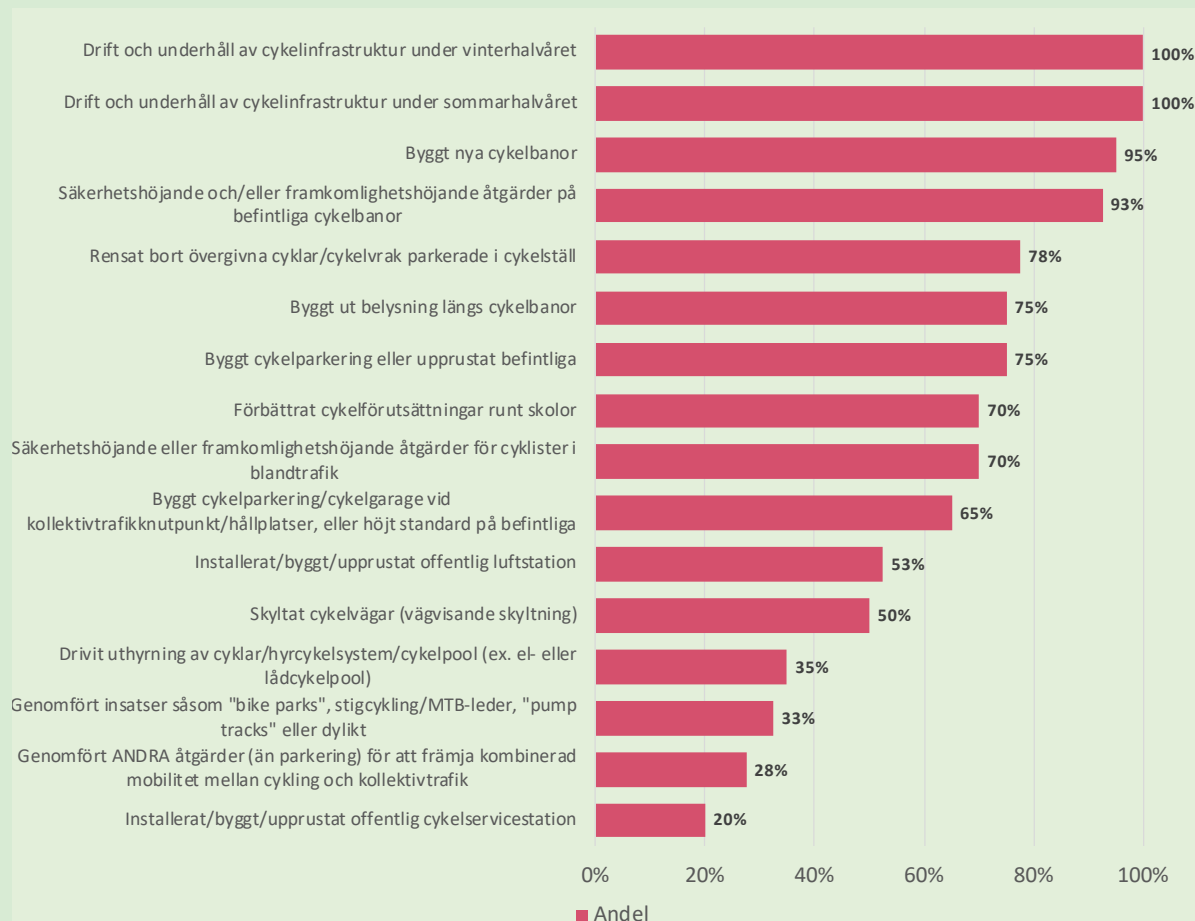
1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Delområdet infrastrukturåtgärder lades till under Kommunvelometern 2019 och har i år reviderats och vidareutvecklats med ett antal ytterligare åtgärder i listan. Denna lista visar de aktiviteter som kommunerna har genomfört under 2019 inom cykelinfrastruktur. Dessa "hårda" åtgärder är ibland de enda man tänker på när cykelsatsningar kommer på tal, men i Kommunvelometern är infrastruktur endast ett område av tre. Även inom detta område finns det en bredd av möjliga satsningar en kommun kan göra för att förbättra förutsättningarna för cykling,

alltifrån att bygga nya kilometer cykelväg till att förbättra belysning och cykelmiljön kring skolor. Kommunerna får ett poäng för varje åtgärd de genomfört under 2019 med max tio poäng i delområdet.

I årets Kommunvelometer får hela 25 kommuner full pott i delområdet med 10 av 10 möjliga poäng, fler än fjolårets 15 kommuner. Snittpoängen för delområdet är 9 poäng, vilket visar på starka resultat för de deltagande kommunerna i detta delområde i årets Kommunvelometer och breda satsningar inom cykelinfrastruktur.

INFRASTRUKTURÅTGÄRDER: ANDEL AV KOMMUNERNA SOM UTFÖRT RESPEKTIVE ÅTGÄRD UNDER 2019



**INFRASTRUKTURÅTGÄRDER: ANDEL AV KOMMUNERNA PER GRUPP
SOM UTFÖRT RESPEKTIVE ÅTGÄRD UNDER 2019**

	Små	Mellanstora	Stora
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret	100%	100%	100%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret	100%	100%	100%
Byggt nya cykelbanor	100%	86%	100%
Säkerhetshöjande och/eller framkomlighetshöjande åtgärder på befintliga cykelbanor	83%	93%	100%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i cykelställ	58%	71%	100%
Byggt cykelparkering eller upprustat befintliga	67%	57%	100%
Byggt ut belysning längs cykelbanor	50%	71%	100%
Säkerhetshöjande eller framkomlighetshöjande åtgärder för cyklister i blandtrafik	75%	79%	57%
Förbättrat cykelförutsättningar runt skolor	50%	64%	93%
Byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknuten/hållplatser, eller höjt standard befintliga	58%	50%	86%
Installerat/byggt/upprustat offentlig luftstation	50%	43%	64%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)	33%	50%	64%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem/cykel-pool (ex. el- eller lådcykel-pool)	25%	36%	43%
Genomfört insatser såsom "bike parks", stigcykling/MTB-leder, "pump tracks" eller dylikt	17%	36%	43%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik	25%	21%	36%
Installerat/byggt/upprustat offentlig cykelservice-station	8%	14%	36%

2. Information och marknadsföring

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Investeringar 2019

4,8 kr/capita, 29 579 191 kr totalt

Budgeterat 2020

4,4 kr/capita, 25 810 983 kr totalt

Inom detta område mäts vilka medel och personresurser som kommunerna har för att informera och kommunicera om cyklingens möjligheter. Exempel på åtgärder är informationskampanjer, cykeltävlingar eller utmaningar, framtagande av kartor, med mera. Budgeterade medel inom information och marknadsföring av cykling är vanligtvis betydligt lägre än för cykelinfrastruktur. Det är helt naturligt, eftersom verksamheter inom information och marknadsföring kostar mindre än att anlägga och bygga ny infrastruktur.

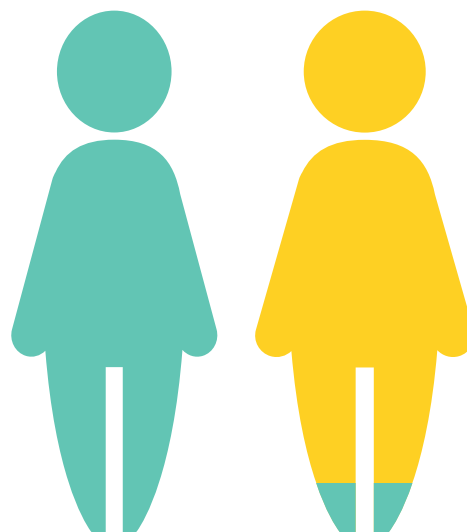
I snitt har de deltagande kommunerna investerat 4,8 kr per capita i informations- och marknadsföringssatsningar under 2019 och budgeterat 4,4 kr per capita för 2020. Detta är en minskning från förra årets resultat då kommunerna hade spenderat i snitt 4,6 kr per capita under 2018 och budgeterat 5,6 kr per capita för 2019. I snitt har kommunerna något färre personresurser inom området i år i jämförelse med förra årets resultat: 1,1 heltidstjänster per 100 000 invånare i år jämfört med 1,2 heltidstjänster per 100 000 invånare i fjol. Snittpoängen i delområdet är 9 av 20 möjliga poäng och i år får fyra kommuner 20 av 20 möjliga poäng inom delområdet: Karlstad, Linköping, Nacka och Uppsala.

HUR MÅNGA PERSONER UPPSKATTAR DU ARBETAR MED PÅVERKANSSATSNINGAR FÖR CYKLING I KOMMUNEN?

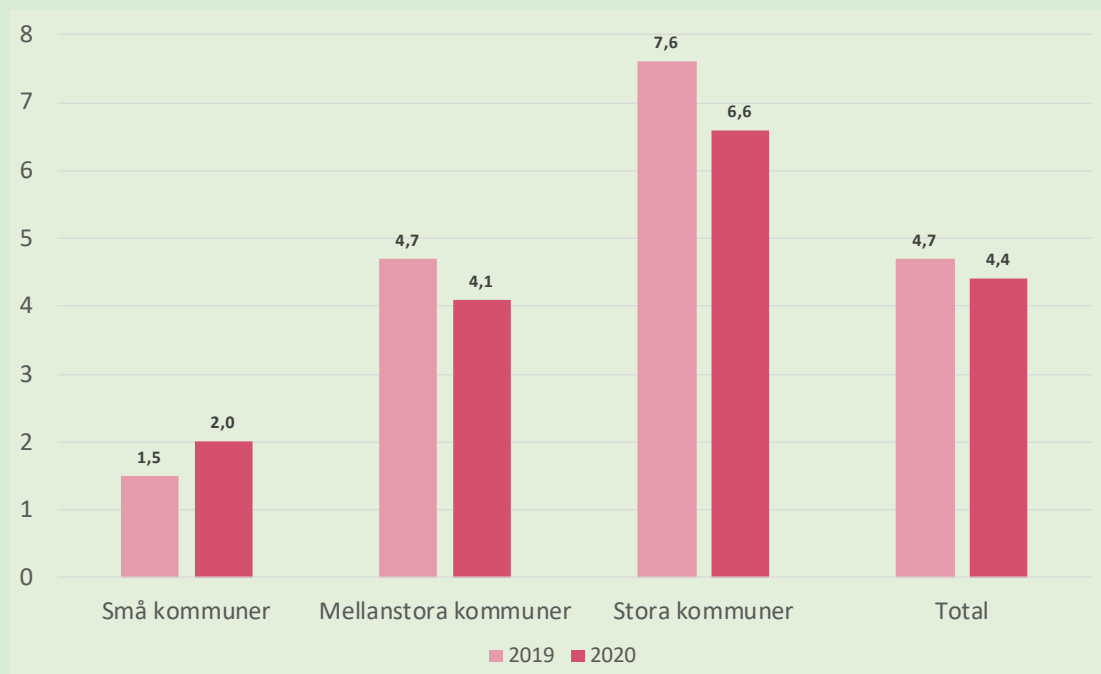
ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Små	Mellanstora	Stora
1,10	0,89	1,21

1,1 PERSON PER 100 000
INVÅNARE ARBETAR I SNITT MED
PÅVERKANSSATSNINGAR FÖR CYKLING
I KOMMUNEN



**HUR MYCKET HAR KOMMUNEN INVESTERAT/BUDGETERAT I PÅVERKANSSATSNINGAR
FÖR CYKLING UNDER 2019/2020? SEK PER CAPITA**



2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Inför Kommunvelometern 2019 utvecklades en kompletterande åtgärdslista inom området information och marknadsföring. Denna lista, som innehåller diverse åtgärder för att visa bredden på möjliga aktiviteter inom påverkansarbete för ökad cykling, har reviderats och vidareutvecklats inför Kommunvelometern 2020. Kommunerna får ett poäng för varje åtgärd de genomfört under 2019 med max tio poäng i delområdet. Snittpoängen i delområdet i år är åtta av tio poäng och 23 kommuner får maxpoäng med tio av tio möjliga. Likt förra årets resultat är den vanligaste åtgärden som genomförts att vara aktiva via sociala medier

eller hemsida för att informera om kommunens cykelsatsningar och den minst vanliga åtgärden i den angivna listan är att driva eller sponsra cykelkök. Det finns en otrolig bredd av aktiviteter inom detta delområde som genomförs av de deltagande kommunerna, alltifrån kampanjer för barnfamiljer att prova att ersätta bilen med lådcykel till cykelturismsatsningar och vintercyklingsprojekt och mycket mer har genomförts det senaste året.

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER: ANDEL AV KOMMUNERNA SOM UTFÖRT RESPEKTIVE ÅTGÄRD UNDER 2019



AKTIVITETER INOM INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

	Små	Mellanstora	Stora
Varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling	83%	100%	93%
Informerat om kommunens cykelinsatser eller träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska trafikantveckan eller i samband med annat event	58%	79%	93%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga	58%	79%	86%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt	75%	64%	79%
Tryckt upp och spridit cykelkarta eller uppdaterat befintlig	58%	64%	79%
Genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller -aktivitet inom kommunen	42%	57%	86%
Genomfört vinterkampanjer eller aktiviteter för främjandet av vintercykling	25%	50%	79%
Marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälningsfunktion	42%	43%	71%
Drivit/sponsrat "prova på"-kampanjer eller -projekt för t.ex. elcyklar, vikcyklar eller lådcyklar	58%	36%	57%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. Cykelvänlig arbetsplats eller dylikt.	25%	36%	86%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen	17%	50%	64%
Genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller -aktivitet inom kommunen	25%	50%	43%
Genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/MTB-cyklingsprojekt eller -aktivitet inom kommunen	8%	64%	43%
Drivit/sponsrat cykelutbildningar, som t.ex. "lär dig cykla"-kurser för vuxna	8%	36%	64%
Genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller -aktivitet inom kommunen	17%	29%	36%
Implementerat "nudging"-åtgärder relaterade till cykling	0%	21%	57%
Drivit/sponsrat cykelbibliotek eller dylikt	0%	29%	43%
Drivit/sponsrat "cykling för äldre" eller dylikt	8%	29%	36%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga	17%	7%	29%
Drivit/sponsrat cykelkök	0%	0%	29%

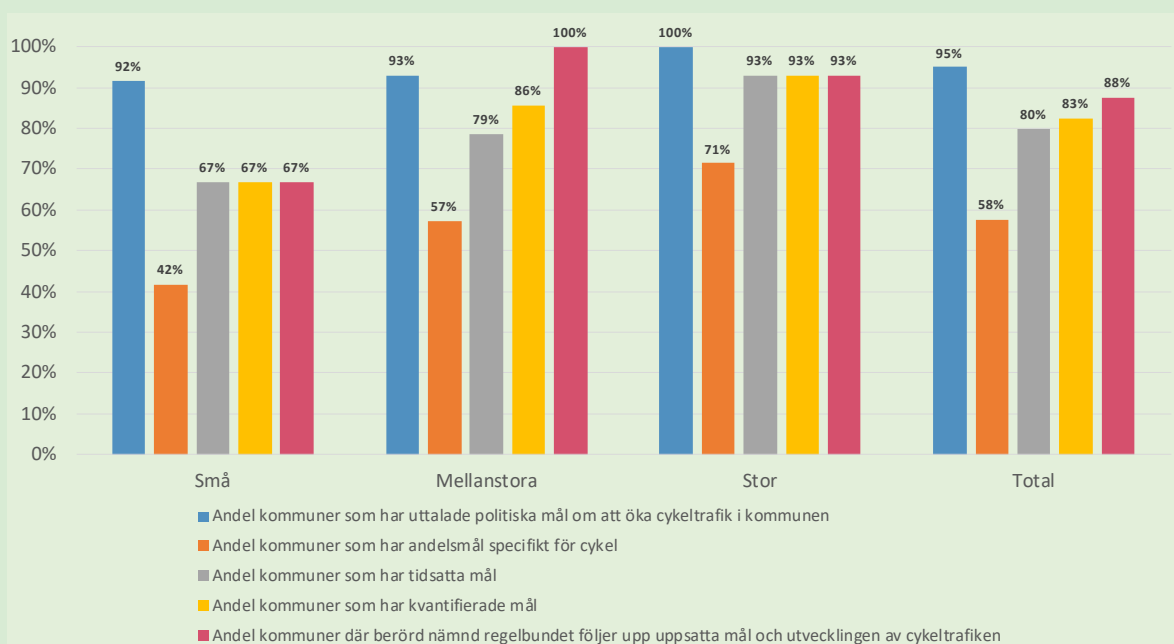
3. Organisation

3.1 CYKELPOLITIK

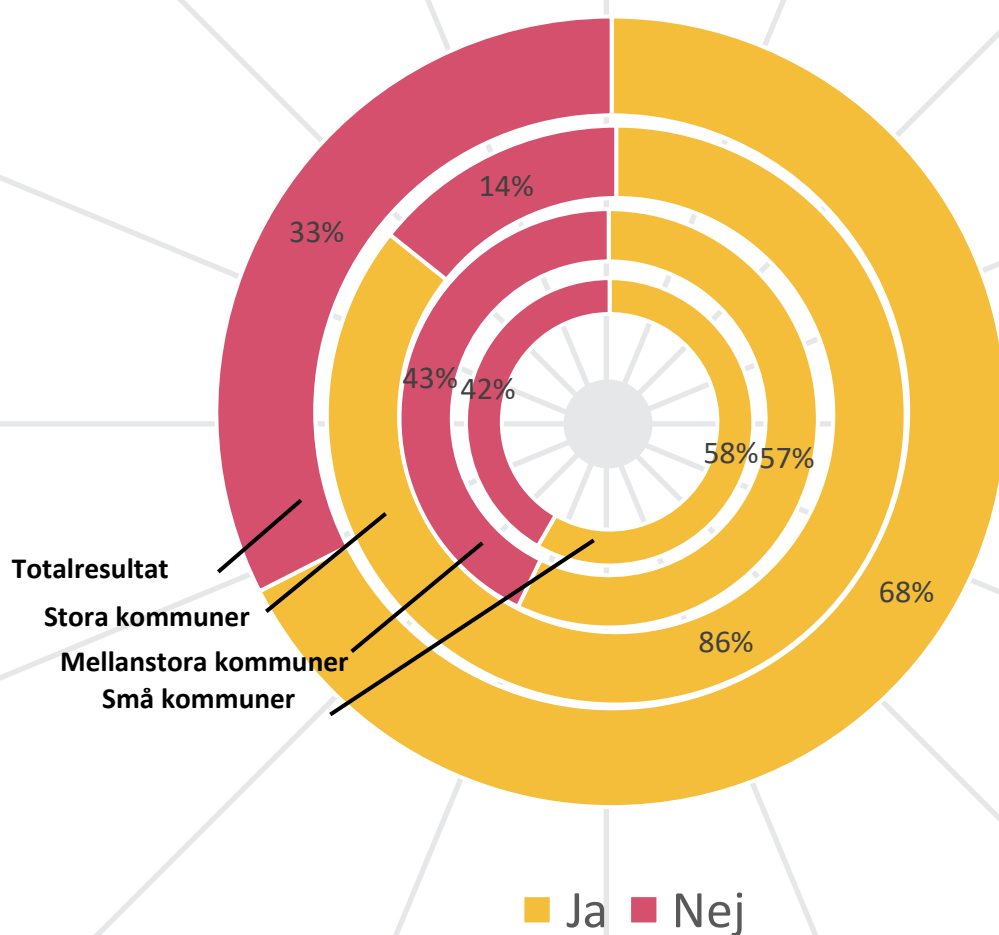
I delområdet cykelpolitik undersöker vi kommunens cykelpolitiska mål och styrdokument för att främja cykling. En tydlig målformulering som förankras politiskt och följs upp är en grundpelare för att cykelarbetet ska lyckas långsiktigt. En cykelstrategi och cykelplan är även de centrala för cykelpolitiken tillsammans med flera andra cykelpolitiska aktiviteter som redogörs för i detta delområde. Bedömningen omfattar endast om mål, styrdokument och planer finns, inte hur de tillämpas eller följs upp. Delområdet har tio möjliga poäng. Snittpoängen för delområdet är i år åtta av tio och likt i följ får tio kommuner full pott med tio poäng totalt i delområdet. Som nämns ovan är politiskt antagna mål om att öka cykeltrafiken i kommunen en nyckeldel av ett strategiskt cykelpolitiskt arbete. Gruppen stora kommuner särskiljer sig här då 100 procent av de deltagande stora kom-

munerna har politiskt antagna mål för att öka cykeltrafiken i kommunen och 71 procent av dessa har ett andelsmål specifikt för cykel. Även bland gruppen som helhet har en hög andel kommuner politiskt antagna mål för att öka cykeltrafiken i kommunen (95 procent). För att kunna uppfylla målen och deras vision för cykling krävs en tydlig strategi och plan. Detta kan vara i form av ett cykelprogram eller cykelstrategi som visar vägen för kommunens långsiktiga arbete för cykling. I årets Kommunvelometer har 68 procent av deltagarna ett antaget cykelprogram eller cykelstrategi. Detta är något lägre än resultatet 2019 då 71 procent av deltagarna hade detsamma. I årets Kommunvelometer ser vi att fler i gruppen små kommuner har ett antaget cykelprogram eller cykelstrategi och att färre stora kommuner har det jämfört med 2019.

MÅL FÖR ÖKAD CYKLING



HAR KOMMUNEN ANTAGIT NÅGON CYKELSTRATEGI ELLER ETT CYKELPROGRAM FÖR ÖKAD CYKLING?



CYKELPOLITISKA AKTIVITETER

Andra viktiga cykelpolitiska aktiviteter inom delområdet är om kommunen har antagit en cykelplan och budgeterat medel till den, har en norm för cykelparkeringstal och kvalitetskriterier för cykelparkering, om cykelfrågor är integrerade i plandokument, om det finns en aktuell underhållsplan eller om kommunen arbetar med trafikanordningsplaner eller har rutiner för omledning av cykeltrafik vid t.ex. vägbyggen. Vissa ändringar har genomförts i

detta delområde jämfört med Kommunvelometern 2019, för mer information, se Bilaga: Metod.

De kommuner som får tio av tio poäng i detta delområde är: Göteborgs stad, Helsingborgs stad, Linköpings kommun, Malmö stad, Nacka kommun, Stockholms stad, Uppsala kommun, Varbergs kommun, Örebro kommun och Östersunds kommun.

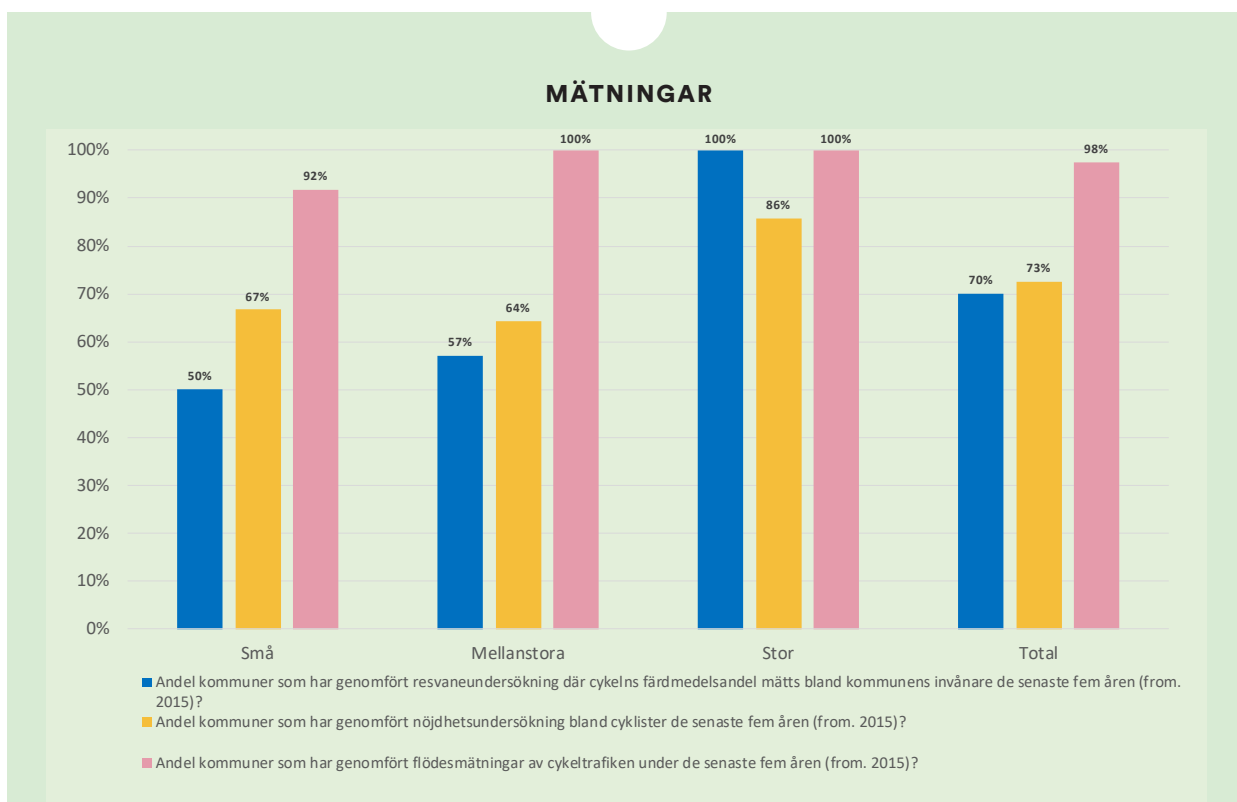
ANDEL KOMMUNER SOM HAR GENOMFÖRT ÅTGÄRDEN INOM CYKELPOLITIK

	Små	Mellanstora	Stora	Total
Har kommunen genomfört några flödesmätningar av cykeltrafiken under de senaste fem åren (from. 2015)?	92%	100%	100%	98%
Jobbar kommunen med TA-planer (trafikanordningsplaner) och/eller har kommunen rutiner för omledning av cykeltrafik vid t.ex. vägbyggen eller annat som påverkar framkomlighet?	75%	93%	100%	90%
Har kommunen satt upp kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse, t.ex. i översiktsplaner, fördjupade öp, områdesprogram eller detaljplaner?	75%	86%	100%	88%
Har kommunen en aktuell cykelplan?	67%	86%	100%	85%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?	67%	79%	93%	80%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?	42%	93%	100%	80%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?	50%	93%	93%	80%
Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor?	42%	100%	93%	80%

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Delområdet uppföljning och mätning är en viktig del av den egna organisationens arbete för cykling. 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 flödesmätningar av cykeltrafiken på olika stråk, resvane- och nöjdhetsundersökningar, uppföljning av olycksstatistik, kartläggning och inventering av cykelparkeringar och rutiner för inrapportering av cykelvägar till Nationell vägdatabas

(NVDB). En felanmälansfunktion, samarbete och dialog med cyklister och genomföranden av cykelbokslut och cykelrevisioner är ytterliggare sätt som kommunen kan följa upp på sitt cykelarbete. Delområdet har tio möjliga poäng. Trots ett relativt högt snitt för poäng i delområdet, åtta av tio poäng, får endast tre kommuner maxpoäng i delområdet: Jönköpings kommun, Malmö stad och Uppsala kommun. Vissa ändringar har genomförts i detta delområde jämfört med Kommunvelometern 2019, för mer information, se bilaga: Metod.

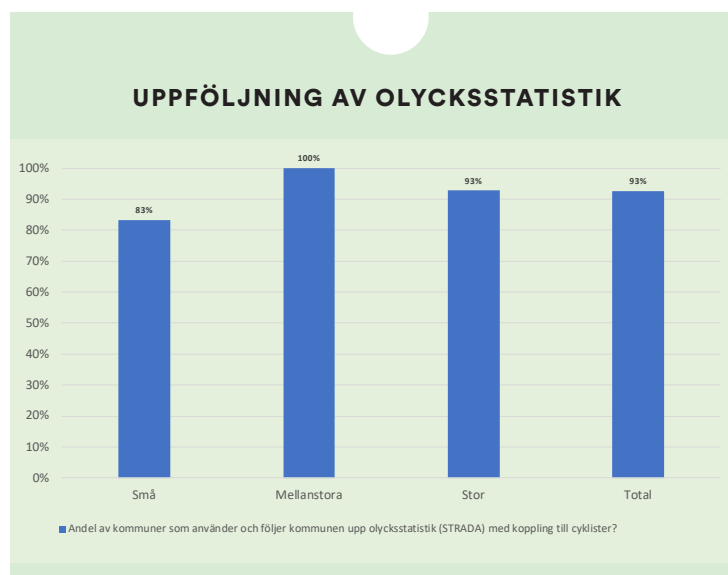


MÄTNINGAR

Årets resultat visar att 70 procent av kommunerna har genomfört eller deltagit i en annan aktörs resvaneundersökning, 73 procent av kommunerna har genomfört en nöjdhetsundersökning bland cyklister och 98 procent har genomfört flödesmätningar (kontinuerliga och/eller periodiska). Detta är ett bättre resultat i samtliga frågor jämfört med förra årets resultat. Mätningarna ska ha genomförts under de senaste fem åren för att räknas med i Kommunvelometern.

UPPFÖLJNING AV OLYCKSSTATISTIK

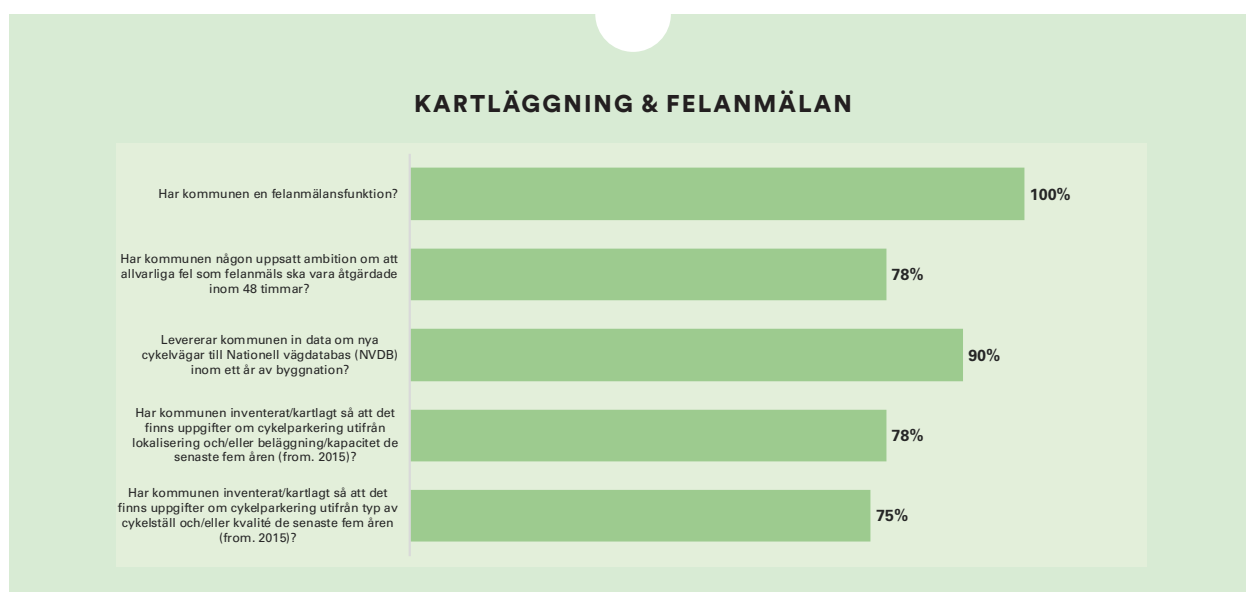
Bland de deltagande kommunerna följer 93 procent upp på olycksstatistik från Strada med koppling till cyklister.



KARTLÄGGNING & FELANMÄLAN

Av de deltagande kommunerna har 100 procent en felanmälsfunktion, men inte alla har en uppsatt ambition om att följa upp på och åtgärda allvarliga fel som anmäls till den inom 48 timmar. Nio av tio kommuner har rutiner för att rapportera in nya cykelvägar till Nationell vägdata (NVDB) och tre av

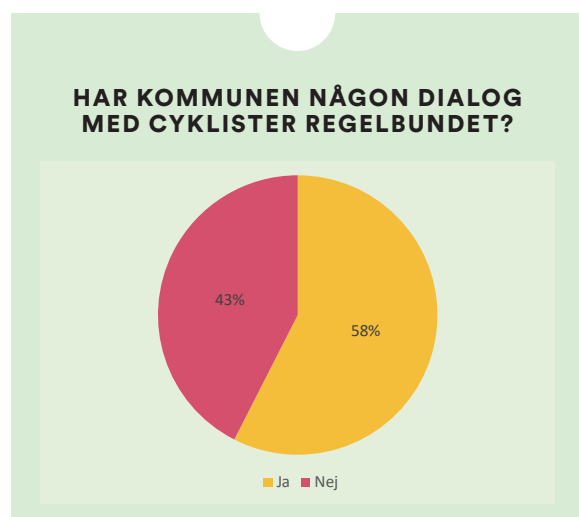
fyra kommuner har inventerat eller kartlagt cykelparkeringar utifrån typ av cykelställ och/eller kvalitet de senaste fem åren. Något fler (78 procent) har inventerat eller kartlagt cykelparkeringar utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet de senaste fem åren.



SAMARBETE MED CYKLISTER

Samarbeten och regelbunden dialog med cyklister kan vara ett viktigt sätt för kommunen att få insikt i behoven som finns i kommunen samt förankra kommunens arbete med cykelfrågor bland invånarna. I Årets Kommun-

velometer har 58 procent av deltagarna en regelbunden dialog med cyklister (minst 2 gånger per år, antingen med en cykelorganisation eller referensgrupp)

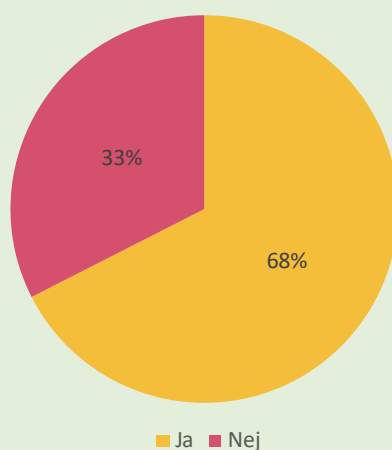


CYKELBOKSLUT OCH -REVISION

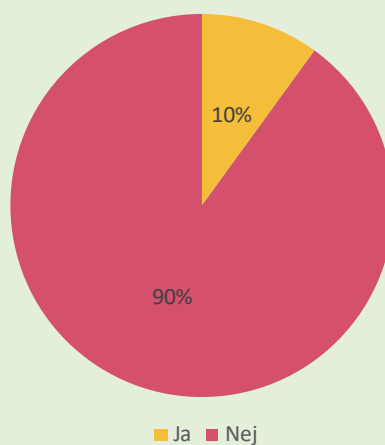
Ett cykelbokslut är en sammanställning av aktuella uppgifter om nuläget och utvecklingstrender av cykeltrafik, vilka är viktiga för uppföljning av uppsatta mål och planering av framtida åtgärder för cykeltrafiken. Ett annat verktyg är en cykelrevision, exempelvis en BYPAD (Bicycle Audit), som är en mer ingående analys av kommunens arbete med cykling.

Resultaten visar att 68 procent av kommunerna har genomfört ett cykelbokslut under de senaste fem åren jämfört med 10 procent som genomfört en cykelrevision de senaste fem åren. De fyra kommunerna som genomfört en cykelrevision de senaste fem åren är: Danderyd, Jönköping, Malmö och Uppsala.

HAR KOMMUNEN GJORT NÅGOT CYKELBOKSLUT DE SENASTE 5 ÅREN?



HAR KOMMUNEN GJORT EN CYKELREVISION DE SENASTE 5 ÅREN?

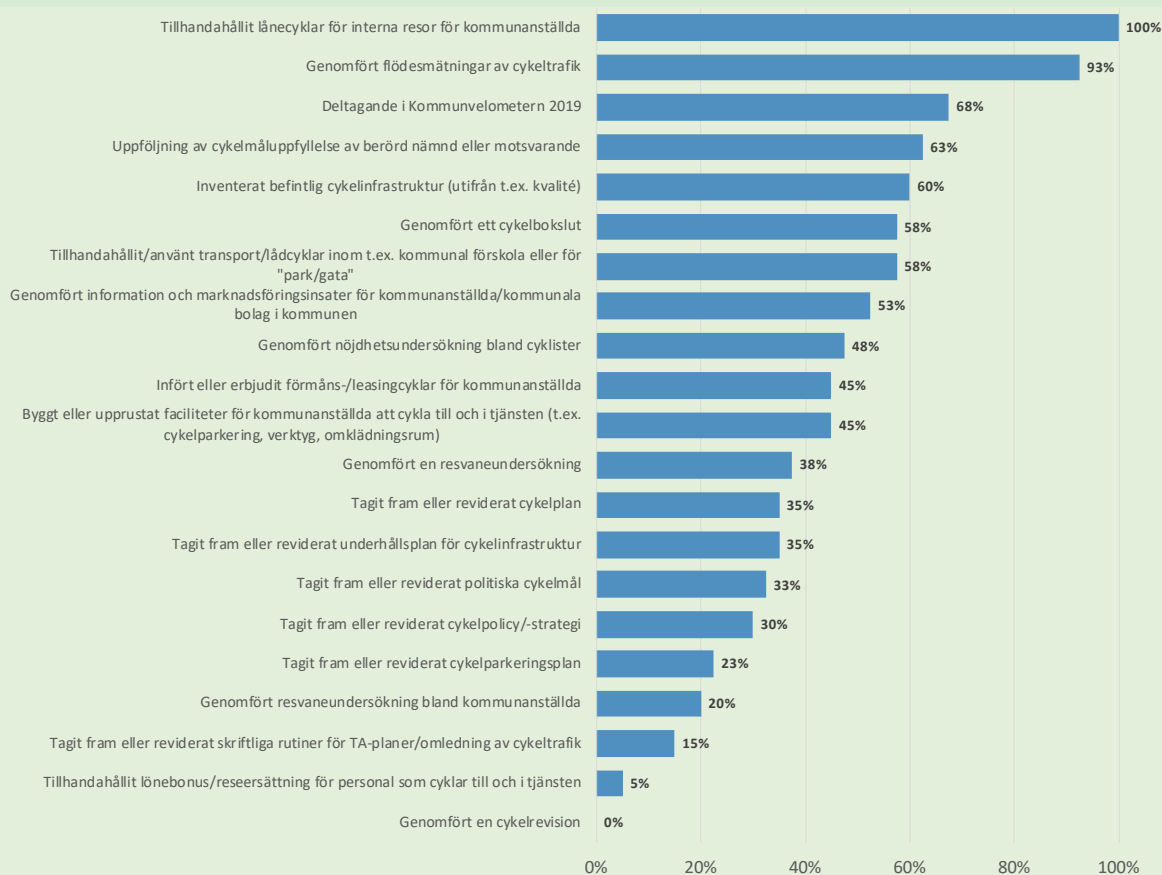


3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Det tredje delområdet inom organisation är organisatoriska åtgärder. Dessa åtgärder inkluderar element av både cykelpolitik och uppföljning och mätning, där vikten är att åtgärden ska ha genomförts under det gångna året, snarare än inom de fem senaste åren. Delområdet inkluderar även flera åtgärder kopplade till främjandet av cykling internt i kommunen som organisation, bla. åtgärder för att öka cykelpendlingen bland kommunens anställda och kompetensutveckling för kommunens tjänstemän och/eller politiker. Åtgärdslistan har reviderats och vidareutvecklats inför Kommunvelometern 2020. Kommunerna får ett poäng för var åtgärd de arbetat med under 2019 med max tio poäng i delområdet.

Snittpoängen i detta delområde är relativt högt, med nio av tio möjliga poäng som snitt och hela 23 kommuner får tio av tio i delområdet. Detta tyder på att många av årets deltagare arbetar både externt och internt för ökad cykling och försöker leda med exempel som organisation. Samtliga av årets deltagare har tillhandahållit låncyklar för kommunens anställda, medan inga av årets deltagare har genomfört en cykelrevision under 2019. En av fem deltagare har genomfört en resvaneundersökning bland kommunanställda och fem procent har tillhandahållit lönebonus/reseersättning för personal som cyklar till och i tjänsten.

ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER: ANDEL AV KOMMUNERNA SOM UTFÖRT RESPEKTIVE ÅTGÄRD UNDER 2019



AKTIVITETER INOM ORGANISATION. ANDEL AV KOMMUNERNA SOM UTFÖR RESPEKTIVE ÅTGÄRD.

	Små	Mellanstora	Stora
Tillhandahållit låncyklar för interna resor för kommunanställda	100%	100%	100%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik	83%	93%	100%
Deltagande i Kommunvelometern 2019	50%	64%	86%
Uppföljning av cykelmåluppfyllelse av berörd nämnd eller motsvarande	42%	64%	79%
Inventerat befintlig cykelinfrastruktur (utifrån t.ex. kvalité)	58%	50%	71%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)	42%	57%	71%
Genomfört ett cykelbokslut	42%	57%	71%
Genomfört information och marknadsföringsinsatser för kommunanställda/kommunala bolag i kommunen (t.ex. aktiviteter, utmaningar och tävlingar)	67%	36%	57%
Genomfört nöjdhetsundersökning bland cyklister	58%	29%	57%
Byggt eller upprustat faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten (t.ex. cykelparkering, verktyg, omklädningsrum)	42%	14%	79%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda	33%	29%	71%
Genomfört en resvaneundersökning	25%	43%	43%
Tagit fram eller reviderat underhållsplan för cykelinfrastruktur	17%	29%	57%
Tagit fram eller reviderat cykelplan	33%	29%	43%
Tagit fram eller reviderat politiska cykelmål	42%	21%	36%
Tagit fram eller reviderat cykelpolicy/-strategi	50%	21%	21%
Tagit fram eller reviderat cykelparkeringsplan (t.ex. cykelparkeringstal och/eller kvalitetskriterier för cykelparkering)	8%	21%	36%
Genomfört resvaneundersökning bland kommunanställda	17%	29%	14%
Tagit fram eller reviderat skriftliga rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik	0%	29%	14%
Tillhandahållit lönebonus/reseersättning för personal som cyklar till och i tjänsten	0%	0%	14%
Genomfört en cykelrevision	0%	0%	0%



Kommun- sammanfattningar

Borås stad

Borås stad deltar för elfte året i rad och är en av de sex kommuner som har deltagit samtliga år av Kommunvelometern. I år rankas Borås på 22:a plats av 40 deltagande kommuner med 59 poäng av 90 möjliga. Detta är en något lägre placering än den 17:e platsen av 45 deltagande kommuner Borås fick i förra årets Kommunvelometer. I gruppen stora kommuner får Borås 12:e plats av 14 deltagande kommuner. Kommunen får höga poäng i flera delområden, bland annat infrastrukturåtgärder och organisatoriska åtgärder, men ligger under snittet bland samtliga deltagare för poäng i informations- och marknadsföringsinvesteringar och cykelpolitik. Borås har lika många poäng totalt som snittet bland samtliga deltagare i år, men ligger under snittet för gruppen stora kommuner, där kommunens 6,5 poäng av 20 möjliga i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar utgör störst utvecklingspotential.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Borås stad investerade under 2019 totalt 283 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 117 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 9,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 9 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 6,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 241 847 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 8 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 7,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

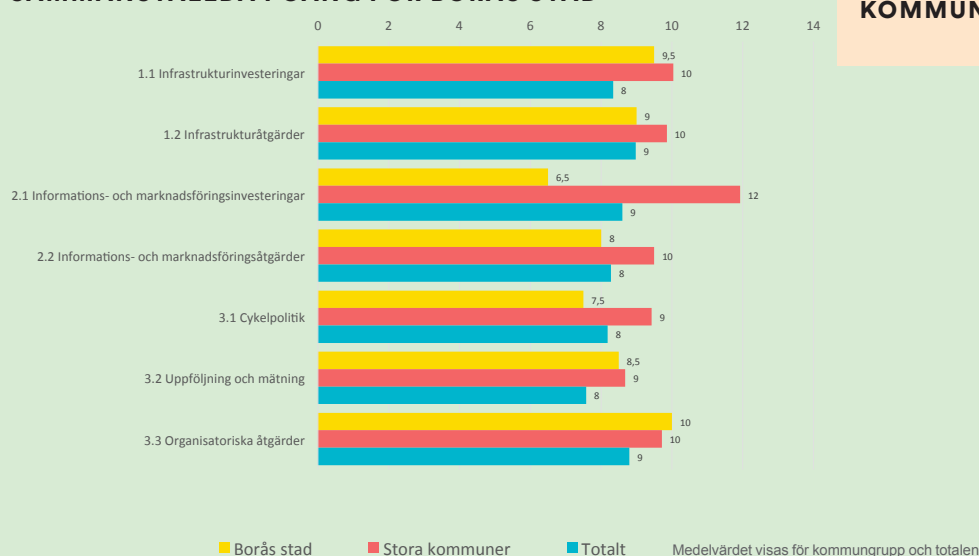
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Borås stad får 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR BORÅS STAD



LÄS HELA RESULTATET
FÖR BORÅS STAD PÅ
CYKELFRÄMJEDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

Danderyds kommun

Danderyd deltar för åttonde gången i Kommunvelometern och rankas i år på en delad tredjeplats i gruppen små kommuner tillsammans med Håbo kommun. I den totala rankningen får Danderyd en delad 25:e plats, även den tillsammans med Håbo kommun. Danderyd får i år 56 poäng av 90 möjliga, en minskning från deras 59 poäng i förra årets Kommunvelometer. Danderyd har särskilt starka resultat i år jämfört med andra i gruppen små kommuner i delområdet Informations- och marknadsföringsinvesteringar med 9,5 poäng av 20 möjliga poäng. Medan Danderyd får maxpoäng i delområdet infrastrukturåtgärder har deras poäng för infrastrukturinvesteringar sjunkit från 8 i fjol till 4,5 av 20 möjliga poäng i årets Kommunvelometer, den enda kategorin där Danderyd ligger under snittet jämfört med andra i gruppen små kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Danderyds kommun investerade under 2019 totalt 40 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 183 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 332 kr per invånare. Kommunen får totalt 4,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 9,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 150 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 8 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga.

3.1 CYKELPOLITIK

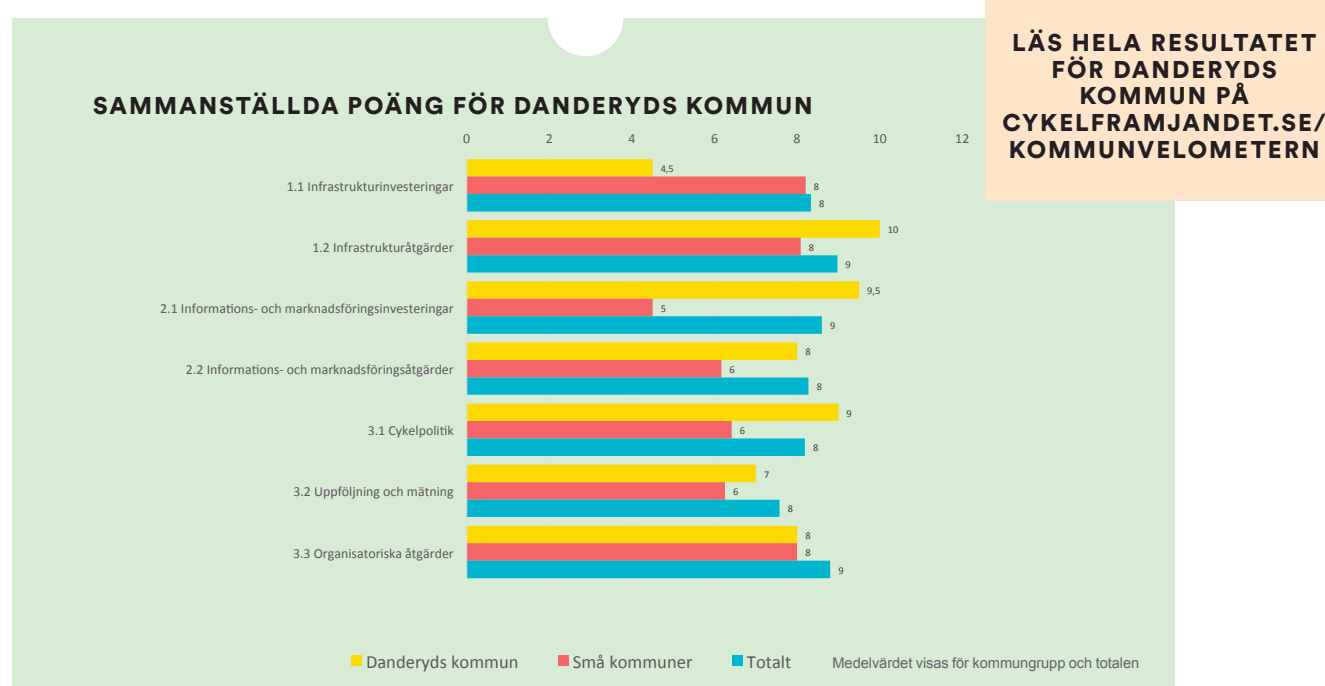
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 9 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Danderyds kommun får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Enköpings kommun

Enköpings kommun deltar för åttonde gången i Kommunvelometern och för sjätte året i rad. I år får kommunen 31,5 poäng av 90 möjliga. Kommunen placerar sig på 39:e plats totalt bland 40 deltagande kommuner och kommer på 11:e plats bland 12 kommuner i gruppen små kommuner. Jämfört med 2019 har Enköping ökat sina poäng i delområdena infrastrukturinvesteringar, uppföljning och mätning och organisatoriska åtgärder men minskat sina poäng i delområdena infrastrukturåtgärder och cykelpolitik. Kommunens poäng i delområdena information och marknadsföringsinvesteringar och - åtgärder är oförändrade jämfört med förra årets Kommunvelometer.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Enköpings kommun investerade under 2019 totalt 331 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 62 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 332 kr per invånare. Kommunen får totalt 7,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 3 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen genomfört drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 2 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 2 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

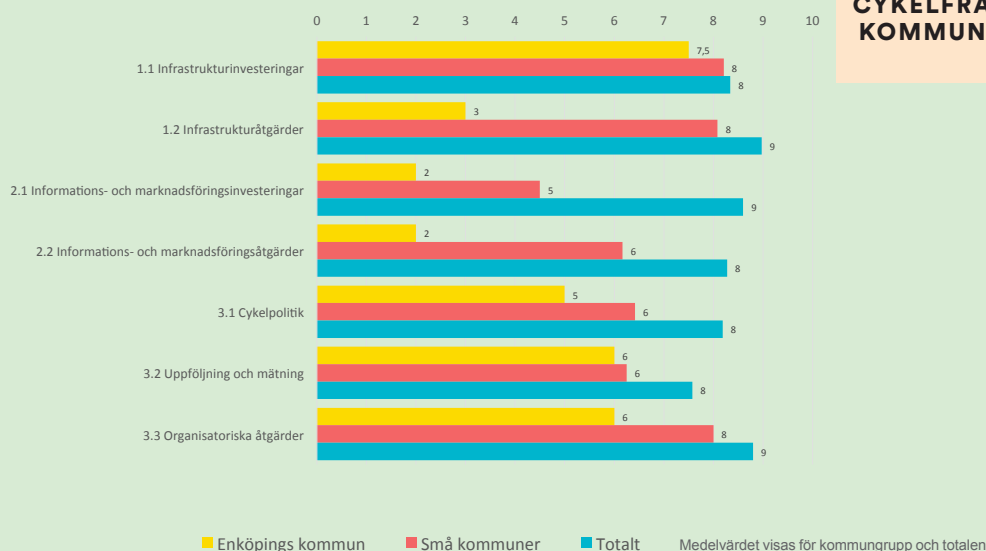
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Enköpings kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 13 procent av kommunerna som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR ENKÖPINGS KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR ENKÖPINGS
KOMMUN PÅ
CYKELFRÄMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

Eslövs kommun

Eslövs kommun deltar för första gången i Kommunvelometern och får i år 39,5 av 90 möjliga poäng. Detta ger kommunen 36:e plats totalt av 40 kommuner och 9:e plats bland 12 kommuner i gruppen små kommuner. Eslöv får relativt höga poäng i delområdet infrastrukturinvesteringar med 11 poäng av 20 möjliga och ligger över snittet i detta område både bland samtliga deltagare och i jämförelse med andra små kommuner. Eslöv har mest utrymme att vidareutveckla sitt arbete inom delområdena informations- och marknadsföringsinvesteringar och informations- och marknadsföringsåtgärder.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Eslövs kommun investerade under 2019 totalt 218 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 246 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 332 kr per invånare. Kommunen får totalt 11 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 6 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i cykelställ.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 2,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 3 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

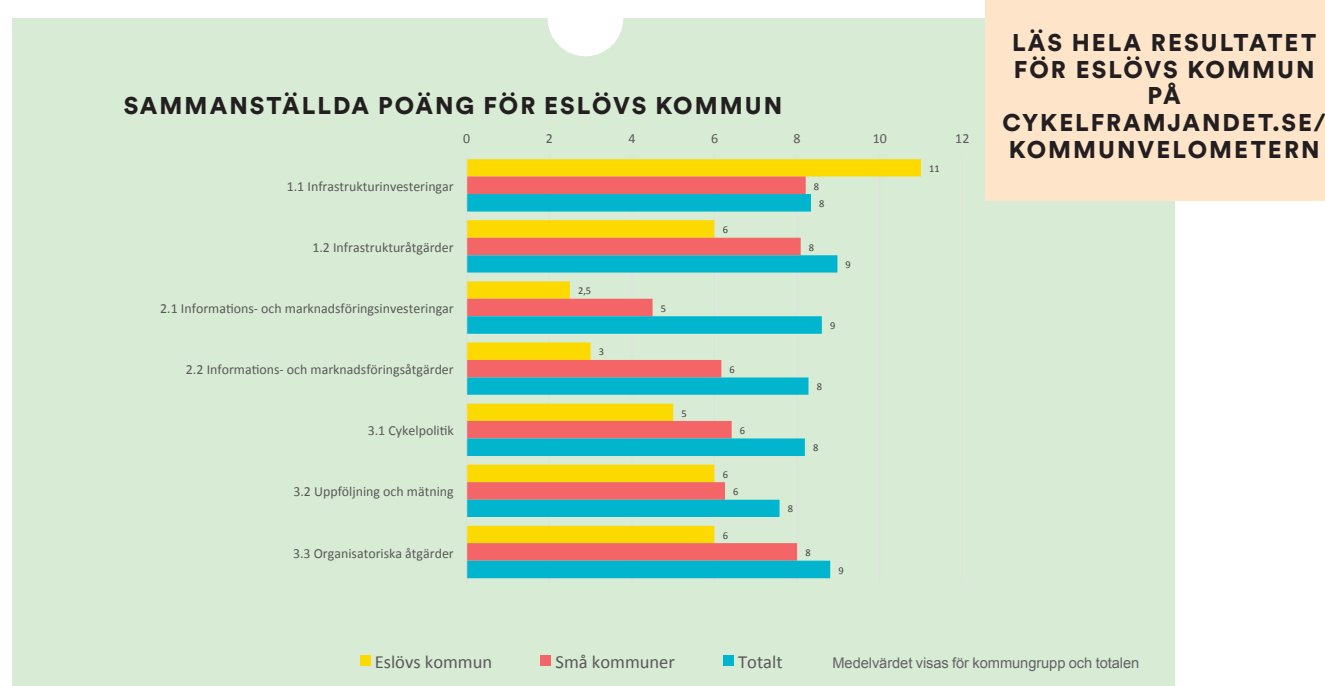
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Eslövs kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.





En stillsam cykeltur i Falu kommun. Falun tillhör de 48 procent av kommuner som har genomfört en nöjdhetsundersökning bland cyklister under 2019. Foto: Falu Kommun

Falkenbergs kommun

Falkenbergs kommun deltar för fjärde gången i Kommunvelometern. Kommunen deltog senast 2017 och kom då på 23:e plats av 50 deltagande kommuner. I årets Kommunvelometer får Falkenberg 30 av 90 möjliga poäng och kommer på 40:e plats av 40 deltagande kommuner. Falkenberg har starka resultat i delområdet cykelpolitik med 9 av 10 möjliga poäng och ligger över snittpoängen bland samtliga deltagare i detta delområde. Kommunen ligger under snittet i de övriga delområdena och får tyvärr inga poäng i delområdena infrastruktur och marknadsföringsinvesteringar och infrastruktur och marknadsföringsåtgärder. Kommunen har viktiga styrdokument på plats och mål för att öka cykling men behöver vidareutveckla sitt arbete ytterligare för att bli en starkare cykelfrämjarkommun.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Falkenbergs kommun investerade under 2019 totalt 214 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 23 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 332 kr per invånare. Kommunen får totalt 4 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 7 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt ut belysning längs cykelbanor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 0 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 0 av 10 möjliga poäng. Kommunen har inte genomfört någon av åtgärderna

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 9 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

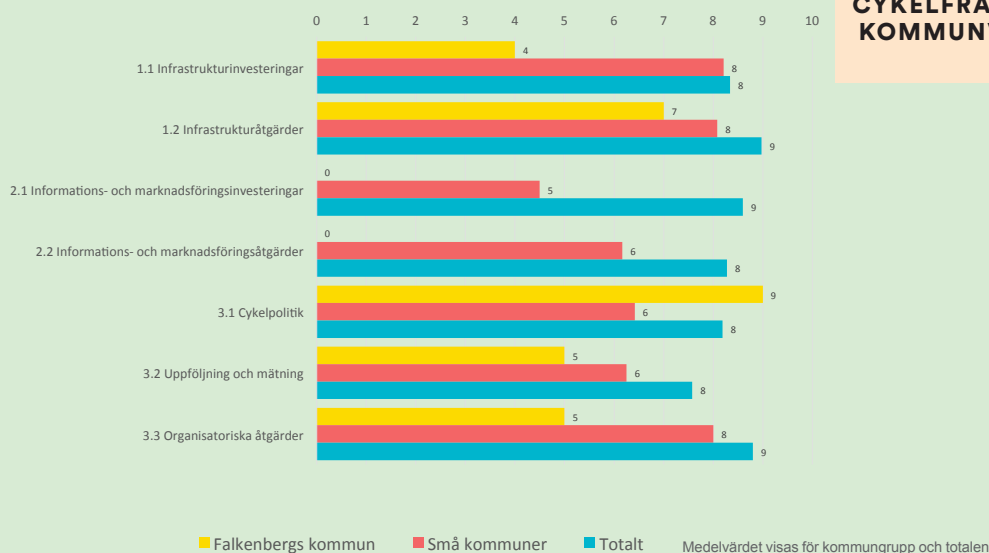
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Falkenbergs kommun får 5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 5 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR FALKENBERGS KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR FALKENBERGS
KOMMUN PÅ
CYKELFRÄMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

Falu kommun

Falu kommun deltar för fjärde gången i Kommunvelometern och får i år 50,5 poäng av 90 möjliga. Detta ger kommunen en placering på 32:a plats bland de 40 deltagande kommunerna och en 12:e plats bland de 14 deltagande kommunerna i storlekskategorin mellanstora kommuner. Falu kommun deltog senast 2018 och placerade sig då på 40:e plats bland 53 deltagande kommuner. Bland andra mellanstora kommuner ligger Falu kommun över snittet i delområdena cykelpolitik, samt uppföljning och mätning. Kommunen ligger jämnt med snittet bland andra mellanstora kommuner i delområdet organisatoriska åtgärder och under snittet i delområdena infrastrukturinvesteringar, infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsinvesteringar och informations- och marknadsföringsåtgärder.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Falu kommun investerade under 2019 totalt 179 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 157 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 6,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 7 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 4,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 36 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 8,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

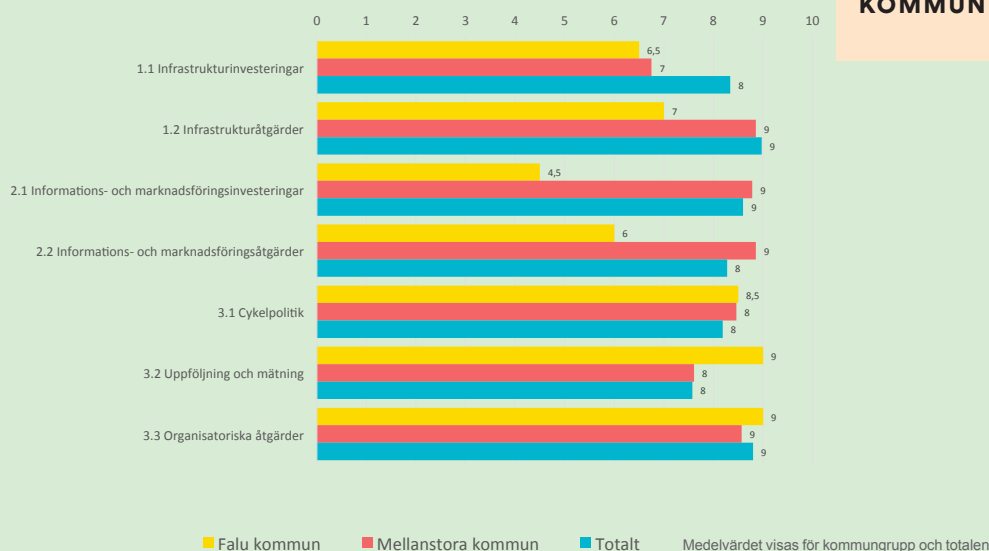
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Falu kommun får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 9 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR FALU KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR FALU KOMMUN PÅ
CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

Finspångs kommun

Finspångs kommun deltar för femte gången i Kommunvelometern och för femte året i rad. Efter att ha klättrat stadigt i rankningen under de senaste åren tar Finspång i år en delad 15:e plats med Sundsvall i den totala rankningen och förstaplatsen i gruppen små kommuner! Finspång får i år 63 poäng av 90 möjliga och har sedan i föl ökat som mest i delområdet organisatoriska åtgärder, vilket tyder på att kommunen integrerar cykelfrämjande åtgärder inom sin egen organisation och strategiska arbete. I jämförelse med 2019 minskar Finspång sina poäng i infrastrukturinvesteringar något, men ligger fortfarande över snittpoängen bland samtliga deltagare och bland andra små kommuner. Kommunen ligger även bra till jämfört med snittpoängen bland samtliga deltagare och andra små kommuner i informations- och marknadsföringsinvesteringar.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Finspångs kommun investerade under 2019 totalt 411 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 64 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 332 kr per invånare. Kommunen får totalt 10,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 14 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 100 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört vinterkampanjer eller aktiviteter för främjandet av vintercykling.

3.1 CYKELPOLITIK

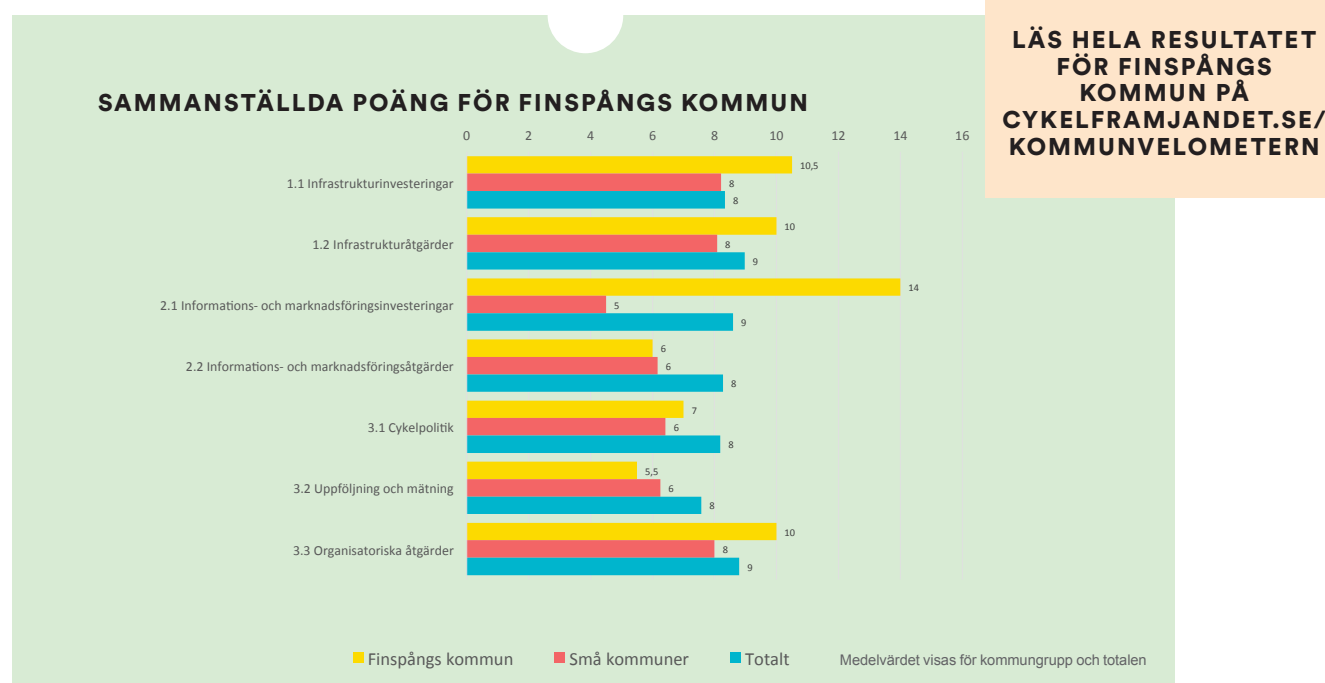
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 7 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Finspångs kommun får 5,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Gävle kommun

Gävle kommun är en av sex kommuner som har deltagit samtliga elva år av Kommunvelometern. Kommunen har ökat sina poäng jämfört med 2019 från 48 till 57 poäng av 90 möjliga i årets Kommunvelometer. Gävle tar därmed 23:e plats i den totala rankningen av 40 deltagande kommuner och 13:e plats av 14 deltagare i gruppen stora kommuner. Kommunen har i år särskilt ökat sina poäng i delområdena infrastrukturinvesteringar och infrastrukturåtgärder, där kommunen ligger över snittet bland samtliga deltagare och jämfört med gruppen stora kommuner vilket tyder på att Gävle satsar på att utveckla sin cykelinfrastruktur för att förbättra cyklingen för sina invånare. Jämfört med andra stora kommuner har Gävle som mest utrymme att vidareutveckla sitt arbete i delområdena informations- och marknadsföringsinvesteringar och informations- och marknadsföringsåtgärder.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Gävle kommun investerade under 2019 totalt 379 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 210 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 14 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 6 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 40 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört vinterkampanjer eller aktiviteter för främjandet av vintercykling.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 8 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

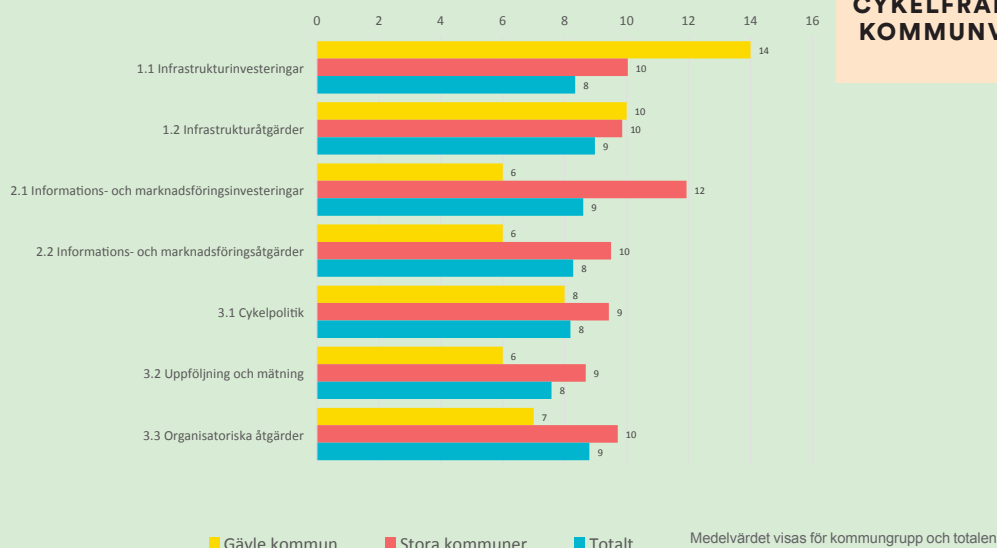
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Gävle kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR GÄVLE KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR GÄVLE KOMMUN
PÅ
CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN



Cykelpendlare i Göteborgs stad. Göteborg tillhör de 63 procent av kommuner som har genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen under 2019. Foto: Asbjörn Hanssen

Göteborgs stad

Göteborgs stad har deltagit i alla elva omgångar av Kommunvelometern och får i år 64 poäng av 90 möjliga. Detta är 3 poäng under kommunens resultat 2019 och ger kommunen en rankning på 14:e plats av 40 deltagande kommuner. Kommunen har främst tappat poäng i delområdena infrastrukturinvesteringar och informations- och marknadsföringsinvesteringar jämfört med resultaten 2019. Göteborg ligger dock fem poäng över snittet bland samtliga deltagande kommuner och får maxpoäng i fyra av de sju delområdena. I gruppen stora kommuner kommer Göteborgs stad på 10:e plats av 14 deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Göteborgs stad investerade under 2019 totalt 147 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 78 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 6 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 8,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 3 174 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

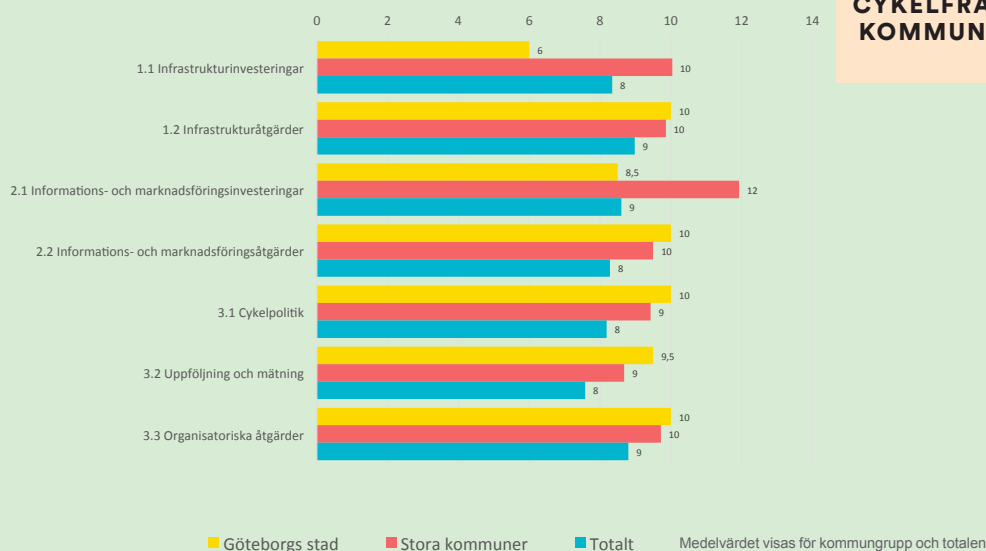
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Göteborgs stad får 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR GÖTEBORGS STAD



LÄS HELA RESULTATET
FÖR GÖTEBORGS STAD
PÅ
CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

Helsingborgs stad

Helsingborgs stad har deltagit i Kommunvelometern nio gånger och de senaste 5 åren i rad. I år får kommunen 74,5 poäng och kommer på 5:e plats, kommunens bästa resultat sedan 2013. Även i gruppen stora kommuner kommer Helsingborg på 5:e plats bland 14 deltagande kommuner. Helsingborgs stad har särskilt starka resultat i delområdet infrastrukturinvesteringar med 15 av 20 möjliga poäng, en ökning med 4 poäng från resultatet 2019. Kommunen satsar dock mindre i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar än snittet för gruppen stora kommuner. Helsingborg kan även vidareutveckla sitt arbete i delområdet uppföljning och mätning för att stärka sitt cykelfrämjande arbete ytterligare.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Helsingborgs stad investerade under 2019 totalt 391 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 90 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 15 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 11,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 890 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

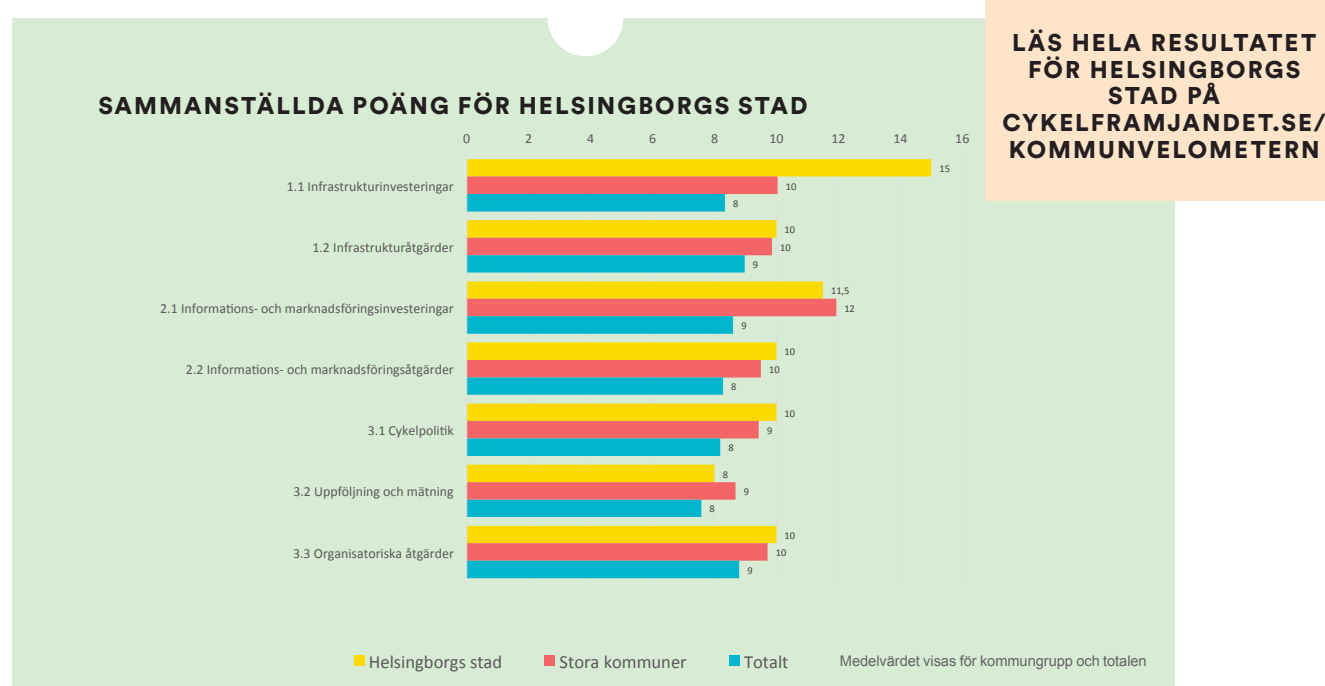
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Helsingborgs stad får 8 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Håbo kommun

Håbo kommun deltar för första gången i Kommunvelometern och får delad 25:e plats av 40 deltagande kommuner med 56 poäng av 90 möjliga, tillsammans med Danderyds kommun. Kommunens resultat är 8 poäng över snittet för gruppen små kommuner och ger Håbo en delad 3:e plats bland de 12 deltagande små kommunerna i årets Kommunvelometer, även den tillsammans med Danderyds kommun. Håbo har särskilt starka resultat i jämförelse med andra kommuner i delområdet infrastrukturinvesteringar med 12,5 av 20 möjliga poäng. Förstagångsdeltagaren får även maxpoäng i delområdena infrastrukturåtgärder och organisatoriska åtgärder. För att ytterligare stärka sitt cykelfrämjande arbete bör kommunen satsa på att utveckla sin cykelpolitik, där kommunen får 2,5 av 10 möjliga poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Håbo kommun investerade under 2019 totalt 58 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 104 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 332 kr per invånare. Kommunen får totalt 12,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 8 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 40 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 2,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

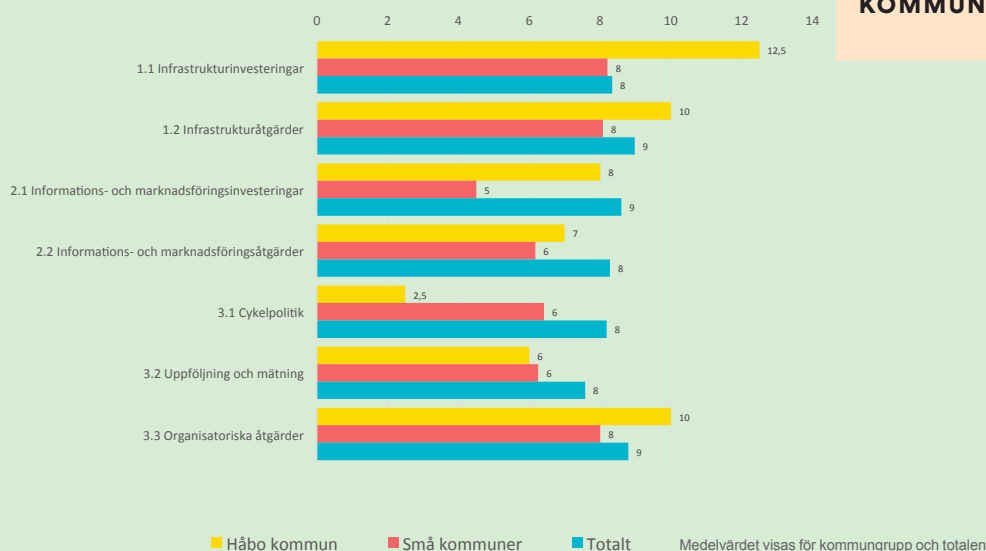
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Håbo kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR HÅBO KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR HÅBO KOMMUN PÅ
CYKELFRÄMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

Jönköpings kommun

Jönköpings kommun har deltagit samtliga elva år av Kommunvelometern och får i år 62,5 poäng av 90 möjliga. Efter en topp-tio placering de senaste tre åren får Jönköping i år 17:e plats bland de 40 deltagande kommunerna och 11:e plats bland de 12 deltagarna i gruppen stora kommuner. Kommunen har främst minskat sina poäng i delområdena infrastrukturinvesteringar och informations- och marknadsföringsinvesteringar, där de ligger under snittpoängen för samtliga deltagande kommuner och i jämförelse med andra stora kommuner. Jönköping har dock maxpoäng i fyra av de sju delområdena och visar att de satsar brett på cykling.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Jönköpings kommun investerade under 2019 totalt 171 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 46 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 6 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 7,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 500 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

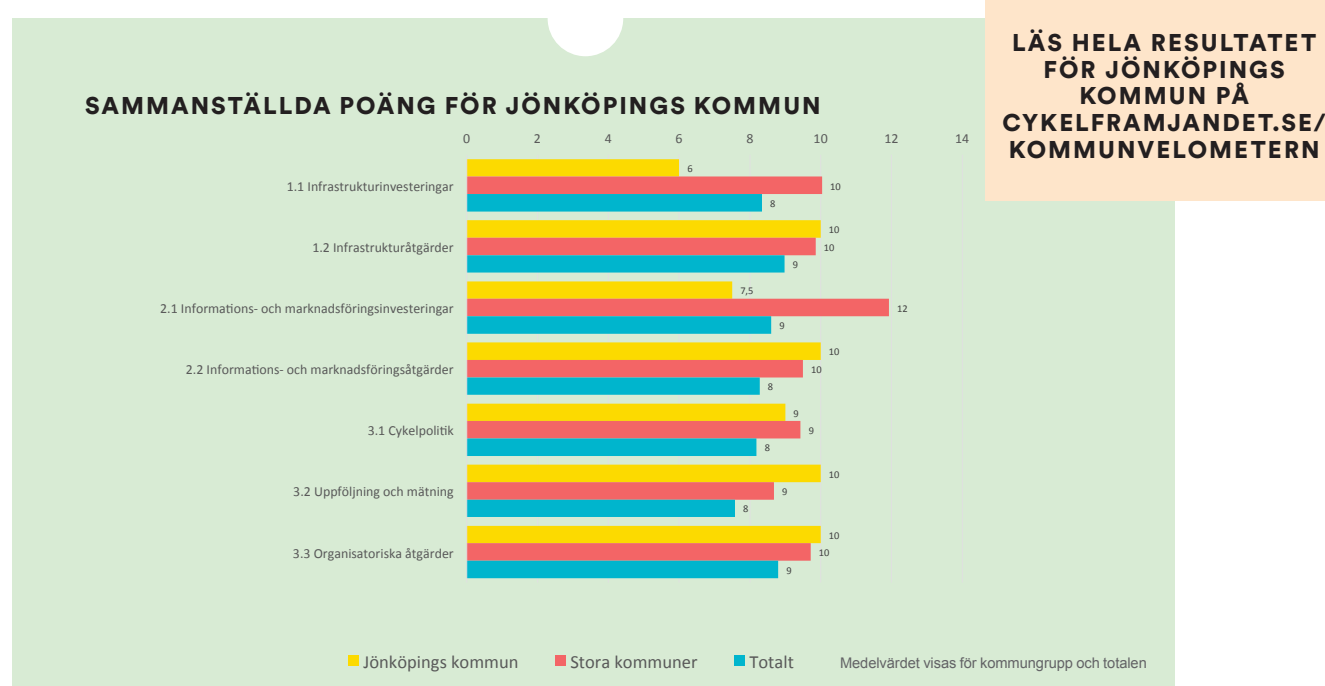
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 9 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Jönköpings kommun får 10 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.





Vuxna och barn på cykeltur i Katrineholm. Tre av fyra av årets deltagare har genomfört aktiviteter för att främja cykling till skolan för barn och unga. Foto: Hanna Maxstad

Karlskrona kommun

Karlskrona kommun har deltagit fyra gånger i Kommunvelometern. När kommunen sist deltog 2018 blev placeringen på 36:e plats av 53 deltagande kommuner. I år får kommunen 31:a plats av 40 deltagande kommuner med 52,5 av 90 möjliga poäng. I gruppen mellanstora kommuner får Karlskrona 11:e plats av 14 deltagande kommuner. I jämförelse med snittpoängen för mellanstora kommuner har Karlskrona starka resultat i delområdena informations- och marknadsföringsinvesteringar och -åtgärder samt organisatoriska åtgärder. Kommunen har som mest utrymme att utvecklas i delområdena infrastrukturinvesteringar och uppföljning och mätning, två viktiga delområden för att satsa långsiktigt på cykelfrämjande åtgärder.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Karlskrona kommun investerade under 2019 totalt 0 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 3 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 2 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 7 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser, eller standardhöjt befintliga.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 11 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 300 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

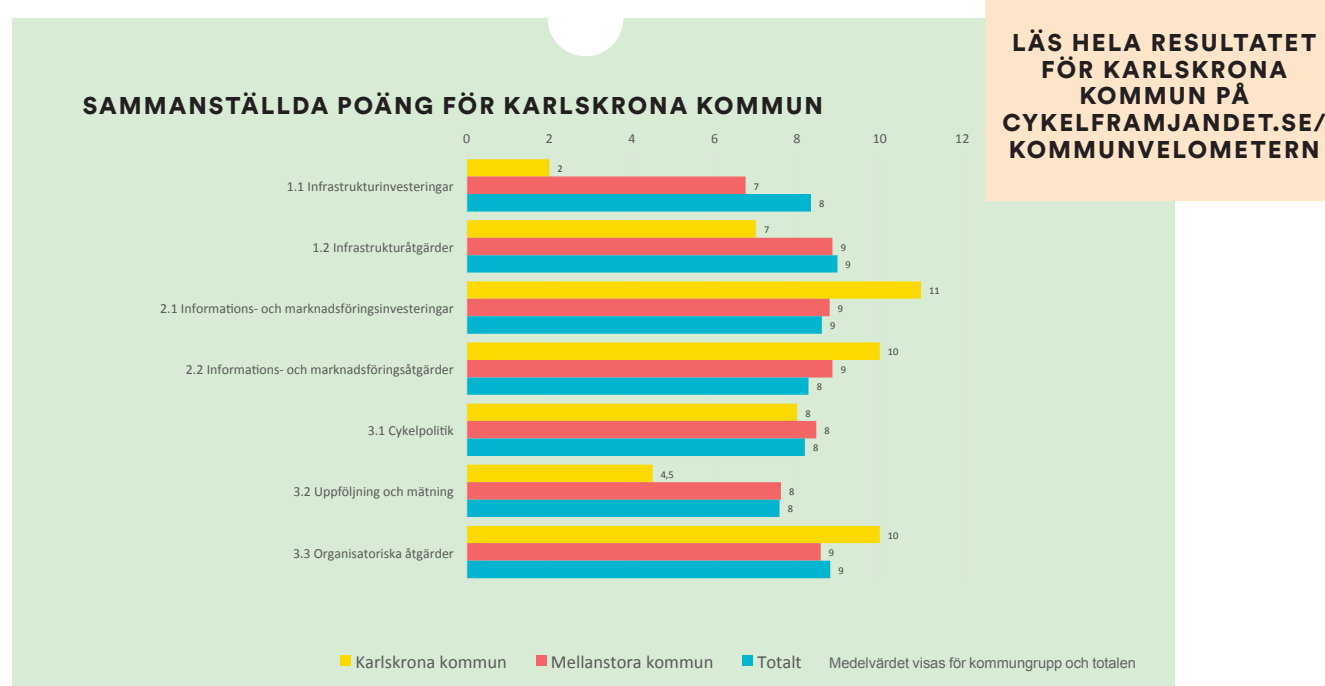
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 8 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Karlskrona kommun får 4,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Karlstads kommun

Karlstad kommun deltar för sjunde gången i Kommunvelometern och för fjärde året i rad. Med 68,5 poäng tar Karlstad förstaplatsen bland mellanstora kommuner för tredje året i rad och rankas på åttonde plats totalt. Detta är en något lägre placering och poäng än kommunens resultat 2019 då Karlstad rankades på fjärde plats totalt med 75 poäng. Trots den starka rankningen ligger Karlstad under snittpoängen i delområdena infrastrukturinvesteringar samt uppföljning och mätning jämfört med andra mellanstora kommuner. Karlstads starkaste resultat är i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen är en av 4 kommuner i årets Kommunvelometer som får 20 av 20 poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Karlstads kommun investerade under 2019 totalt 53 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 80 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 4 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 20 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 246 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 8 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

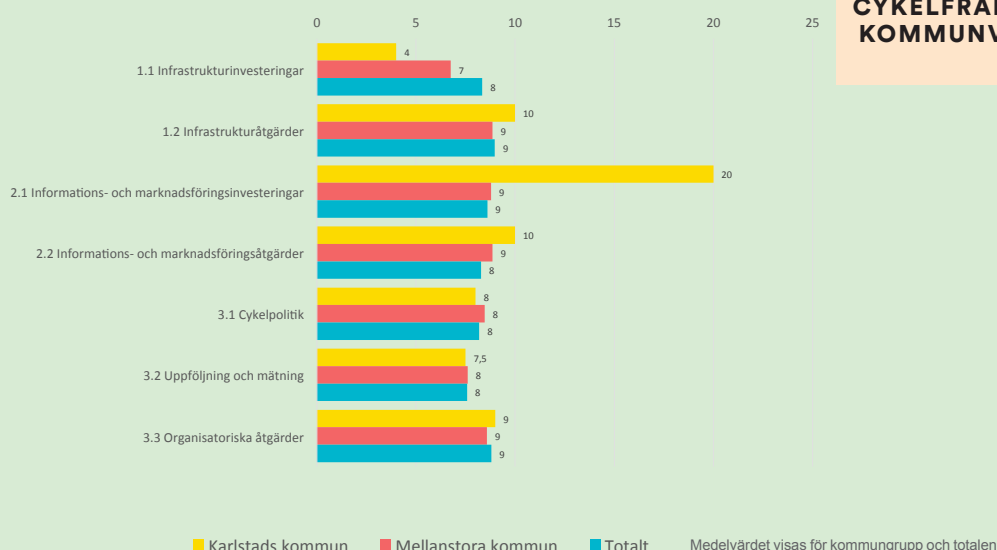
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Karlstads kommun får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 9 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR KARLSTADS KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR KARLSTADS
KOMMUN PÅ
CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

Katrineholms kommun

Katrineholms kommun deltar för sjätte gången i Kommunvelometern. Kommunen deltog senast 2018 och kom då på 29:e plats bland 53 deltagande kommuner. I år tar kommunen en delad 33:e plats bland 40 deltagande kommuner med 46 poäng av 90 möjliga. I gruppen små kommuner tar Katrineholm en delad 7:e plats av 12 deltagare, tillsammans med Tyresö kommun. Trots låga poäng i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar får kommunen höga poäng i delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder. Likaså ligger kommunen under snittpoängen i delområdet infrastrukturinvesteringar men genomför tillräckligt många olika infrastrukturåtgärder för att få nio av tio möjliga poäng i det delområdet. I jämförelse med andra i gruppen små kommuner ligger Katrineholm under snittpoängen i delområdet organisatoriska åtgärder, med sju av tio möjliga poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Katrineholms kommun investerade under 2019 totalt 106 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 29 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 332 kr per invånare. Kommunen får totalt 4,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 9 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 2 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 10 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något rekreativcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

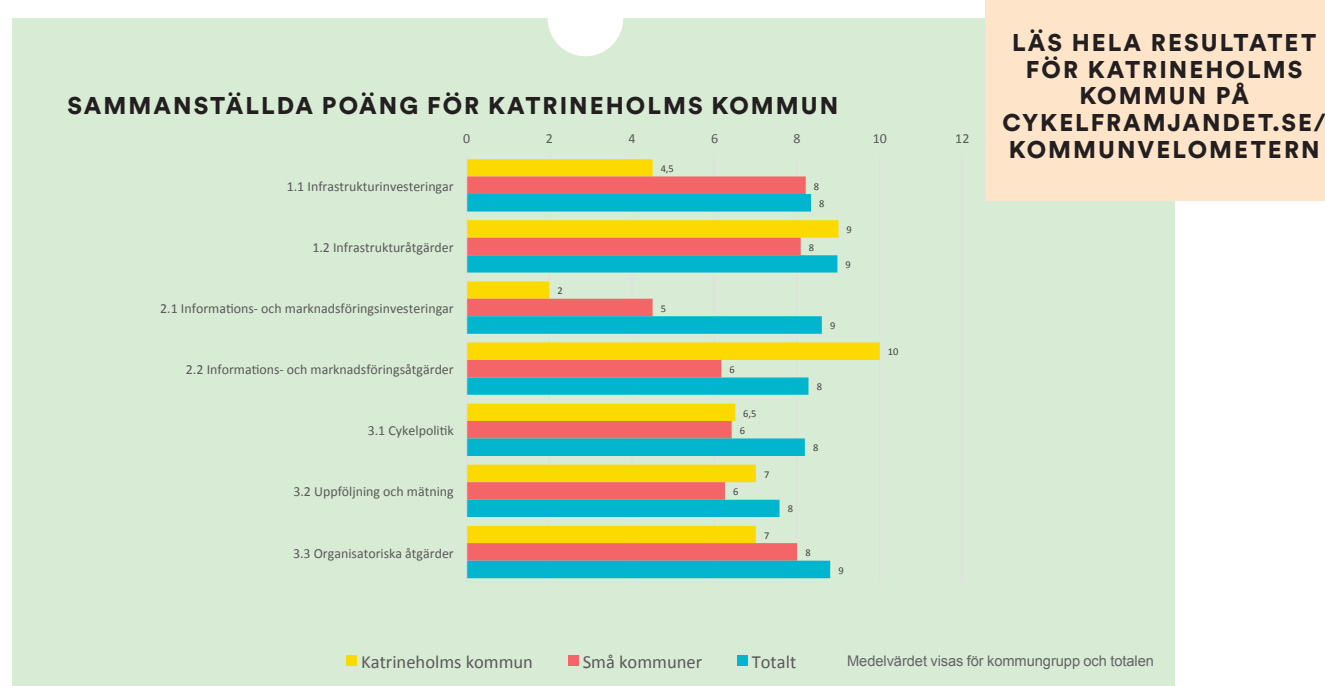
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 6,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Katrineholms kommun får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Kristianstads kommun

Kristianstads kommun deltar för fjärde gången i Kommunvelometern. Kommunen deltog senast 2018 och kom då på 47:e plats av 53 deltagande kommuner. I år tar Kristianstad 37:e plats av 40 deltagande kommuner med 39 poäng av 90 möjliga. Kommunen tar även 14:e plats av 14 deltagare i gruppen mellanstora kommuner. Kristianstad får maxpoäng i infrastrukturåtgärder samt informations- och marknadsföringsåtgärder, vilket tyder på att kommunen arbetar med en bred verktygslåda av cykelfrämjande åtgärder. För att stärka sitt arbete för cykling behöver Kristianstad dock satsa mer resurser på cykling, något som reflekteras i kommunens resultat i infrastrukturinvesteringar och informations- och marknadsföringsinvesteringar. För att satsa långsiktigt på cykling kan kommunen även behöva vidareutveckla sitt interna och strategiska arbete i delområdena cykelpolitik och organisatoriska åtgärder.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Kristianstads kommun investerade under 2019 totalt 111 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 0 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 2 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 3 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 220 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 4 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

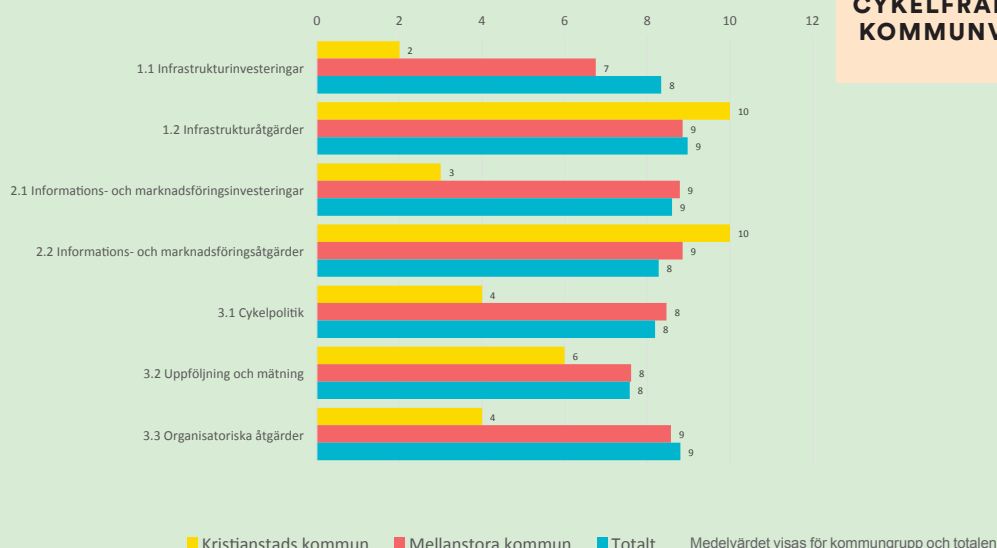
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Kristianstads kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 4 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR KRISTIANSTADS KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR KRISTIANSTADS
KOMMUN PÅ
CYKELFRÄMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

En cyklist pumpar däckan vid en av Malmö stads offentliga luftstationer. 53 procent av årets deltagare har installerat, byggt eller upprustat offentliga luftstationer under 2019.
Foto: Malmö stad



Lidköpings kommun

Lidköpings kommun deltar för andra gången i Kommunvelometern. Kommunen deltog senast 2015 och kom då på 30:e plats av 37 deltagande kommuner. I år stiger kommunen i placeringarna och tar en delad 19:e plats totalt tillsammans med Östersunds kommun och andraplatsen i gruppen små kommuner. Lidköping får 60,5 poäng av 90 möjliga, med maxpoäng i 3 av 7 delområden: infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder och organisatoriska åtgärder. Med 11 av 20 möjliga poäng i delområdet infrastrukturinvesteringar ligger kommunen över snittpoängen både bland samtliga deltagare och i gruppen små kommuner. För att vidareutveckla sitt cykelfrämjande arbete bör Lidköping tilldela mer resurser till åtgärder inom information och marknadsföring för ökad cykling samt utveckla sitt strategiska arbete i delområdet cykelpolitik.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Lidköpings kommun investerade under 2019 totalt 202 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 121 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 332 kr per invånare. Kommunen får totalt 11 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 6 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 100 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört en eller flera aktiviteter för att främja cykling till idrottsplatser/fritidsaktivitet för barn och unga.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 6 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

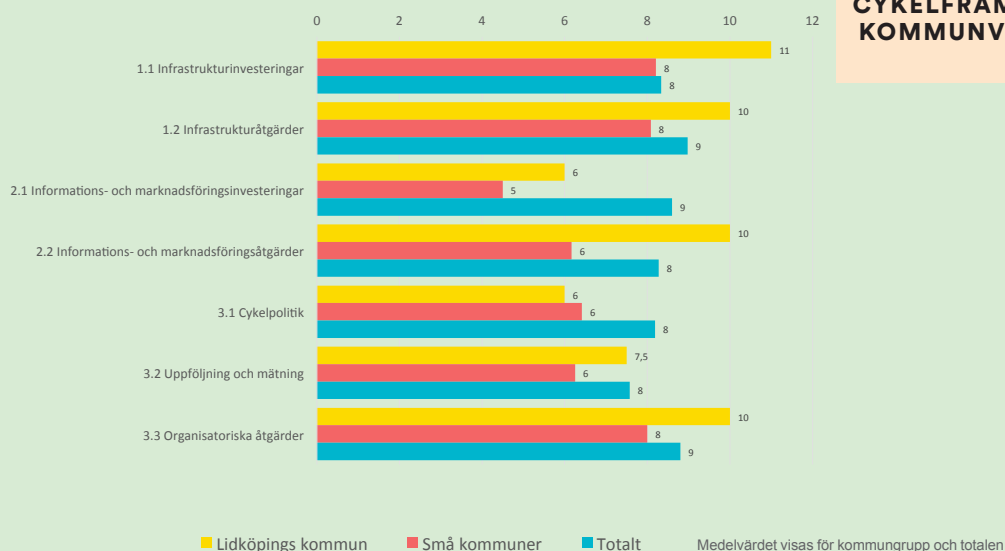
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Lidköpings kommun får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR LIDKÖPINGS KOMMUN



**LÄS HELA RESULTATET
FÖR LIDKÖPINGS
KOMMUN PÅ
CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN**

Linköpings kommun

Linköpings kommun deltar för åttonde gången i Kommunvelometern och har tagit andraplatsen i rankningen de senaste två åren. Även i år tar kommunen andraplatsen totalt och andraplatsen i gruppen stora kommuner. Kommunen får 80 poäng och har därmed minskat med 0,5 poäng sedan i fjol - med en minskning på 1,5 poäng i delområdet infrastrukturinvesteringar men en ökning med 1 poäng i delområdet uppföljning och mätning. Linköping är en av de fyra kommuner som har fått 20 av 20 möjliga poäng i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, vilket tyder på att kommunen satsar stort på beteendeförändringsåtgärder och informationsinsatser för ökad cykling. För att bli den högst rankade cykelfrämjarkommunen har kommunen som störst möjlighet att utveckla sina satsningar i delområdet infrastrukturinvesteringar, där kommunen får 10,5 av 20 möjliga poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Linköpings kommun investerade under 2019 totalt 360 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 59 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 10,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 20 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 2 826 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga.

3.1 CYKELPOLITIK

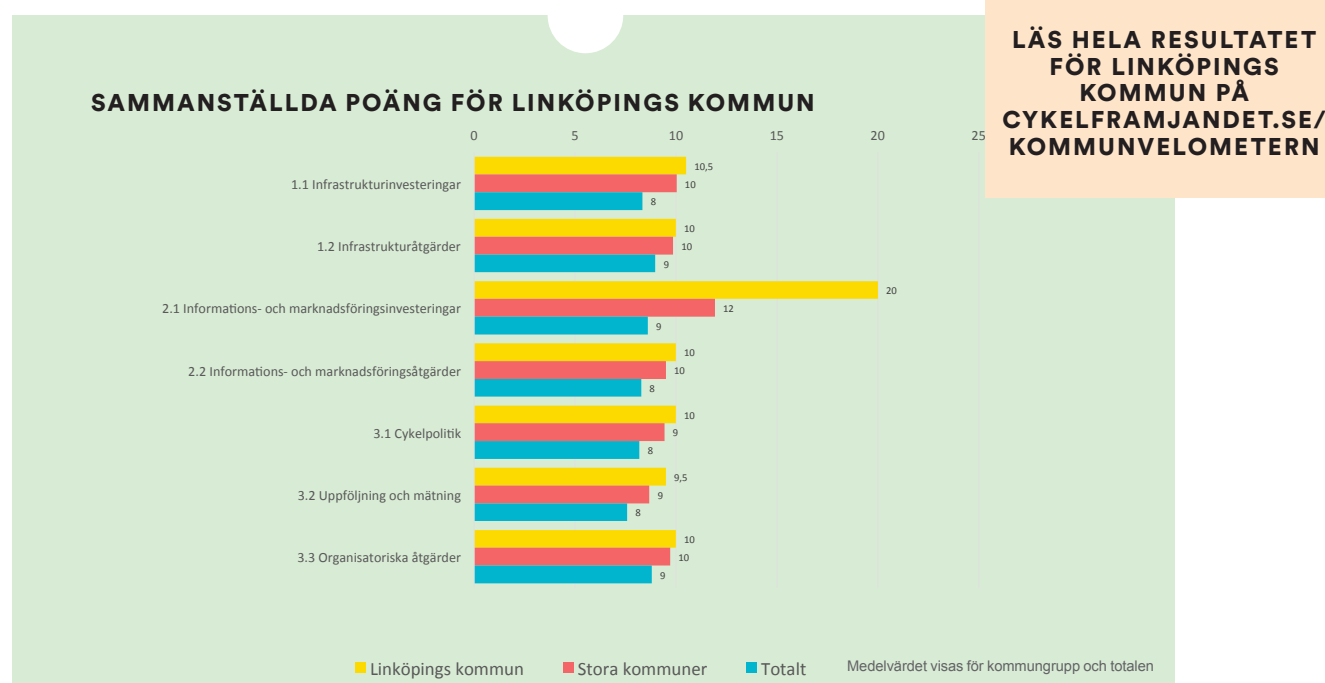
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Linköpings kommun får 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Ludvika kommun

Ludvika kommun deltar för femte gången i Kommunvelometern och för fjärde året i rad. Kommunen får i år 54,5 av 90 möjliga poäng, en ökning från 2019 då kommunen fick 46,5 poäng. Kommunen delar i år 28:e platsen i den totala rankningen med Varbergs kommun, och kommer på 6:e plats bland de deltagande 12 kommunerna i gruppen små kommuner. Jämfört med andra kommuner i gruppen små kommuner har Ludvika fler poäng än snittet i delområdet infrastrukturinvesteringar, men färre poäng än snittet bland små kommuner i informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har dock en bred verktygslåda inom båda dessa områden och får tio av tio poäng i delområdena infrastrukturåtgärder och informations- och marknadsföringsåtgärder.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Ludvika kommun investerade under 2019 totalt 365 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 186 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 332 kr per invånare. Kommunen får totalt 10,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 2 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 20 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 7 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

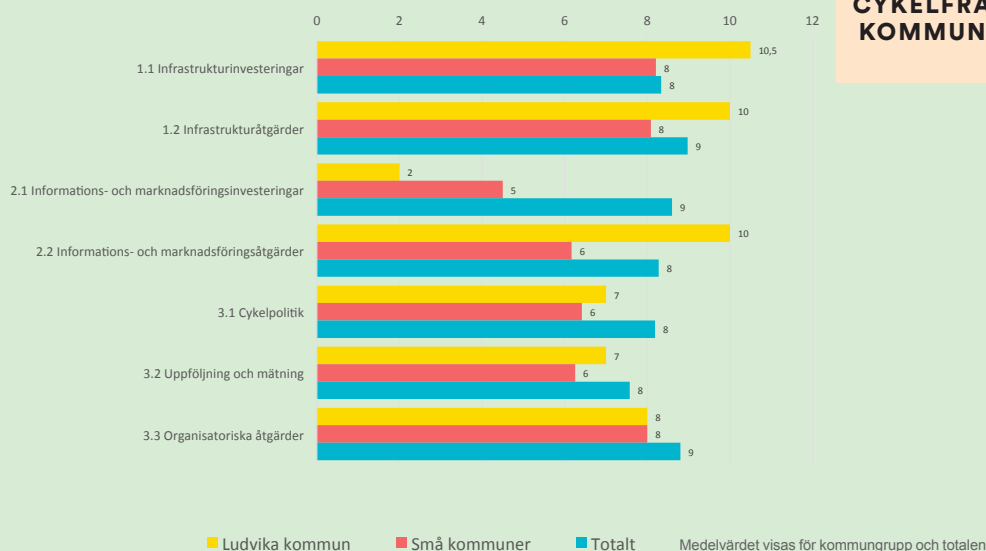
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Ludvika kommun får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR LUDVIKA KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR LUDVIKA KOMMUN
PÅ
CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

Lunds kommun

Lunds kommun deltar för tionde gången i Kommunvelometern. I år får kommunen 73,5 poäng av 90 möjliga och hamnar på 6:e plats bland de 40 deltagande kommunerna i årets Kommunvelometer och 6:e plats bland 14 deltagare i gruppen stora kommuner. Detta blir därmed första året Lund är utanför en topp tre-placering under de åren kommunen har deltagit i Kommunvelometern. Kommunen har minskat sina poäng jämfört med 2019 i flera delområden, men framförallt inom informations- och marknadsföringsinvesteringar. Trots detta ligger kommunen flera poäng över snittet för detta delområde, både bland alla deltagare och för gruppen stora kommuner. Lund har som mest potential att stärka sitt resultat inom delområdet infrastrukturinvesteringar där kommunen får 9 av 20 möjliga poäng och är det enda delområdet där kommunen ligger under snittpoängen för stora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Lunds kommun investerade under 2019 totalt 224 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 146 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 9 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 15,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 689 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

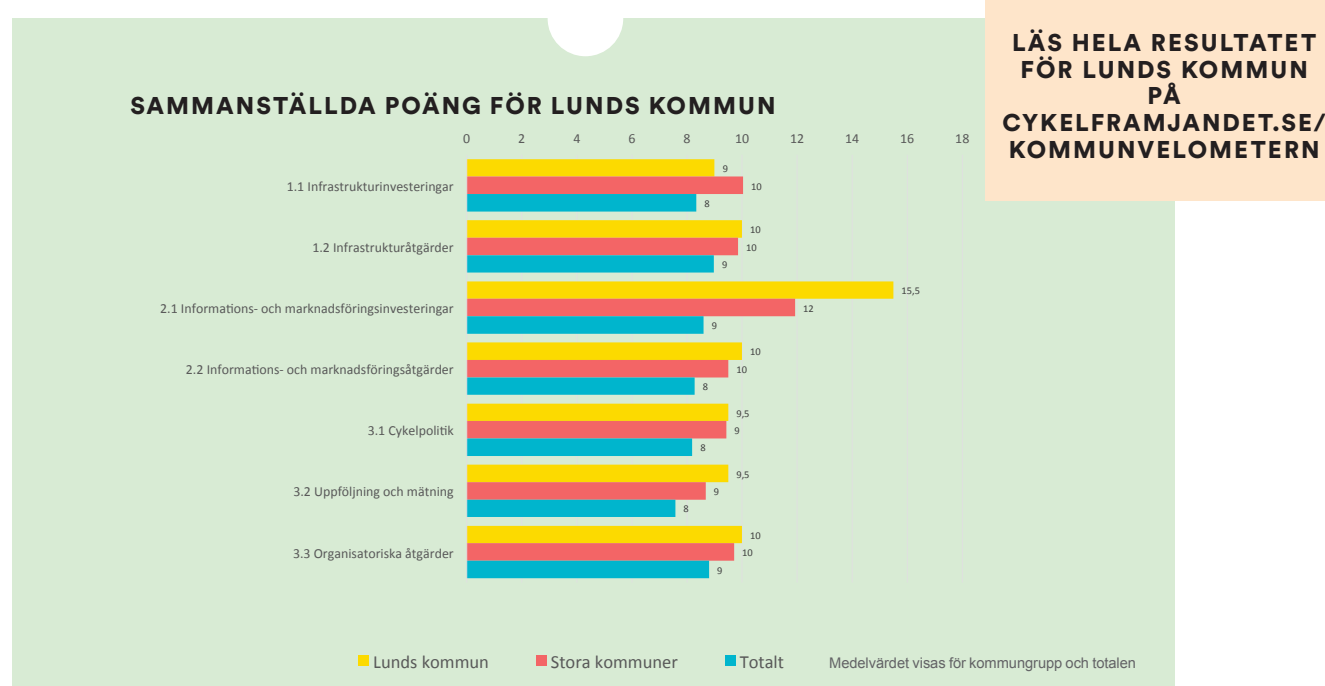
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 9,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Lunds kommun får 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.





En vintercyklist får nyplöjt underlag i Sollentuna kommun. Alla deltagare i årets Kommunvelometer genomför drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret. Foto: Sollentuna kommun

Malmö stad

Malmö stad är en av de sex kommuner som har deltagit samtliga elva år av Kommunvelometern. I förra årets Kommunvelometer hamnade Malmö utanför topp-tio platserna för första gången med en elfteplats. I år är kommunen tillbaka bland de högst rankade kommunerna med 76,5 poäng av 90 möjliga och en delad tredjeplats tillsammans med Umeå kommun. Detta ger även Malmö stad en delad tredjeplats med Umeå i gruppen stora kommuner. Jämfört med 2019 ökar Malmö stad sina poäng i delområdena informations- och marknadsföringsinvesteringar och uppföljning och mätning. I jämförelse med andra kommuner av liknande storlek ligger Malmö endast under snittpoängen för stora kommuner i delområdet infrastrukturinvesteringar, där kommunen får 9 av 20 möjliga poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Malmö stad investerade under 2019 totalt 196 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 63 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 9 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 17,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 2 503 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga.

3.1 CYKELPOLITIK

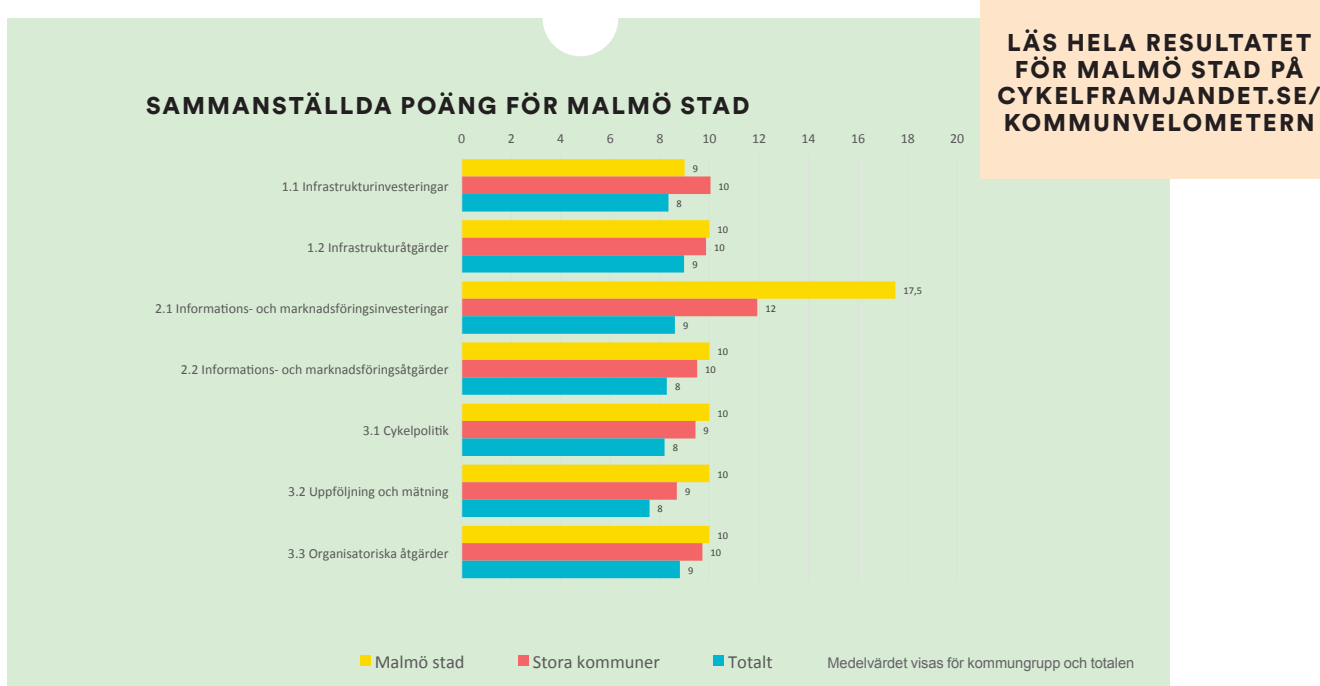
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Malmö stad får 10 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Mölndals stad

Mölndals stad har deltagit vartannat år i Kommunvelometern sedan dess start 2010. När kommunen deltog senast fick de 17:e plats bland 53 deltagande kommuner. I år får Mölndals stad 62 poäng av 90 möjliga och 18:e plats bland 40 deltagande kommuner. I gruppen mellanstora kommuner tar Mölndal 6:e plats bland de 14 deltagande kommunerna. Jämfört med andra mellanstora kommuner ligger Mölndal under snittpoängen i delområdena informations- och marknadsföringsinvesteringar, uppföljning och mätning och organisatoriska åtgärder. Kommunen har dock fler poäng än snittet totalt och bland mellanstora kommuner i infrastrukturinvesteringar och infrastrukturåtgärder vilket tyder på att Mölndal satsar på cyklingens utveckling. För att vidareutveckla sitt cykelfrämjande arbete kan Mölndal bredda sina satsningar inom informations- och marknadsföring, samt uppföljning och mätning av cykling i kommunen.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Mölndals stad investerade under 2019 totalt 121 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 305 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 11 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 8 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 200 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 8 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

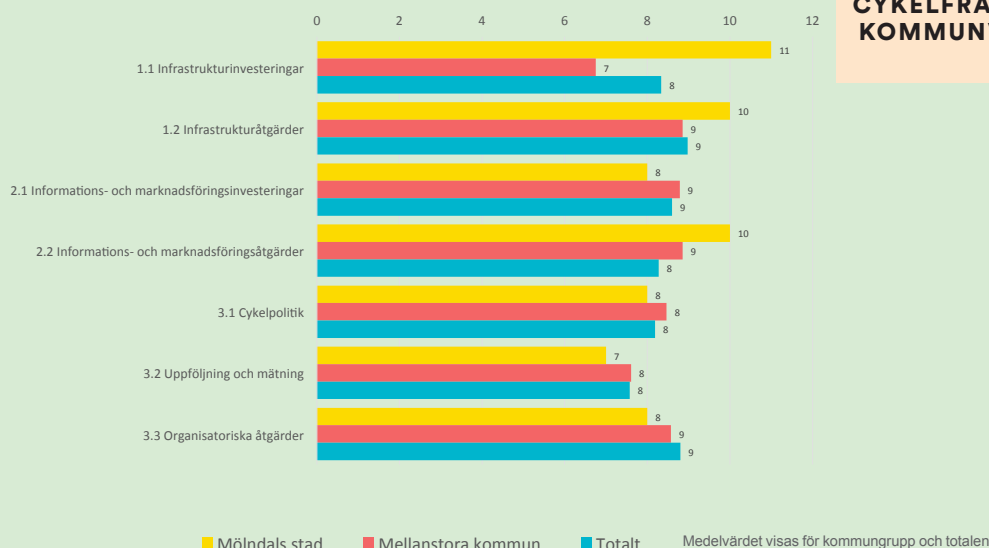
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Mölndals stad får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR MÖLNDALS STAD



LÄS HELA RESULTATET
FÖR MÖLNDALS STAD
PÅ
[CYKELFRÄMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN](https://cykelframjandet.se/kommunvelometern)

Nacka kommun

Nacka kommun deltar för fjärde gången och fjärde året i rad i Kommunvelometern. Efter två fjärdeplatsplaceringar 2017 och 2018 tappade Nacka något i rankningen 2019 med en 23:e plats och 52,5 poäng av 90 möjliga. I år får kommunen 72,5 poäng av 90 möjliga och stiger till 7:e plats av 40 deltagande kommuner. Nacka tar även 7:e plats bland de 14 deltagande stora kommunerna i år. Jämfört med resultatet 2019 har Nacka ökat sina poäng i flera delområden, men framförallt inom informations- och marknadsföringsinvesteringar, där kommunen är en av fyra som får maxpoäng i år. Trots ökade poäng i infrastrukturinvesteringar ligger Nacka fortfarande under snittpoängen i delområdet jämfört med andra i gruppen stora kommuner. Nacka har även potential att vidareutveckla sitt arbete i delområdet uppföljning och mätning, ett viktigt delområde för kommuner att följa cyklings utveckling på sikt.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Nacka kommun investerade under 2019 totalt 342 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 45 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 8 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 9 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 20 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 133 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

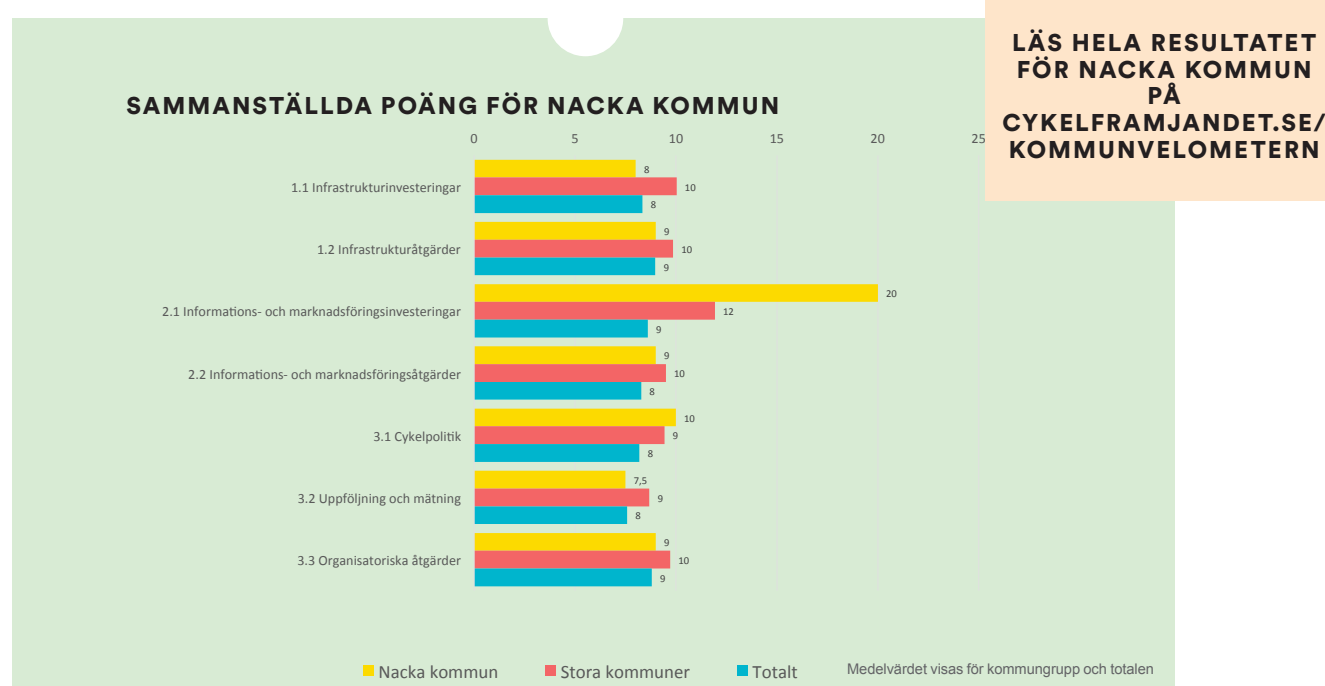
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Nacka kommun får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 9 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Nässjö kommun

Nässjö kommun deltar för första gången och får 33 poäng av 90 möjliga i årets Kommunvelometer. Detta ger kommunen 38:e plats bland 40 kommuner totalt och 10:e plats bland de 12 deltagarna i gruppen små kommuner. Nässjö har under 2019 genomfört tillräckligt många olika åtgärder för att få 8 poäng av 10 möjliga i delområdet infrastrukturåtgärder, men ligger under snittet för medel satsade på ny infrastruktur för cykel i delområdet infrastrukturinvesteringar, där kommunen får 4,5 av 20 möjliga poäng. Kommunen saknar även i hög grad medel för informations- och marknadsföringssatsningar, en viktig del av ett aktivt informations- och påverkansarbete för ökad cykling. En viktig pusselbit för Nässjö att vidareutveckla finns inom det strategiska delområdet cykelpolitik, där kommunen under 2019 bland annat saknade mål om ökad cykling.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Nässjö kommun investerade under 2019 totalt 73 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 82 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 332 kr per invånare. Kommunen får totalt 4,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 8 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt cykelparkeringar eller upprustat befintliga.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 0,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 4 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 4 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

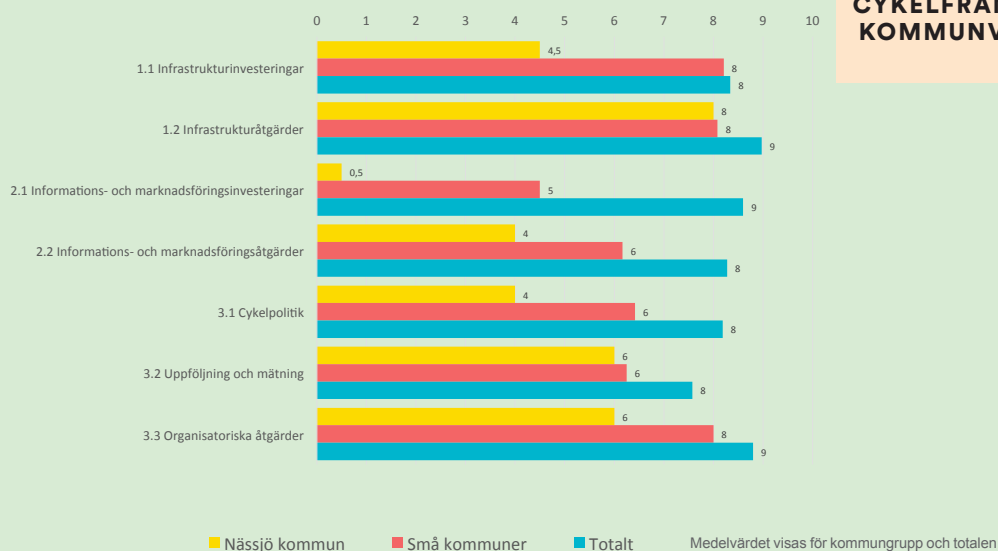
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Nässjö kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR NÄSSJÖ KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR NÄSSJÖ KOMMUN
PÅ
CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN



En cyklist tvättar sin cykel i Umeå kommun. En av fem kommuner har installerat, byggt eller upprustat en offentlig cykelservicestation under 2019. Foto: Mikael Sjöberg

Skövde kommun

Skövde deltar för nionde gången och nionde året i rad i Kommunvelometern. I år får kommunen 44,5 av 90 möjliga poäng och 35:e plats bland 40 deltagande kommuner. I gruppen mellanstora kommuner kommer Skövde i år på 13:e plats bland 14 deltagande kommuner. I jämförelse med andra mellanstora kommuner ligger Skövde över snittpoängen i delområdena infrastrukturinvesteringar och -åtgärder men under snittpoängen i delområdena informations- och marknadsföringsinvesteringar och -åtgärder. Det är inom de sistnämnda två delområdena som Skövde har som mest utrymme att vidareutveckla sitt cykelfrämjande arbete genom att satsa mer på beteendepåverkansåtgärder för ökad, säker och mer attraktiv cykling.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Skövde kommun investerade under 2019 totalt 161 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 99 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 8 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning).

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 2,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 20 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 2 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat varit aktiv inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 8,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

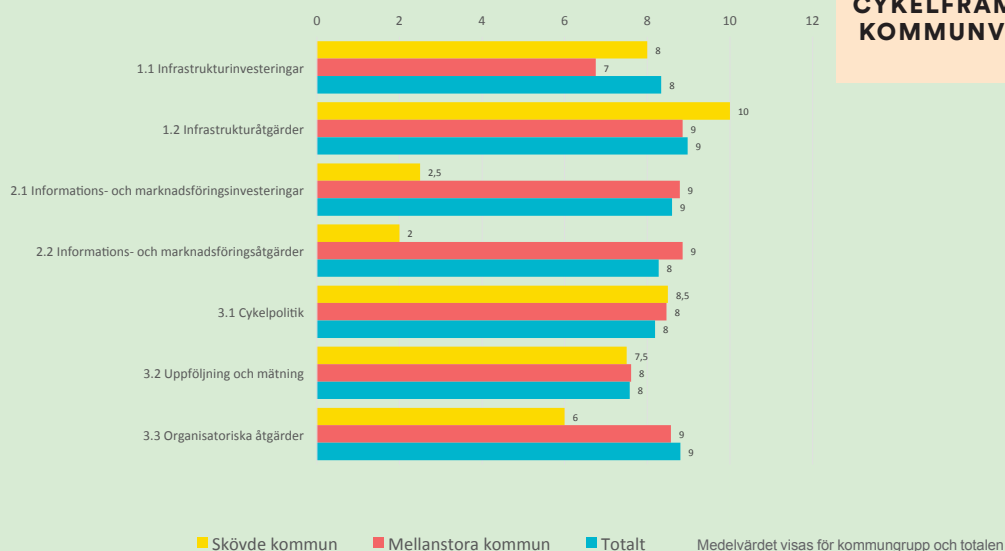
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Skövde kommun får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR SKÖVDE KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR SKÖVDE KOMMUN
PÅ
[CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN](https://cykelframjandet.se/kommunvelometern)

Sollentuna kommun

Sollentuna kommun deltar för sjunde gången i Kommunvelometern och för femte året i rad. I Kommunvelometern 2019 tog Sollentuna en delad sjätteplats tillsammans med Helsingborg och tredjeplatsen i gruppen mellanstora kommuner med 70,5 av 90 möjliga poäng. I år får Sollentuna 54 poäng av 90 möjliga och 30:e plats av 40 deltagande kommuner. I gruppen mellanstora kommuner tar Sollentuna 10:e plats bland 14 deltagare. Jämfört med resultaten 2019 tappar Sollentuna poäng i flera delområden, men framförallt i informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen får 4,5 av 20 möjliga poäng i år. Sollentuna upprätthåller dock starka resultat i informations- och marknadsföringsåtgärder med tio av tio möjliga poäng, över snittpoängen för mellanstora kommuner. Jämfört med andra mellanstora kommuner ligger Sollentuna även över snittet i infrastrukturinvesteringar och cykelpolitik.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Sollentuna kommun investerade under 2019 totalt 271 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 47 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 8,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 7 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning).

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 4,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 250 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

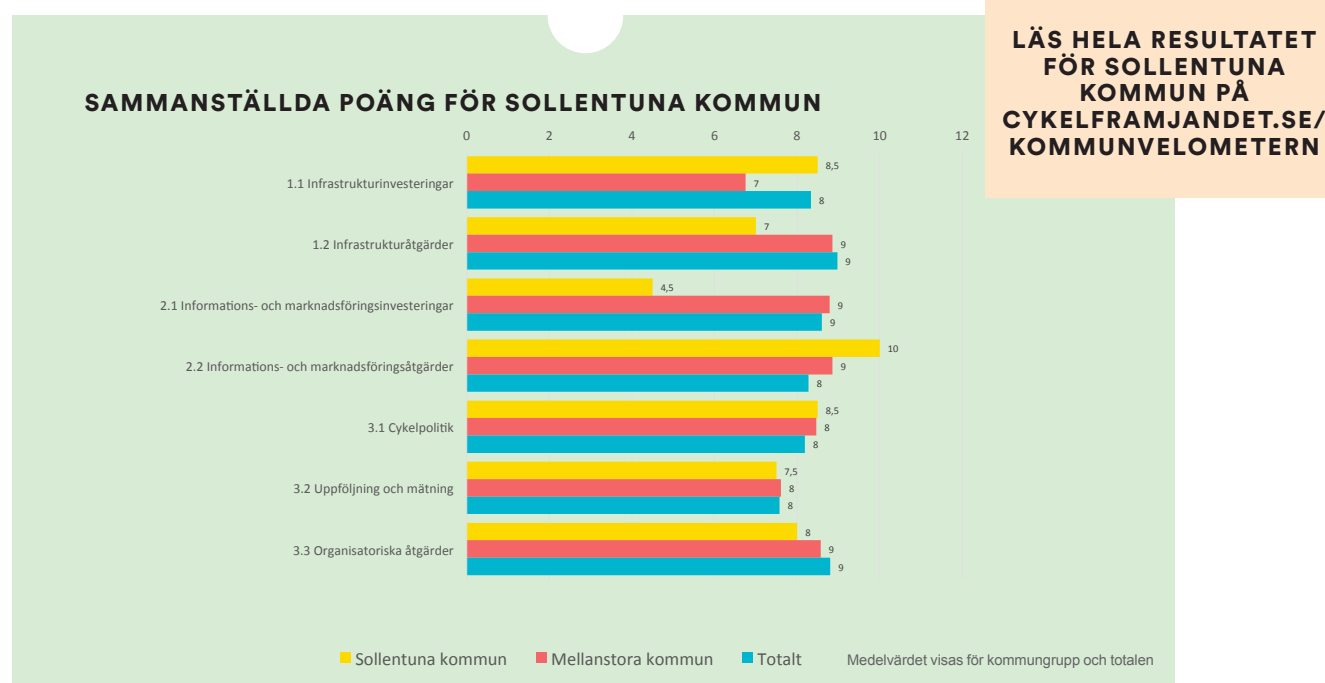
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 8,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Sollentuna kommun får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Stockholms stad

Stockholms stad deltar för sjätte gången och för sjätte året i rad i Kommunvelometern. I år får kommunen 68 poäng av 90 möjliga och kniper för första gången en topp-tio placering med en delad niondeplats tillsammans med Växjö. Detta ger Stockholms stad även en 8:e plats bland 14 deltagare i gruppen stora kommuner. Stockholm har ökat sina poäng jämfört med 2019 i flera delområden, men framförallt i investeringsdelområdena infrastrukturinvesteringar, samt informations- och marknadsföringsinvesteringar. Dessa två områden utgör även fortsatt de delområden där Stockholm har som mest utvecklingspotential med 10 och 9 poäng av 20 möjliga i respektive delområde, vilket är jämnt med eller under snittpoängen i dessa delområden för gruppen stora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Stockholms stad investerade under 2019 totalt 325 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 66 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 10 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 9 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 4 518 900 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

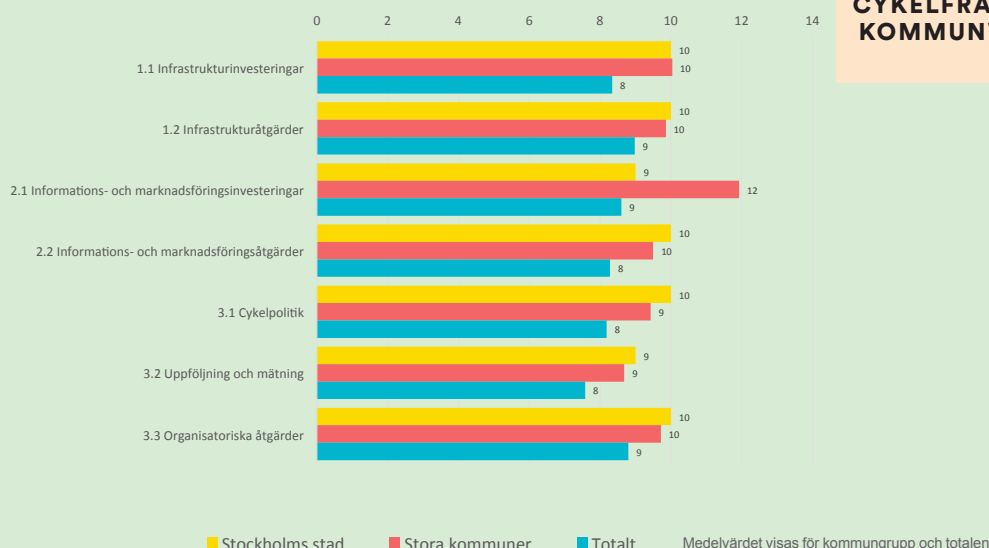
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Stockholms stad får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR STOCKHOLMS STAD



LÄS HELA RESULTATET
FÖR STOCKHOLMS
STAD PÅ
CYKELFRÄMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

Sundbybergs stad

Sundbybergs stad deltar för femte gången och för femte året i rad. Kommunen får i år 66,5 poäng, något fler än 2019 då kommunen fick 64 av 90 möjliga poäng. Detta ger kommunen 12:e plats av 40 deltagande kommuner totalt och 4:e plats bland de 14 deltagande mellanstora kommunerna. Jämfört med andra mellanstora kommuner ligger Sundbyberg endast under snittpoängen i delområdet infrastrukturåtgärder med sex av tio möjliga poäng, en minskning med tre poäng jämfört med kommunens resultat 2019. Sundbyberg satsar dock mer resurser på ny infrastruktur och även på påverkanssatsningar i jämförelse med andra mellanstora kommuner, vilket syns i kommunens resultat i delområdena infrastrukturinvesteringar och informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen får 12,5 respektive 12 poäng av 20 möjliga, en ökning från resultaten 2019.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Sundbybergs stad investerade under 2019 totalt 413 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 137 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 12,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 6 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 12 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 215000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 9 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

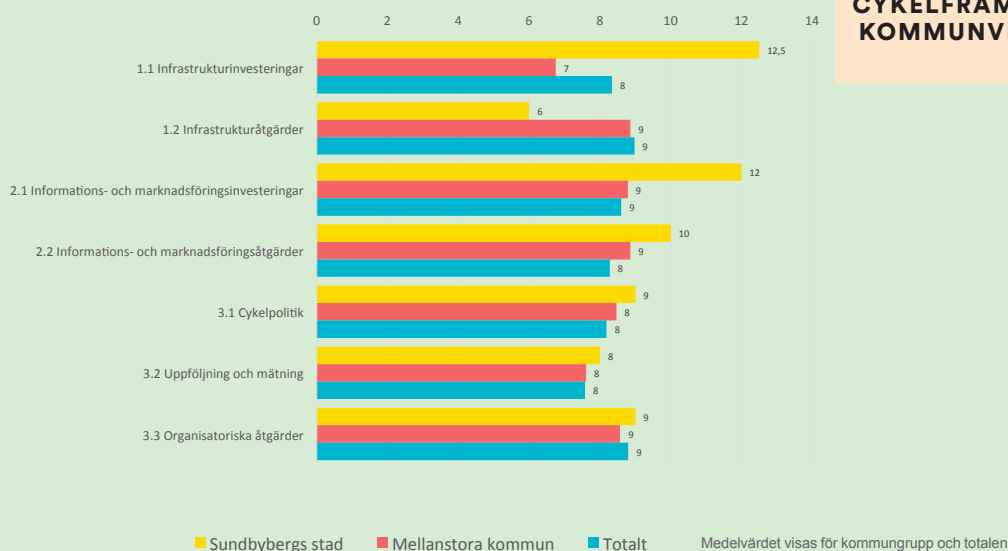
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Sundbybergs stad får 8 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 9 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR SUNDBYBERGS STAD



LÄS HELA RESULTATET
FÖR SUNDBYBERGS
STAD PÅ
CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN



En förskoleklass ute på tur i lådcykel i Växjö. Bland deltagarna i årets Kommunvelometer har 58 procent tillhandahållit eller använt transport/lådcyklar inom verksamheter som t.ex. kommunal förskola eller för park/gata. Foto: Växjö Kommun

Sundsvalls kommun

Sundsvalls kommun deltar för femte gången i Kommunvelometern. I fjol fick kommunen 61,5 poäng och 14:e plats av 45 deltagande kommuner. I årets Kommunvelometer får Sundsvall 63 poäng och en delad 15:e plats tillsammans med Finspång av 40 deltagande kommuner. Sundsvall får även femteplatsen i gruppen mellanstora kommuner där 14 kommuner deltar i år. Jämfört med 2019 har Sundsvall minskat sina poäng i informations- och marknadsföringsinvesteringar, men ligger fortfarande flera poäng över snittet i delområdet med 15 av 20 möjliga poäng. Jämfört med andra mellanstora kommuner ligger Sundsvall under snittpoängen i infrastrukturinvesteringar, cykelpolitik och organisatoriska åtgärder. Sundsvall har dock, utöver det starka resultatet i informations- och marknadsföringsinvesteringar, bättre resultat än snittet för mellanstora kommuner i infrastrukturåtgärder och uppföljning och mätning.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Sundsvalls kommun investerade under 2019 totalt 87 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 117 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 5,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 15 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 552 444 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/mtb-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

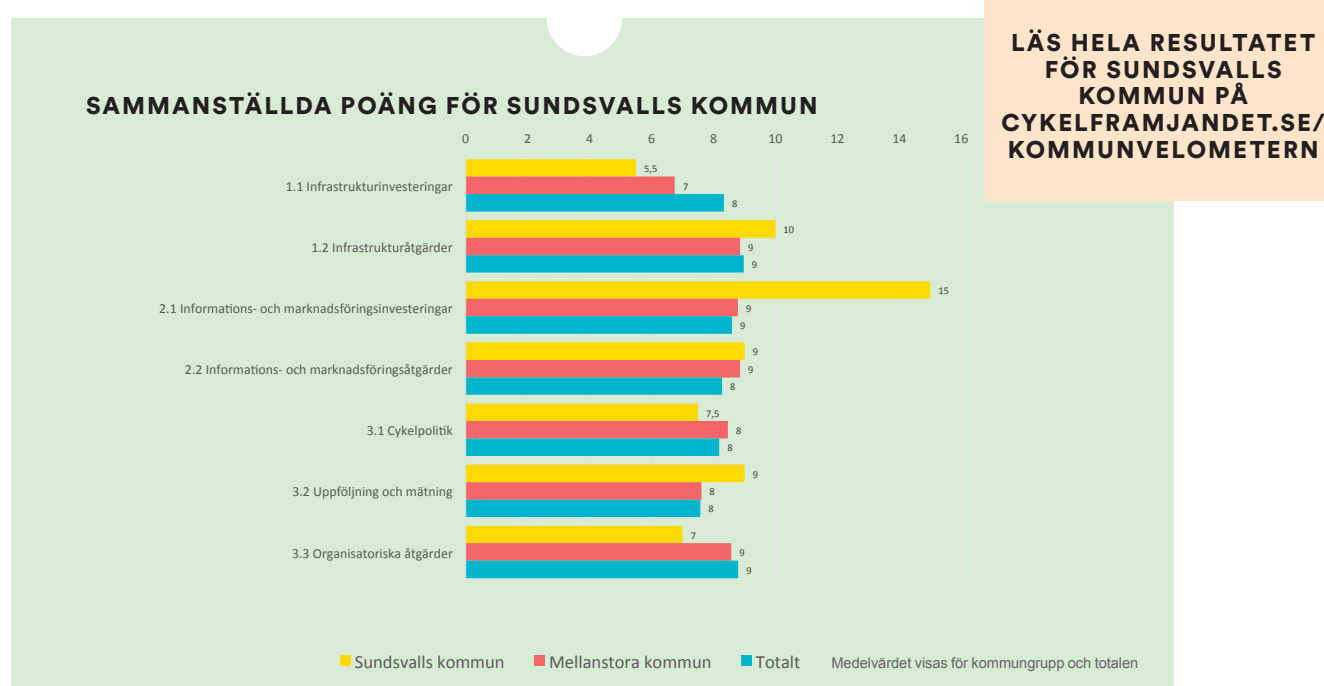
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 7,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Sundsvalls kommun får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Trollhättan kommun

Trollhättan deltar för andra gången i Kommunvelometern. När kommunen sist deltog 2015 fick kommunen 20:e plats av 37 deltagande kommuner. I år får kommunen 67 av 90 möjliga poäng och tar elfte plats av 40 deltagande kommuner samt en tredje plats bland de 14 mellanstora kommuner som deltar i årets Kommunvelometer. Trollhättan ligger över snittpoängen för mellanstora kommuner i samtliga delområden förutom uppföljning och mätning, där kommunen får 7,5 av 10 möjliga poäng och har möjlighet att vidareutveckla sitt cykelfrämjande arbete. Trollhättan har i jämförelse med snittpoängen för mellanstora kommuner goda resultat i delområdet infrastrukturinvesteringar, där kommunens satsningar på ny infrastruktur ger 10 av 20 möjliga poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Trollhättan kommun investerade under 2019 totalt 309 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 54 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 10 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt cykelparkering eller upprustat befintliga.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 10 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 275000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 9,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

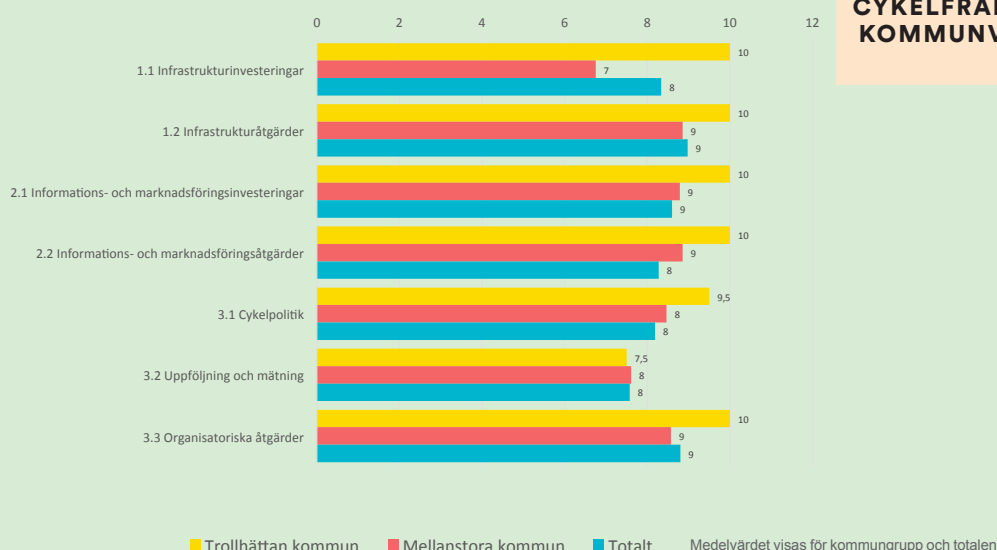
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Trollhättan kommun får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR TROLLHÄTTAN KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR TROLLHÄTTAN
KOMMUN PÅ
CYKELFRÄMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

Tyresö kommun

Tyresö kommun har deltagit de senaste sju åren i Kommunvelometern och fick i fjol 45 poäng av 90 möjliga och 29:e plats av 45 deltagande kommuner. I år förbättrar kommunen sitt resultat med 1 poäng till 46, men faller något i rankningen till en delad 33:e plats av 40 deltagande kommuner tillsammans med Katrineholm. Även den sjunde platsen bland tolv deltagare i gruppen små kommuner delas med Katrineholms kommun. Jämfört med 2019 har kommunen ökat sina poäng i infrastrukturinvesteringar och organisatoriska åtgärder, men tappat poäng i flera andra delområden, framförallt informations- och marknadsföringsinvesteringar. I jämförelse med andra små kommuner ligger Tyresö under snittpoängen i infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsinvesteringar, samt zuppföljning och mätning. Detta utgör även en möjlighet för kommunens framtida cykelfrämjande arbete.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Tyresö kommun investerade under 2019 totalt 552 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 62 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 332 kr per invånare. Kommunen får totalt 9 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 5 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 4 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 70 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 8 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 6,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

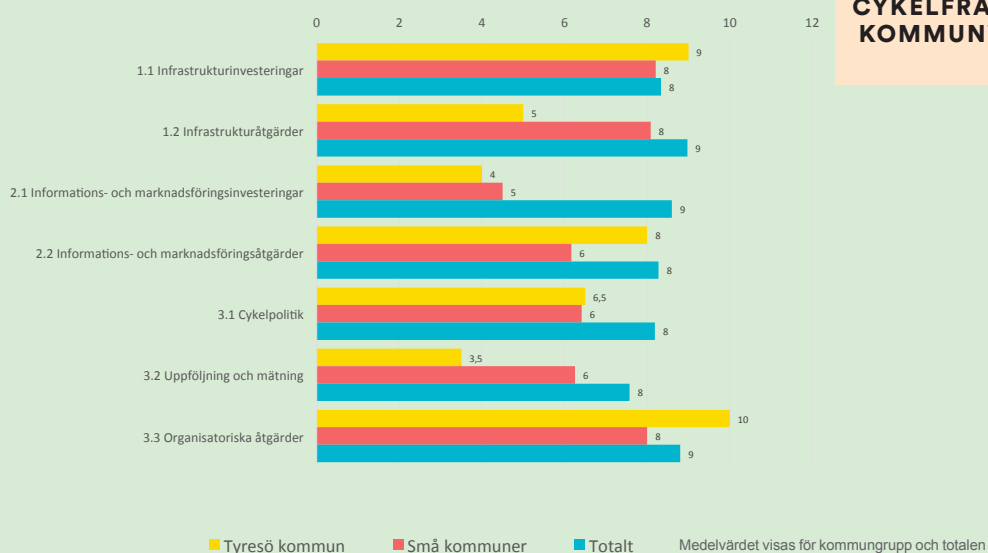
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Tyresö kommun får 3,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR TYRESÖ KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR TYRESÖ KOMMUN
PÅ
CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

Täby kommun

Täby kommun har deltagit de senaste sju åren i Kommunvelometern och fick i fjol 52,5 poäng av 90 möjliga och landade på en på 23:e plats av 45 kommuner. I år tar kommunen 21:a plats av 40 deltagande kommuner med 60 av 90 möjliga poäng. I gruppen mellanstora kommuner ger detta en åttonde plats bland 14 deltagande kommuner. I jämförelse med andra mellanstora kommuner får Täby färre poäng än snittet i delområdena infrastrukturinvesteringar och informations- och marknadsföringsinvesteringar. Utöver dessa två delområden får Täby höga poäng i samtliga andra delområden och har särskilt förbättrat sina resultat i uppföljning och mätning samt organisatoriska åtgärder jämfört med kommunens resultat 2019.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Täby kommun investerade under 2019 totalt 250 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 35 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 5,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 6,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 250 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 9,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

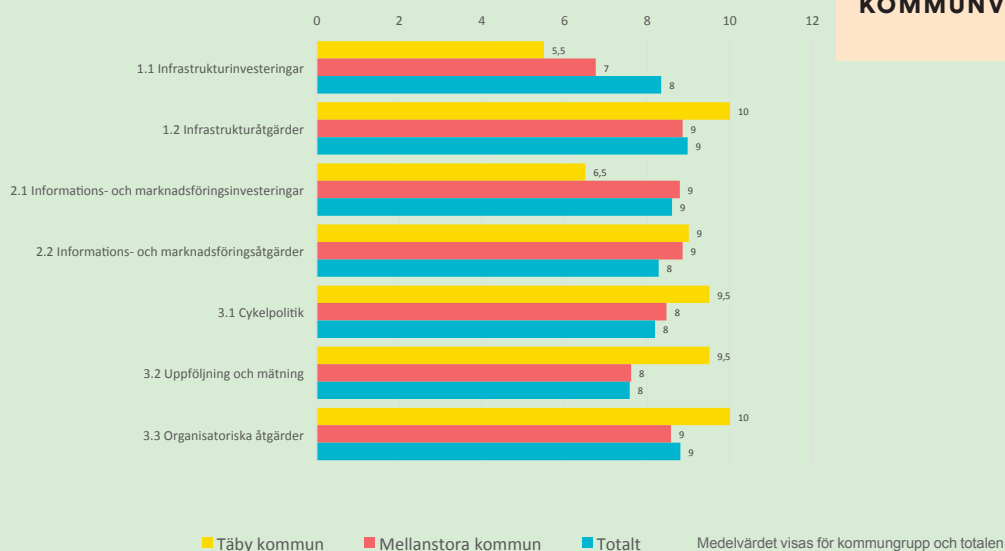
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Täby kommun får 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR TÄBY KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR TÄBY KOMMUN PÅ
CYKELFRÄMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN



En cykelbana i Ystad. I snitt har kommunerna investerat 233 kronor per capita på ny cykelinfrastruktur under 2019. Foto: Ystad Kommun

Umeå kommun

Umeå kommun deltar för femte gången i Kommunvelometern. Senast kommunen deltog var 2018 vilket resulterade i en fjärdeplats. I år får Umeå sin starkaste placering hittills i Kommunvelometern med en delad tredjeplats tillsammans med Malmö stad. Umeå får 76,5 poäng av 90 möjliga i årets Kommunvelometer, 17,5 poäng över snittpoängen bland samtliga 40 deltagande kommuner i år och 7,5 poäng över snittpoängen bland de 14 deltagande stora kommunerna. Umeå sticker särskilt ut i jämförelse med andra kommuner för resurserna kommunen satsar på cykling, vilket speglas i deras poäng i delområdena infrastrukturinvesteringar och informations- och marknadsföringsinvesteringar.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Umeå kommun investerade under 2019 totalt 675 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 199 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 13,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt cykelparkering eller upprustat befintliga.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 14,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 3 280 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 9,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

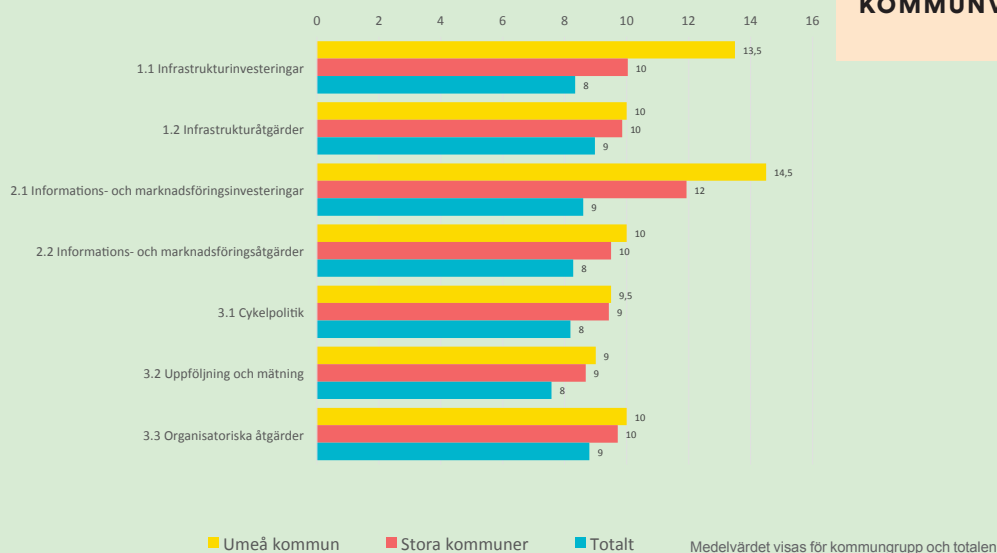
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Umeå kommun får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR UMEÅ KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR UMEÅ KOMMUN PÅ
CYKELFRÄMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN

Uppsala kommun

Uppsala kommun deltar för nionde gången i Kommunvelometern och har de senaste två åren tagit förstaplatsen i rankningen. Även i år behåller Uppsala förstaplatsen med 82 poäng av 90 möjliga! Den enda skillnaden i Uppsalas resultat 2019 då kommunen fick 88 poäng av 90 möjliga och årets Kommunvelometer är att kommunen har gått från 18 till 12 av 20 möjliga poäng i delområdet infrastrukturinvesteringar. Även i år får Uppsala maxpoäng i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar med 20 av 20 möjliga poäng, en av endast fyra kommuner som uppnår detta i årets Kommunvelometer.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Uppsala kommun investerade under 2019 totalt 373 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 147 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 12 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 20 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 3 125 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga.

3.1 CYKELPOLITIK

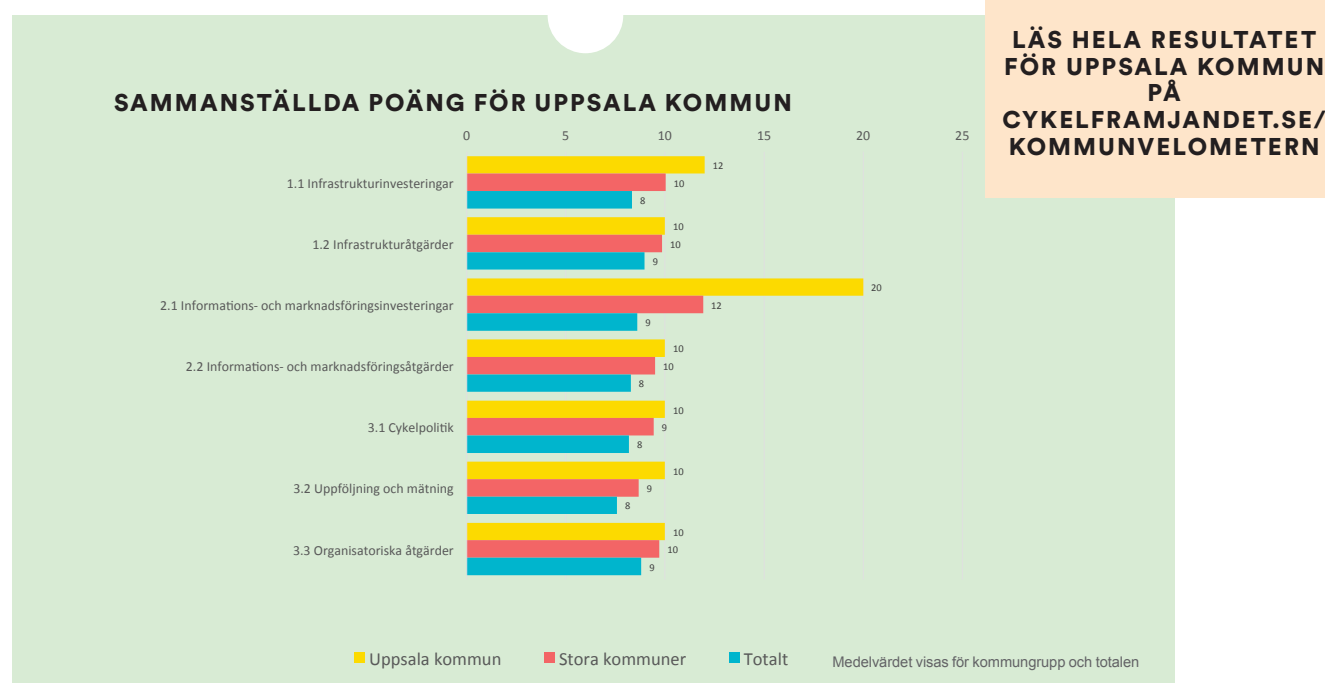
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Uppsala kommun får 10 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Varbergs kommun

Varbergs kommun har deltagit alla elva år av Kommunvelometern. I Kommunvelometern 2019 fick kommunen 32:a plats av 45 deltagande kommuner och 41 poäng av 90 möjliga. I år får kommunen en delad 28:e plats tillsammans med Ludvika kommun och förbättrar sitt resultat till 54,5 poäng av 90 möjliga. Varberg tar även en nionde plats bland de 14 deltagande mellanstora kommunerna. Jämfört med 2019 har Varberg särskilt ökat sina poäng inom delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder där de i år får tio av tio möjliga poäng. Detta trots minskade poäng i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen enbart får 0,5 poäng av 20 möjliga poäng. Varberg ökar även sina poäng i bland annat delområdet infrastrukturinvesteringar till 7 av 20 möjliga poäng, men ligger fortfarande under snittpoängen bland samtliga deltagande kommuner i detta delområde.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Varbergs kommun investerade under 2019 totalt 126 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 106 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 7 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 9 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt cykelparkering eller upprustat befintliga.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 0,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

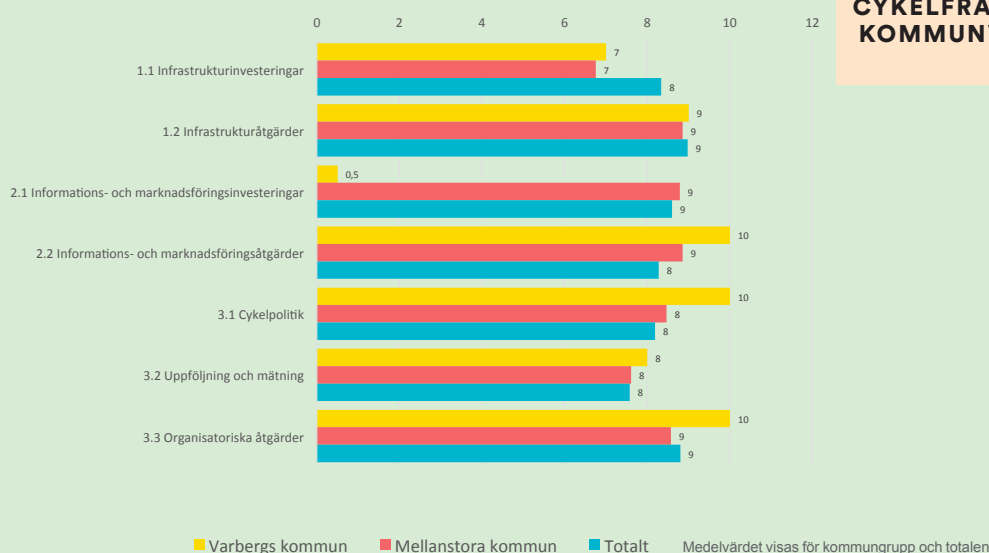
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Varbergs kommun får 8 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR VARBERGS KOMMUN



**LÄS HELA RESULTATET
FÖR VARBERGS
KOMMUN PÅ
CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN**

Västerås stad

Västerås stad deltar för sjunde gången i Kommunvelometern. Senast kommunen deltog var 2018 då kommunen fick 25:e plats bland 53 deltagande kommuner. I år får kommunen 56,5 poäng av 90 möjliga vilket ger en 24:e plats. I gruppen stora kommuner kommer Västerås på 14:e plats av 14 deltagande kommuner. Västerås har goda resultat i flera delområden med maxpoäng i delområdena infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder och organisatoriska åtgärder. Jämfört med snittpoängen för samtliga 40 deltagande kommuner i årets Kommunvelometer ligger Västerås dock under snittet i delområdena infrastrukturinvesteringar, informations- och marknadsföringsinvesteringar, samt uppföljning och mätning. Här har kommunen utrymme att stärka sitt cykelfrämjande arbete med ytterligare satsningar för ökad, säker och mer attraktiv cykling.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Västerås stad investerade under 2019 totalt 40 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 169 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 6,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 450 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

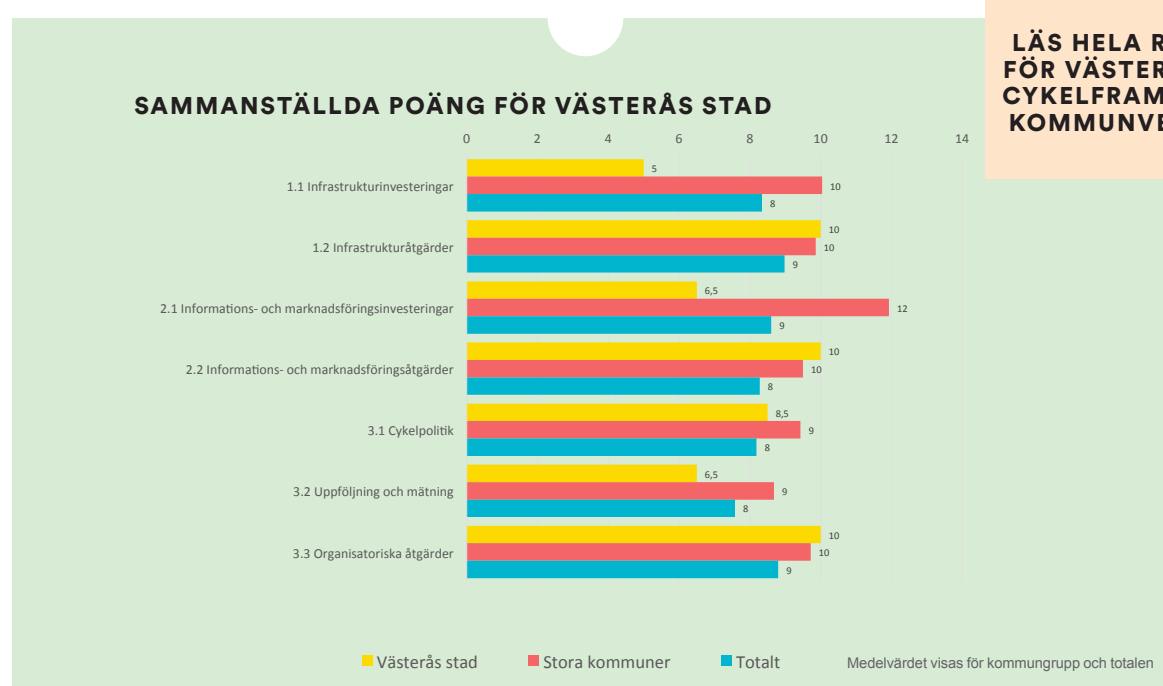
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 8,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Västerås stad får 6,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



LÄS HELA RESULTATET
FÖR VÄSTERÅS STAD PÅ
CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN



En cyklist parkerar sin cykel i Helsingborgs stad. Tre av fyra kommuner har byggt eller upprustat cykelparkeringar under 2019. Foto: Helsingborgs Stad

Växjö kommun

Växjö deltar för nionde gången och nionde året i rad i Kommunvelometern. Efter att ha klättrat i placeringarna de senaste åren går Växjö från en femteplats i föl till en delad niondeplats, tillsammans med Stockholms stad, i årets Kommunvelometer. Med 68 poäng av 90 möjliga behåller kommunen andraplatsen i gruppen mellanstora kommuner ännu ett år. Trots minskade poäng jämfört med 2019 har kommunen ett fortsatt starkt resultat i delområdena informations- och marknadsföringsinvesteringar och informations- och marknadsföringsåtgärder. Växjö minskar sina poäng i delområdena infrastrukturinvesteringar, som uppföljning och mätning och ligger under snittpoängen bland samtliga deltagande kommuner i dessa två delområden. Växjö har fortsatt starka resultat i delområdena infrastrukturåtgärder, cykelpolitik och organisatoriska åtgärder, vilket bidrar till deras fortsatt höga placering.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Växjö kommun investerade under 2019 totalt 64 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 80 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 4 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 18 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1600000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

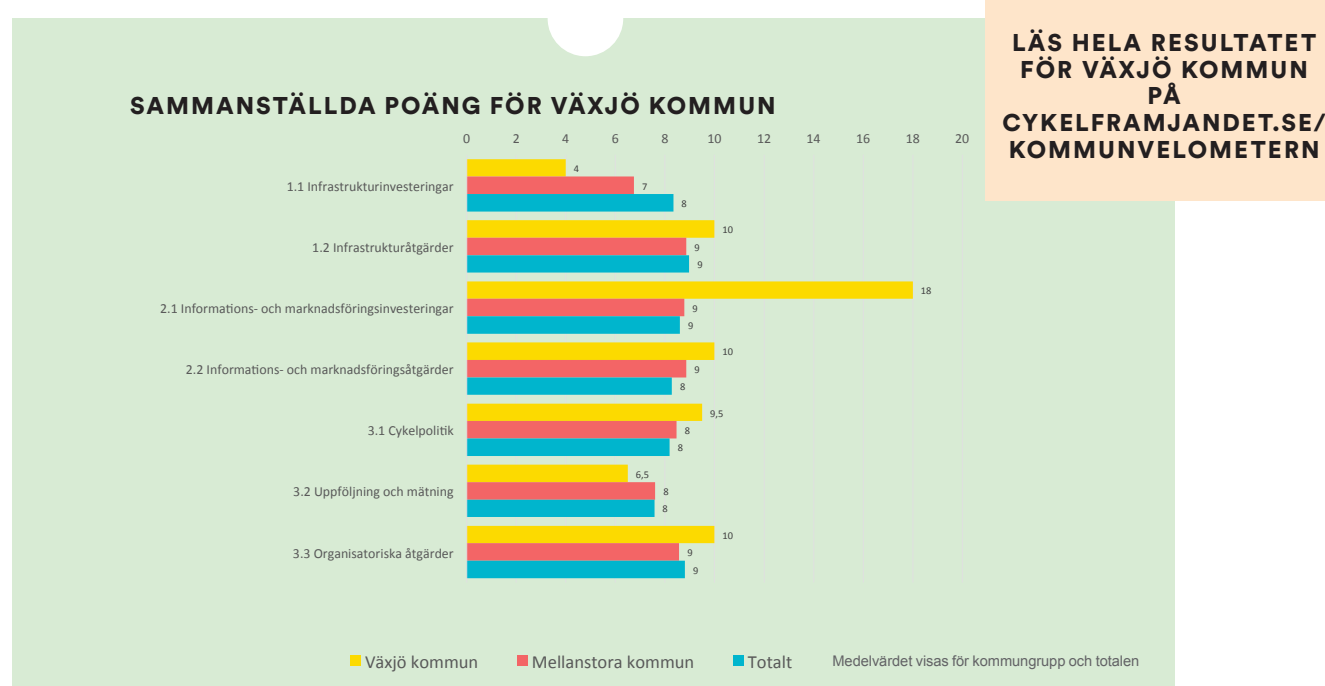
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 9,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Växjö kommun får 6,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Ystads kommun

Ystads kommun deltar för tredje året i rad och fortsätter klättra i Kommunvelometerns rankning. I år får kommunen 27:e plats bland 40 deltagande kommuner med 55,5 poäng av 90 möjliga. Detta ger även kommunen en femteplats bland de tolv deltagande kommunerna i gruppen små kommuner. Jämfört med 2019 ökar Ystads kommun sina poäng i samtliga delområden förutom infrastrukturinvesteringar, som är oförändrad med 9 av 20 möjliga poäng. Jämfört med andra i gruppen små kommuner ligger Ystad under snittpoängen i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, där kommunen får 3,5 av 20 möjliga poäng. Ystad får goda resultat i alla delområden inom organisation: cykelpolitik, uppföljning och mätning och organisatoriska åtgärder.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Ystads kommun investerade under 2019 totalt 177 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 78 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 332 kr per invånare. Kommunen får totalt 9 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 9 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt cykelparkering eller upprustat befintliga.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 3,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 50 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 9,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

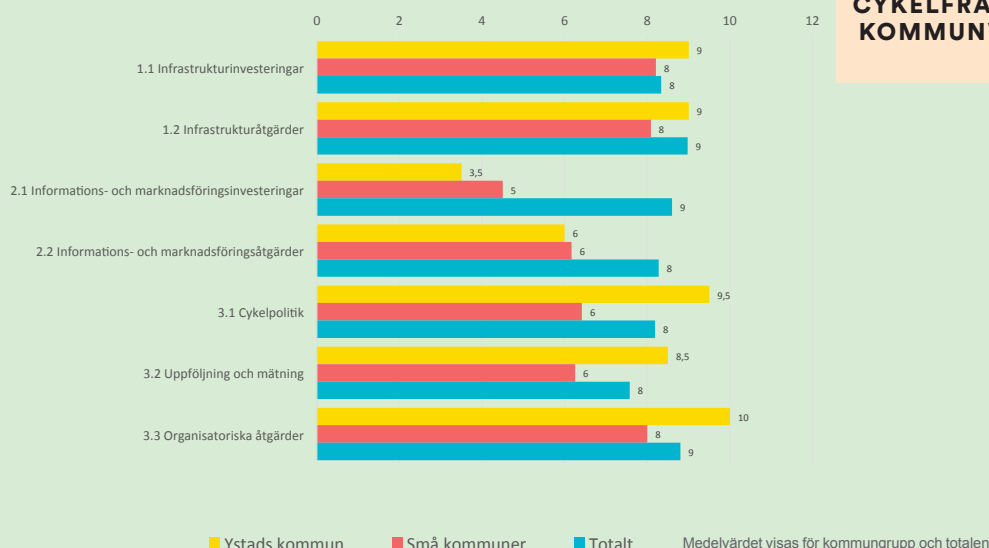
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Ystads kommun får 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR YSTADS KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR YSTADS KOMMUN
PÅ
[CYKELFRAMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN](https://CYKELFRAMJANDET.SE/KOMMUNVELOMETERN)

Örebro kommun

Örebro kommun deltar för tredje gången i Kommunvelometern. Senast var 2019 då kommunen fick 53 av 90 möjliga poäng och 22:a plats bland 45 deltagande kommuner. I år ökar Örebro sina poäng till 65,5 poäng och tar 13:e plats bland de 40 deltagande kommunerna. Detta ger även en nionde plats i gruppen stora kommuner. Jämfört med andra deltagare har Örebro fem poäng fler än snittet i delområdet infrastrukturinvesteringar men fem poäng färre än snittet i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar. Jämfört med andra i gruppen stora kommuner ligger Örebro något under snittpoängen i delområdet uppföljning och mätning. Örebro får samtidigt maxpoäng i fyra delområden: infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder, cykelpolitik och organisatoriska åtgärder.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Örebro kommun investerade under 2019 totalt 465 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 176 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 13 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 4 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 300 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

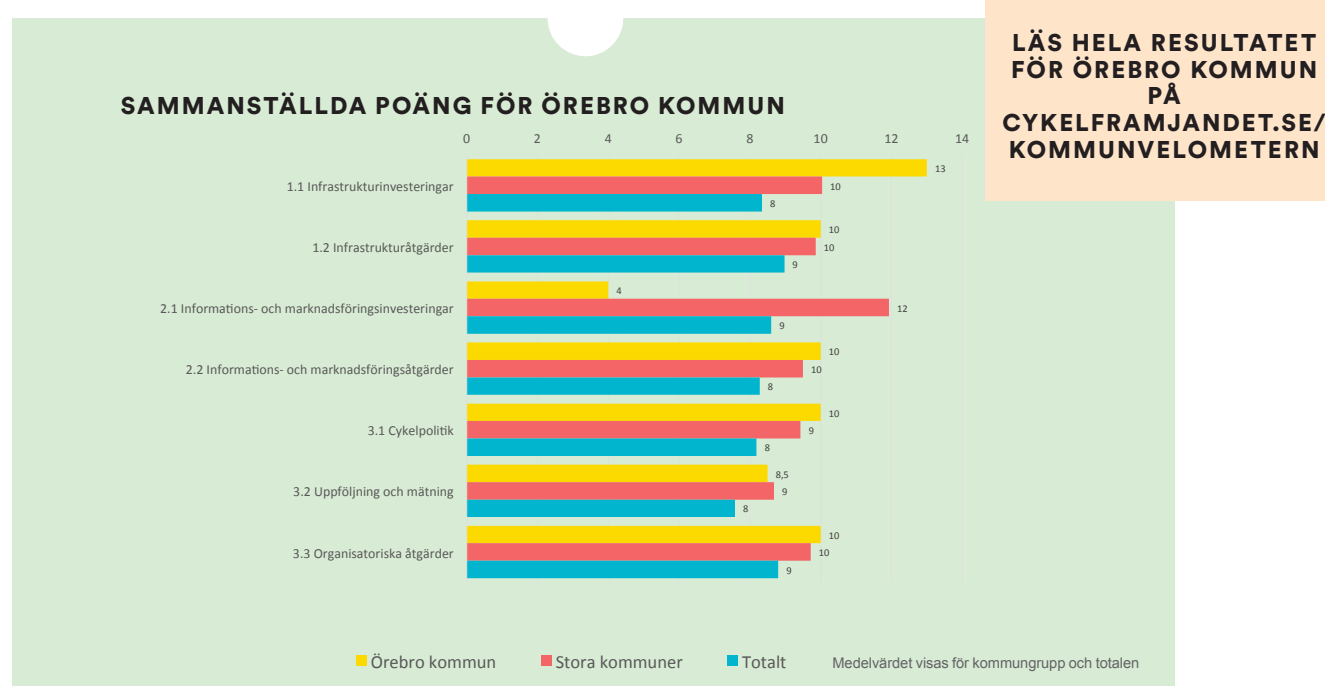
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Örebro kommun får 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



Östersunds kommun

Östersunds kommun deltar i Kommunvelometern för åttonde gången och för femte året i rad. I Kommunvelometern 2019 fick Östersund 14:e plats av 45 deltagande kommuner. I årets Kommunvelometer minskar kommunen sina poäng något från 61,5 poäng till 60,5 av 90 möjliga poäng. Detta ger kommunen en delad 19:e plats bland 40 deltagare, tillsammans med Lidköpings kommun, och 7:e plats i gruppen mellanstora kommuner. Östersund har färre poäng än snittet för samtliga deltagare i delområdena infrastrukturåtgärder och informations- och marknadsföringsinvesteringar men får goda resultat jämfört med snittet i delområdena i organisation: cykelpolitik, uppföljning och mätning och organisatoriska åtgärder.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Östersunds kommun investerade under 2019 totalt 62 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 90 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 251 kr per invånare. Kommunen får totalt 8 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 8 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 7,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 200000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 8 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/mtb-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

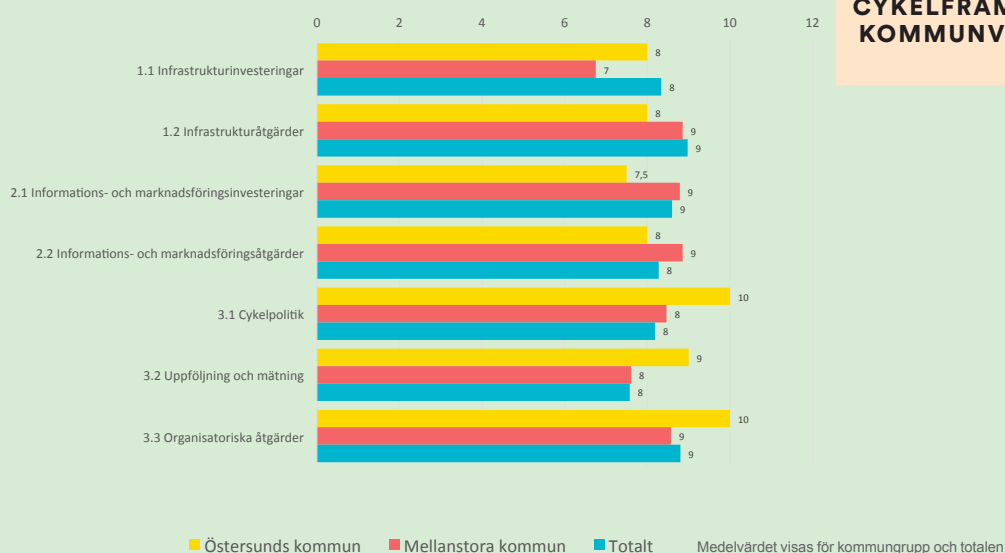
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Östersunds kommun får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 43 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR ÖSTERSUNDS KOMMUN



LÄS HELA RESULTATET
FÖR ÖSTERSUNDS
KOMMUN PÅ
CYKELFRÄMJANDET.SE/
KOMMUNVELOMETERN



Cykling utan ålder i Uppsala kommun. En av fyra kommuner har drivit eller sponsrat cykling för äldre aktiviteter under 2019. Foto: Uppsala kommun

Cyklistvelometern

NU ÄR DET CYKLISTERNAS TUR!

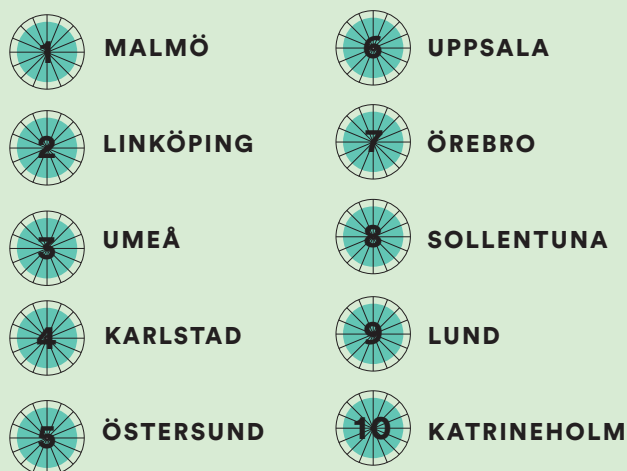
Cyklistvelometern är en nationell granskning och jämförelse av hur cyklister upplever kommunen de cyklar mest i utifrån ett cykelperspektiv. Undersökningen är baserad på en självrekryterad webbenkät för privatpersoner och genomförs vartannat år.

2018 var det Malmöborna som var mest nöjda med sin hemkommun utifrån ett cykelperspektiv. Därefter kom Karlstad, Östersund och Umeå kommun. Vilka kommuner som toppar listan 2020 återstår att se. Årets enkät är öppen under sommaren och resultatet presenteras under hösten 2020. Läs mer om 2018 års undersökning, ladda ner de fördjupade kommunrapporterna och delta i enkäten Cyklistvelometern 2020 på cykelframjandet.se/cyklistvelometern/.

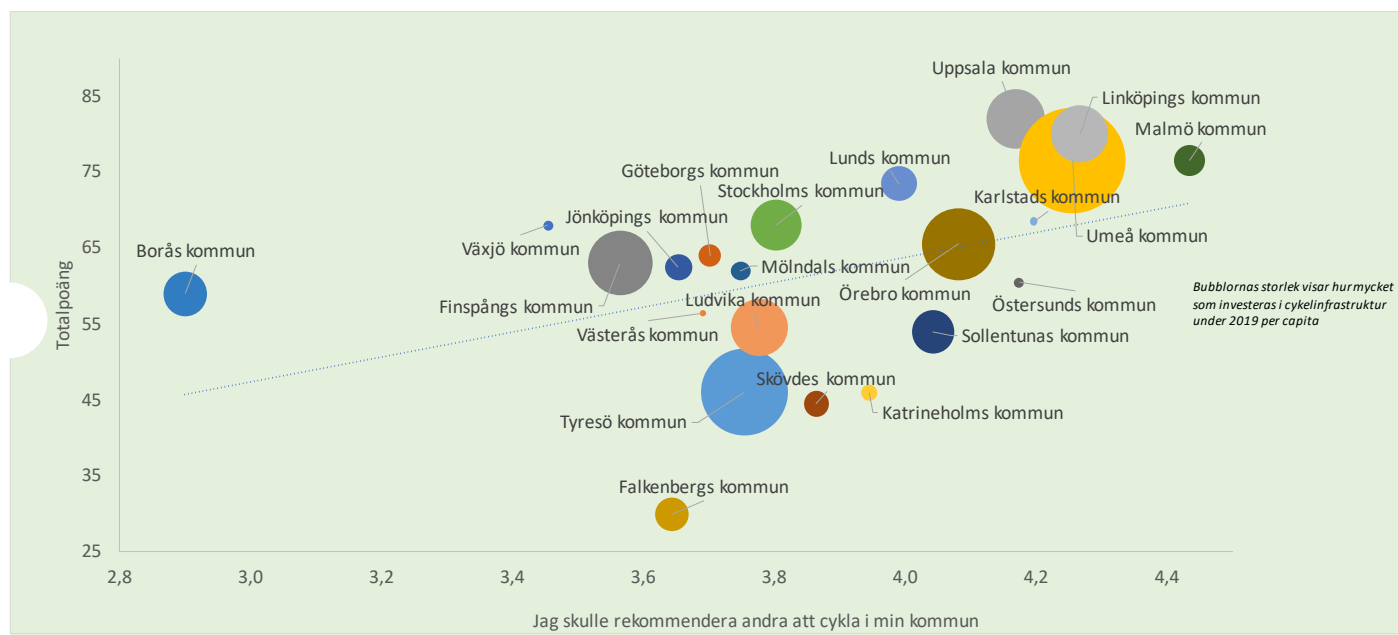
Cyklistvelometern kan användas för att komplettera den bild som CykelFrämjandets Kommunvelometer ger kring kommunernas arbete och lyfta fram cyklisternas upplevelse av och nöjdhet med cykling i den kommunen de cyklar i mest. Grafen nedan visar sambandet mellan svaret på frågan i Cyklistvelometern 2018 om respondenten skulle rekommendera andra att cykla i sin kommun och kommunens poäng i Kommunvelometern 2020. Y-axeln representerar poängen kommunen fått i Kommunvelometern 2020. X-axeln

representerar medelvärde av svaren på frågan i Cyklistvelometern 2018 om respondenten skulle rekommendera andra att cykla i sin kommun (1 = instämmer inte alls, 5 = instämmer helt). Storlek på cirkelarna representerar hur mycket kommunen har investerat i cykelinfrastruktur per invånare.

TOPP 10 KOMMUNER ENLIGT CYKLISTERNA



Läs mer på cykelframjandet.se/cyklistvelometern/





Bilaga

VAD ÄR KOMMUNVELOMETERN?

Det finns många olika sätt att mäta cykling inom en kommun. Bland annat kan en kommun genomföra resvaneundersökningar, nöjdhetsundersökningar bland cyklister, eller sätta upp mätpunkter i staden för att följa utvecklingen av antalet passerande cyklister. Ett ytterligare sätt är att bedöma kommunernas aktuella insatser för cykling. Det är den metoden som Kommunvelometern bygger på och som möjliggör för oss att både mäta enskilda kommuners insatser för cykling och att skapa en årlig rankning då studien möjliggör jämförelse mellan kommuner. Metoden är framtagen av Koucky & Partners och vidareutvecklad av Cykelfrämjandet. Granskningen genomförs av Cykelfrämjandet med stöd av Enkätfabriken.

Kommunvelometern bygger på självrapportering av kommuner av kontrollerbara uppgifter inom områdena *1. infrastruktur, 2. information och marknadsföring* och *3. organisation*. Dessa tre innehåller delområdena *1.1 infrastrukturinvesteringar, 1.2 infrastrukturåtgärder, 2.1 informations- och marknadsföringsinvesteringar, 2.2 informations- och marknadsföringsåtgärder, 3.1 cykelpolitik, 3.2 uppföljning och mätning* och *3.3 organisatoriska åtgärder*. Kommunvelometern mäter varken utvecklingen av själva cykeltrafiken inom kommuner eller cyklisters nöjdhet med förhållandena för cykling inom kommunen. Vi har valt att mäta kommunernas insatser för cykling inom dessa områden då det ger en mångfacetterad bild av kommunernas arbete med cykling som kan belysa arbetet från flera olika perspektiv. Metoden kan snabbt fånga upp förändringar i kommunernas insatser för cykling, även innan det syns i trafiken eller cyklisters nöjdhet. Metoden bygger på tesen att starkare insatser för cykling på sikt även leder till nöjdare cyklister och ökad cykeltrafik.

För att möjliggöra ännu bättre jämförbarhet mellan kommunerna delar vi även in dem i olika grupper baserat på storlek: *stora kommuner* med fler än 100 000 invånare, *mellanstora kommuner* med 50 000 upp till 100 000 invånare och *små kommuner* med färre än 50 000 invånare.

SYFTE OCH MÅL

Syftet med Kommunvelometern är att på ett objektivt sätt jämföra kommunernas arbete med cykling, men även att granskningen ska skapa nationell och lokal debatt och ge kommunerna incitament för förbättringar. Kommunvelometern har som mål att vara ett stöd för de deltagande kommunerna genom att enkelt kunna lyfta fram och ge input kring kommunernas styrkor och svagheter i sitt cykelarbete och visa vad som krävs för att skapa goda förutsättningar för cykling. Ett annat mål är att uppmärksamma behoven av insatser för ökad cykling och lyfta fram positiva exempel.

OM METODEN

Kommunvelometerns metod möjliggör att på ett snabbt och enkelt sätt göra en objektiv analys av cykelarbetet i en kommun och är ett verktyg för att kunna mäta och jämföra hur Sveriges kommuner arbetar med och prioriterar cykling. Metodens fokus ligger på att utvärdera hur systematiskt kommuner har jobbat med cykling under det gångna året. Fokus ligger på beslutsprocesser, resurstilldelning och faktiska åtgärder inom områdena *infrastruktur, information och marknadsföring, och organisation*.

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 2019. Undersökningen bygger helt på uppgifter som kommunerna själva har lämnat. Cykelfrämjandet har inte möjligheten att i detalj kontrollera

samtliga uppgifter från kommunerna, svaren har dock genomgått en rimlighetskontroll för att kunna upptäcka uppenbara fel och överraskande eller oväntade svar har följts upp och kontrollerats.

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

Frågorna har utvecklats för att ge en så verklig bild som möjligt av hur kommunen arbetar med cykling idag, men tar också hänsyn till det som åstadkommits tidigare och det som planeras i en nära framtid. Deltagandet är frivilligt och bygger på att kommunerna aktivt medverkar genom att tillhandahålla de uppgifter som ligger till grund för granskningen. Kommunerna har också möjlighet att förklara och beskriva kommunens arbete och utmaningar, samt även redogöra för åtgärder eller aktiviteter som genomförs för att främja cykling men som ligger utanför de poänggenererande frågorna i denna granskning. För granskningsmall och delområdesbedömning se sidor 86-95.

RESULTATSPRIDNING

Resultaten sprids både till nationell och lokal media med målet att öka uppmärksamheten för cykelfrågor och att skapa debatt som kan leda till lokala förbättringar för cyklingen. Alla resultat är offentliga och delges berörda kommuner. Vidare erbjuds deltagarna att få sina resultat presenterade av Cykelfrämjandet och diskutera resultaten med berörda politiker och tjänstemän.

Årets Kommunvelometer presenteras online den 27 maj 2020. Under ett webinarium arrangerat av föreningen Svenska Cykelstäder tillkännages årets cykelfrämjarkommun, andra- och tredjeplatsen i den totala rankningen, samt den högst rankade kommunen inom de olika grupperna *stora*-, *mellanstora*- och *små kommuner*.

GRANSKNINGSMALL

Årets enkät har lagts upp som en webbenkät som tillhandahållits av Enkätfabriken där kommunerna har fått fylla i svaren direkt via en länk som skickats till dem. Frågorna har delats in i tre områden och flera delområden, med totalt 90 möjliga poäng:

1. Infrastruktur, 30 möjliga poäng

- 1.1 infrastrukturinvesteringar (20 möjliga poäng)
- 1.2 infrastrukturåtgärder (10 möjliga poäng)

2. Information och marknadsföring, 30 möjliga poäng

- 2.1 informations- och marknadsföringsinvesteringar (20 möjliga poäng)
- 2.2 informations- och marknadsföringsåtgärder (10 möjliga poäng)

3. Organisation, 30 möjliga poäng

- 3.1 Cykelpolitik (10 möjliga poäng)
- 3.2 Uppföljning och mätning (10 möjliga poäng)
- 3.3 Organisatoriska åtgärder (10 möjliga poäng)

ÄNDRINGAR I ÅR

Inför Kommunvelometern 2019 genomgick både webbenkäten och poängskalan som utgör granskningsmallen för Kommunvelometern en större uppdatering och revision. Tidigare var Kommunvelometern uppdelad i sex delområden som alla hade 10 poäng var, med 60 maxpoäng. Dessa sex delområden bestod av: *befintlig infrastruktur, infrastruktur och underhåll, information och marknadsföring, cykelaktiviteter under föregående år, cykelpolitik och uppföljning och mätning*. De största förändringarna inför Kommunvelometern 2019 var att området befintlig infrastruktur inte längre är poänggivande, att ekonomiska investeringar getts högre vikt och att de sex lika viktade områden har blivit tre, med delområden inom varje område. För en mer detaljerad beskrivning av ändringarna i förra årets Kommunvelometer, se Kommunvelo-

metern 2019 rapporten (finns att ladda ner på cykelframjandet.se/kommunvelometer).

Inför årets Kommunvelometer har vissa justeringar genomförts till enkäten och granskningsmallen baserat på feedback på och granskning av Kommunvelometern 2019. Syftet har varit att förtydliga och förbättra den befintliga enkäten och granskningsmallen. Ändringar som har genomförts inkluderar:

- **1.1 infrastrukturinvesteringar:** Fördelning med 0,5 poängsintervaller istället för helpoängsintervaller i poängskalan för investeringar i infrastruktur och drift och underhåll för 2019 och 2020. För personresurser tillfrågades kommunerna i enkäten ange "Hur många personer uppskattar du arbetar med utveckling och planering av cykelinfrastruktur i kommunen, inklusive anställda på kommunen som arbetar med drift och underhållsåtgärder för cykelinfrastruktur? (anges i tjänsteprocent)." Detta har sedan korrigerats i kontakt med kommunerna att enbart inkludera anställda som arbetar med utveckling och planering av cykelinfrastruktur, i enlighet med tidigare års Kommunvelometrar.
- **1.2 infrastrukturåtgärder:** Uppdatering av åtgärdslistan.
- **2.1 informations- och marknadsföringsinvesteringar:** Fördelning med 0,5 poängsintervaller istället för helpoängsintervaller i poängskalan för medel till information och marknadsföring för 2019 och 2020.
- **2.2 informations- och marknadsföringsåtgärder:** Uppdatering av åtgärdslistan.
- **3.1 cykelpolitik:** Poängen för politiska andelsmål om att öka cykeltrafiken i kommunen har delats upp från 1,5p till två olika kriterier - politiska mål om att öka cykeltrafiken i kommunen (1p) och andelsmål specifikt för cykel (0,5p). Kriterierna kompetenshöjande insatser för politiker och/eller tjänstemän för att lära mer om främjandet av cykling (1p) och aktivt internt arbete för att få kommunanställda att cykla (1p) har flyttats till delområde 3.3 organisatoriska åtgärder för åtgärder genomfört under 2019. Kriterierna för att få poäng för en antagen cykelstrategi har ändrats från att den enbart ska vara antagen till att den ska vara gällande. Likaså har kriterierna för att få poäng för en antagen cykelplan ändrats från att den ska ha antagits de senaste fem åren till att den ska vara aktuell och användas i kommunens arbete. Kriterierna integrering av cykel i plandokument, underhållsplan och rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik har ändrats från 0,5 poäng till 1 poäng vardera.
- **3.2 uppföljning och mätning:** Poängen för genomfört cykelbokslut eller cykelrevision de senaste fem åren har delats upp från 1p till två olika kriterier - genomfört cykelbokslut de senaste fem åren (0,5p) och genomfört cykelrevision de senaste fem åren (0,5p). Kriterierna inventering/kartläggning av cykelparkering (plats/beläggning/kapacitet) och inventering/kartläggning av cykelparkering (typ/kvalitet) har ändrats från 1p till 0,5p vardera. Ett nytt kriterium, uppföljning av olycksstatistik från Strada (1p), har lagts till.
- **3.3 organisatoriska åtgärder:** Uppdatering av åtgärdslistan.

Ändringarna har genomförts som en del av ett uppdaterings- och förbättringsarbete så att Kommunvelometern bättre kan reflektera och fånga upp de många olika aspekterna av kommunernas insatser för cykling på ett bredare och mer heltäckande sätt. Omarbetningen av enkäten och poängskalan påverkar självklart till viss mån jämförbarheten mellan åren. Avsikten är att utvärdera Kommunvelometern och att fortsätta utveckla den i dialog med de kommuner som deltar.

BEDÖMNING AV DELOMRÅDEN

Nedan beskrivs vad som ingår i de tre områdena och dess delområden som granskningen är indelad i, samt vilka nyckeltal som använts i bedömningen. De tre områdena har 30 poäng var, uppdelat i olika delområden, med 90 som maxpoäng totalt. Fokus i bedömningen ligger på hur kommunen arbetar med cykling i nuläget. Därför avser frågorna i huvudsak 2019 och planering inför 2020, 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 eller svar från tidigare år har kommunen ifråga kontaktats för förtydligande och eventuell komplettering.

1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

I detta delområde sätter vi poäng för kommunens investeringar för ny infrastruktur kopplad till cykel under 2019 och budgeterade medel till ny cykelinfrastruktur för 2020. Detta kombineras med kostnader för drift och underhåll av cykelinfrastruktur under 2019 samt budgeterade medel för 2020. För att möjliggöra jämförbarhet mellan kommuner av olika storlekar delar vi på kostnaderna per capita. Ny infrastruktur och drift och underhåll har lagts ihop då båda verksamheter kompletterar varandra: ju mer cykelvägar som finns desto mer behöver läggas på drift och underhåll. Vi använder oss även av nyckeltalet antal heltidstjänster per 100 000 invånare inom utveckling och planering av infrastruktur, där konsulter och upphandlad personal ej räknas med. Se poängskala och nyckeltal för *infrastrukturinvesteringar* nedan.

DELOMRÅDE	VAD MÄTS?	NYCKELTAL	SKALA	MAX POÄNG
Infrastrukturinvesteringar	Total investering cykelinfrastruktur + drift och underhåll 2019	Kr/invånare	≥900 = 9p 850-899 = 8,5p 800-849 = 8p 750-799 = 7,5p	9
	Total budget cykelinfrastruktur + drift och underhåll 2020	Kr/invånare	700-749 = 7p 650-699 = 6,5p 600-649 = 6p 550-599 = 5,5p 500-549 = 5p 450-499 = 4,5p 400-449 = 4p 350-399 = 3,5p 300-349 = 3p 250-299 = 2,5p 200-249 = 2p 150-199 = 1,5p 100-149 = 1p 50-99 = 0,5p <50 = 0p	9
	Personresurser infrastruktur	Antal heltidstjänster/100 000 invånare	≥2 = 2p 1,25 - <2 = 1,5p 0,5 - <1,25 = 1p <0,5 = 0,5p 0 = 0p	2
Total maxpoäng:				20

POÄNGSKALA FÖR INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Vi har i år kompletterat delområdet *infrastrukturinvesteringar* med frågor om vilka olika typer av *infrastrukturåtgärder* som har genomförts under året. Dessa ”hårda” åtgärder är ofta de första, och ibland enda, man tänker på när kommunens cykelfrågor kommer på tal, men i Kommunvelometern är det endast ett delområde av sju. Se poängskala för *infrastrukturåtgärder* nedan.

POÄNGSKALA FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER 1 POÄNG PER AKTIVITET, MAX 10P.

	INFRASTRUKTURÅTGÄRD	POÄNG
1	Byggt nya cykelbanor	1
2	Säkerhetshöjande och/eller framkomlighetshöjande åtgärder på befintliga cykelbanor	1
3	Säkerhetshöjande eller framkomlighetshöjande åtgärder för cyklister i blandtrafik (t.ex. cykelboxar, cykelgator, skyltat dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktade gator, hastighetsdämpande åtgärder för motorfordon)	1
4	Förbättrat cykelförutsättningar runt skolor	1
5	Byggt cykelparkering eller upprustat befintliga	1
6	Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)	1
7	Byggt ut belysning längs cykelbanor	1
8	Byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser, eller standardhöja befintliga	1
9	Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i cykelställ	1
10	Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik	1
11	Genomfört insatser såsom ”bike parks”, stigcykling/MTB-leder, ”pump tracks” eller dylikt	1
12	Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret	1
13	Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret	1
14	Installerat/byggt/upprustat offentlig luftstation	1
15	Installerat/byggt/upprustat offentlig cykelservicestation	1
16	Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem/cykelpool (ex. el- eller lådcykelpool)	1
17	FRISVAR. Svaren bedöms för poäng i varje enskilt fall.	1
	Total maxpoäng	10

2. INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Satsningar på information och marknadsföring av cykling kan handla om allt från att trycka upp en cykelkarta, informera om nya cykelvägar eller förbättringar i vägnätet, till påverkans- och prova-på-kampanjer. 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. I det här delområdet mäter vi och ger poäng för medel till information och marknadsföringsinsatser under 2019 och budgeterade medel till dessa för 2020, utslaget per capita. Vi ger också poäng för antalet heltidstjänster per 100 000 invånare inom information och marknadsföring för cykling (konsulter och upphandlad personal tas ej med i räkningen). Se poängskala och nyckeltal för informations- och marknadsföringsåtgärder nedan.

POÄNGSKALA FÖR INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

DELOMRÅDE	VAD MÄTS?	NYCKELTAL	SKALA	MAX-POÄNG
Information och marknadsföring	Medel till information/marknadsföring 2019	Kr/invånare	$\geq 9 = 9p$ $8,5 - <9 = 8,5p$ $8 - <8,5 = 8p$	9
	Budgeterade medel till information/marknadsföring 2020	Kr/invånare	$7,5 - <8 = 7,5p$ $7 - <7,5 = 7p$ $6,5 - <7 = 6,5p$ $6 - <6,5 = 6p$ $5,5 - <6 = 5,5p$ $5 - <5,5 = 5p$ $4,5 - <5 = 4,5p$ $4 - <4,5 = 4p$ $3,5 - <4 = 3,5p$ $3 - <3,5 = 3p$ $2,5 - <3 = 2,5p$ $2 - <2,5 = 2p$ $1,5 - <2 = 1,5p$ $1 - <1,5 = 1p$ $0,5 - <1 = 0,5p$ $<0,5 = 0p$	9
	Personresurser information/marknadsföring	Antal heltidstjänster/100 000 invånare	$\geq 1 = 2p$ $0,75 - <1 = 1,5p$ $0,5 - <0,75 = 1p$ $<0,5 = 0,5p$ $0 = 0p$	2
Total maxpoäng:				20

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Vi har även tagit fram en lista av olika *informations- och marknadsföringsåtgärder* där kommunen kan kryssa i eller skriva om alla olika aktiviteter de genomfört under 2019. Se poängskala för *informations- och marknadsföringsåtgärder* nedan. För samtliga alternativ avses om kommunen har genomfört aktiviteten eller sponsrat en extern aktör att genomföra den.

POÄNGSKALA FÖR INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER 1 POÄNG PER AKTIVITET, MAX 10P.

	INFORMATION- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRD	POÄNG
1	Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga	1
2	Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga	1
3	Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen	1
4	Genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen	1
5	Genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen	1
6	Genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/MTB-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen	1
7	Genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen	1
8	Genomfört vinterkampanjer för främjandet av vintercykling	1
9	Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. Cykelvänlig Arbetsplats eller dylikt.	1
10	Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt	1
11	Tryckt upp och spridit cykelkarta eller uppdaterat befintlig	1
12	Informerat om kommunens cykelinsatser eller träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikantveckan eller i samband med annat event	1
13	Varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling	1
14	Marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälningsfunktion	1
15	Drivit/sponsrat cykelkök	1
16	Drivit/sponsrat cykelbibliotek eller dylikt	1
17	Drivit/sponsrat cykelutbildningar, som t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna	1
18	Drivit/sponsrat "cykling för äldre" eller dylikt	1
19	Drivit/sponsrat "prova på" kampanjer eller projekt för t.ex. elcyklar, vikcyklar eller lådcyklar	1
20	Implementerat "nudging" åtgärder relaterade till cykling	1
21	FRISVAR. Svaren bedöms för poäng i varje enskilt fall.	1
	Total maxpoäng	10

3. ORGANISATION

Nytt för i år är området *organisation*, där delområdena *cykelpolitik*, *uppföljning och mätning*, samt *organisatoriska åtgärder* ingår med 10 poäng var. Inom detta område ges kommunen möjlighet att visa hur cykling prioriteras i den egna organisationen och strategiska planering.

3.1 CYKELPOLITIK

Under delområdet *cykelpolitik* undersöker vi kommunens cykelpolitiska mål, styrdokument och interna arbete för att främja cykling. En tydlig målformulering som förankras politiskt och följs upp är en grundpelare för att cykelarbetet ska lyckas långsiktigt. Cykelstrategi och cykelplan är även de centrala för cykelpolitiken, samt att det finns öronmärkta medel för att genomföra dess åtgärder. Andra strategiska frågor är om kommunen har antagit någon norm för cykelparkeringstal och har kvalitetskriterier för cykelparkering, om cykelfrågor är integrerade i plandokument, om det finns en aktuell och antagen underhållsplan och om det finns rutiner för omledning av cykeltrafik vid vägbyggnadsområden. Se poängskala för delområdet *cykelpolitik* nedan.

POÄNGSKALA FÖR CYKELPOLITIK

DELOMRÅDE	VAD MÄTS?	NYCKELTAL?	SKALA	MAXPOÄNG
Cykelpolitik	Politiska mål för att öka cykling	Ja/Nej	Ja=1 Nej=0	1
	Andelsmål specifikt för cykel	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Tidsatta mål	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Kvantifierade mål	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Mål följs upp av nämnd	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Aktuell cykelstrategi	Ja/Nej	Ja=1 Nej=0	1
	Aktuell cykelplan	Ja/Nej	Ja=1 Nej=0	1
	Öronmärkta medel till cykelplan	Ja/Nej	Ja=1 Nej=0	1
	Cykelparkeringstal	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Kvalitetskriterier för cykelparkering	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Integrering i plandokument	Ja/Nej	Ja=1 Nej=0	1
	Underhållsplan	Ja/Nej	Ja=1 Nej=0	1
	Rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik	Ja/Nej	Ja=1 Nej=0	1
Total maxpoäng:				10

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Delområdet *uppföljning och mätning* är också en viktig del av den egna organisationens arbete för cykling. 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, cykelbokslut och cykelrevisioner. Endast flödesmätningar, resvaneundersökningar, nöjdhetsundersökningar, cykelbokslut och cykelrevisioner som genomförts de senaste fem åren har godkänts. Samarbete med cykelreferensgrupper är ett annat viktigt sätt att både förankra beslut hos invånarna och kan även ses som ett led i utvärderingen av genomfört arbete. Ytterligare sätt för kommunen att följa upp och mäta sitt arbete för cykling är att inventera kommunens cykelparkeringar, ha en felanmälan, ha en uppsatt ambition att allvarliga fel åtgärdas inom 48h samt att ha rutiner för att följa upp olycksstatistik i Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) och för rapportering av kommunens cykelvägar i nationell vägdatabas (NVDB).

POÄNGSKALA FÖR UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

DELOMRÅDE	VAD MÄTS?	NYCKELTAL?	SKALA	MAXPOÄNG
Uppföljning och mätning	Flödesmätningar gjord senaste 5 åren	Ja/Nej	Ja=1	1
	Typ av mätning: Periodiska (P) Kontinuerliga (K) Båda (B)	P, K, B eller Nej	P=0,5 K=0,5 B=1	1
	RVU senaste 5 åren	Ja/Nej	Ja=1 Nej=0	1
	Nöjdhetsundersökning senaste 5 åren	Ja/Nej	Ja=1 Nej=0	1
	Samarbete med cyklister	Ja/Nej	Ja=1 Nej=0	1
	Cykelbokslut senaste 5 åren	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Cykelrevision senaste 5 åren	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Felanmälningsfunktion	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Allvarliga fel åtgärdas inom 48h	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Uppföljning av olycksstatistik från Strada	Ja/Nej	Ja=1 Nej=0	1
	Inventering/kartläggning av cykelparkering (plats/beläggning/kapacitet)	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Inventering/kartläggning av cykelparkering (typ/kvalitet)	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Leverans av cykelvägar till NVDB	Ja/Nej	Ja=1 Nej=0	1
Total maxpoäng:				10

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Den tredje delen inom området *organisation* är delområdet organisatoriska åtgärder. Här kan kommunen fylla i eller skriva om vilka sorters åtgärder som har genomförts under 2019 i den egna organisationen för att främja cykling. Dessa åtgärder inkluderar vissa element av både *cykelpolitik* och *uppföljning och mätning* där vikten är att åtgärden ska ha genomförts under det gångna året, snarare än inom de fem senaste åren. Här finns även flera möjliga åtgärder kopplade till främjandet av cykling bland kommunens anställda.

POÄNGSKALA FÖR ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER.

1 POÄNG PER AKTIVITET, MAX 10P.

	ÅTGÄRD	POÄNG
1	Tagit fram eller reviderat politiska cykelmål	1
2	Uppföljning av cykelmåluppfyllelse av berörd nämnd eller motsvarande	1
3	Tagit fram eller reviderat cykelpolicy/-strategi	1
4	Tagit fram eller reviderat cykelplan	1
5	Tagit fram eller reviderat cykelparkeringsplan (t.ex. cykelparkeringstal och/eller kvalitetskriterier för cykelparkering)	1
6	Tagit fram eller reviderat underhållsplan för cykelinfrastruktur	1
7	Tagit fram eller reviderat skriftliga rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik	1
8	Genomfört/deltagit i kompetenshöjande insatser inom cykelfrågor för tjänstemän och /eller politiker (t.ex. utbildningar, konferenser, studiebesök)	1
9	Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik	1
10	Genomfört en resvaneundersökning	1
11	Genomfört nöjdhetsundersökning bland cyklister	1
12	Genomfört ett cykelbokslut	1
13	Genomfört en cykelrevision	1
14	Inventerat befintlig cykelinfrastruktur (utifrån t.ex. kvalité)	1
15	Deltagande i Kommunvelometern 2019	1
16	Tillhandahållit lånecyklar för interna resor för kommunanställda	1
17	Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda	1
18	Tillhandahållit/använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)	1
	ÅTGÄRD	POÄNG

TABELLEN FORTSÄTTER PÅ NÄSTA SIDA.

POÄNGSKALA FÖR ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER.
1 POÄNG PER AKTIVITET, MAX 10P.

19	Genomfört information och marknadsföringsinsatser för kommunanställda/kommunala bolag i kommunen (t.ex. aktiviteter, utmaningar och tävlingar)	1
20	Genomfört resvaneundersökning bland kommunanställda	1
21	Tillhandahållit lönebonus/reseersättning för personal som cyklar till och i tjänsten	1
22	Byggt eller upprustat faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten (t.ex. cykelparke-ring, verktyg, omklädningsrum)	1
23	FRISVAR. Svaren bedöms för poäng i varje enskilt fall.	1
	Total maxpoäng:	10

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2020

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

Medverkande: Emilia Sternberg (Cykelfrämjandet), Emil Renslava (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Erik Nyberg (Enkätfabriken), Oscar Svensson (Enkätfabriken), Kalle Bern

Metod: Koucky & Partners och Cykelfrämjandet

Grafisk form: Jonatan Sahlin (Jonatan Sahlin Grafisk Design), Lovisa Valentino (Enkätfabriken)

Omslag och foto: fotograf (om annat ej anges): Klapp.co (fotografi), Elizabeth Chi (på fotot) och Max Hoffman (på fotot). Tack till ATR (And The Revolution) för lån av cykel och hjälmar.

Kontakta Cykelfrämjandet: 08 - 16 00 17
info@cykelframjandet.se

Kontaktperson: Emilia Sternberg, Cykelfrämjandet
073 - 078 0835
emilia.sternberg@cykelframjandet.se



OM CYKELFRÄMJANDET

Cykelfrämjandets mål är att tillvarata alla cyklisters intressen så att fler kan och vill cykla mer och oftare. Vi jobbar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Våra medlemmar är organiserade i ortskretsar, från norr till söder, och står för en viktig del av engagemanget. Föreningen har ett kansli i Stockholm och volontärer som engagerar sig över hela landet. Vi genomför den årliga granskningen Kommunvelometern av kommunernas arbete för cykling och Cyklistvelometern – En undersökning av cyklisters nöjdhet med cykling i sin kommun.

Cykelfrämjandets mål har sedan starten varit att samla alla sorters cyklister. Det är fortfarande vår ledstjärna och vårt motto. Välkommen även du att engagera dig i vår verksamhet.

