CYKELFRÄMJANDETS

Kommunvelometer 2022

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

CYKEL FRÄMJANDET 1934

INNEHÅLL

CYKELFRÄMJANDETS KOMMUNVELOMETER 2022! **1**

Helsingborg upp i topp 3
Trollhättan investerar stort i cykelinfrastruktur och informationskampanjer 5
Nya cykelplanen en förutsättning för ökade investeringar i Håbo 7

RESULTAT **10**

Rankning 2022 11
1. Infrastruktur 15
2. Information och marknadsföring 19
3. Organisation 23

KOMMUNSAMMANFATTNINGAR **31**

Alvesta kommun 33
Borås stad 34
Danderyds kommun 35
Enköpings kommun 36
Eskilstuna kommun 37
Eslövs kommun 39
Falkenbergs kommun 40
Falköpings kommun 41
Falu kommun 42
Gävle kommun 44
Göteborgs stad 45
Helsingborgs stad 46
Hjo kommun 47
Hudiksvalls kommun 49
Håbo kommun 50
Härryda kommun 51
Järfälla kommun 52
Jönköpings kommun 54
Karlskrona kommun 55
Karlstads kommun 56
Lilla Edets kommun 57
Linköpings kommun 58
Ljusdals kommun 59
Ludvika kommun 61
Luleå kommun 62
Lunds kommun 63
Malmö stad 64
Marks kommun 66
Mora kommun 67
Motala kommun 68
Mölndals stad 69
Nacka kommun 71
Nyköpings kommun 72
Nässjö kommun 73
Partille kommun 74
Sollentuna kommun 76
Solna stad 77
Stenungsunds kommun 78
Sundsvalls kommun 79
Tibro kommun 81
Tranås kommun 82
Trelleborgs kommun 83
Trollhättans stad 84
Tyresö kommun 86
Täby kommun 87
Ulricehamns kommun 88
Umeå kommun 89
Upplands-Bro kommun 91
Uppsala kommun 92
Varbergs kommun 93
Vårgårda kommun 94
Västerviks kommun 96
Växjö kommun 97
Åmåls kommun 98
Östersunds kommun 99

CYKELSATSNINGAR MED FOKUS PÅ BARN OCH UNGA **102**

CYKLISTVELOMETERN **107**

BILAGA **109**

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2022!

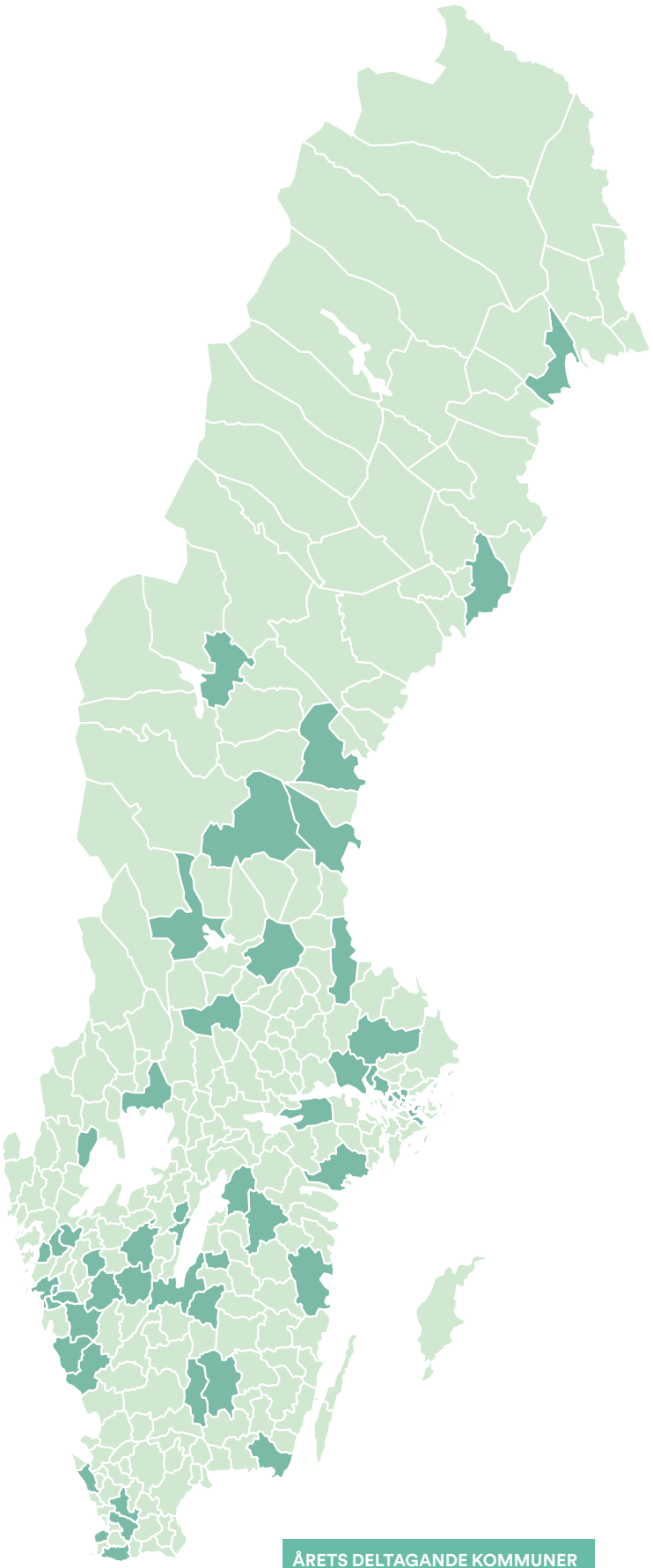
Totalt deltar 55 kommuner i årets Kommunvelometer. Denna gång blir det Helsingborg som tar förstaplatsen följt av Trollhättan och Lund. Tillsammans gör årets deltagande kommuner i snitt ett bättre resultat än förra året.

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. Kommunerna delas in i stora, mellanstora och små kommuner som beskrivs nedan. Årets cykelfrämjarkommun är Helsingborg, som intagit topp tio-placeringar de senaste fem åren och nu klättrar till en förstaplats. Andra plats tar Trollhättan och på tredje plats kommer Lund. Helsingborg intar förstaplatsen för första gången och Lund håller sig fortsatt stadigt inom topp tre. I gruppen mellanstora kommuner tar Trollhättan förstaplatsen och kommunen klättrar upp hela tolv placeringar från fjolårets resultat. Läs mer om hur Helsingborg, Trollhättan och Lund har utvecklat sitt cykelfrämjande arbete på sidorna 3-8 och se resultaten från årets Kommunvelometer på sidorna 10-30.

I år är Kommunvelometerns trettonde omgång och totalt har 124 kommuner deltagit i granskningen sedan 2010 - detta år är sex deltagande kommuner förstagångsdeltagare. I år deltar 55 kommuner, något färre än förra årets rekord på 57 deltagande kommuner. Se alla deltagares poängsammanställning i kommunsammanfattningarna på sidorna 31-99 i denna rapport. De deltagande kommunernas fullständiga resultat och Cykelfrämjandets rekommendationer för fortsatt cykelfrämjande arbete finns att läsa i de fördjupade kommunrapporterna som kan laddas ner från Cykelfrämjandets hemsida: www.cykelframjandet.se/kommunvelometern. Där hittar du även tidigare års rapporter.

2021 var pandemin fortfarande ett faktum och samhället präglades till stor del av restriktioner. Runt om i världen har människor vänt sig till cykeln som ett smittsäkert transportalternativ och ledare i många städer och länder har tagit beslut om historiska satsningar på cykling. Under 2021 har även de deltagande kommunerna i Kommunvelometern åstadkommit mycket för ökad, säker och attraktiv cykling. Totalt har deltagarna i Kommunvelometern investerat strax under en miljard kronor för ny cykelinfrastruktur och över 100 km ny cykelväg har byggts. Förra året backade kommunerna i poäng, men i år är snittpoängen hela 5 poäng högre än i fjol. Inom samtliga delområden, förutom cykelpolitik samt uppföljning och mätning, ökade kommunernas genomsnittspoäng. Kommunerna är inte fullt tillbaka på 2020 års nivå, men kurvan pekar uppåt. Jämförbarheten mellan åren påverkas delvis av att olika kommuner deltar från år till år, däremot är det precis som förra året en särskilt hög andel mindre kommuner som deltar samtidigt som flera större kommuner saknas. Flera kommuner beskriver även i år svårigheter kopplade till pandemin, framförallt inom informations- och marknadsföringsarbetet. Trots svårigheterna har många kommuner lyckats ställa om aktiviteter och verksamhet med kort varsel och lite fler än en femtedel av deltagarna har till och med gjort särskilda cykelåtgärder med koppling till Covid 19-pandemin under det gångna året.

I år har även frågor om kommunernas arbete för att främja barn och ungas cykling inkluderats i undersökningen. Mycket tyder på att det finns ett kunskapsglapp inom området och att det cykelfrämjande arbetet med barn och unga som målgrupp behöver kartläggas bättre. Barn och ungas cykling är en särskilt viktig fråga för vårt samhälles hållbara och hälsosamma utveckling, varför det är viktigt att kartlägga hur olika kommuner arbetar med frågan i dagsläget. Frågorna är inte poängsatta och bör ses som ett komplement till de befintliga poängsatta frågorna. Kommunernas svar visar att inom 2 av 7 områden är det en majoritet av kommunerna som genomfört åtgärder. Dessa områden är dels åtgärder för att öka barn och ungdomars kunskap om trafiksäkerhet och cykling samt mjuka åtgärder som syftar till att öka barn och ungdomars skolcykling. Däremot är det endast ungefär en femtedel som har uppsatta mål för barn och ungdomars resor i kommunen (inklusive cykel) och en fjärdedel som uppger att det finns kommunala cykelparker eller trafiklekplatser i kommunen där barn och unga kan öva på sina cykelfärdigheter. Läs mer om deltagarnas arbete för barn och ungas cykling på sidorna 102-106 i denna rapport.



ÅRETS DELTAGANDE KOMMUNER

Kommunvelometern bygger på självrapportering från kommuner av kontrollerbara uppgifter inom tre områden som består av olika delområden med totalt 90 möjliga poäng:

1. Infrastruktur (30p)
   1.1 infrastrukturinvesteringar (20p)
   1.2 infrastrukturåtgärder (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. Metoden för Kommunvelometern är framtagen av Koucky & Partners i samarbete med Cykelfrämjandet. Granskningen mäter varken utvecklingen av själva cykeltrafiken inom respektive kommun 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 cyklister och ökad cykeltrafik. Läs mer om metoden för Kommunvelometern och justeringar som har gjorts till årets undersökning i bilagan till Kommunvelometern 2022 på sidorna 109-119. Granskningen genomförs av Cykelfrämjandet med stöd av Enkätfabriken.

För att fånga upp cyklistperspektivet lanserade Cykelfrämjandet 2018 en ny nationell granskning, Cyklistvelometern. Den syftar till att låta cyklister tycka till om hur cykelvänlig de upplever kommunen de cyklar i mest i en webbaserad enkät och rapport. Denna enkät genomfördes för andra gången under sommaren 2020 och 18 000 cyklister tyckte till om cyklingen i sin kommun! Se sida 107 i denna rapport för att se vilka kommuner som toppar cyklisternas lista över cykelvänliga kommuner.

Sammanlagt har årets 55 deltagande kommuner 4 245 141 invånare och är tillsammans väghållare för cirka 8 842 kilometer cykelinfrastruktur. 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.

Helsingborg upp i topp

Långsiktigt arbete och ett brett nätverk av samlad cykelkompetens. Det är två viktiga komponenter som gjort Helsingborg till landets bästa cykelkommun – både i klassen stora kommuner och i den totala listan.

– Man måste jobba envetet och tålmodigt, säger trafikplanerare Anne-Marie Frisell.

Anne-Maries bästa cykelutflykt i Helsingborgs stad

"Då blir det nog att ta en slörull-tur i sommar, utmed kusten och turistlederna Sydkustleden och Kattegattleden med några avstickare. Man börjar med att ta tåget med cykeln till Rydebäck i söder och cykla norrut genom naturreservatet Örby ängar. Avsluta sedan inne i Helsingborg och planera en ny tur dagen efter med hjälp av de föreslagna rundorna i vår gemensamma Helsingborg-Helsingör-cykelkarta."

Befolkning: 112 496.
Placering totalt (av 55): 1:a plats
Placering stora kommuner (av 12): 1:a plats
Totalpoäng (av 90): 78,5 poäng
Antal år i Kommun-velometern (av 13): 12

Det är första gången Helsingborg vinner titeln Årets cykelfrämjarkommun. De senaste åren har det varit en stadig klättring mot toppen, förra året kom man trea och året före det femma.

Långsiktigt arbete och ett brett nätverk av samlad cykelkompetens. Det är två viktiga komponenter som gjort Helsingborg till landets bästa cykelkommun – både i klassen stora kommuner och i den totala listan.

– Man måste jobba envetet och tålmodigt, säger trafikplanerare Anne-Marie Frisell.

Man behöver inte prata länge med trafikplanerare Anne-Marie Frisell om Helsingborgs cykelinsatser för att förstå att kommunens framsteg handlar om saker som kan vara svåra att beskriva kortfattat. Hon nämner faktorer som envishet, att ta ett steg i taget och att orka tänka på lång sikt.

Men den kanske viktigaste delen i arbetet handlar om det kommunala nätverket som fått namnet Cykelnavet. I Helsingborg ligger ansvaret för de här frågorna inte på en cykelsamordnare, utan här samlar man fler personer när cyklingen ska diskuteras.

– Vi skapade en grupp där alla som jobbar med cykling ingår. Det har gjort att avstånden mellan oss blivit kortare och saker går snabbare.

Vad är det som funkar så bra med det här nätverket?

– Även om det finns en önskan från politikernas håll om att cyklingen ska öka är det också viktigt att det kommer idéer underifrån. Sitter man ensam och inte har så många kontakter kan det vara svårt att komma fram. Nu kan vi jobba bredare och många problem är dessutom redan lösta när vi lägger fram förslag. Vi kan också samordna insatser och det går snabbt att kommunicera saker på rätt sätt.

Men det finns så klart också utmaningar. Helsingborg är till ytan en utdragen stad eftersom den ligger längst kusten och den är dessutom rejält backig på sina ställen. Det kommer mycket tung trafik till och från hamnen och två stora Europavägar som skär igenom staden.

Den största utmaningen menar dock Anne-Marie Frisell handlar om att förändra inställningen till cyklingen, framför allt inne i staden.

– Det är många traditioner här som tar tid att förändra. Jag tror att många helsingborgare i stor utsträckning tycker att staden är större och mer besvärlig att cykla i än vad den egentligen är.

För att ge invånarna en ny syn på cykling arbetar man med mobility management, ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. I Helsingborg innebär det projekt som riktar sig både till vuxna och barn och de senaste åren har man haft en rad olika projekt som cykelbibliotek, cykelvänliga arbetsplatser och ”Ta mig till skolan” som är en tävling för klasser i årskurs 1.

– Självklart har vi också jobbat med säkerheten. Vi har förtydligat kraven i översiktsplanen så att vi får in cyklingen redan från början. Och det gäller inte bara när vi bygger. Till exempel påpekar vi för fastighetsägare hur viktigt det är med bra cykelparkeringar.

Tittar man utanför kommungränsen kommer det där envetna arbetet på lång sikt också att bära frukt. Nästa år invigs förhoppningsvis den första av flera supercykelvägar som i framtiden är tänkt att binda ihop många av de skånska kommunerna för den grupp som långpendlar.

– Det är Lund, Malmö, Kristianstad och vi som håller på med det här och vi vill få med ännu fler. Vi kommer inte bli klara i första taget, utan man får se det som en flerstegsraket med stor potential.

Anne-Marie Frisell
Trafikplanerare
Helsingborgs stad

“Det är många traditioner här som tar tid att förändra. Vi har förtydligat kraven i översiktsplanen så att vi får in cyklingen redan från början.”

“Om fem år hoppas vi att fler har upptäckt cykelns fördelar – dess smidighet, flexibilitet och den odiskutabla hälsofrämjande effekten. Vi hoppas dessutom att cykling har blivit det naturliga färdsättet för korta pendlingsresor.”

– Mats Werne (L), vice ordförande i stadsbyggnadsnämnden, ledamot i kommunfullmäktige och styrelseledamot i Svenska Cykelstäder

Cyklist vid Norra Hamnen i Helsingborg. Fotograf: Cecilia Lundgren

Trollhättan investerar stort i cykelinfrastruktur och informationskampanjer

Med en cykelplan som grund och med flera specialinriktade satsningar blir Trollhättans stad allt mer cykelvänlig. Nu klättrar man i Kommunvelometerns rankning och kniper förstaplatsen bland de mellanstora kommunerna för första gången.

– En av våra största utmaningar är att få folk att cykla året runt. Cykelställen som är fulla i augusti står nästan tomma i januari, säger Agnes Falck, hållbarhetsstrateg.

Trollhättans stad har legat med högt upp på listan över de mellanstora kommunerna de två senaste åren. I år kliver man upp ytterligare och kniper förstaplatsen. Ett av skälen är de många riktade satsningarna man gjort, till exempel den smarta cykelpoolen.

– Vi har ett antal noder där man kan parkera eller hämta en cykel, bland annat vid resecentrum, vid högskolan och inne i stan, säger hållbarhetsstrateg Agnes Falck.

Tanken med cykelpoolen är att den ska underlätta för pendlare, besökare och Trollhättebor. Den ska också bidra till ännu bättre väghållning på cykelvägarna.

– Via sensorer kan man mäta hur man cyklar och det går att koppla ihop resorna med väderdata, berättar Andreas Emanuelsson som är projektledare och utredare på samhällsbyggnadsförvaltningen.

I Trollhättan finns även en fritidsbank som lånar ut cyklar, något som blivit populärt hos kommunens studenter. Man har också testat att förse en grupp arbetsterapeuter inom äldreomsorgen med en lådcykel och att anlita en cykelreparatör för stadens anställda.

– Under en hel dag stod en cykelverkstad utanför stadshuset så att man kunde fixa sina bromsar eller få kedjan smörjd. Det var populärt, så vi hade kö, säger Agnes Falck.

Men cykelsatsningarna innehåller inte bara enskilda projekt. Agnes Falck och Andreas Emanuelsson beskriver en kommun där det finns bred enighet kring vikten av hållbara transporter och cykling. Mycket kraft har bland annat lagts på att det ska bli säkert och enkelt att cykla. Även från de mindre orterna in till Trollhättan. Utgångspunkten för allt arbete är den cykelplan som antogs 2014.

– I den finns både planer på hur vi ska jobba med att förändra resmönster och sådana saker som handlar om infrastruktur. Att bygga nya cykelvägar, men också att bygga rätt från början i samband med ombyggnad för vatten och avlopp eller exploateringar, säger Andreas Emanuelsson.

Andreas Emanuelsson
Projektledare och utredare på samhällsbyggnadsförvaltningen

Agnes Falck
Hållbarhetsstrateg

"Ofta handlar cykelinfrastruktur om att skapa plats i ett gaturum som byggdes för kanske hundra år sedan."

Mountainbikespår vid skidstugan Strömslund i Trollhättan. Foto: Joachim Nywall

"I Trollhättan har vi under många år investerat och byggt ut våra cykelvägar. Trygghet, god väghållning och möjlighet till cykelparkering är viktiga faktorer för att öka cyklandet. Vi har från politikens sida slagit fast cykelpolitiska mål där vi tydligt visar vägen framåt för ett långsiktigt arbete. Vi vill fortsätta skapa förutsättningar för att öka Trollhättebornas vilja att välja sin cykel."

– Monica Hanson (S). kommunalråd och 1:a vice ordförande i kommunstyrelsen

Invånarantal: 59 154 (2021-12-31)
Placering totalt (av 55): 2:a plats
Placering mellanstora kommuner (av 15): 1:a plats
Totalpoäng (av 90): 77
Antal år i Kommunvelometern (av 13): 4

Det är fjärde året Trollhättan deltar i Kommunvelometern. Tidigare år har man hamnat trea och sexa bland mellanstora kommuner.

Vad innebär det att bygga rätt ur ett cykelperspektiv?

– Ofta handlar cykelinfrastruktur om att skapa plats i ett gaturum som byggdes för kanske hundra år sedan. Det är inte alltid lätt att hitta det utrymme som behövs. Ibland innebär det att man tar yta från biltrafiken. Att bygga rätt handlar också om att skapa bättre komfort och åtgärder för säkerhet och trygghet.

Tittar man framåt i tiden är det mycket på gång i Trollhättan, inte minst med tanke på att en ny cykelplan ska presenteras i höst.

– En av våra största utmaningar framöver är att få ännu fler medborgare att upptäcka vårt cykelnät och hur bra det är, säger Agnes Falck.

Agnes och Andreas bästa cykelutflykt i Trollhättans stad

"Kommer man på sommaren ska man absolut cykla till Trollhättefallen när dammluckorna öppnas, och sen cykla vidare till slussarna och ta en glass. På vägen tillbaka kan man cykla förbi Saab-muséet eller någon av våra unika temalekparker"

Nya cykelplanen en förutsättning för ökade investeringar i Håbo

I Håbo har cykelarbetet tagit fart på allvar. Man jobbar intensivt både inom kommunen och genom att samarbeta med andra. Det har gett en förstaplats bland landets små kommuner.

– Det har hänt väldigt mycket de senaste åren, säger trafikplanerare Simon Lange.

Det är svårt att inte smittas av entusiasmen hos trafikplanerare Simon Lange när han beskriver den utveckling som skett i Håbo på cykelområdet. Det började hända saker på allvar för några år sedan när tjänstemännen fick i uppdrag att ta fram en cykelplan.

– Planen är nu uppdelad i tre delar. Vi har Cykelstyret som är den strategiska delen, Ramverket som är riktlinjerna och handlingsplanen Åtgärdshjulet med konkreta åtgärder. Det har varit väldigt positivt, nu har vi något att utgå ifrån och vi har gjort flera stora investeringar den senaste tiden.

Kan du ge något exempel på en sådan investering?

– Vi har byggt ut cykelnätet genom några viktiga länkar inom vår huvudort Bålsta och några kortare sträckor i de mindre orterna också. Det har handlat mycket om att komplettera nätet där det har behövts så att det blir trafiksäkert.

Inne i Bålsta har arbetet med att öka trafiksäkerheten handlat om cykelpassager och att förbättra gång- och cykelvägsanslutningar. Ute i byarna är problematiken en annan.

– Många av våra kyrkbyar ligger längs landsbygdsvägar med höga hastigheter. Där är det mest några tappra som cyklar, så det är en fråga vi måste jobba mer med. Det kräver mycket samverkan med Trafikverket som är väghållare för de flesta vägarna på landsbygden.

Invånarantal: 21 934
Placering totalt (av 55): 18:e plats
Placering små kommuner (av 28): 1:a plats
Totalpoäng (av 90): 60,5
Antal år i Kommunvelometern (av 13): 2

Det är andra gången Håbo är med i Kommunvelometern. Förra gången blev det en tredjeplats bland små kommuner och nu har man klättrat upp till toppen.

Ytterligare en prioriterad fråga har handlat om att det ska bli lättare att hitta rätt väg när man väljer cykeln.

– Det är ett projekt där det finns avsatta medel i år men även under 2023. Man kan delvis använda sig av de skyltar som är till för bilar, men vi måste kartlägga och förbättra vägvisningen längs cykelnätet. Hela rutten måste bli tydlig. Men en stor utmaning för Håbo i dag är nog bilnormen. Kommunens läge gör att många pendlar till jobbet utanför kommungränsen. Antingen tar man bilen till pendeltåget eller så åker man bil hela vägen.

– Vi har goda förutsättningar och vi jobbar med det här, men vi behöver göra mer. Att parkera cykeln säkert har varit en utmaning, men är en förutsättning för kombinationsresor och

"Vi vet att det finns goda förutsättningar för att kunna cykla i Håbo och även vilka fördelar som cyklingen medför för både individen och kollektivet, bland annat i form av klimatnytta, ökad folkhälsa, ekonomisk vinning och för säkerheten i trafikmiljön. Trots detta så har vi idag en stark bilnorm i kommunen och därför är den viktigaste delen i vårt framtida arbete att fortsätta lyfta fram de goda förutsättningarna och de positiva konsekvenserna samt att fortsätta främja cyklingen"

– Helene Zeland Bodin (C), kommunstyrelsens ordförande i Håbo kommun

Cykeltur med Håbo kommuns landshövding 2019. Foto: Håbo kommun

Simons bästa cykelutflykt i Håbo kommun

"Då tycker jag man ska cykla ut till Ekillabadet. Man börjar inne i centrum i Bålsta – det passar perfekt om man kommer med pendeltåget – och cyklar på Upplandsleden en bit. Det är en fin utflykt. "

Simon Lange
Trafikplanerare
Håbo kommun

"Vi har gjort flera stora investeringar den senaste tiden. Det har handlat mycket om att komplettera nätet där det har behövts så att det blir trafiksäkert."

kommer att förbättras i och med det nya Resecentrumet. Det är också ett regionalt mål att öka kombinationsresorna och där försöker vi driva på. Det känns väldigt rimligt att vi ska röra oss i den riktningen. I dag kan du exempelvis hänga cykeln bakom bussen på vissa resor eller ta med cykeln på pendeln, men det finns mer att göra.

Just det geografiska läget och det faktum att man är en liten kommun har inneburit att Håbo samarbetar med externa parter, till exempel tillsammans med Enköping och Region Uppsala för att skapa en regional cykelled.

– Det är ett roligt projekt som vi håller på att bestämma färdrutt för att passera så många besökspunkter som möjligt inom de två kommunerna. Vi kommer sedan att ansöka om att få leden godkänd av Trafikverket. Vi har också samtal med Upplands Bro kommun för att anlägga en gång- och cykelväg mellan Bålsta och Bro tätorter, men ibland är det svårt när det är olika regioner och olika trafikverk.

Är det något arbetssätt eller någon metod som har funkat extra bra hos er?

– Ja, det är nog hur vi arbetat med prioritering kopplat till drift och underhåll. Direkt när snön faller så prioriteras gång- och cykelvägar och vi har fokuserat mycket på trafiksäkerheten för aktiva trafikanter.

Resultat

I denna del presenteras resultaten av Kommunvelometern 2022. Först presenteras de sammanlagda resultaten för alla deltagande kommuner och resultaten per kommungrupp. Sedan presenteras resultat per område och delområde. Resultaten är uppdelade per kommungrupp för att underlätta jämförelse mellan kommuner av olika storlek.

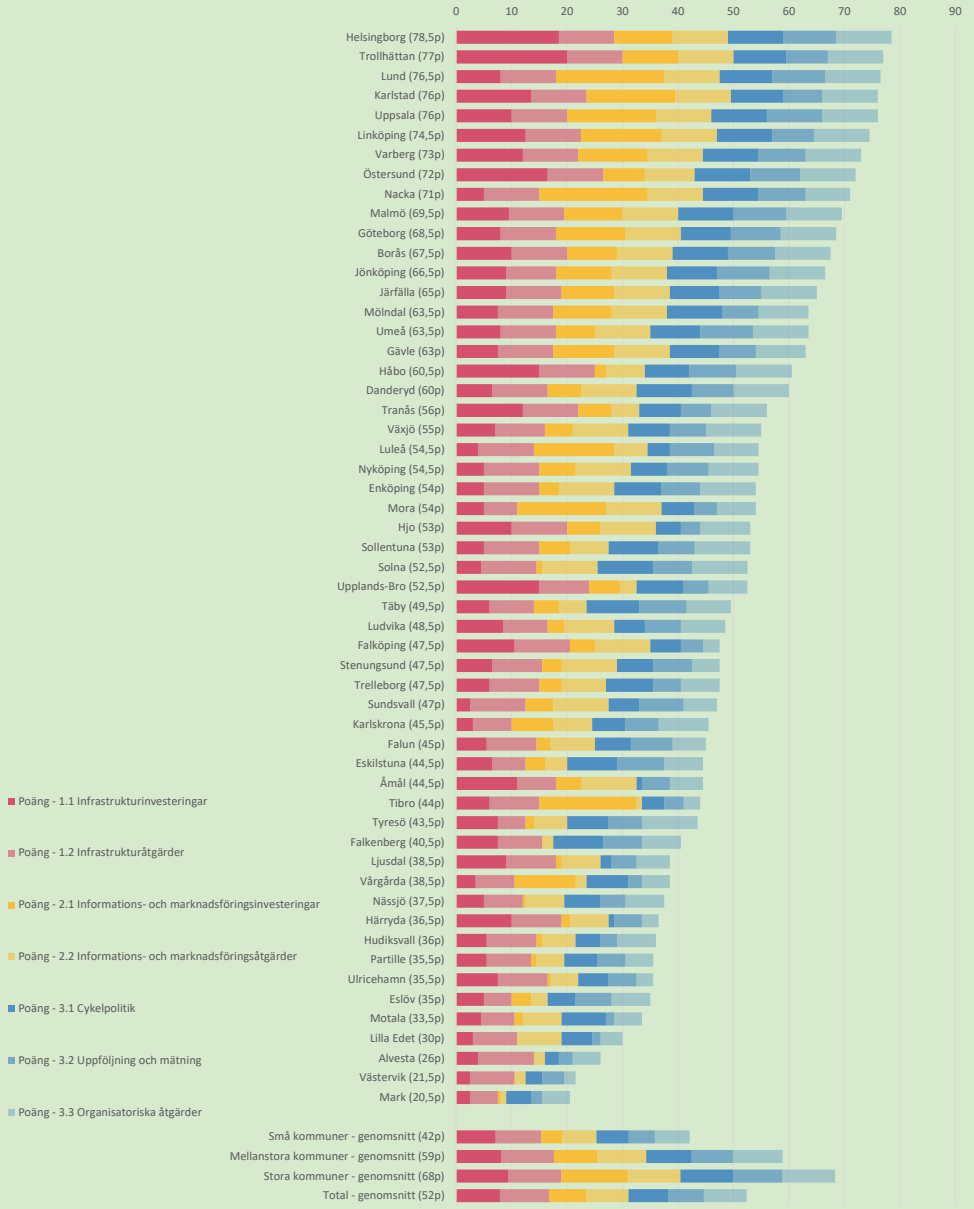
Kommunsammanfattningarna redovisas i alfabetisk ordning i nästföljande kapitel. Fördjupade kommunresultat finns tillgängliga för nedladdning på Cykelfrämjandets hemsida.

Rankning 2022

TOTALRANKNING

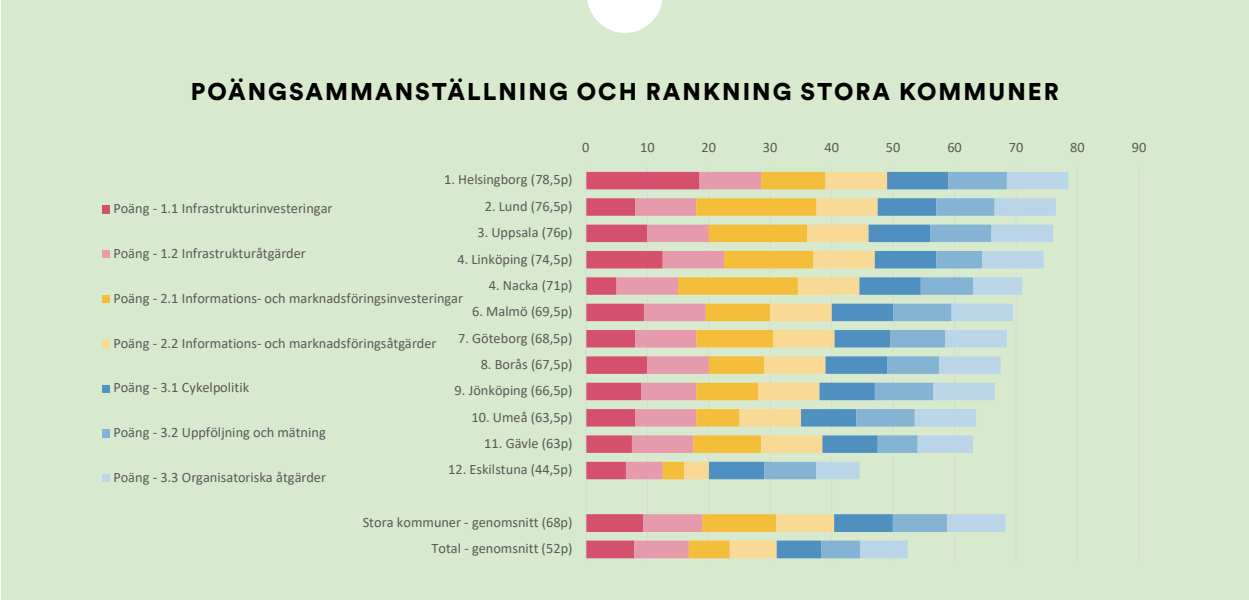
Den högst rankade cykelfrämjarkommunen i år blir Helsingborg med 78,5 poäng av 90 möjliga. Detta är första gången Helsingborg kommer på första plats efter att ha nått topp tio-placeringar de senaste fem åren. På andra plats kommer i år Trollhättan med 77 poäng som därmed klättrar hela 12 placeringar från föregående års resultat. Tredjeplatsen tar Lund med 76,5 poäng som förra året tog andraplatsen bland samtliga kommuner. De deltagande kommunerna har poäng som sträcker sig från Marks 20,5 poäng till Helsingborgs 78,5 poäng av 90 möjliga. Snittpoängen för årets deltagare är 52 poäng, vilket är 4 poäng högre än förra årets 48 poäng i snitt.

POÄNGSAMMANSTÄLLNING OCH RANKNING FÖR KOMMUNVELOMETERN 2022



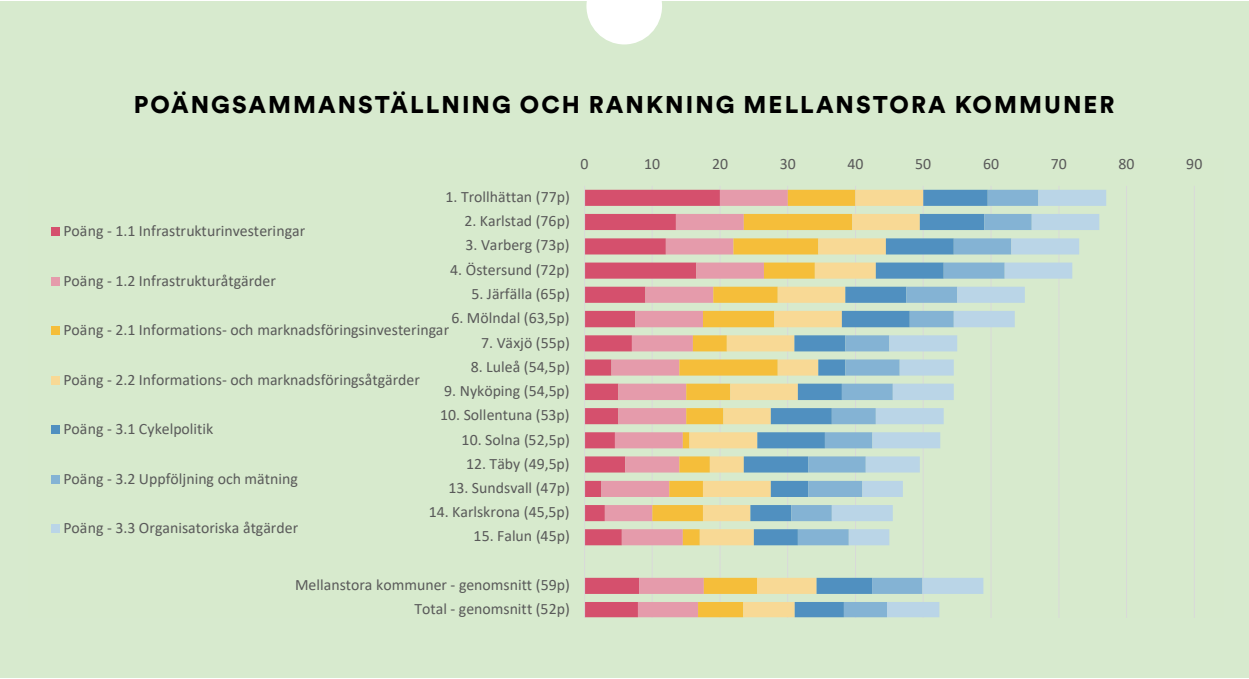
STORA KOMMUNER

Gruppen stora kommuner består av de kommuner som har över 100 000 invånare. Deltagarna i gruppen har oftast högst snittpoäng av de tre storleksgrupperna, vilket håller i sig även i år då gruppen har 68 poäng i snitt. Det är 3 poäng högre än förra årets 65 poäng i snitt för gruppen. Som grupp har de stora kommunerna en jämn fördelning av poäng över samtliga delområden, vilket visar att de arbetar med flera aspekter för ökad och säkrare cykling. Jämfört med totalen sticker de stora kommunernas resultat ut i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, där de får 5 poäng mer än snittet totalt.



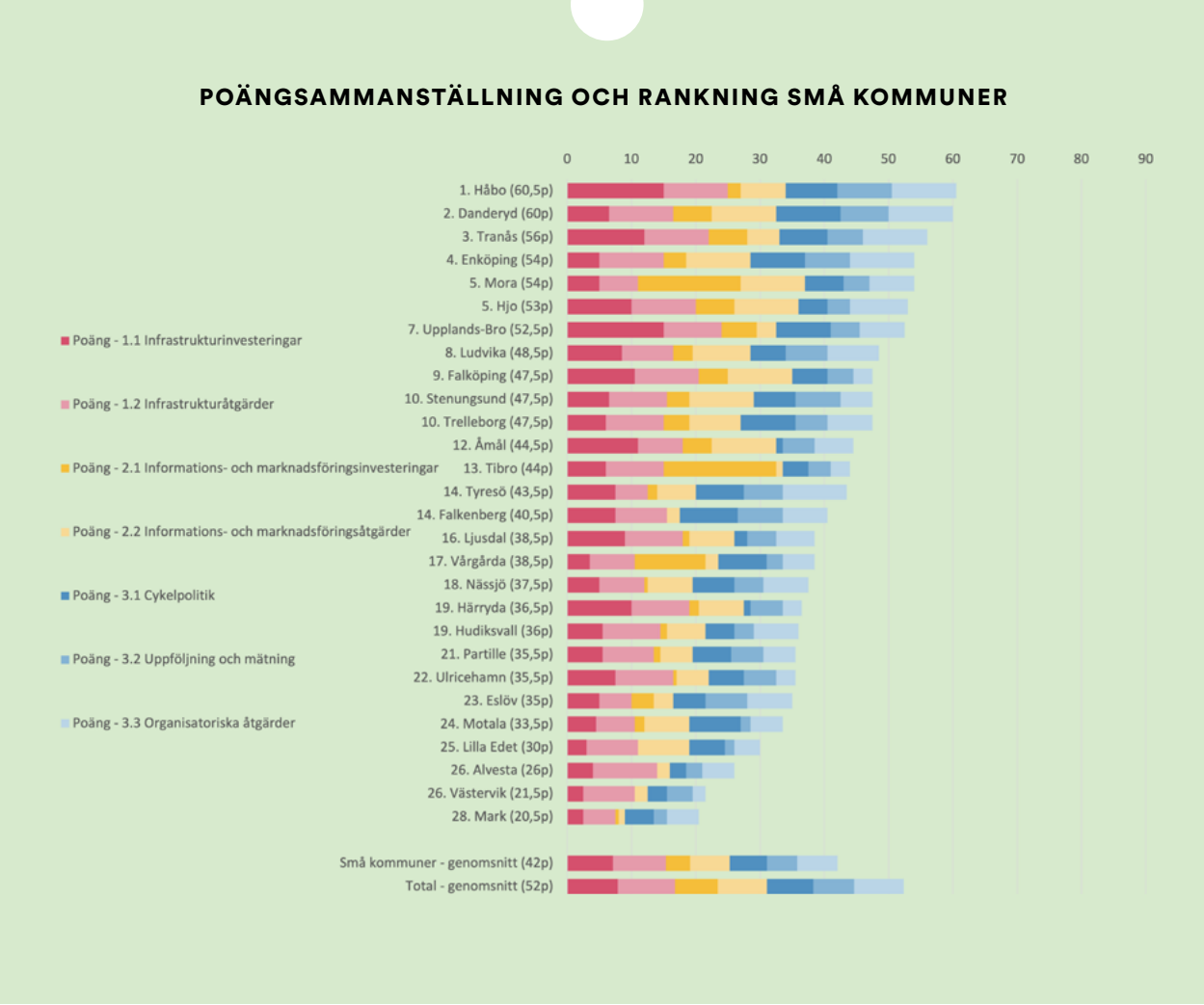
MELLANSTORA KOMMUNER

Gruppen mellanstora kommuner består av kommuner med 50 000 till 100 000 invånare. Gruppens poäng ligger över snittet för samtliga deltagande kommuner med 59 poäng i snitt, vilket är 3 poäng högre än förra årets resultat på 56 poäng i snitt. Fyra mellanstora kommuner platsar även inom topp-tio rankningen totalt: Trollhättan, Karlstad, Varberg och Östersund.



SMÅ KOMMUNER

Gruppen små kommuner består av kommuner med färre än 50 000 invånare. Håbo får förstaplatsen i gruppen, vilket innebär en klättring på två placeringar inom gruppen sedan de senast deltog 2020. Gruppen har en stor spridning av poäng, från 20,5 till 60,5 poäng, och snittet för gruppens deltagare ligger i år på 42 poäng. Detta är fyra poäng högre än förra årets snitt på 38 poäng. Resultaten bland deltagarna varierar brett, men precis som förra året presterar gruppen små kommuner generellt sämre i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar. Detta tyder på att kommunerna inte satsar lika mycket resurser per invånare på så kallade 'mjuka' åtgärder för ökad cykling som deltagare i övriga grupper.



KINDERLINE

1. Infrastruktur

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastruktur
- **Investeringar 2021**
219 kr per invånare, 978 608 020 kr totalt
- **Budgeterat 2022**
336 kr per invånare, 1 525 138 650 kr totalt

Drift och underhåll
- **Spenderat 2021**
77 kr per invånare, 366 996 917 kr totalt
- **Budgeterat 2022**
79 kr per invånare, 374 525 483 kr totalt

Kommunvelometern värdesätter investeringar högt, då det är viktigt att avsätta medel och resurser för att kunna genomföra åtgärder som främjar cykling. I delområdet infrastrukturinvesteringar poängsätts kommunens investeringar under 2021 och budgeterade medel för 2022, dels för ny cykelinfrastruktur samt drift och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur, dels för interna personresurser för utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur samt drift och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur under 2021. Kostnaderna räknas per invånare för att möjliggöra jämförelser mellan kommuner av olika storlekar. Genomsnittet och totalen för alla deltagande kommuner ses i faktarutan ovan.

I genomsnitt har kommunerna investerat 219 kr per capita i ny cykelinfrastruktur under 2021 och budgeterat i snitt 336 kr per capita för 2022. För drift och underhåll har kommunerna spenderat i snitt 77 kr per capita under 2021 och budgeterat i snitt 79 kr per capita för 2022.

Detta är en ökning jämfört med 2021 års resultat då 203 kr investerades under 2020 och 245 kr var budgeterade för 2021 i snitt per capita för ny cykelinfrastruktur. Även inom drift och underhåll har snittet ökat sedan i fjol då 73 kr investerades under 2020 och 77 kr budgeterades för 2021, i snitt per capita. Vilka kommuner som deltar i undersökningen varierar något från år till år, vilket kan bidra till en del av dessa skiftningar. Genomsnittet för respektive kommungrupp gällande investerade medel 2021 och budgeterade medel 2022 ses i diagrammen på nästföljande sida.

I snitt jobbar 5,77 personer per 100 000 invånare med utveckling och planering eller drift och underhåll av cykelinfrastruktur i kommunerna.

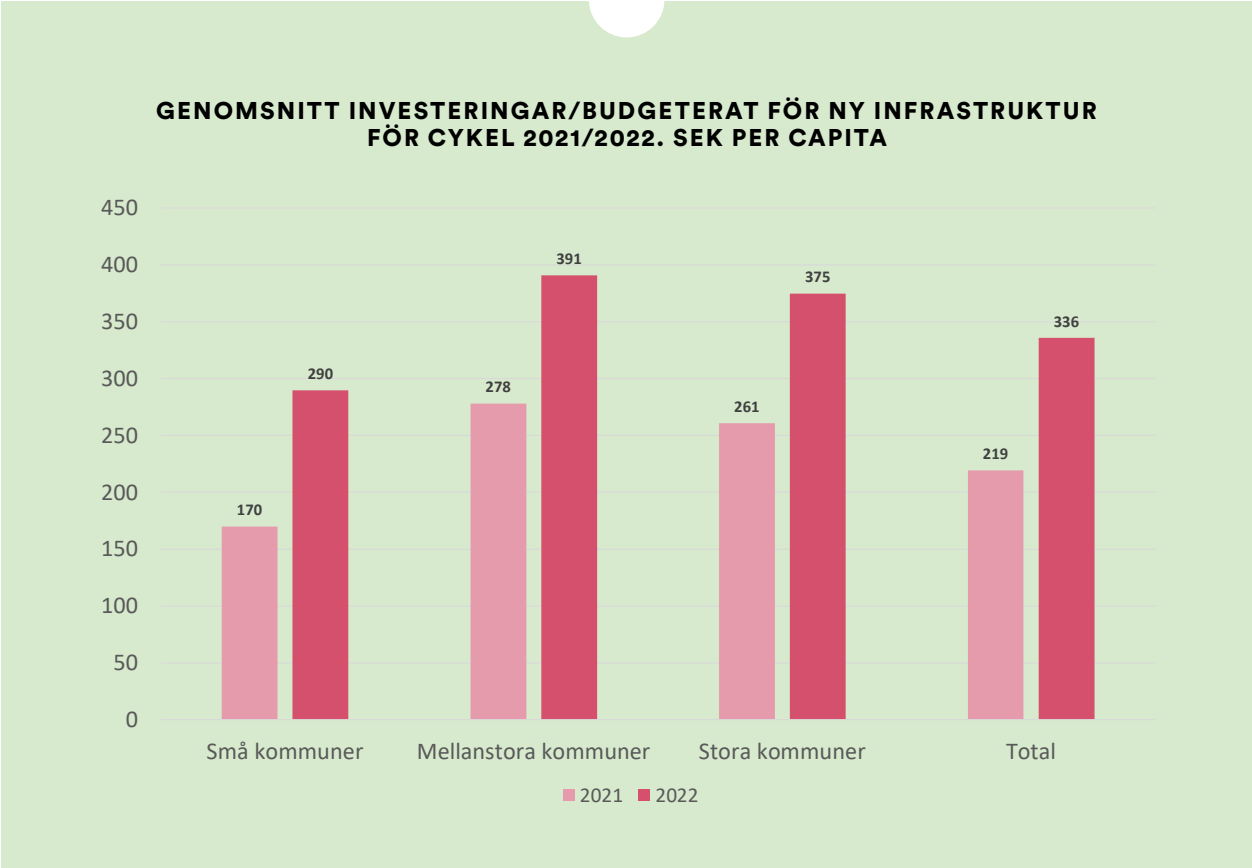
Trollhättan är den kommun som tar hem flest poäng i delområdet med 20 poäng av 20 möjliga, tätt följt av Helsingborg med 18,5 poäng. Genomsnittet för alla deltagande kommuner är 8 av 20 poäng i delområdet, och 74 procent av deltagarna har mindre än 10 poäng. Generellt tar små kommuner något mindre poäng än större kommuner. Snittet för små kommuner är 7 poäng, för mellanstora kommuner 8 poäng och stora kommuner får 9 poäng i snitt. Frågorna i Kommunvelometern om budget och investeringar är de frågor som deltagarna oftast har svårast 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.

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE INOM UTVECKLING OCH PLANERING AV CYKELINFRASTRUKTUR ELLER DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELINFRASTRUKTUR I KOMMUNERNA

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Små	Mellanstora	Stora
6,59	4,45	5,50

5,77 PERSON PER 100 000 INVÅNARE ARBETAR I SNITT MED UTVECKLING OCH PLANERING ELLER DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELINFRASTRUKTUR I KOMMUNERNA.

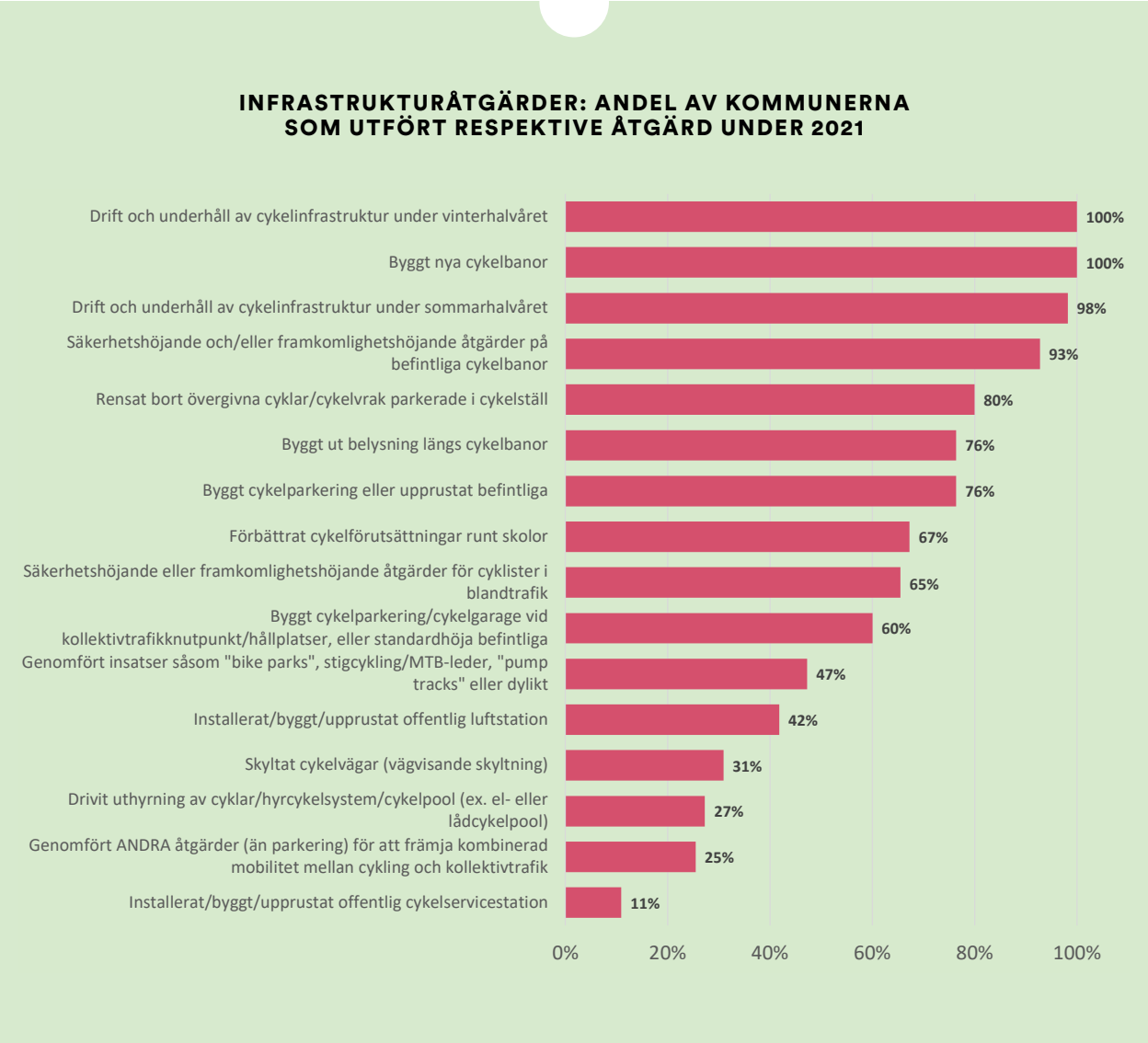

GENOMSNITT INVESTERINGAR/BUDGETERAT FÖR NY INFRASTRUKTUR FÖR CYKEL 2021/2022. SEK PER CAPITA
450
400
350
300
250
200
150
100
50
0
170
290
278
391
261
375
219
336
Små kommuner
Mellanstora kommuner
Stora kommuner
Total
2021
2022

GENOMSNITT INVESTERAT/BUDGETERAT I DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELINFRASTRUKTUR UNDER 2021/2022. SEK PER CAPITA
120
100
80
60
40
20
0
75
77
70
68
93
95
77
79
Små kommuner
Mellanstora kommuner
Stora kommuner
Total
2021
2022

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Delområdet infrastrukturåtgärder listar de aktiviteter som kommunerna har genomfört under 2021 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 trafikmiljön för cykling kring skolor.

Kommunerna får 1 poäng för varje åtgärd de genomfört under 2021 med max 10 poäng i delområdet. I årets Kommunvelometer får hela 28 kommuner full pott i delområdet med 10 av 10 möjliga poäng, fler än fjolårets 27 kommuner. Snittpoängen för delområdet är 9 poäng, vilket visar på att en stor bredd av åtgärder genomförts inom cykelinfrastruktur under det gångna året. De mest genomförda åtgärden är drift och underhåll av cykelinfrastrukturen under vinterhalvåret respektive byggnation av nya cykelbanor.



INFRASTRUKTURÅTGÄRDER: ANDEL AV KOMMUNERNA PER GRUPP SOM UTFÖRT RESPEKTIVE ÅTGÄRD UNDER 2021

	Små	Mellanstora	Stora
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret	100%	100%	100%
Byggt nya cykelbanor	100%	100%	100%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret	96%	100%	100%
Säkerhetshöjande och/eller framkomlighetshöjande åtgärder på befintliga cykelbanor	89%	93%	100%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i cykelställ	64%	93%	100%
Byggt ut belysning längs cykelbanor	68%	80%	92%
Byggt cykelparkering eller upprustat befintliga	61%	93%	92%
Förbättrat cykelförutsättningar runt skolor	64%	60%	83%
Säkerhetshöjande eller framkomlighetshöjande åtgärder för cyklister i blandtrafik	61%	60%	83%
Byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafik-knutpunkt/hållplatser, eller standardhöja befintliga	46%	67%	83%
Genomfört insatser såsom "bike parks", stigcykling/ MTB-leder, "pump tracks" eller dylikt	36%	53%	67%
Installerat/byggt/upprustat offentlig luftstation	14%	60%	83%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)	29%	27%	42%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem/cykelpool (ex. el- eller lådcykelpool)	7%	47%	50%
Genomfört andra åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik	11%	27%	58%
Installerat/byggt/upprustat offentlig cykelservicestation	4%	20%	17%

2. Information och marknadsföring

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Investeringar 2021
2,6 kr per invånare, 13 893 035 kr totalt
Budgeterat 2022
4,2 kr per invånare, 23 912 300 kr totalt

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

I genomsnitt har de deltagande kommunerna investerat 2,6 kr per capita på information och marknadsföring under 2021 och budgeterat 4,2 kr per capita för 2022. Det är en ökning från förra årets resultat då kommunerna hade investerat i snitt 2,3 kr per capita under 2020 och budgeterat 2,4 kr per capita för 2021. Genomsnittet för respektive kommungrupp i investerade medel 2021 och budgeterade medel 2022 ses i diagrammet på nästföljande sida.

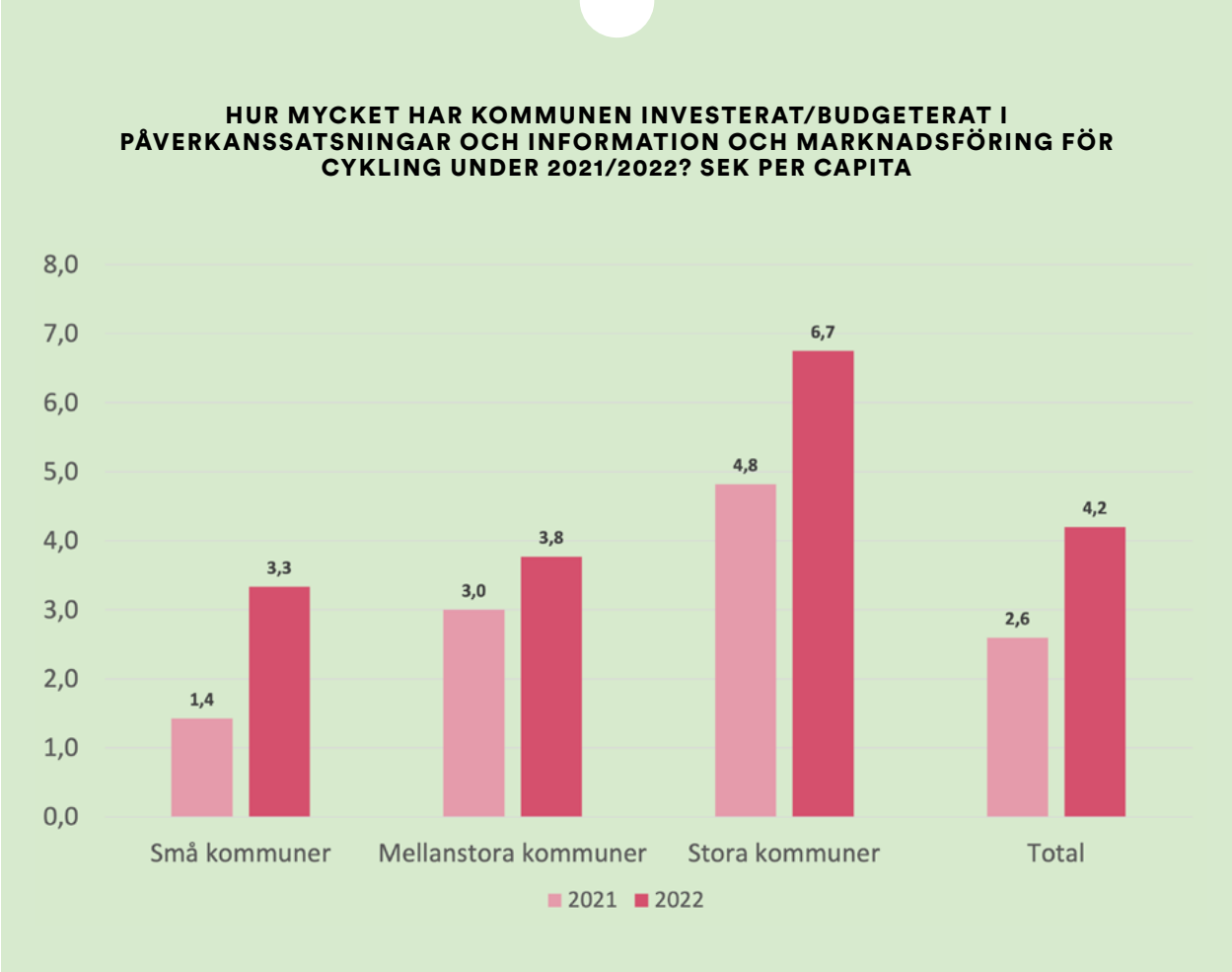
I snitt har kommunerna lika mycket personresurser inom området i år i jämförelse med förra årets resultat, det vill säga 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare. Sett till fjolåret har snittet ökat i stora kommuner, från 1,04 till 1,28 heltidstjänster per 100 000 invånare, medan snittet sjunkit något för mellanstora kommuner, från 1,06 till 0,96 heltidstjänster per 100 000 invånare. Snittpoängen i delområdet är 7 poäng av 20 möjliga, och 72 procent av deltagarna får under 10 poäng. I år är det Lund och Nacka som får högst poäng inom delområdet med 19,5 poäng var, följt av Tibro med 17,5 poäng och Uppsala med 16 poäng.

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

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Små	Mellanstora	Stora
0,70	0,96	1,28

0,9 PERSON PER 100 000 INVÅNARE ARBETAR I SNITT MED PÅVERKANSSATSNINGAR OCH INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING FÖR CYKLING I KOMMUNEN


HUR MYCKET HAR KOMMUNEN INVESTERAT/BUDGETERAT I PÅVERKANSSATSNINGAR OCH INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING FÖR CYKLING UNDER 2021/2022? SEK PER CAPITA
8,0
7,0
6,0
5,0
4,0
3,0
2,0
1,0
0,0
1,4
3,3
3,0
3,8
4,8
6,7
2,6
4,2
Små kommuner
Mellanstora kommuner
Stora kommuner
Total
2021
2022

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder listar de aktiviteter som kommunerna har genomfört under 2021 inom information och marknadsföring. Kommunerna får ett poäng för varje åtgärd de genomfört under 2021 med max 10 poäng i delområdet.

Snittpoängen i delområdet i år är 8 av 10 poäng och 27 kommuner får maxpoäng med 10 av 10 möjliga, i jämförelse med förra året då 10 kommuner fick full pott. Likt förra årets resultat är den vanligaste åtgärden som genomförts att vara aktiva via sociala medier eller hemsida för att informera om kommunens cykelsatsningar, vilket 82 procent av de deltagande kommunerna genomfört. Den minst vanliga åtgärden i den angivna listan är att driva eller sponsra cykelkök, vilket har genomförts av 9 procent av de deltagande kommunerna. Bredden av aktiviteter inom detta delområde som genomförts av de deltagande kommunerna det senaste året visas i diagrammet nedan.

Det är likt förra året vanligare bland större kommuner att genomföra fler åtgärder i delområdet än bland de mindre kommunerna. På nästa sida visas hur stor andel av kommunerna inom respektive kommungrupp som har genomfört respektive informations- och marknadsföringsåtgärd.

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER: ANDEL AV KOMMUNERNA PER GRUPP SOM UTFÖRT RESPEKTIVE ÅTGÄRD UNDER 2021

	Små	Mellanstora	Stora
Varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling	68%	93%	100%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga	54%	87%	83%
Informerat om kommunens cykelinsatser eller träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikantveckan eller i samband med annat event	57%	60%	75%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen	54%	47%	75%
Marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälansfunktion	39%	53%	92%
Tagit fram eller uppdaterat samt spridit cykelkarta (tryckt eller digital)	43%	53%	75%
Genomfört vinterkampanjer eller aktiviteter för främjandet av vintercykling	32%	67%	75%
Genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen	46%	47%	67%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. Cykelvänlig arbetsplats eller dylikt	32%	47%	83%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt	29%	53%	75%
Genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen	32%	47%	75%
Genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/MTB-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen	36%	27%	67%
Installerat/driftat en offentlig cykelmätare för att uppmuntra till ökad cykling	14%	60%	58%
Drivit/sponsrat "prova på"-kampanjer eller projekt för t.ex. elcyklar, vikcyklar eller lådcyklar	29%	27%	67%
Genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen	36%	33%	42%
Implementerat "nudging"-åtgärder relaterade till cykling	14%	20%	58%
Drivit/sponsrat cykelutbildningar, som t.ex. "lär dig cykla"-kurser för vuxna	7%	20%	67%
Drivit/sponsrat "cykling för äldre" eller dylikt	7%	27%	25%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga	4%	33%	17%
Drivit/sponsrat cykelbibliotek eller dylikt	0%	27%	25%
Drivit/sponsrat cykelkök	0%	7%	33%

3. Organisation

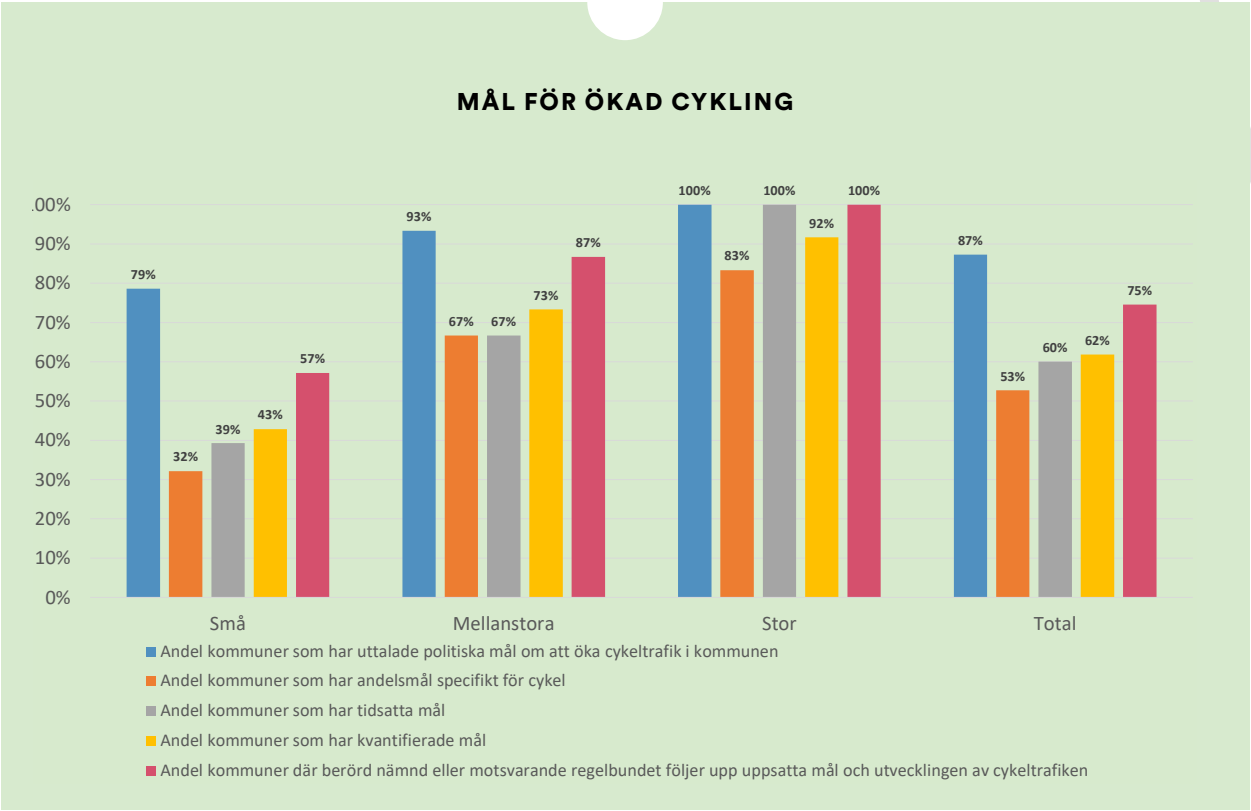
3.1 CYKELPOLITIK

I delområdet cykelpolitik undersöker Kommunvelometern kommunens cykelpolitiska mål och huruvida cykling är integrerat i kommunens styrdokument. En tydlig målformulering som förankras politiskt och följs upp är en grundpelare för att det cykelfrämjande arbetet 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 10 möjliga poäng.

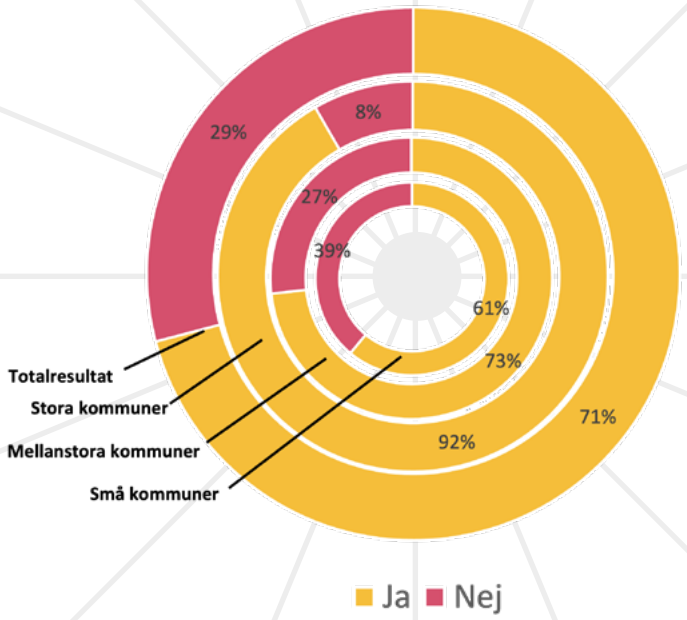
Snittpoängen för delområdet är likt i fjol 7 av 10 poäng. Elva kommuner får full pott med 10 poäng inom delområdet; dessa är Borås, Danderyd, Helsingborg, Linköping, Malmö, Mölndal, Nacka, Solna, Uppsala, Varberg och Östersund.

I år som i fjol har samtliga deltagande stora kommuner aktuella politiskt antagna mål för att öka cykeltrafiken i kommunen. Av dessa har 83 procent andelsmål specifikt för cykel, vilket är en minskning från förra året då andelen var 91 procent. Samtliga stora kommuner har tidsatta mål som följs upp av berörd nämnd eller liknande. I gruppen mellanstora kommuner har 93 procent politiskt antagna mål vilket är en minskning från förra året då samtliga mellanstora kommuner hade det. I gruppen små kommuner har andelen med politiskt antagna mål däremot ökat från 74 procent förra året till 79 procent i år. Detta höjer helhetsresultatet med en procentenhet till årets 87 procent.

För att kunna uppfylla målen och kommunernas vision för cykling krävs en tydlig strategi. Detta kan vara i form av en cykelstrategi eller ett cykelprogram som visar vägen för kommunens långsiktiga arbete för cykling. I årets Kommunvelometer har 71 procent av deltagarna en antagen cykelstrategi eller cykelprogram som ses i grafen på nästa sida. Detta är något högre än resultatet 2021 då 60 procent av deltagarna hade detsamma.



HAR KOMMUNEN ANTAGIT ELLER REVIDERAT EN CYKEL-STRATEGI ELLER CYKELPROGRAM FÖR ÖKAD CYKLING SOM ÄR GÄLLANDE?



CYKELPOLITISKA AKTIVITETER

Nedan listas andra viktiga cykelpolitiska aktiviteter som är med i undersökningen. Resultatet visar att 76 procent av kommunerna har en antagen cykelplan och att 71 procent har budgeterade medel för att genomföra den, samt att andelen som har cykelfrågor integrerade i sina plandokument också är 71 procent. Det är en ökning från förra året för alla aktiviteter. Även andelen som har en norm för cykelparkeringstal samt kvalitetskriterier för cykelparkering har ökat från förra årets 65 respektive 58 procent till årets 71 respektive 65 procent.

Den cykelpolitiska aktiviteten som prioriteras lägst av kommunerna är att ha en aktuell underhållsplan medan den aktivitet som prioriteras högst är att arbeta med TA-planer eller andra rutiner för omledning av cykeltrafiken vid vägbyggen.

ANDEL KOMMUNER SOM HAR GENOMFÖRT ÅTGÄRDEN INOM CYKELPOLITIK

	Små	Mellanstora	Stora	Total
Har kommunen en aktuell cykelplan?	64%	80%	100%	76%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?	89%	92%	100%	93%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?	43%	100%	100%	71%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?	36%	93%	100%	65%
Har kommunen satt upp dokumenterade kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse, t.ex. i översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner, områdesprogram eller detaljplaner?	57%	73%	100%	71%
Jobbar kommunen med TA-planer (trafikanordningsplaner) och/eller har kommunen rutiner för omledning av cykeltrafik vid t.ex. vägbyggen eller annat som påverkar framkomlighet?	100%	93%	92%	96%
Har kommunen någon aktuell och dokumenterad underhållsplan för cykelbanor?	36%	87%	83%	60%

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Delområdet uppföljning och mätning täcker en viktig del av den egna organisationens arbete för cykling. Genom att följa upp resultatet av 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 cykelrevision är ytterligare sätt som kommunen kan följa upp sitt cykelarbete. Dessa redovisas på följande sidor. Delområdet har 10 möjliga poäng.

Snittpoängen är oförändrad jämfört med förra året, med 6 av 10 poäng i snitt för alla deltagande kommuner. Endast Uppsala kommun får maxpoäng på delområdet i år.

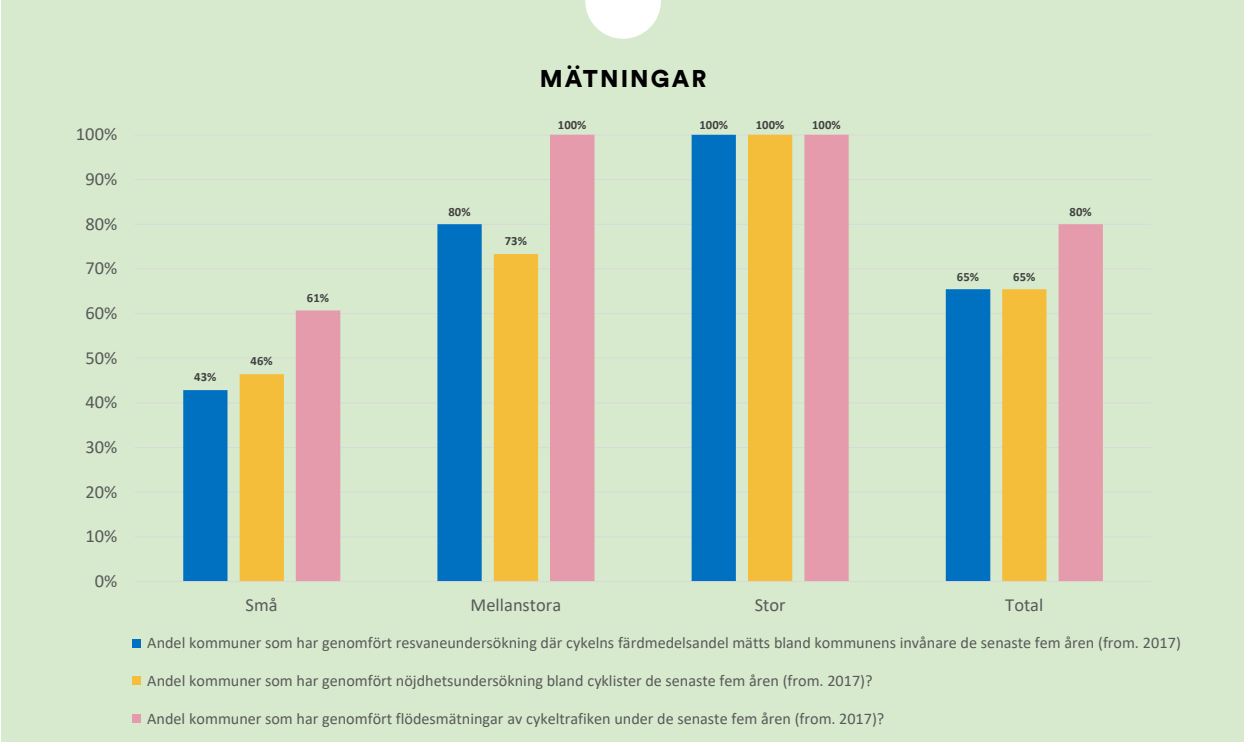
MÄTNINGAR

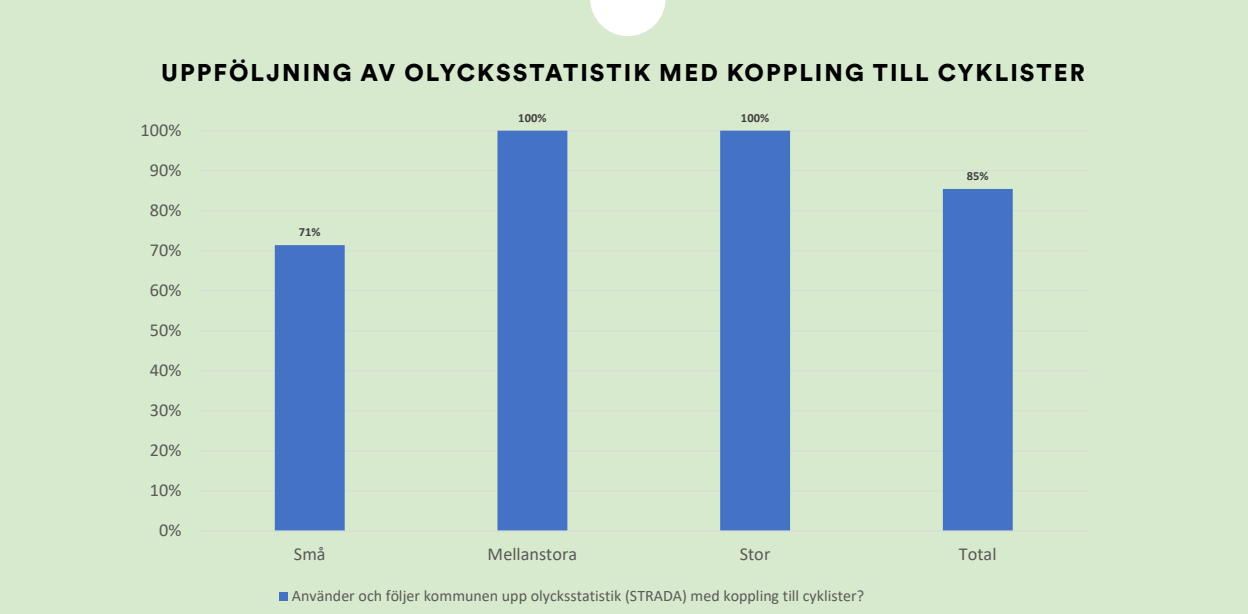
Årets resultat visar att en en större andel av kommunerna själva genomfört eller deltagit i en annan aktörs resvaneundersökning, genomfört en nöjdhetsundersökning bland cyklister och genomfört flödesmätningar (kontinuerliga och/eller periodiska). Mätningarna ska ha genomförts under de senaste fem åren för att räknas med i Kommunvelometern.

Bland de stora kommuner har samtliga genomfört alla dessa mätningar. Andelen kommuner som genomfört en resvaneundersökning var i stort sett oförändrad bland de mellanstora och små kommunerna sett till fjolåret. Andelen som genomfört en nöjdhetsundersökning ökade i gruppen mellanstora kommuner från 47 procent i fjol till 73 procent i år medan andelen bland de små kommunerna minskade från 58 procent i fjol till 46 procent i år. I båda grupperna ökade andelen som genomfört flödesmätningar från fjolåret.

UPPFÖLJNING AV OLYCKSSTATISTIK

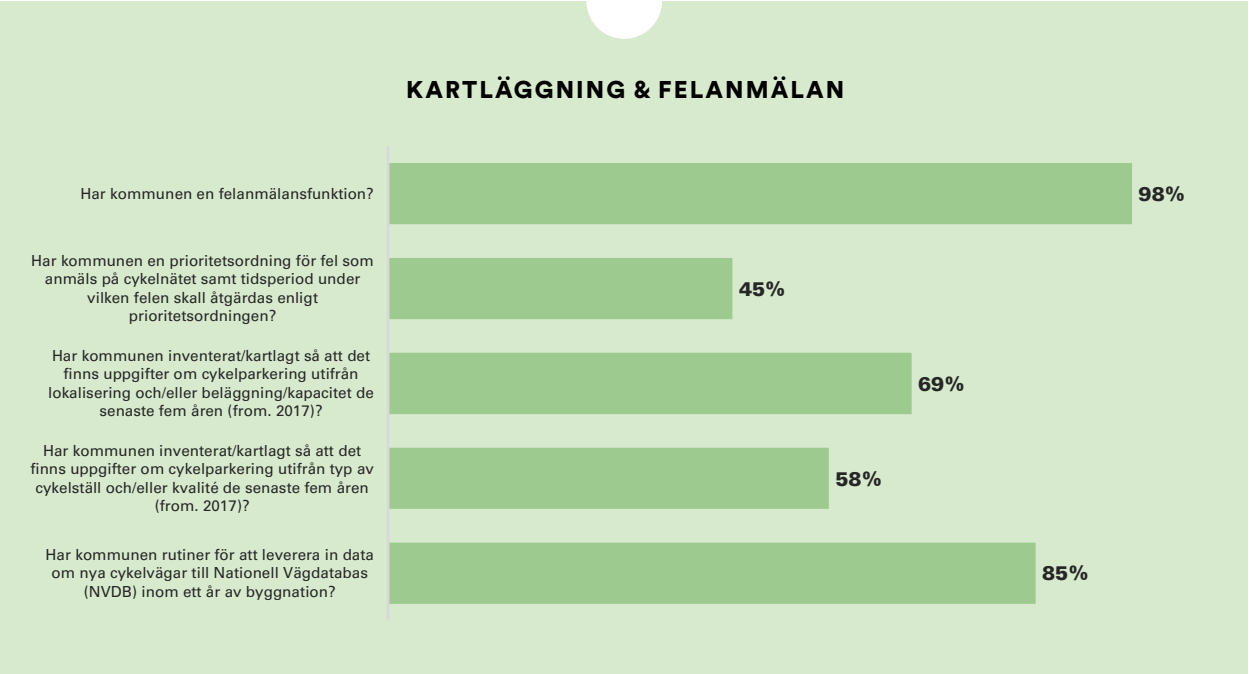
Bland de deltagande kommunerna följer totalt 85 procent upp olycksstatistik från STRADA med koppling till cyklister. Samtliga deltagande stora och mellanstora kommuner gör detta, men bland de små kommunerna har det minskat med 6 procentenheter från fjolåret.





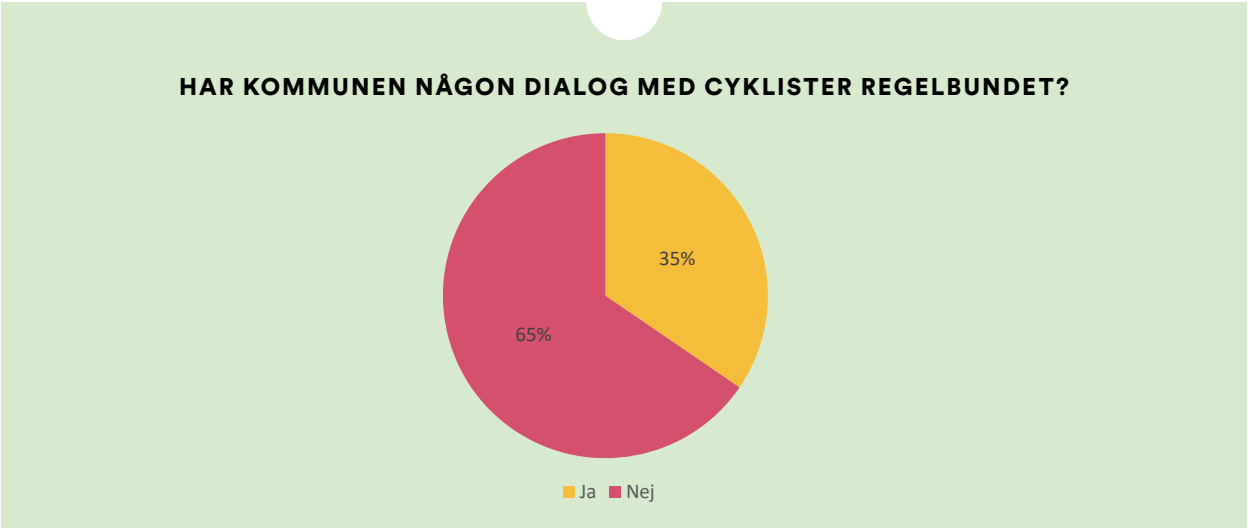
KARTLÄGGNING & FELANMÄLAN

Av de deltagande kommunerna har nästan alla en felanmälansfunktion, men många saknar en prioritetsordning för fel som anmäls på cykelnätet, samt tidsperiod under vilken felen skall åtgärdas. I år har en något större andel av kommunerna rutiner för att rapportera in nya cykelvägar till Nationell vägdatabas (NVDB), 85 procent i år jämfört med 81 procent förra året. Även andelen som har inventerat eller kartlagt cykelparkeringar de senaste fem åren har ökat. 58 procent har undersökt typ av cykelställ och/eller kvalité jämfört med 56 procent förra året. 69 procent undersökte lokalisering och/eller beläggning/kapacitet jämfört med 63 procent förra året.



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 Kommunvelometer har 35 procent av deltagarna en plattform för regelbunden dialog med cyklister (minst 2 gånger per år), antingen med en cykelorganisation eller en referensgrupp. Det är 5 procentenheter mer än i fjol.

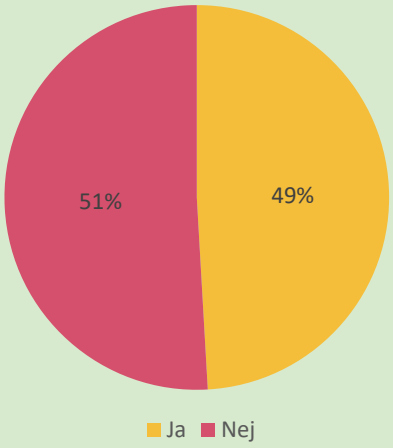


CYKELBOKSLUT OCH CYKELREVISION

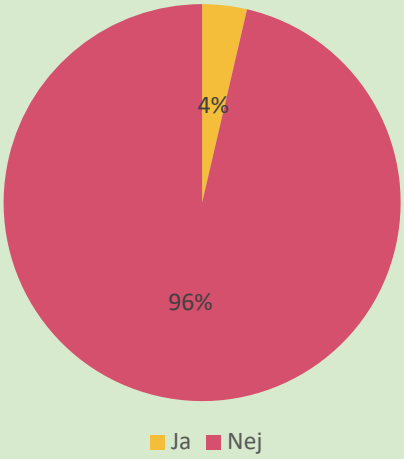
Ett cykelbokslut är en sammanställning av aktuella uppgifter om nuläget och utvecklingstrender av cyklingen i kommunen, vilka är viktiga för uppföljning av uppsatta mål och planering av framtida åtgärder för cyklingen. Ett annat verktyg är en cykelrevision, exempelvis en BYPAD (Bicycle Audit), som är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

Resultaten visar att 49 procent av kommunerna (motsvarande 27 stycken) har genomfört ett cykelbokslut under de senaste fem åren. Förra året var den andelen 40 procent (motsvarande 23 stycken). Två kommuner har genomfört en cykelrevision de senaste fem åren: Göteborg och Uppsala. Det motsvarar 4 procent av alla kommuner, jämfört med 5 procent förra året (motsvarande tre stycken).

HAR KOMMUNEN GJORT NÅGOT CYKELBOKSLUT DE SENASTE 5 ÅREN?



HAR KOMMUNEN GJORT EN CYKELREVISION DE SENASTE 5 ÅREN?

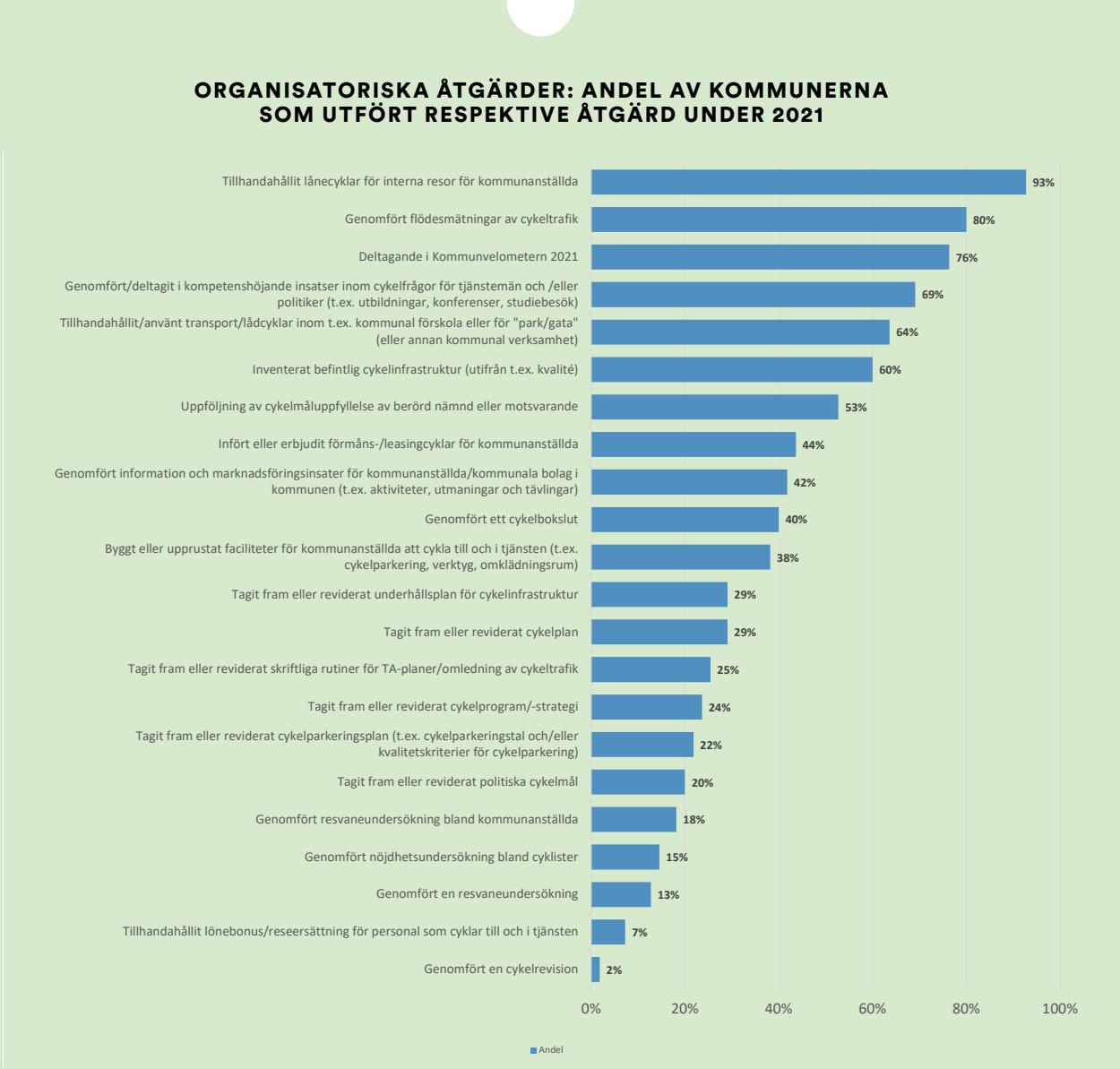


3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Delområdet organisatoriska åtgärder innehåller element av både cykelpolitik samt uppföljning och mätning. Kriteriet 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 organisationen, bland annat åtgärder för att främja cykelpendling bland kommunens anställda samt kompetensutveckling i form av exempelvis utbildningar, konferenser eller studiebesök för kommunens anställda och/eller politiker. Kommunerna får ett poäng för varje åtgärd upp till max 10 poäng i delområdet.

Snittpoängen i detta delområde är 8 av 10 möjliga poäng och har därmed ökat med ett poäng jämfört med i fjol. 22 av 55 deltagande kommuner får maximala 10 poäng för sina organisatoriska åtgärder.

Den åtgärd som flest kommuner genomfört är att tillhandahålla lånecyklar för kommunens anställda. 64 procent har använt lådcyklar inom kommunal verksamhet och 44 procent har erbjudit förmåns-/leasingcyklar för anställda. 69 procent av kommunerna har genomfört kompetenshöjande insatser och 42 procent har genomfört informations- och marknadsföringsinsatser bland sina anställda under året.



ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER: ANDEL AV KOMMUNERNA PER GRUPP SOM UTFÖRT RESPEKTIVE ÅTGÄRD UNDER 2021

	Små	Mellanstora	Stora
Tillhandahållit lånecyklar för interna resor för kommunanställda	86%	100%	100%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik	61%	100%	100%
Deltagande i Kommunvelometern 2021	71%	80%	83%
Genomfört/deltagit i kompetenshöjande insatser inom cykelfrågor för tjänstemän och /eller politiker (t.ex. utbildningar, konferenser, studiebesök)	46%	87%	100%
Tillhandahållit/använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)	50%	73%	83%
Inventerat befintlig cykelinfrastruktur (utifrån t.ex. kvalité)	46%	73%	75%
Uppföljning av cykelmåluppfyllelse av berörd nämnd eller motsvarande	36%	67%	75%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda	43%	33%	58%
Genomfört information och marknadsföringsinsatser för kommunanställda/kommunala bolag i kommunen (t.ex. aktiviteter, utmaningar och tävlingar)	25%	53%	67%
Genomfört ett cykelbokslut	21%	53%	67%
Byggt eller upprustat faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten (t.ex. cykelparkering, verktyg, omklädningsrum)	11%	60%	75%
Tagit fram eller reviderat cykelplan	39%	7%	33%
Tagit fram eller reviderat underhållsplan för cykelinfrastruktur	11%	33%	67%
Tagit fram eller reviderat skriftliga rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik	25%	40%	8%
Tagit fram eller reviderat cykelprogram/-strategi	18%	27%	33%
Tagit fram eller reviderat cykelparkeringsplan (t.ex. cykelparkeringstal och/eller kvalitetskriterier för cykelparkering)	25%	7%	33%
Tagit fram eller reviderat politiska cykelmål	18%	20%	25%
Genomfört resvaneundersökning bland kommunanställda	7%	33%	25%
Genomfört nöjdhetsundersökning bland cyklister	14%	7%	25%
Genomfört en resvaneundersökning	7%	13%	25%
Tillhandahållit lönebonus/reseersättning för personal som cyklar till och i tjänsten	7%	0%	17%
Genomfört en cykelrevision	0%	0%	8%

Kommun-sammanfattningar

LAZER
MAXXIS

Alvesta kommun

Alvesta deltar för första gången i Kommunvelometern och hamnar på plats 53 av 55 deltagande kommuner med 26 poäng av 90 möjliga. Bäst resultat får kommunen inom området infrastrukturåtgärder, där de får 10 poäng av 10 möjliga. Detta är 1 poäng över snittet för samtliga deltagare i undersökningen, samt 2 poäng över snittet för gruppen små kommuner. Störst utvecklingspotential för kommunen finns i delområdena kopplade till information och marknadsföring. Inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar får Alvesta 0 av 20 poäng och inom området informations- och marknadsföringsåtgärder får kommunen 2 av 10 möjliga poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Alvesta kommun 173 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 12 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor 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 byggt cykelparkering eller upprustat befintliga.

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 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 2 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat informerat om kommunens cykelinsatser eller träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska trafikantveckan eller i samband med annat event.

3.1 CYKELPOLITIK

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

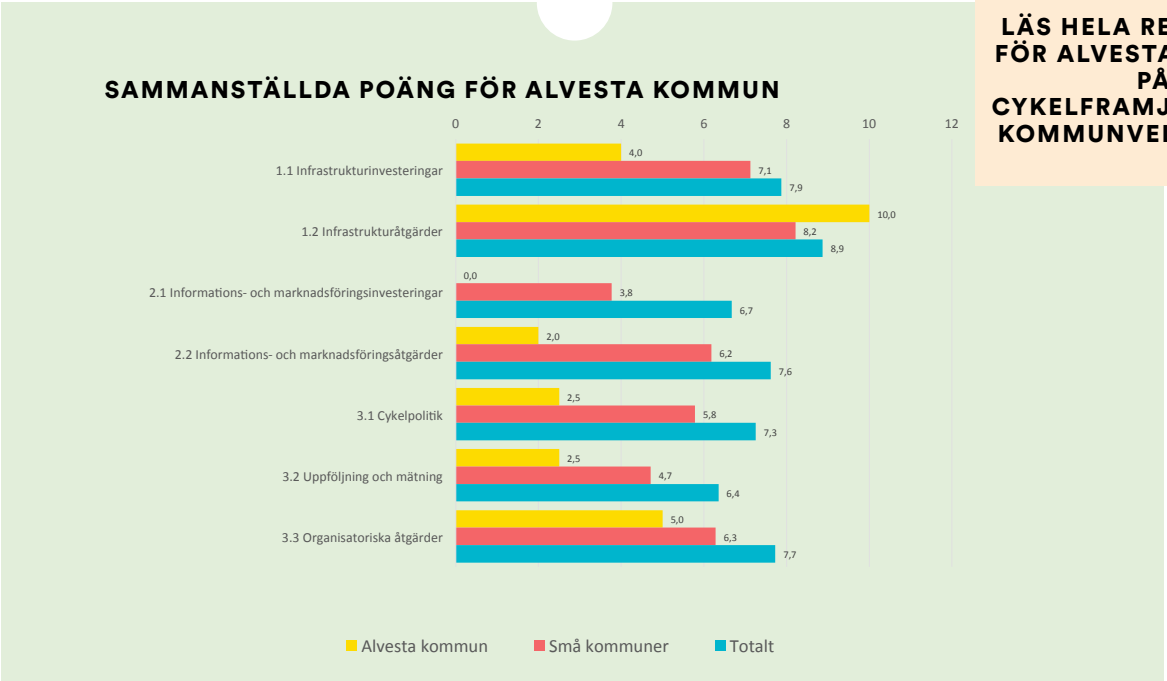
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Alvesta kommun får 2,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 20 procent av kommunerna som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Alvesta kommun får totalt 5 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Borås stad

Borås har deltagit alla 13 år i Kommunvelometern och kommer i år på plats 12 av 55 deltagande kommuner. Kommunen får 67,5 poäng av 90 möjliga, vilket innebär en ökning på 4,5 poäng från fjolårets 63 poäng. Den största förbättringen har skett på området cykelpolitik, där kommunen får 3,5 poäng mer än i fjol och därmed får 10 poäng av 10 möjliga. Andra områden som Borås får full pott i är infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder och organisatoriska åtgärder. På samtliga områden ligger Borås över genomsnittet för alla deltagarna i undersökningen gällande poäng. Inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar ligger kommunen däremot 3 poäng under snittet för gruppen stora kommuner, med 9 poäng av 20 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Borås stad 109 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 123 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor 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 335 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

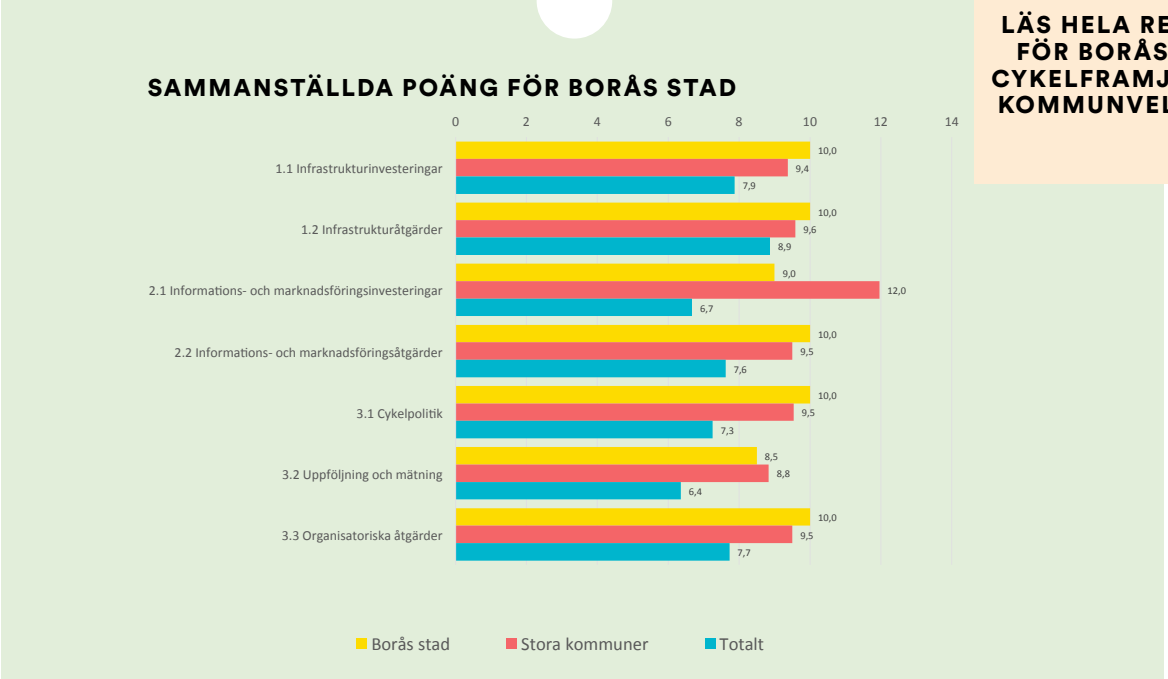
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Borås stad får 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Borås stad får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Danderyds kommun

Danderyd deltar för tionde året i Kommunvelometern och hamnar i år på 2:a plats i gruppen små kommuner. Med 60 poäng av 90 möjliga hamnar kommunen på plats 19 av 55 deltagande kommuner. Trots att Danderyd tappar i placering från förra året - från 15:e till 19:e plats - har kommunens resultat ökat med 3 poäng från 57 till 60 poäng. Störst förbättring har skett inom området cykelpolitik, där kommunen får 1,5 poäng mer än fjolåret och därmed får 10 poäng av 10 möjliga. Detta gör att de ligger 3 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner inom området cykelpolitik. Precis som förra året får Danderyd 6,5 poäng av 20 möjliga inom området infrastrukturinvesteringar och ligger därmed 1,5 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Danderyds kommun 192 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 128 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 6,5 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.

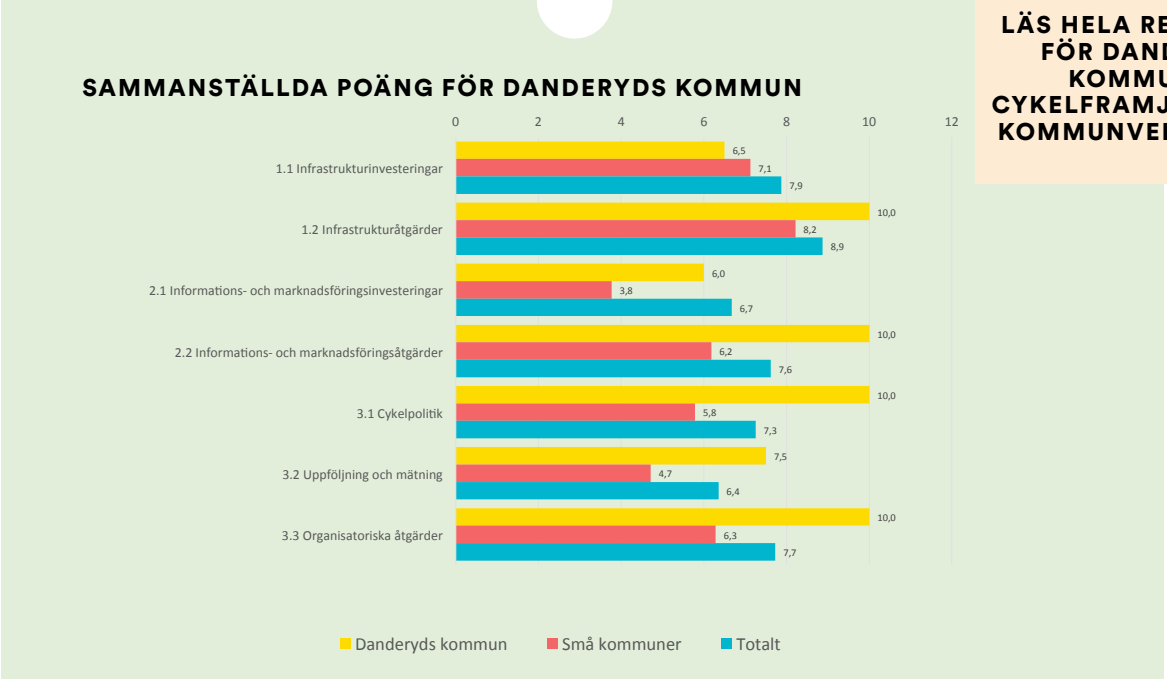
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 6 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 85 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Danderyds kommun får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Danderyds kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.



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

Enköpings kommun

Enköping deltar i Kommunvelometern för tionde gången och för åttonde året i rad. I år hamnar kommunen på delad 24:e plats av 55 deltagande kommuner, och intar delad 4:e plats av 15 deltagare inom gruppen små kommuner. Båda placeringarna delas med Mora. Precis som förra året får Enköping 54 av 90 möjliga poäng, men med variationer inom delområdena. Störst förbättring syns inom området informations- och marknadsföringsåtgärder, där kommunen ökar med 3 poäng från fjolåret och därmed får 10 av 10 poäng. Ett delområde som Enköping däremot tappar poäng inom är infrastrukturinvesteringar, där kommunen gått från 7 poäng i fjol till 5 poäng av 20 möjliga i år.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Enköpings kommun 87 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 26 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor 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 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 37 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

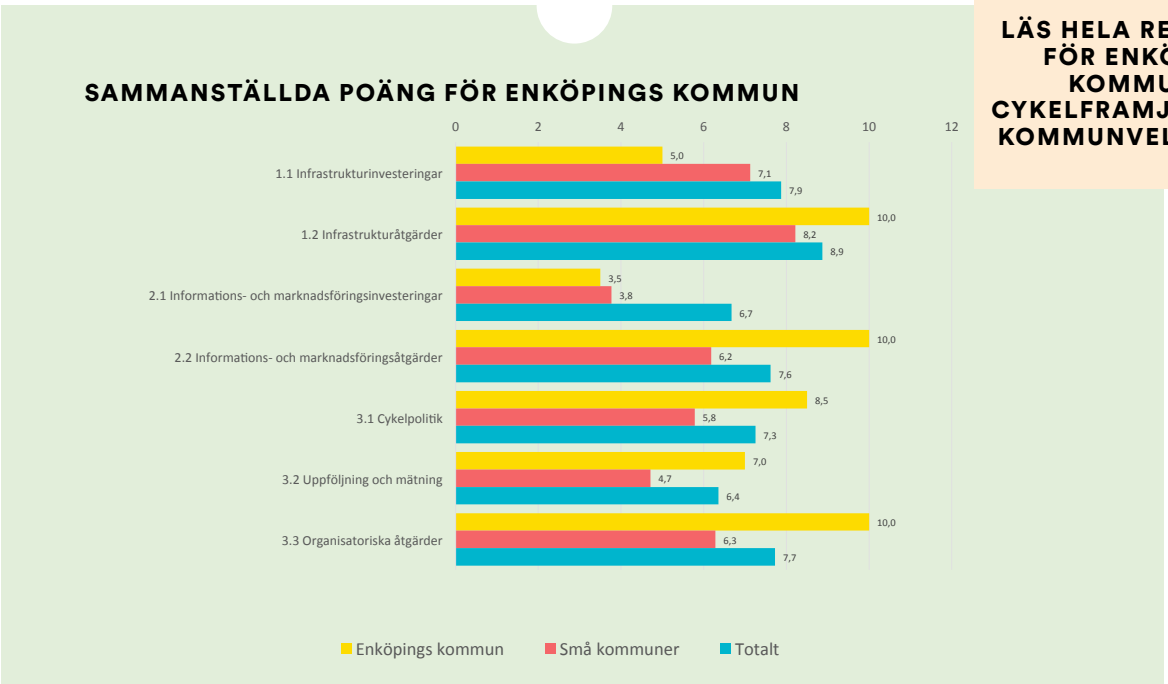
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

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
Enköpings kommun får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Enköpings kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Eskilstuna kommun

Eskilstuna deltar för tionde gången i Kommunvelometern och hamnar i år tillsammans med Åmål på delad 38:e plats av 55 deltagande kommuner med 44,5 poäng av 90 möjliga. Starkast är kommunen inom området cykelpolitik där de får 9 poäng av 10 möjliga, samt inom området uppföljning och mätning där de får 8,5 poäng av 10 möjliga. Inom dessa områden ligger kommunen 2 poäng respektive 2,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Störst utvecklingspotential finns i delområdena kopplade till information och marknadsföring. Inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar får Eskilstuna 3,5 av 20 poäng - ett tapp på 4,5 poäng från föregående år. Inom området informations- och marknadsföringsåtgärder får kommunen 4 av poäng 10 möjliga - även detta innebär en minskning på 5 poäng från i fjol.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Eskilstuna kommun 261 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 76 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor per invånare. Kommunen får totalt 6,5 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 3,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 68 129 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

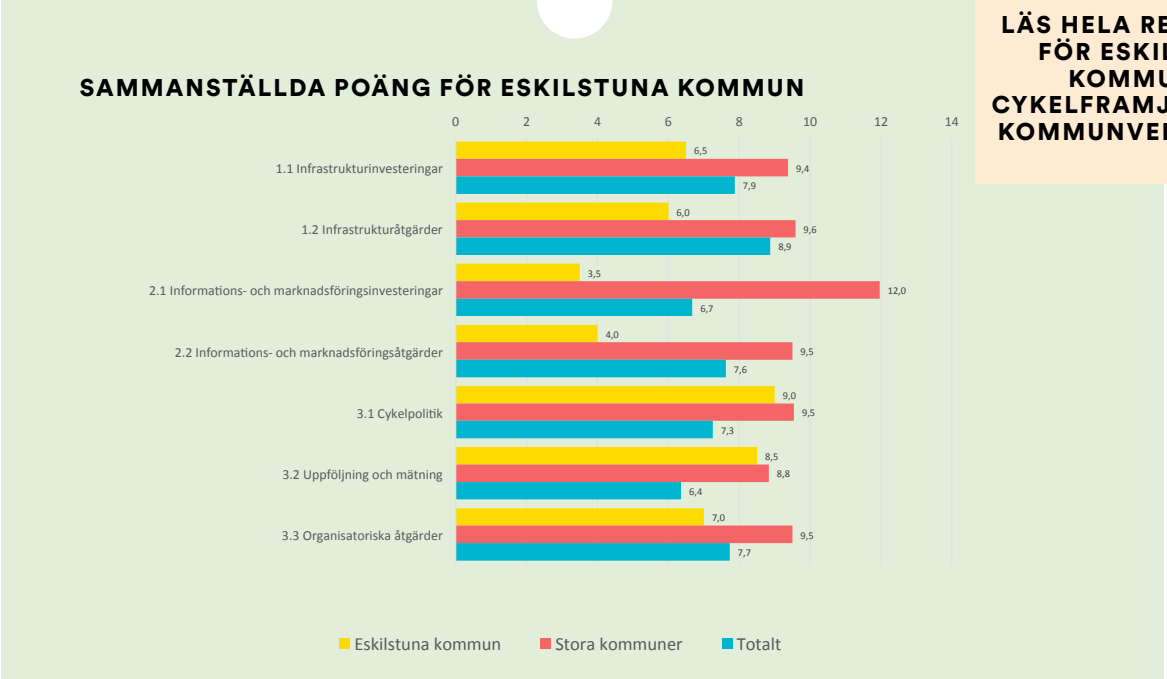
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 4 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. cykelvänlig arbetsplats eller dylikt..

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Eskilstuna kommun får 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Eskilstuna kommun får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Allé vid Gröna torg i Eslöv. Ett väl utbyggt cykelnät är viktigt för att folk ska välja cykeln för sina dagliga resor. Foto: Henrik Jensen Pässler/Eslövs kommun

Eslövs kommun

Eslöv deltar för tredje gången i Kommunvelometern och för tredje gången i rad. I år får kommunen totalt 35 poäng av 90 möjliga och hamnar därmed på plats 50 av 55. Detta innebär att de i år backar med 4,5 poäng från fjolårets resultat på 39,5 poäng. Bäst resultat får kommunen inom områdena uppföljning och mätning, där de får 6,5 av 10 poäng, samt organisatoriska åtgärder där de får 7 av 10 poäng. Störst utvecklingspotential har Eslöv inom områdena kopplade till information och marknadsföring, där de får totalt 6,5 av 30 poäng. Även inom området infrastrukturinvesteringar har kommunen möjlighet att nästkommande år förbättra sina resultat. På detta område får de i år 5 av 20 möjliga poäng, vilket är 3 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Eslövs kommun 110 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 19 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER
Kommunen får totalt 5 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 3,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

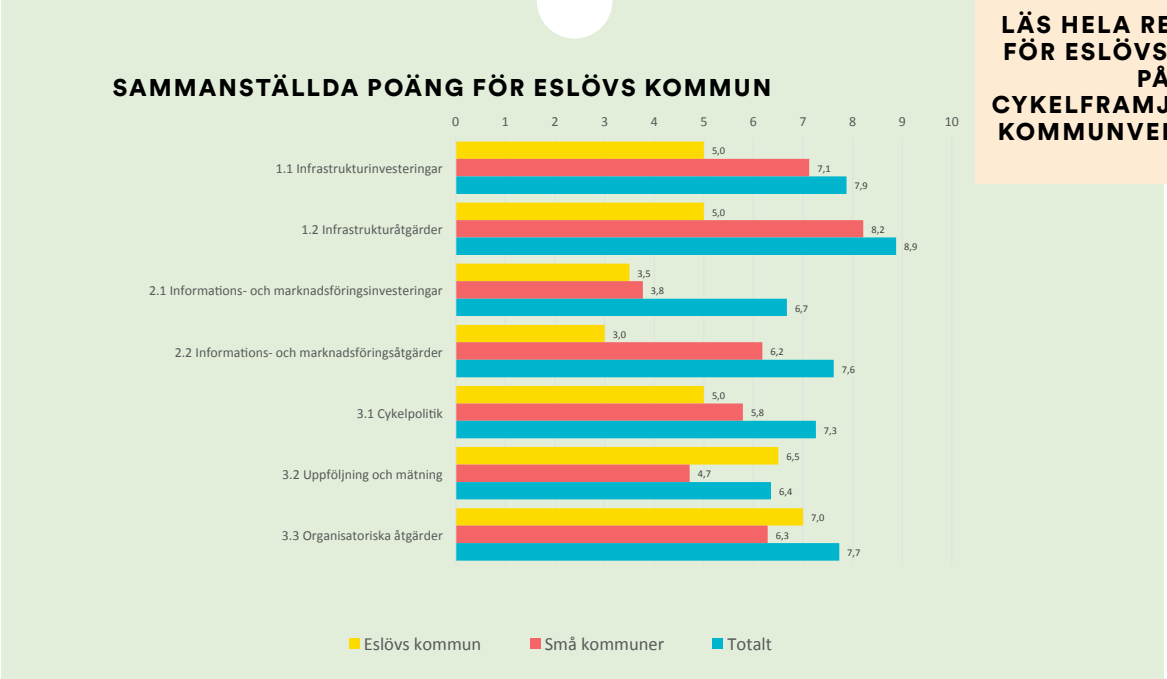
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 3 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

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 6,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Eslövs kommun får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Falkenbergs kommun

Falkenberg deltar för femte gången i Kommunvelometern. I år placerar sig kommunen på plats 42 av 55 deltagande kommuner respektive plats 15 av 28 deltagare inom gruppen små kommuner. De får totalt 40,5 poäng av 90 möjliga, vilket är en ökning på 10,5 poäng från kommunens senaste resultat år 2020. Störst förbättring går att se inom området infrastrukturinvesteringar, där de får 3,5 poäng mer i år än vid deras senaste deltagande. Bäst presterar kommunen inom området cykelpolitik där de får 9 poäng av 10 möjliga, vilket är 2 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Förbättringspotential inför kommande år finns bland annat inom områdena kopplade till information och marknadsföring, där Falkenberg får 2 poäng av 30 möjliga och därmed ligger 13 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Falkenbergs kommun 116 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 46 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 7,5 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 0 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 2 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.

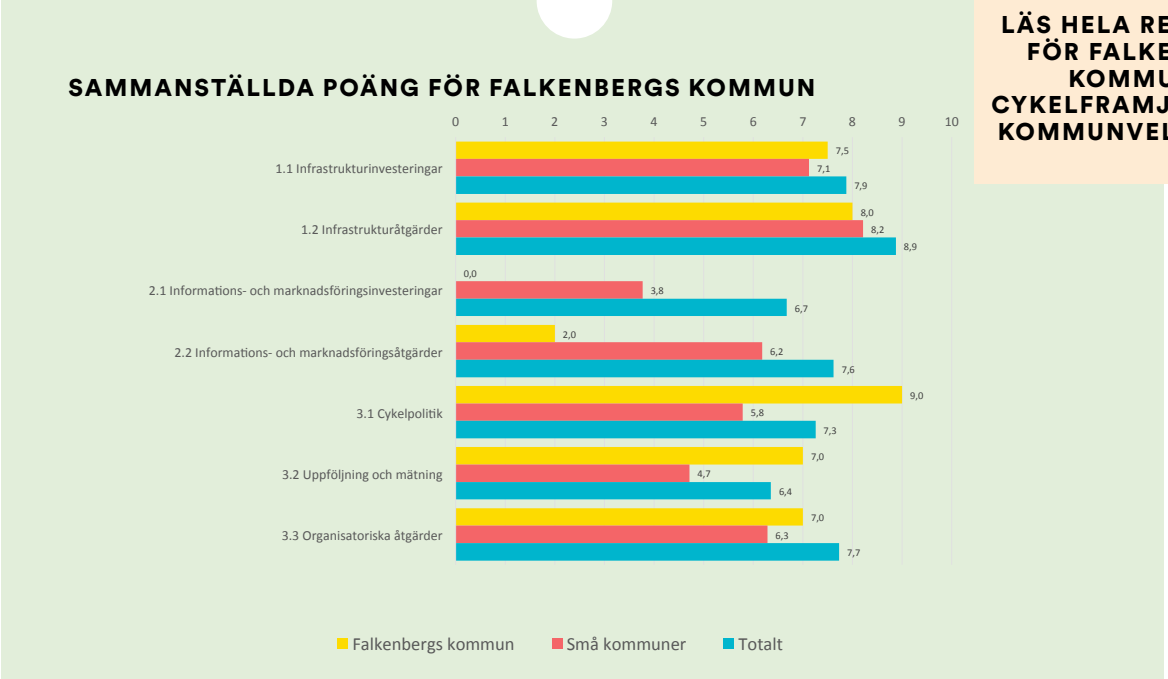
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Falkenbergs kommun får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Falkenbergs kommun får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Falköpings kommun

Falköping deltar för femte gången i Kommunvelometern. I år hamnar kommunen på delad 32:a plats av 55 deltagande kommuner och delad nionde plats av 28 inom gruppen små kommuner. Båda placeringarna delas med Stenungsund. Totalt får Falköping i år 47,5 av 90 möjliga poäng. Bäst presterar de inom områdena infrastrukturåtgärder och informations- och marknadsföringsåtgärder där de får 10 poäng av 10 möjliga i respektive kategori. Kommunen har stor utvecklingspotential inom området organisatoriska åtgärder där de får 3 av 10 poäng och ligger 5 poäng under genomsnittet för alla deltagande kommuner. Även inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar har kommunen utvecklingspotential där de i år får 4,5 av 20 poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Falköpings kommun 306 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 125 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor 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.

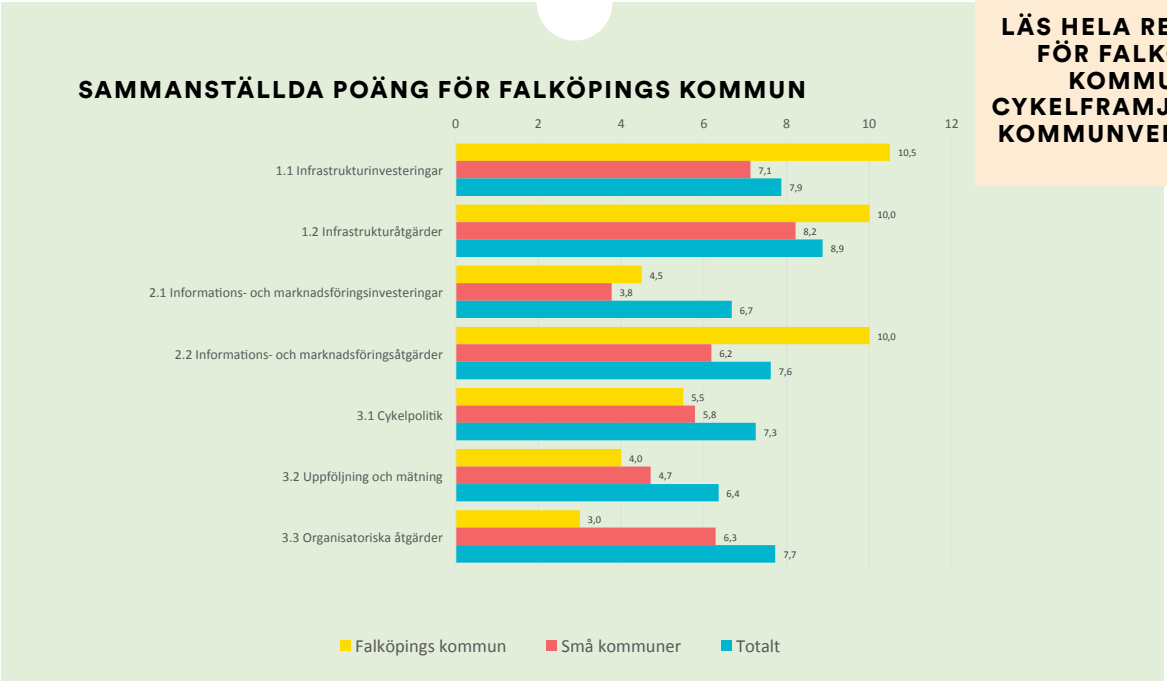
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 4,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 55 684 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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 5,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Falköpings kommun får 4 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 20 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Falköpings kommun får totalt 3 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.



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

Falu kommun

Falun deltar för femte gången i Kommunvelometern och hamnar i år på plats 37 av 55 deltagande kommuner. Totalt får kommunen 45 av 90 poäng, med bäst resultat inom områdena infrastrukturåtgärder, där de får 9 poäng av 10 möjliga, och informations- och marknadsföringsåtgärder, där de får 8 poäng av 10 möjliga. Inom området uppföljning och mätning får kommunen 7,5 poäng av 10 möjliga, vilket är 1,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner inom området. Störst utvecklingspotential har Falun inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar där de får 2,5 poäng av 20 möjliga, vilket är 4,5 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner och 5,5 poäng under snittet för mellanstora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Falu kommun 175 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 51 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor per invånare. Kommunen får totalt 5,5 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 2,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 68 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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 6,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

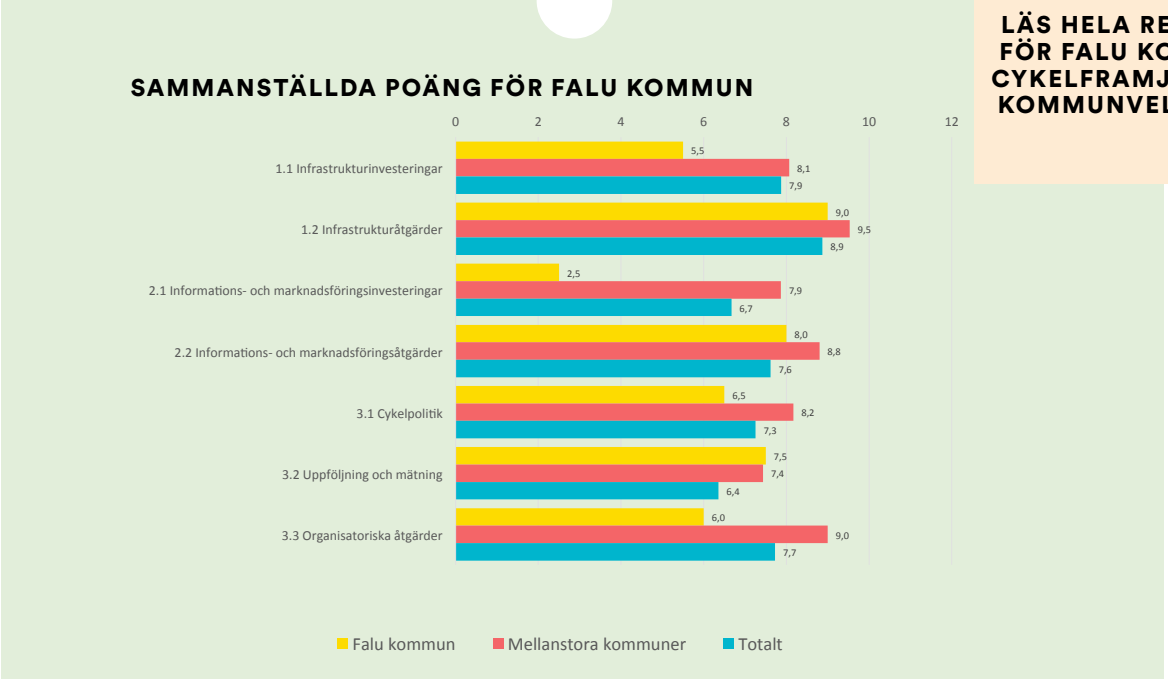
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Falu kommun får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Falu kommun får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



När första Kommunvelometer-rapporten publicerades 2010 deltog 17 kommuner i granskningen. I år är det totalt 55 kommuner som deltar.
Foto: Falkenbergs kommun

Gävle kommun

Gävle har deltagit alla 13 år av Kommunvelometern och kommer i år på plats 17 av 55 deltagande kommuner. Detta innebär att kommunen har klättrat 9 platser sen förra årets Kommunvelometer, då de hamnade på plats 26 av 57 deltagande kommuner. Gävle får i år 63 av 90 poäng, vilket är en ökning på 13,5 poäng från deras totalpoäng år 2021. Kommunen har det senaste året gjort stora framsteg inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar där de i år får 11 av 20 poäng, vilket är en ökning på 8,5 poäng inom samma område från i fjol. Inom detta område ligger de 4 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Jämfört med alla deltagande kommuner ligger kommunens poäng dessutom över snittet inom samtliga områden, förutom inom området infrastrukturinvesteringar.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Gävle kommun 270 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 31 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor per invånare. Kommunen får totalt 7,5 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 11 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 500 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktiviteter 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.

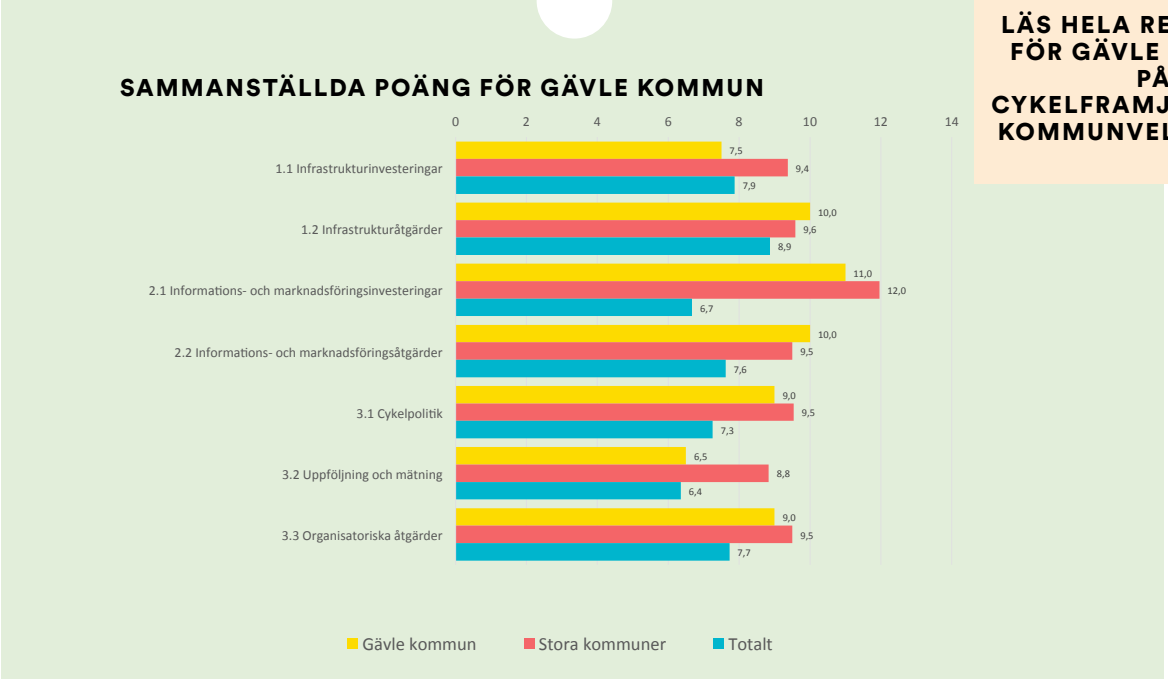
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Gävle kommun får 6,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Gävle kommun får totalt 9 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Göteborgs stad

Göteborg har deltagit alla 13 år av Kommunvelometern och tar i år plats 11 av 55 deltagande kommuner. De får totalt 68,5 av 90 möjliga poäng, vilket är 4 poäng mer än i fjol. Kommunen får full pott med 10 poäng av 10 möjliga inom kategorierna infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder samt organisatoriska åtgärder. Störst förbättring sen förra året har däremot skett på området informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen i år får 12,5 av 20 möjliga poäng och därmed 6 poäng mer än förra året. Störst utvecklingspotential finns inom området infrastrukturinvesteringar, där kommunen får 8 av 20 poäng, vilket är 1 poäng under snittet för deltagare inom gruppen stora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Göteborgs stad 110 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 114 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor 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 förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 12,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 729 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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.

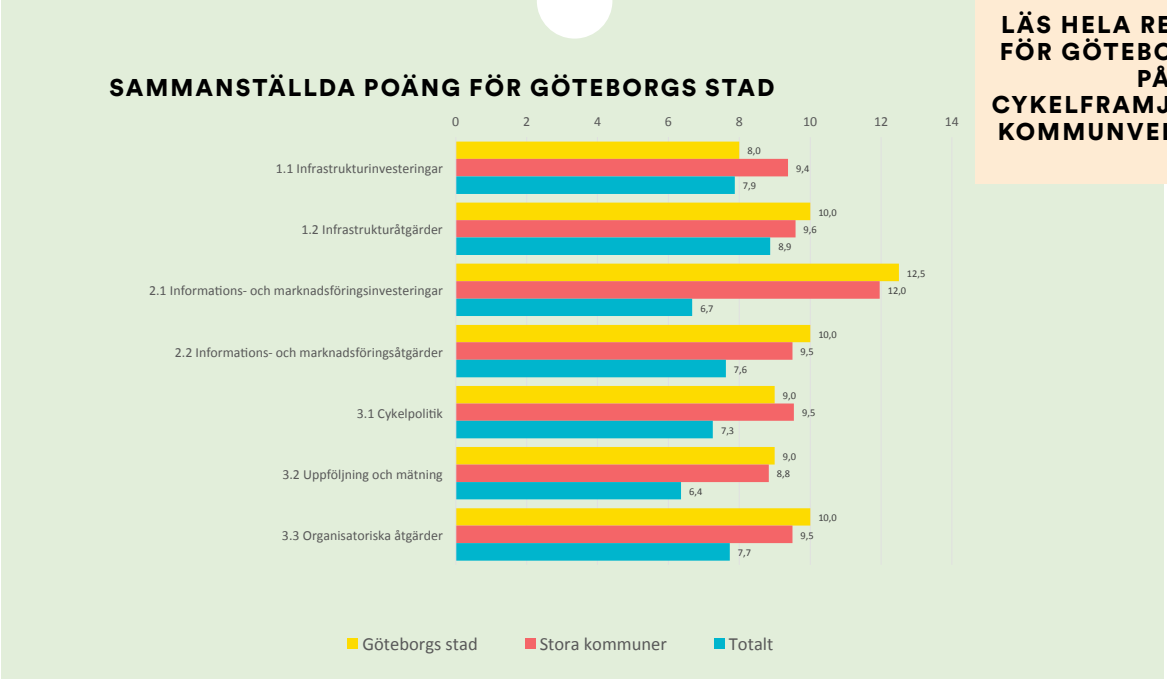
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Göteborgs stad får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Göteborgs stad får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Helsingborgs stad

Helsingborg deltar för 12:e gången i Kommunvelometern. De senaste fem åren har kommunen placerat sig inom topp 10 och i år kniper de för första gången första plats av totalt 55 deltagande kommuner! De får totalt 78,5 av 90 möjliga poäng, vilket är en ökning på 4,5 poäng från förra året. Ett av Helsingborgs starkaste områden är infrastrukturinvesteringar där kommunen får 18,5 av 20 möjliga poäng, vilket är 10,5 poäng över snittet för samtliga kommuner och 9,5 poäng över snittet för deltagare inom gruppen stora kommuner. Kommunen får dessutom full pott med 10 poäng av 10 möjliga inom hela fyra av sju områden.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Helsingborgs stad 709 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 103 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor per invånare. Kommunen får totalt 18,5 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 10,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 310 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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.

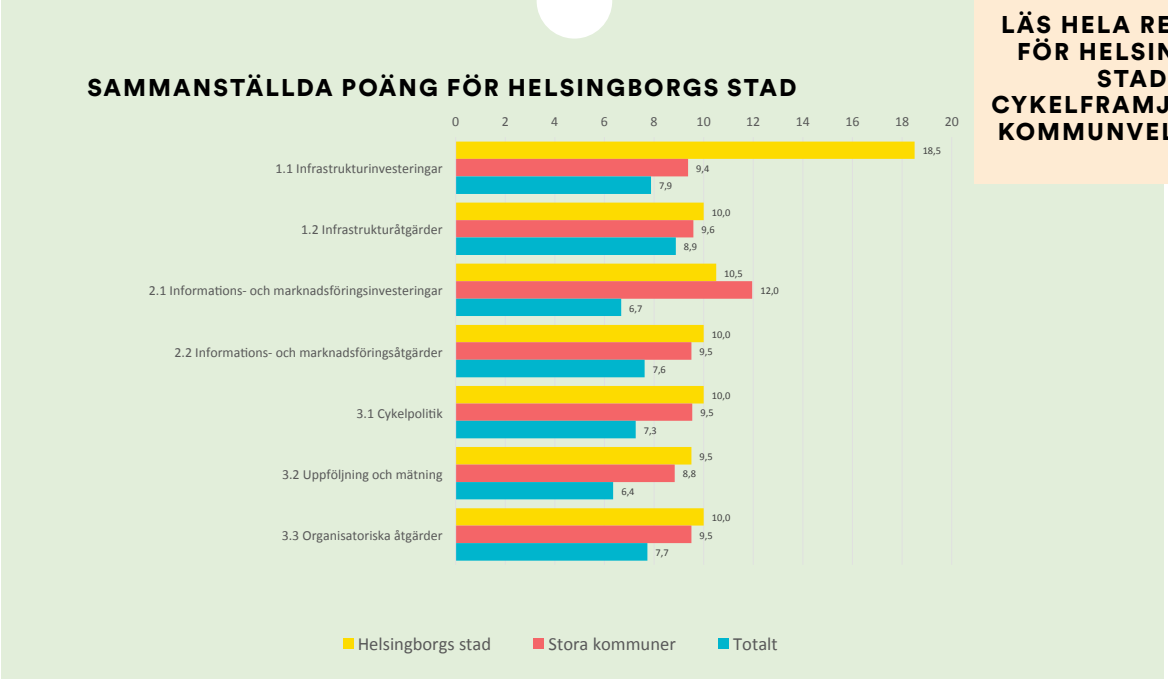
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Helsingborgs stad får 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Helsingborgs stad får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Hjo kommun

Hjo deltar i år för första gången i Kommunvelometern. Deras resultat placerar dem på delad 26:e plats av 55 deltagande kommuner och plats 6 av 28 deltagare inom gruppen små kommuner. De får 53 av 90 möjliga poäng med 10 av 10 poäng inom kategorierna infrastrukturåtgärder och informations- och marknadsföringsåtgärder. Totalt ligger de 11 poäng över snittet för samtliga deltagare inom gruppen små kommuner. Hjo har stor utvecklingspotential inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar där de får 6 poäng av 20 möjliga, vilket är 1 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner. Andra områden som kommunen kan utvecklas inom är cykelpolitik samt uppföljning och mätning där de får 4,5 respektive 3,5 poäng av 10 möjliga, vilket är 2,5 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner inom respektive område.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Hjo kommun 33 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 293 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor 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 6 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 40 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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 4,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

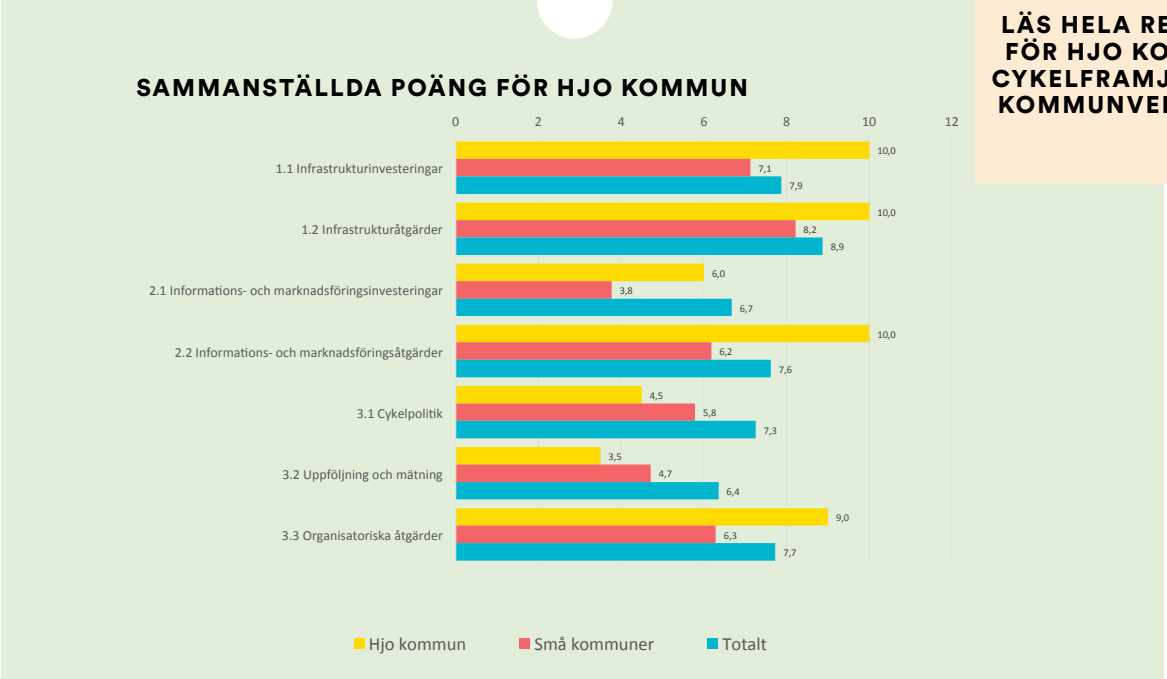
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Hjo kommun får 3,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 20 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Hjo kommun får totalt 9 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



På frågan “Har ni mål för barn och ungdomars resor i kommunen, inklusive cykel?” svarade 22% av kommunerna “ja” och 78% “nej”. Foto: Falköpings kommun

Hudiksvalls kommun

Hudiksvall deltar för tredje gången i Kommunvelometern. I år tar kommunen plats 47 av 55 deltagande kommuner med totalt 36 poäng av 90 möjliga. Bäst resultat får Hudiksvall inom området infrastrukturåtgärder, där de får 9 poäng av 10 möjliga och ligger 1 poäng över snittet för deltagare inom gruppen små kommuner. Kommunen har stor potential för förbättring inom informations- och marknadsföringsområdena där de totalt får 7 poäng av 30 möjliga. Detta är 8 poäng under snittet för samtliga deltagare. Ett annat område där kommunen har stor utvecklingspotential är uppföljning och mätning där de får 3 poäng av 10 möjliga, vilket är 3 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Hudiksvalls kommun 152 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 104 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 5,5 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 1 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 30 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 6 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 4,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

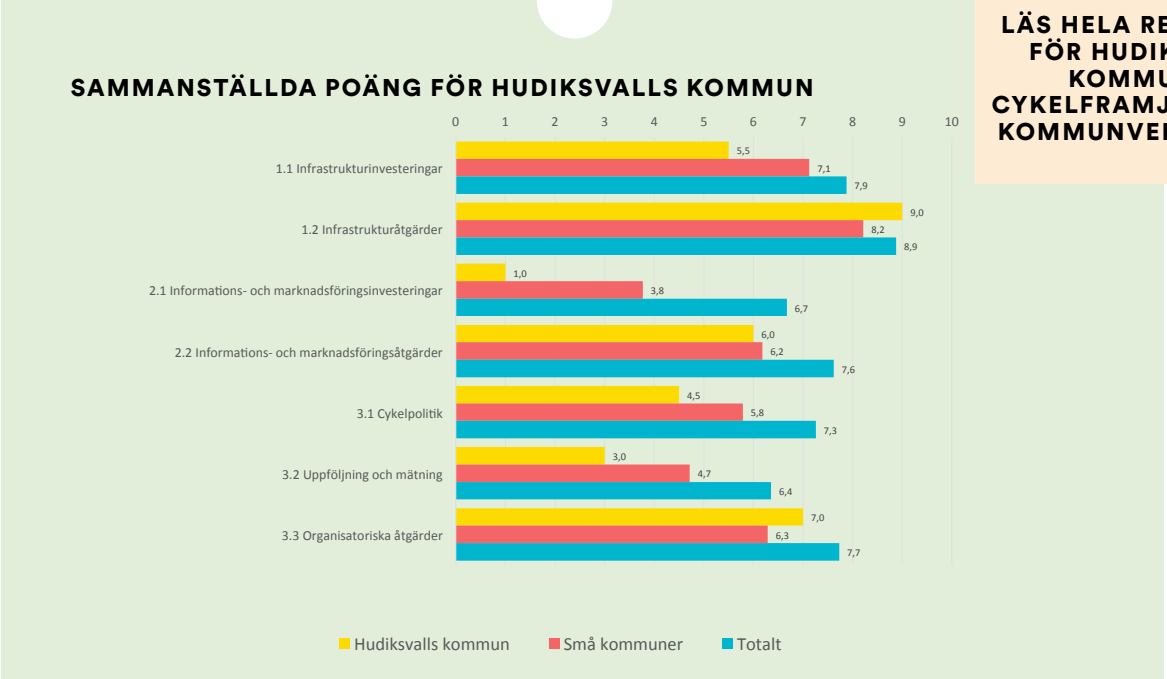
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Hudiksvalls kommun får 3 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 20 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Hudiksvalls kommun får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Håbo kommun

Håbo deltar för andra gången i Kommunvelometern och intar i år förstaplatsen inom gruppen små kommuner! Bland samtliga 55 deltagande kommuner hamnar Håbo på plats 18. Håbo får 60,5 poäng av 90 möjliga, vilket är en ökning med 4,5 poäng sedan kommunens senaste deltagande 2020. I totalpoäng ligger de 18,5 poäng över snittet för deltagare inom gruppen små kommuner, samt 7,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Inom två områden - infrastrukturåtgärder och organisatoriska åtgärder - får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen ligger däremot 5 poäng under snittet för samtliga deltagare inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar med 2 poäng av 20 möjliga. Här finns alltså utrymme för framtida utveckling inom kommunens cykelfrämjande arbete.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Håbo kommun 426 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 32 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor 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 2 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 24 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 7 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.

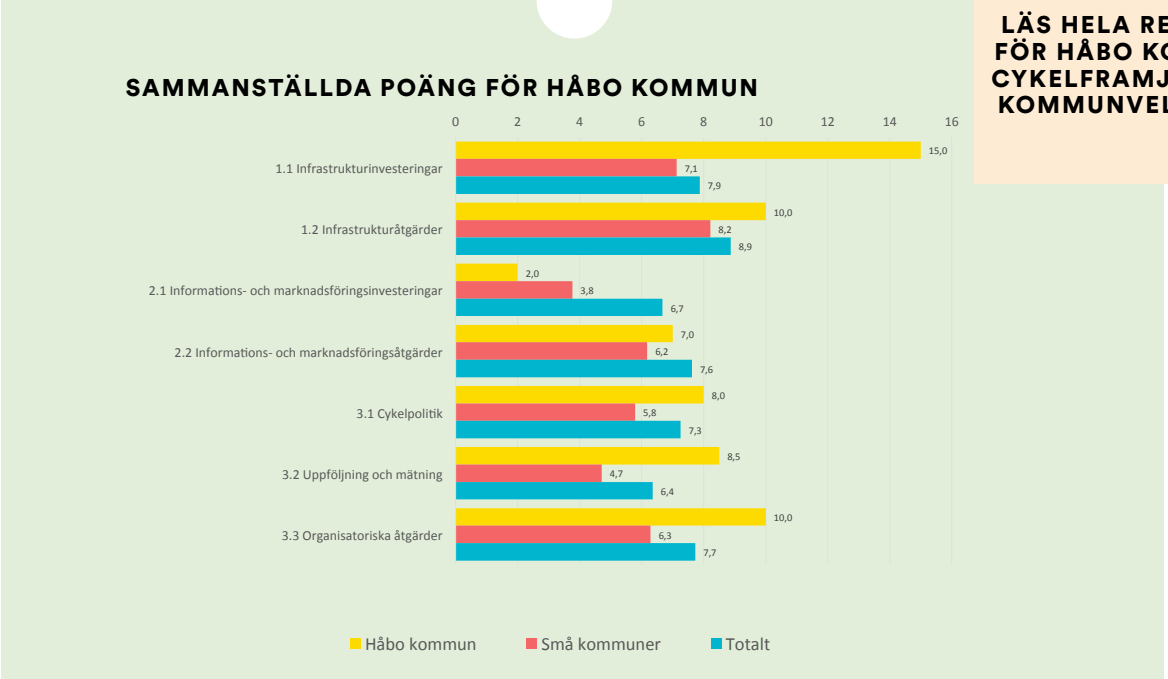
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Håbo kommun får 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Håbo kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Härryda kommun

Härryda deltar för andra gången i Kommunvelometern och deltog för första gången 2021. I år hamnar kommunen på plats 46 av 55 deltagande kommuner. De får totalt 36,5 poäng av 90 möjliga, vilket är något mindre än förra årets 37,5 poäng. Kommunen ligger 2 poäng över snittet för samtliga deltagare och 3 poäng över snittet för deltagare inom gruppen små kommuner inom området infrastrukturinvesteringar, där de får 10 poäng av 20 möjliga. Störst utvecklingspotential finns inom områdena informations- och marknadsföringsinvesteringar, cykelpolitik och organisatoriska åtgärder. Inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar ligger kommunen 5,5 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner, inom cykelpolitik ligger de 6 poäng under snittet och inom organisatoriska åtgärder är de 5 poäng under snittet.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Härryda kommun 144 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 105 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 10 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 1,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 30 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 7 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 1 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

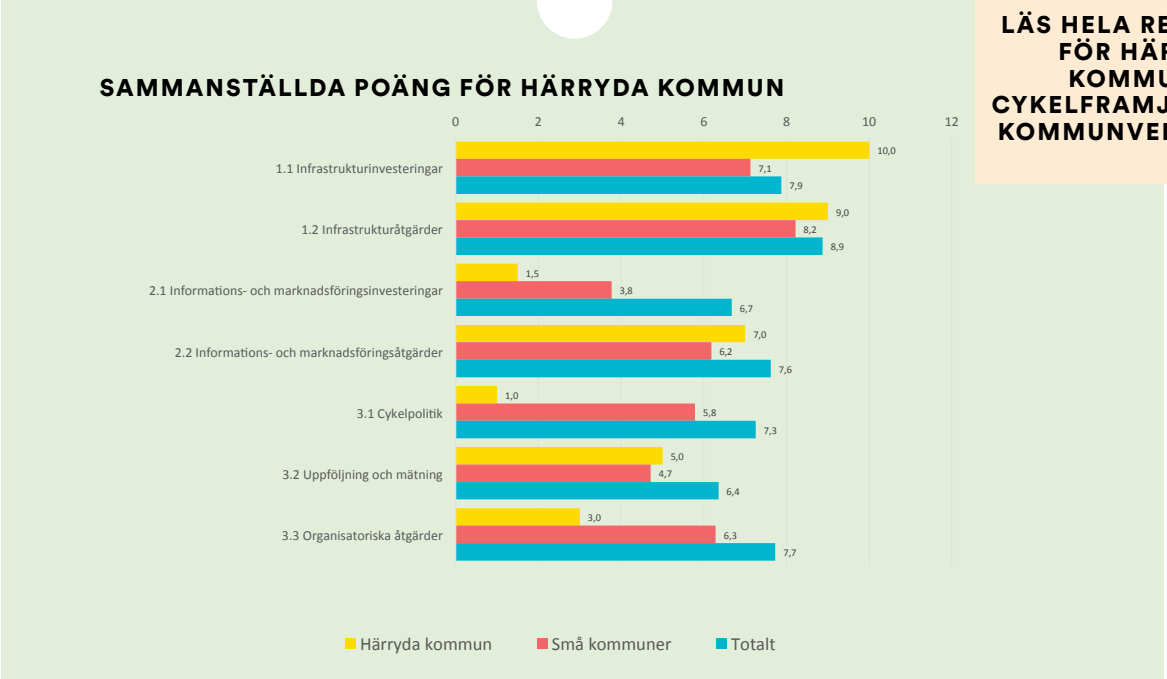
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Härryda kommun får 5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Härryda kommun får totalt 3 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Järfälla kommun

Järfälla deltar för åttonde gången i Kommunvelometern. I år hamnar kommunen på plats 14 av 55 deltagande kommuner, samt på plats 5 av 15 deltagare inom gruppen mellanstora kommuner. Järfälla får totalt 65 poäng av 90 möjliga och ligger därmed 12 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. De får 10 poäng av 10 möjliga inom tre områden - infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder samt organisatoriska åtgärder. Kommunen tappar något inom områdena uppföljning och mätning och informations- och marknadsföringsinvesteringar från förra årets resultat, men ligger ändå över snittet för samtliga deltagande kommuner inom dessa områden. Förbättringspotential finns främst inom investeringar i både infrastruktur och information och marknadsföring, där kommunen får 9 respektive 9,5 poäng av 20 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Järfälla kommun 395 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 98 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor 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.

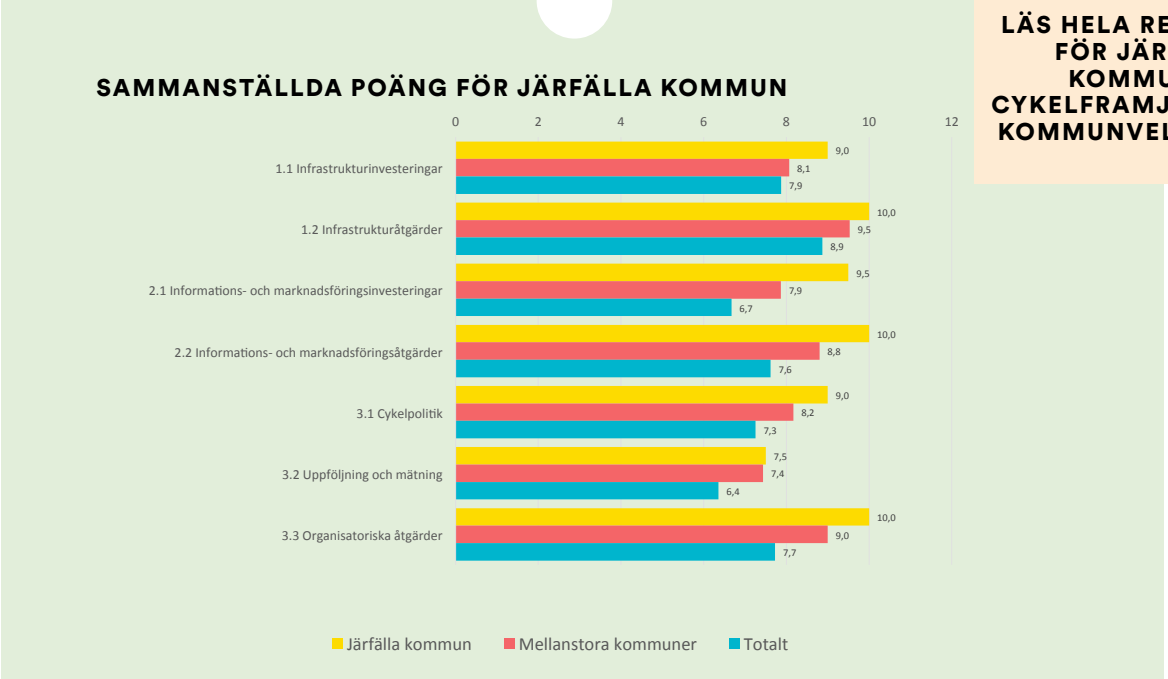
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 9,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 300 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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
Järfälla kommun får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Järfälla kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.



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

Gavleån passeras på väg till jobb och skola. 35 av 55 deltagande kommuner svarade "ja" på frågan om de under 2021 tillhandahållit/använt lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller någon annan kommunal verksamhet". Foto: Edgar Runnman

Jönköpings kommun

Jönköping har deltagit alla 13 år av Kommunvelometern och hamnar i år på plats 13 av 55 deltagande kommuner. De får totalt 66,5 av 90 möjliga poäng, vilket är en ökning med 5 poäng sedan förra årets resultat. Kommunens resultat ligger klart över snittpoängen för samtliga deltagande kommuner med 13,5 poäng över snittet. Däremot ligger de något under snittet för deltagare inom gruppen stora kommuner. Störst förbättring sedan förra året har skett inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar, där de får 10 av 20 poäng och därmed 4,5 poäng mer än i fjol. Kommunen får dessutom full pott med 10 poäng av 10 möjliga inom områdena informations- och marknadsföringsåtgärder och organisatoriska åtgärder.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Jönköpings kommun 256 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 64 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor 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 10 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 692 600 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

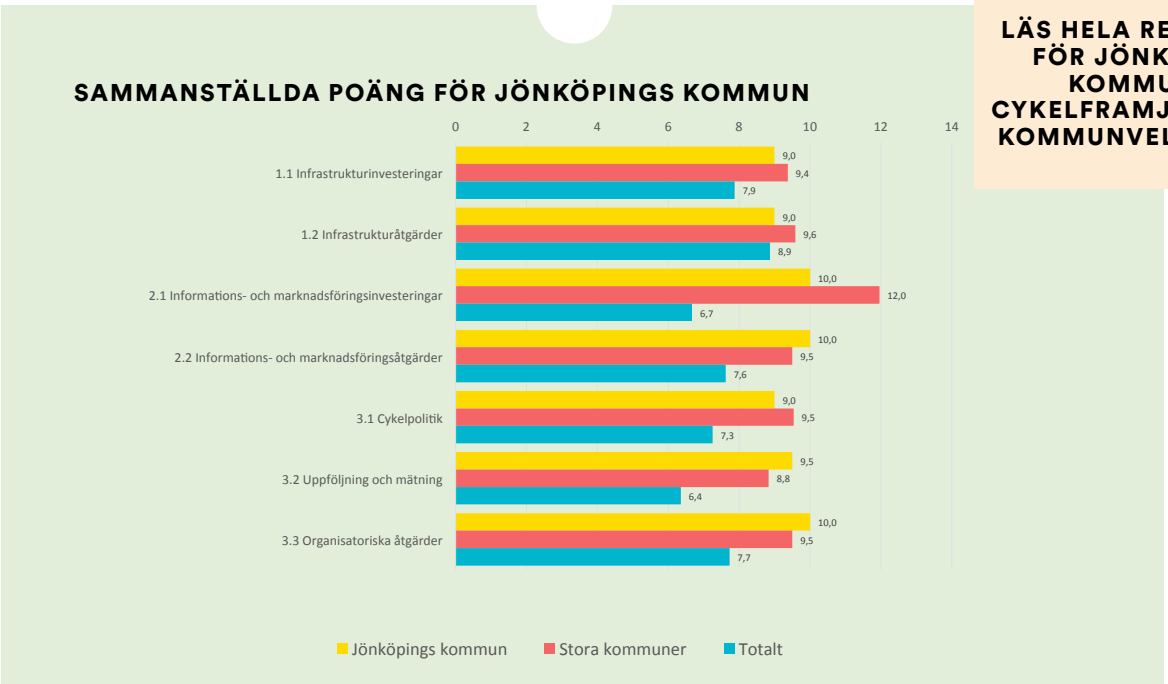
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

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 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Jönköpings kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Karlskrona kommun

Karlskrona deltar för sjätte året i Kommunvelometern. I år hamnar de på plats 36 av 55 deltagande kommuner - samma placering som kommunen fick år 2018. De får totalt 45,5 poäng av 90 möjliga, vilket är ett tapp på 11 poäng från kommunens resultat i fjol. Flest poäng tappar kommunen inom områdena kopplade till information och marknadsföring, där de i år får 14,5 poäng av 30 möjliga jämfört med föregående års 21 poäng. Bäst presterar Karlskrona inom området organisatoriska åtgärder där de får 9 poäng av 10 möjliga, vilket är en poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Störst utvecklingspotential har kommunen inom området infrastrukturinvesteringar, där de får 3 poäng av 20 möjliga och därmed ligger 5 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Karlskrona kommun 120 kronor 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 347 kronor per invånare. Kommunen får totalt 3 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 7 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 7,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 100 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 7 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 6 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

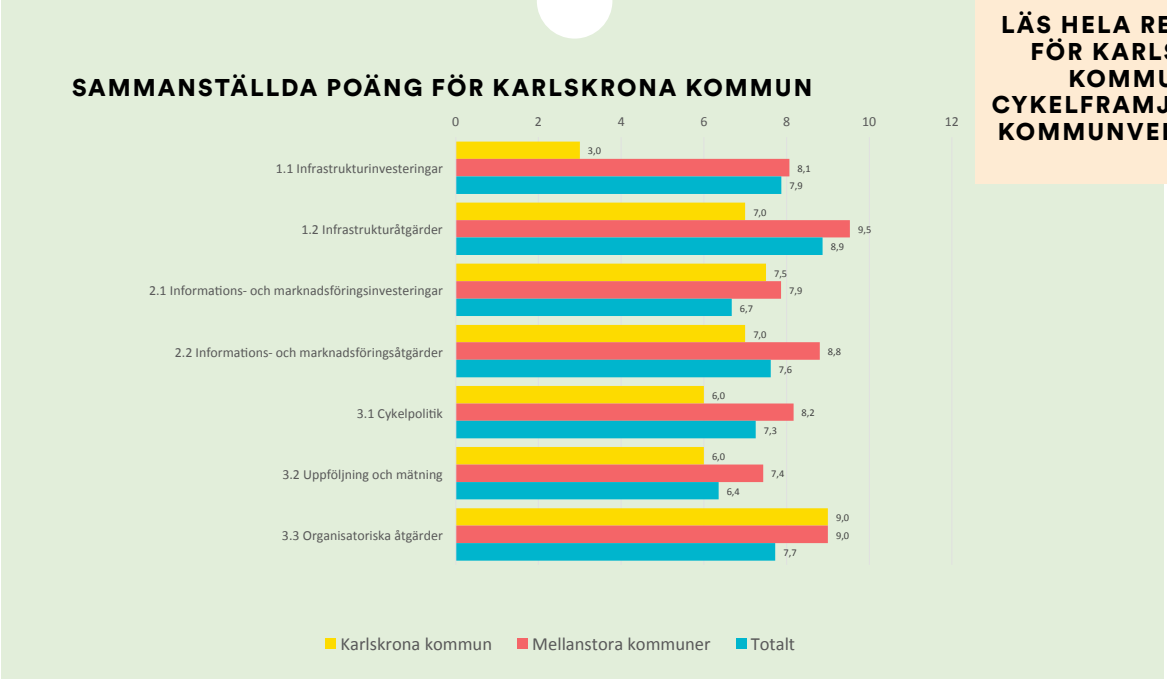
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Karlskrona kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Karlskrona kommun får totalt 9 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Karlstads kommun

Karlstad deltar för nionde året i Kommunvelometern. De har samtliga år nått en topp 10-placering och behåller denna tradition även i år där de intar delad fjärde plats av 55 deltagande kommuner. De hamnar dessutom på en andra plats bland totalt 15 deltagare inom gruppen mellanstora kommuner. Karlstad får i år totalt 76 poäng av 90 möjliga, vilket är en förbättring på 8,5 poäng från förra årets 67,5 poäng. Resultatet är 23 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner och 17 poäng över snittet för deltagare inom gruppen mellanstora kommuner. Störst ökning går att se inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar där de i år får 16 poäng av 20 möjliga, vilket innebär en förbättring på 4 poäng sedan förra årets resultat. Detta är 9 poäng över snittet för samtliga deltagare inom detta område.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Karlstads kommun 270 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 105 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor 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 förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 16 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 640 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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.

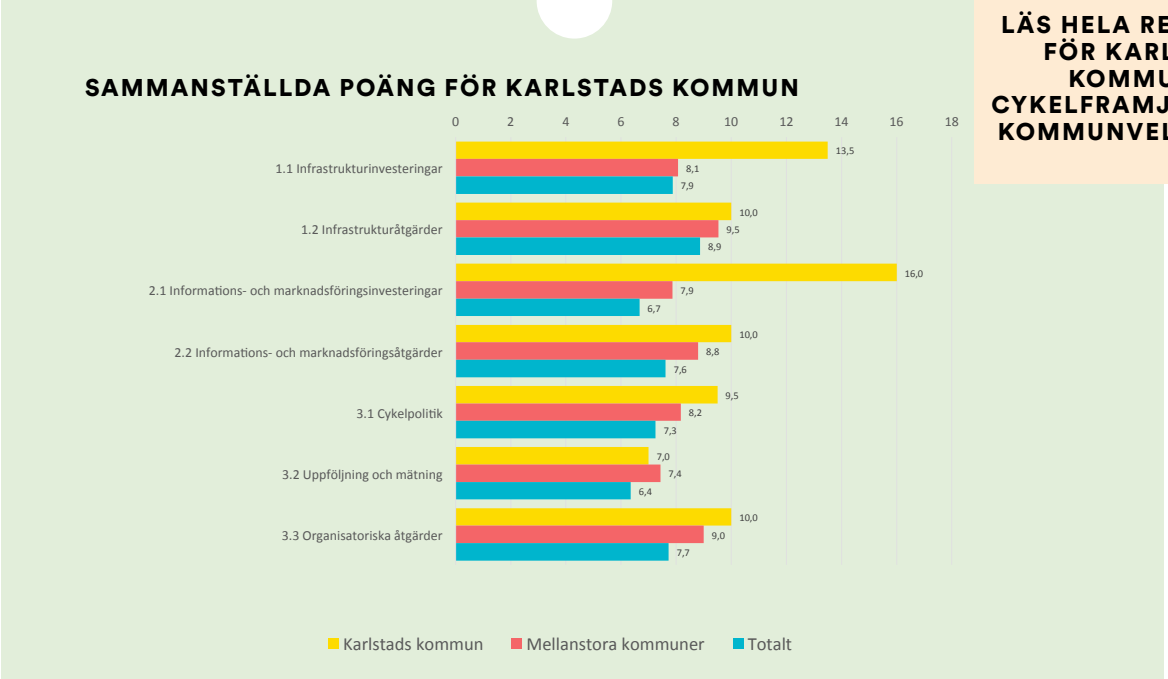
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Karlstads kommun får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Karlstads kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Lilla Edets kommun

Lilla Edet deltar i år för första gången i Kommunvelometern. Detta debutår hamnar de på plats 52 av 55 deltagande kommuner med 30 poäng av 90 möjliga. Kommunen ligger generellt under poängsnittet bland samtliga kommuner inom samtliga områden. Men i gruppen små kommuner ligger Lilla Edet två poäng över snittet inom området informations- och marknadsföringsåtgärder. Stor potential för förbättring finns däremot inom det besläktade området informations- och marknadsföringsinvesteringar, där de får 0 poäng av 20 möjliga. Även inom området uppföljning och mätning finns utrymme för förbättring, där de får 1,5 poäng av 10 möjliga, samt inom området infrastrukturinvesteringar där de får 3 poäng av 20 möjliga. Inom området infrastrukturåtgärder får kommunen däremot hela 8 poäng av 10 möjliga, vilket motsvarar snittpoängen för deltagare inom gruppen små kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Lilla Edets kommun 140 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 0 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 3 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

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

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 2021.

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 5,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

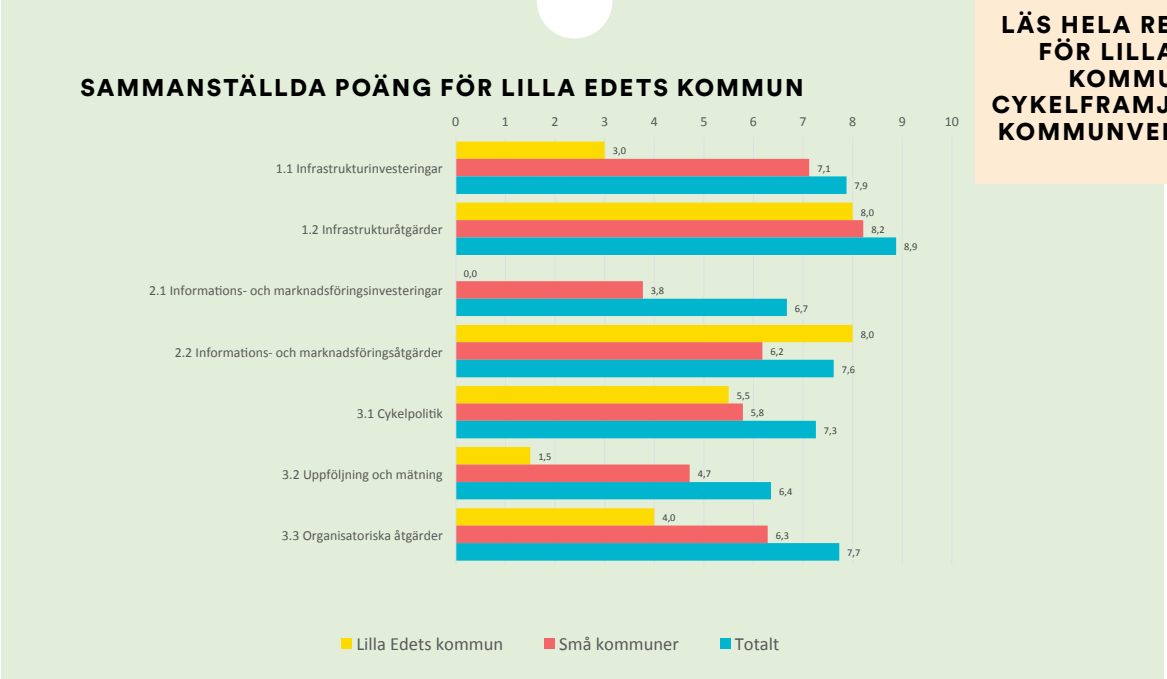
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Lilla Edets kommun får 1,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 20 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Lilla Edets kommun får totalt 4 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

LÄS HELA RESULTATET FÖR LILLA EDETS KOMMUN PÅ CYKELFRAMJANDET.SE/KOMMUNVELOMETERN



Linköpings kommun

Linköping deltar för 10:e gången i Kommunvelometern och har samtliga av dessa år tagit en topp 10-placering. Denna trend fortsätter även detta år då kommunen hamnar på plats 6 av totalt 55 deltagande kommuner, respektive plats 4 av 12 deltagare inom gruppen stora kommuner. Linköping får totalt 74,5 av 90 möjliga poäng, vilket är något mer än i fjol då de fick 73 poäng. De får bästa möjliga resultat - 10 av 10 poäng - inom fyra av sju områden: infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder, cykelpolitik och organisatoriska åtgärder. Uppföljning och mätning är det ena området där kommunen ligger under snittet för deltagare inom gruppen stora kommuner och där kommunen tappat ett poäng sedan fjolåret. Inom övriga områden ligger Linköping på eller strax över snittet för övriga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Linköpings kommun 542 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 58 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor 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 14,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 050 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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.

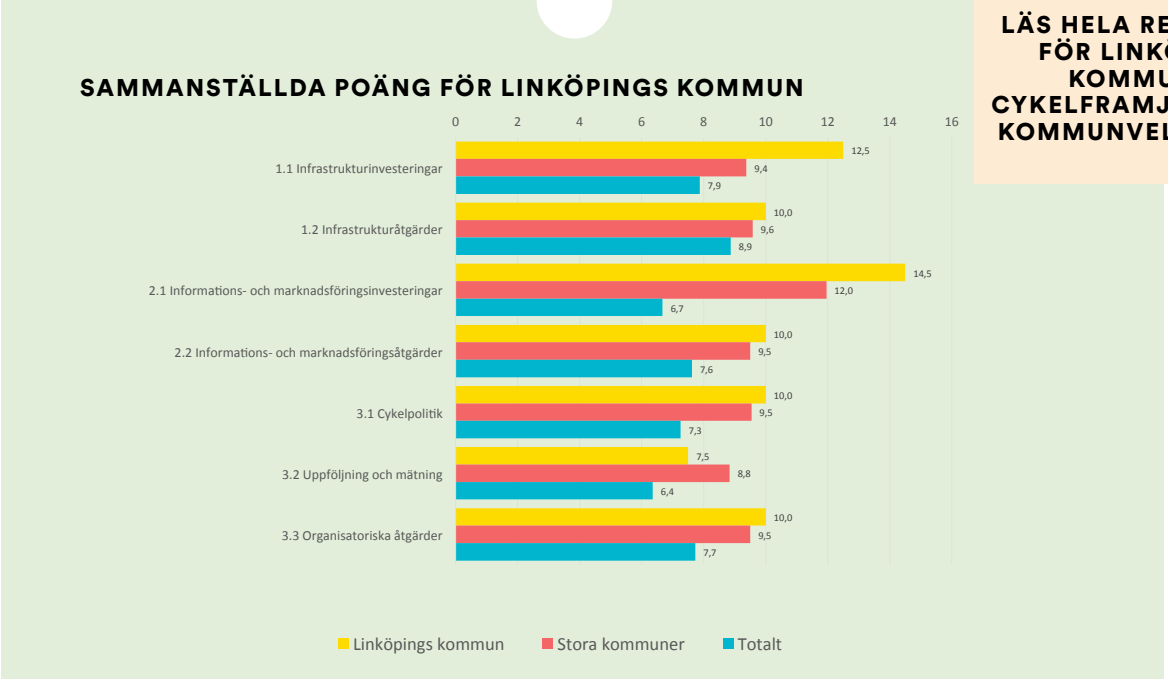
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Linköpings kommun får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Linköpings kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Ljusdals kommun

Ljusdal deltar för första gången i Kommunvelometern och hamnar på delad 43:e plats av 55 deltagande kommuner med 38,5 poäng av 90 möjliga. Inom gruppen små kommuner hamnar Ljusdal på delad 16:e plats tillsammans med Vårgårda av 28 deltagande kommuner. Jämfört med andra deltagande små kommuner ligger Ljusdal strax över snittet inom delområdena infrastrukturinvesteringar, infrastrukturåtgärder samt informations- och marknadsföringsåtgärder. Däremot tappar Ljusdal poäng gentemot övriga deltagande kommuner inom delområdena informations- och marknadsföringsinvesteringar och cykelpolitik, där de lägger sig totalt 11 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner och 7 poäng under snittet för deltagare inom gruppen små kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Ljusdals kommun 171 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 114 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor 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 förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 1 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

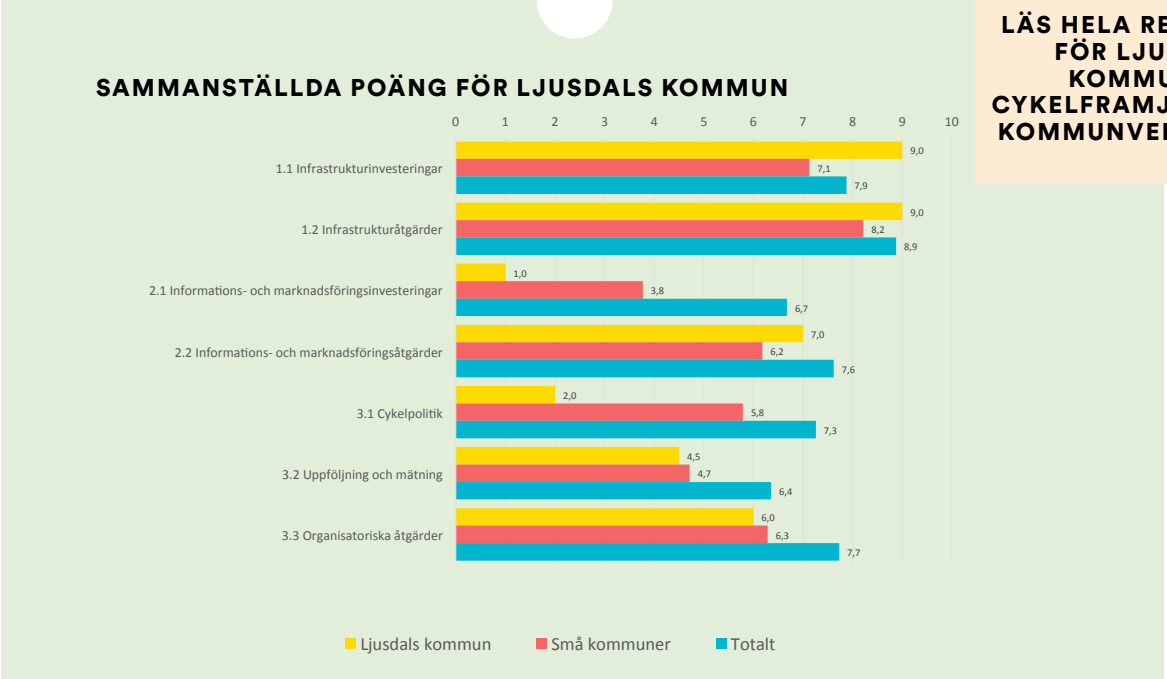
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Ljusdals kommun får 4,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Ljusdals kommun får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Cykelkampanj i Hjo kommun. 20 av 55 deltagande kommuner har under 2021 drivit eller sponsrat "prova på"-kampanjer eller projekt för t.ex. elcyklar, vikcyklar eller lådcyklar. Foto: Annika Carter

Ludvika kommun

Ludvika deltar för sjunde gången i Kommunvelometern samt sjätte året i rad och klättrar upp 8 platser från fjolårets resultat. Med 48,5 poäng av 90 möjliga hamnar Ludvika på plats 31 av 55 deltagande kommuner och intar plats 8 av 28 deltagande små kommuner. Jämfört med fjolåret har kommunens resultat ökat med totalt 6 poäng - från 42,5 till 48,5 poäng - vilket främst beror på fler genomförda infrastrukturåtgärder och organisatoriska åtgärder. Jämfört med andra små kommuner ligger Ludvika totalt 6,5 poäng över snittet fördelat över 4 av 7 delområden, nämligen infrastrukturinvesteringar, informations- och marknadsföringsåtgärder, uppföljning och mätning samt organisatoriska åtgärder. Störst utvecklingspotential har kommunen inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, där kommunen ligger 4 poäng under snittet för övriga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Ludvika kommun 150 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 55 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 8,5 av 20 poäng på delområdet.

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

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 3 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 20 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

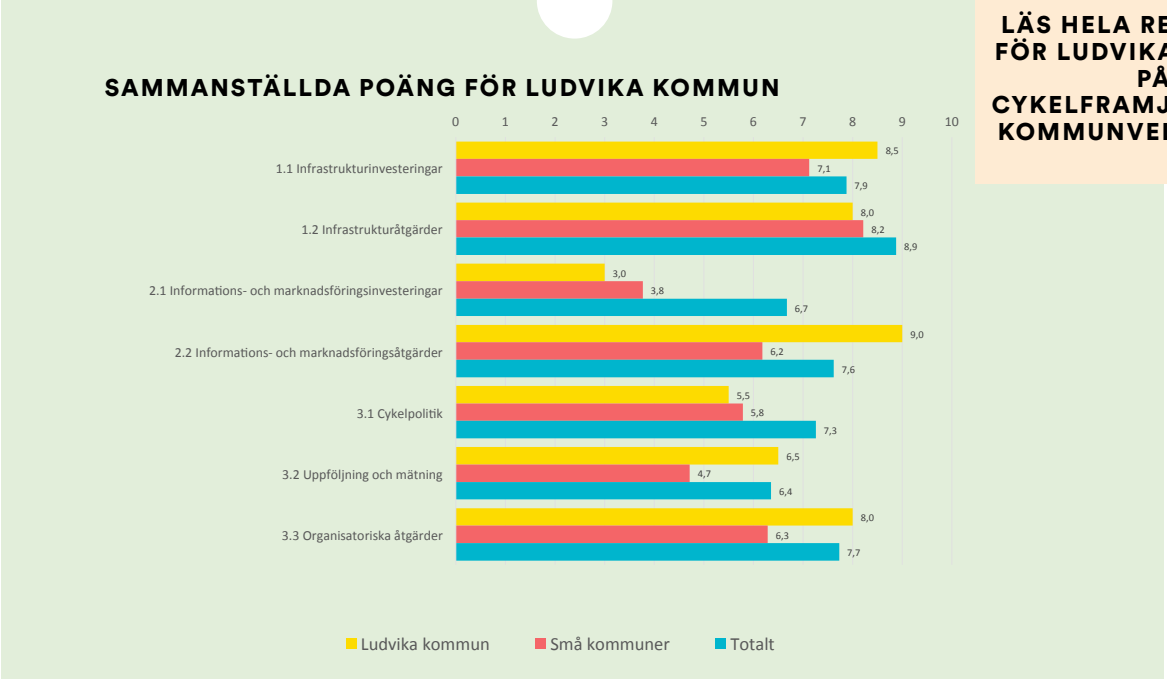
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 9 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Ludvika kommun får 6,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Ludvika kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Luleå kommun

Luleå deltar i Kommunvelometern för 11:e gången och klättrar ner från plats 6 i fjol till delad 22:a plats i år av 55 deltagande kommuner. Inom gruppen mellanstora kommuner intar Luleå delad 8:e plats av 15 kommuner. Kommunen får totalt 54,5 poäng av 90 möjliga, vilket är 14 poäng mindre än fjolårets resultat. Poängminskningen går främst att se inom delområdena cykelpolitik, informations- och marknadsföringsåtgärder och infrastrukturinvesteringar. Inom dessa områden finns också den största utvecklingspotentialen för kommunen. Däremot ligger Luleå hela 7,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar där de får 14,5 av 20 möjliga poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Luleå kommun 48 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 89 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor 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 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 470 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. cykelvänlig arbetsplats eller dylikt.

3.1 CYKELPOLITIK

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

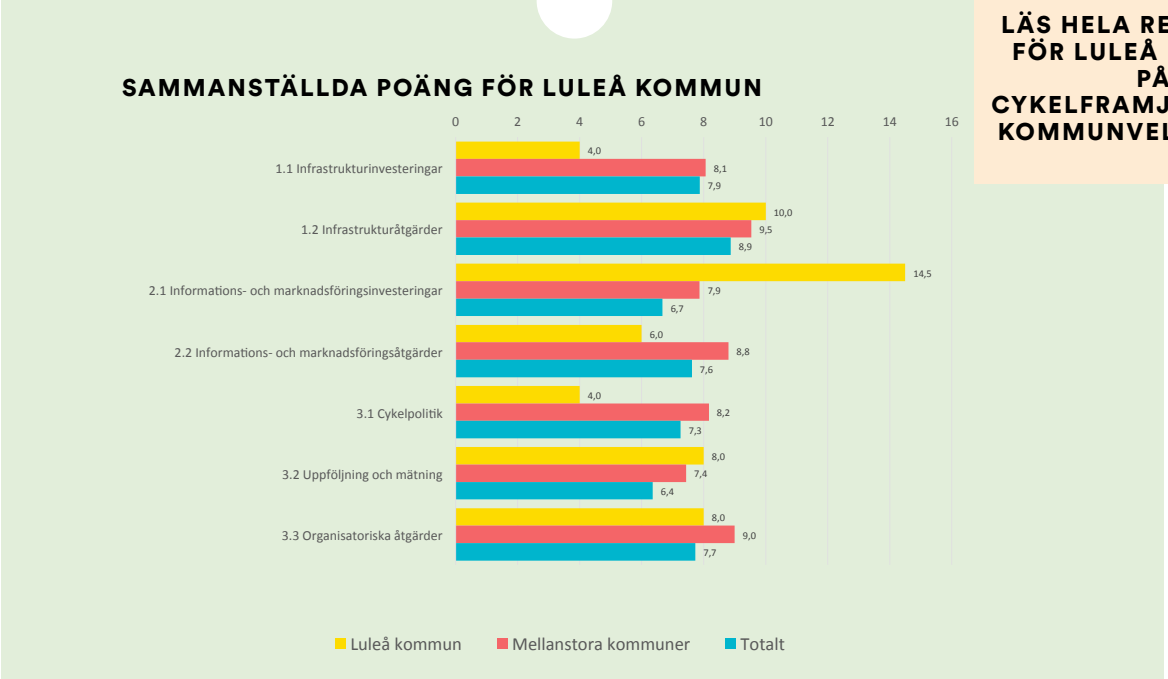
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Luleå kommun får 8 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Luleå kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Lunds kommun

Lund deltar i Kommunvelometern för 12:e året i rad och kniper i år plats 3 av 55 deltagande kommuner. Inom gruppen stora kommuner tar Lund hem en andra plats med sina 76,5 poäng av 90 möjliga. Lund får full pott inom områdena infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder samt organisatoriska åtgärder med 10 poäng av 10 möjliga. Lunds starkaste område är däremot informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen ligger 12,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Det finns ändock utvecklingspotential inom områdena infrastrukturinvesteringar och cykelpolitik där kommunen i år ligger något under snittet bland deltagare inom gruppen stora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Lunds kommun 151 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 126 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor 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 förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 19,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 380 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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.

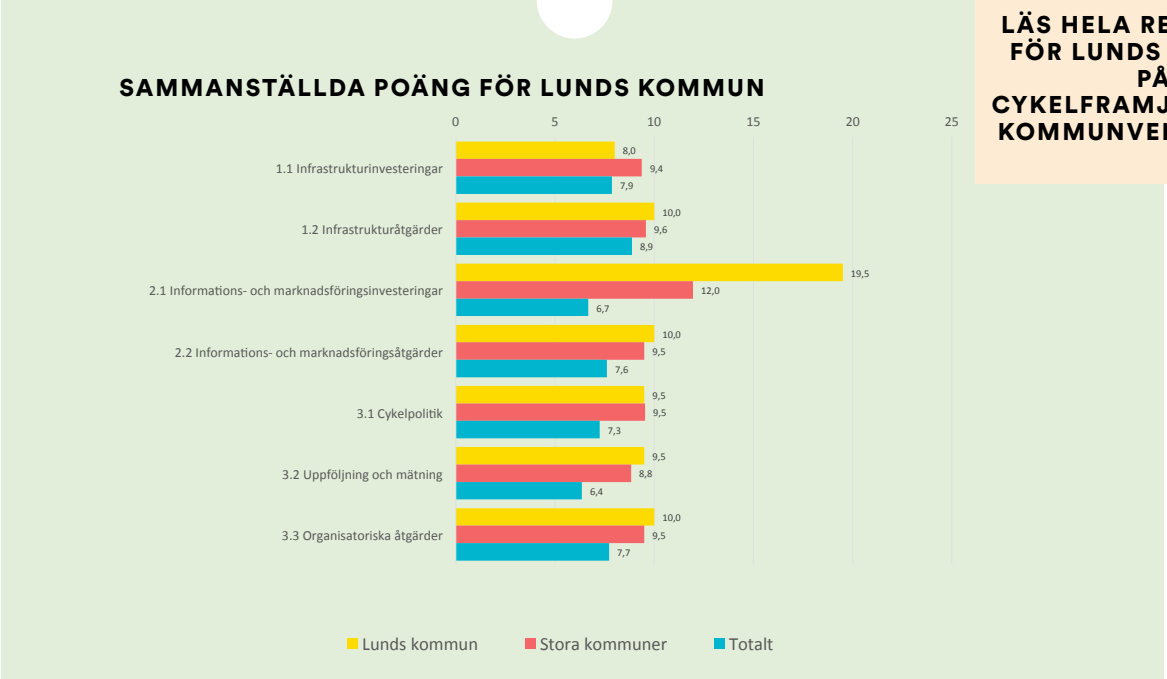
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Lunds kommun får 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Lunds kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Malmö stad

Malmö har deltagit i Kommunvelometern samtliga 13 år och hamnar i år på 10:e plats av 55 deltagande kommuner med sina 69,5 poäng av 90 möjliga. Inom gruppen stora kommuner intar Malmö plats 6 av 12. Kommunen har klättrat ner från fjolårets 4:e plats bland alla deltagande kommuner, främst på grund av bortfall av poäng i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar. Däremot ligger kommunen strax över snittet för alla deltagande kommuner i samtliga delområden. Malmö har även fått full pott med 10 poäng av 10 möjliga i delområdena infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder, cykelpolitik och organisatoriska åtgärder. Störst utvecklingspotential för Malmö finns inom delområdena infrastrukturinvesteringar samt informations- och marknadsföringsinvesteringar.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Malmö stad 204 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 118 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor per invånare. Kommunen får totalt 9,5 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 10,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 250 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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.

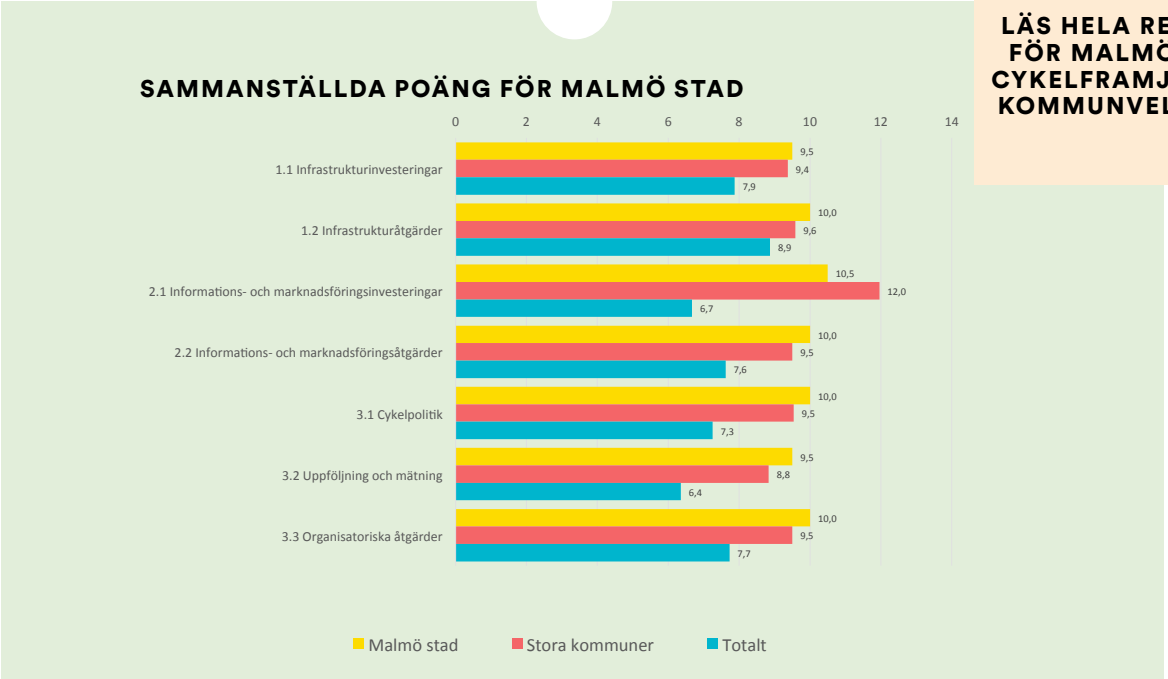
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Malmö stad får 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Malmö stad får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Vägvisning till Åbergs museum i Bålsta. 17 av 55 deltagande kommuner har under 2021 skyltat cykelvägar med vägvisande skyltning.
Foto: Håbo kommun

Marks kommun

I år deltar Mark för andra gången i Kommunvelometern. Årets resultat är 20,5 poäng av 90 möjliga och ger Mark plats 55 av 55 deltagande kommuner. Delområden där kommunen kommer närmast snittet i poäng bland små kommuner är cykelpolitik och organisatoriska åtgärder med bara 1,5 poäng respektive 1 poäng under genomsnittet. Störst förbättringspotential har kommunen i delområdena kopplade till information och marknadsföring, där kommunen endast får 1,5 poäng av 30 möjliga. Ett annat delområde med stor förbättringspotential är infrastrukturinvesteringar där Mark ligger 4,5 poäng under genomsnittet för små kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Marks kommun 111 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 0 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 2,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER
Kommunen får totalt 5 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

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 2021.

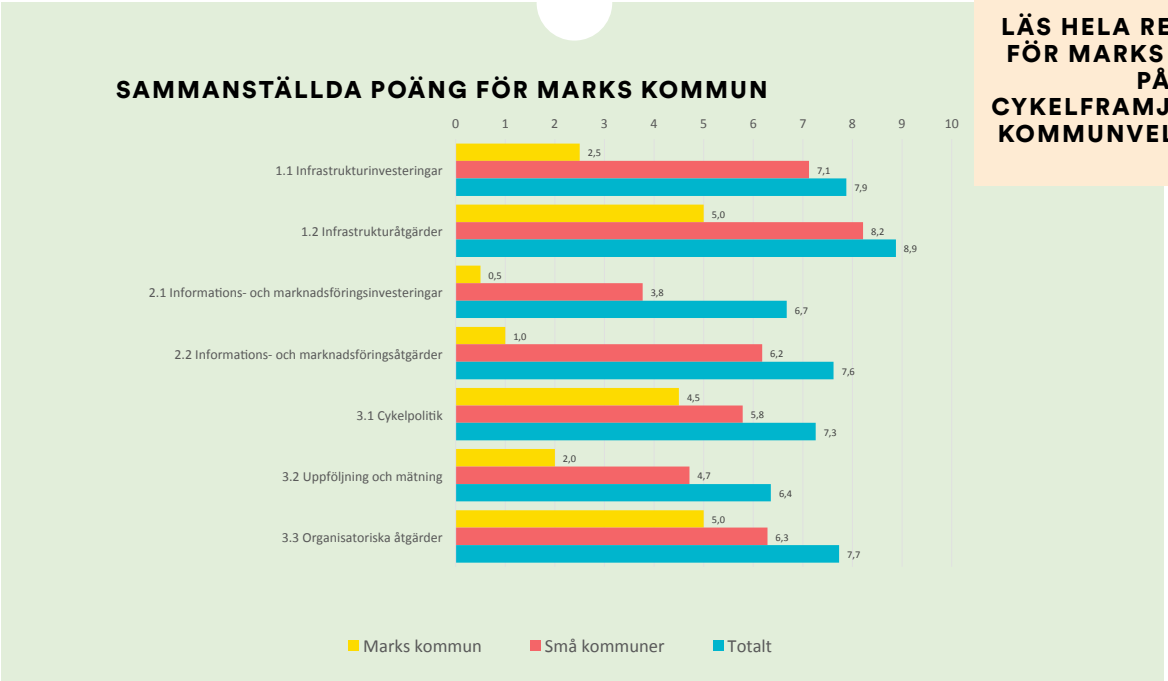
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 1 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälansfunktion.

3.1 CYKELPOLITIK
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 4,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Marks kommun får 2 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 20 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Marks kommun får totalt 5 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Mora kommun

Mora deltar i kommunvelometern för första gången i år med resultatet 54 poäng av 90 möjliga. Det ger Mora en delad 24:e plats av 55 deltagande kommuner. Däremot hamnar Mora bland topp fem inom gruppen små kommuner med en delad 4:e plats av 28 kommuner. Båda placeringarna delas med Enköping. Mora utmärker sig i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen ligger 9 poäng över genomsnittet för samtliga deltagande kommuner och 12 poäng över genomsnittet för små kommuner. Kommunen får även full pott med 10 poäng av 10 möjliga i delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder. Störst förbättringspotential för kommunen finns inom delområdena kopplade till infrastruktur, där Mora får 11 poäng av 30 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Mora kommun 29 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 122 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER
Kommunen får totalt 6 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt cykelparkering eller upprustat befintliga.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 16 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 139 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

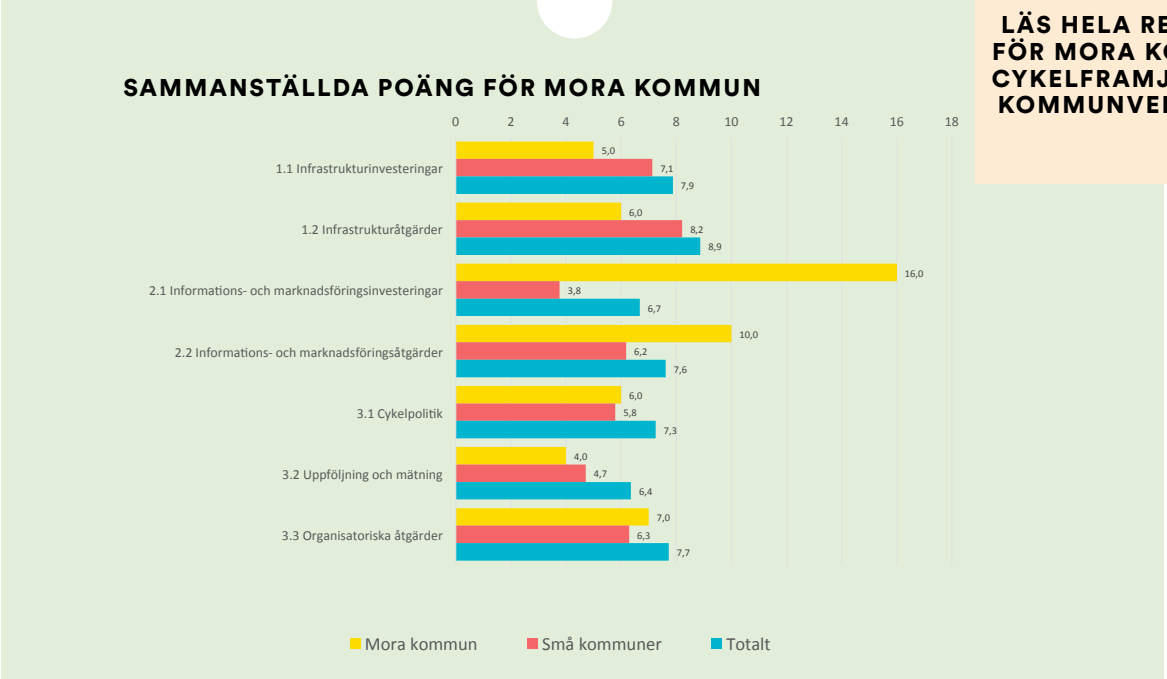
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Mora kommun får 4 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 20 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Mora kommun får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Motala kommun

Motala deltar i Kommunvelometern för åttonde gången med ett resultat på 33,5 poäng av 90 möjliga. Det ger Motala plats 51 av 55 deltagande kommuner. Inom delområdet cykelpolitik lägger sig kommunen strax över genomsnittet för alla deltagande kommuner. Inom gruppen små kommuner ligger Motala även 1 poäng över genomsnittet inom området informations- och marknadsföringsåtgärder. Motalas största förbättringspotential finns inom delområdena informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen får 1,5 poäng av 20 möjliga, och inom uppföljning och mätning där kommunen får 1,5 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Motala kommun 92 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 55 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 4,5 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 1,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 7 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.

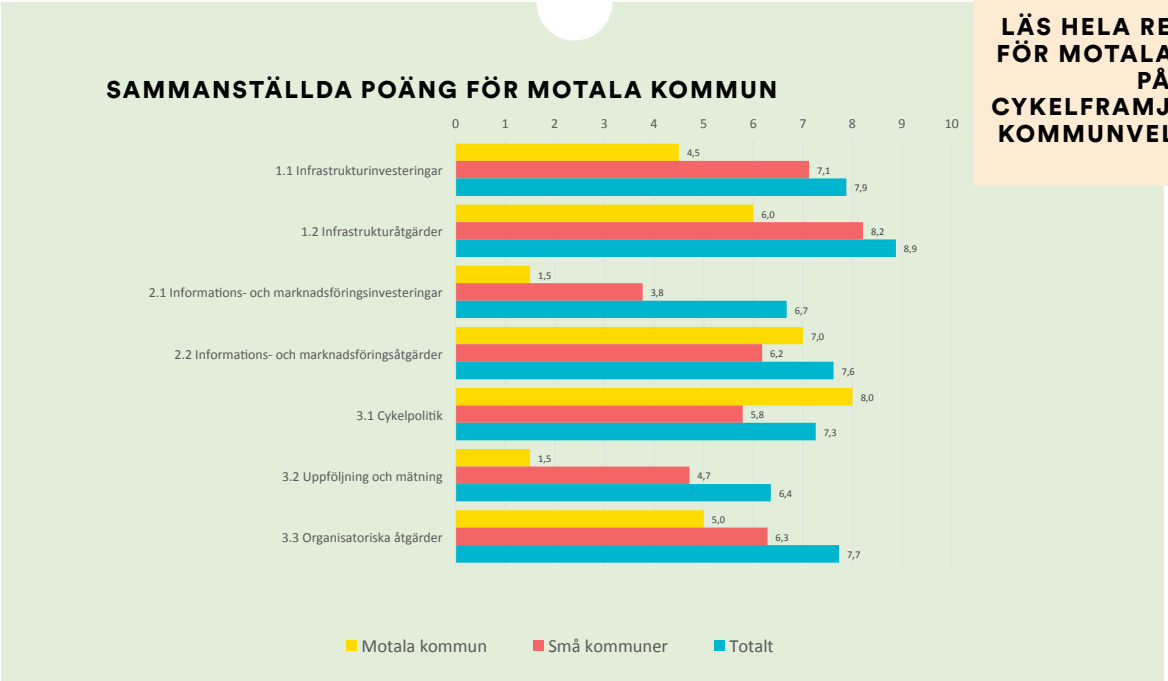
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Motala kommun får 1,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 20 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Motala kommun får totalt 5 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Mölndals stad

Detta är sjunde året som Mölndal deltar i Kommunvelometern och i år klättrar kommunen upp till en delad 15:e plats av 55 deltagande kommuner med 63,5 poäng av 90 möjliga. I gruppen mellanstora kommuner hamnar Mölndal på plats 6 av 15. Mölndal får 10 poäng av 10 möjliga inom områdena infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder samt cykelpolitik och ligger dessutom strax över snittet i de flesta delområdena. Störst utvecklingspotential har kommunen inom delområdena infrastrukturinvesteringar, där de får 7,5 poäng av 20 möjliga, samt uppföljning och mätning där de får 6,5 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Mölndals stad 98 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 140 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor per invånare. Kommunen får totalt 7,5 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.

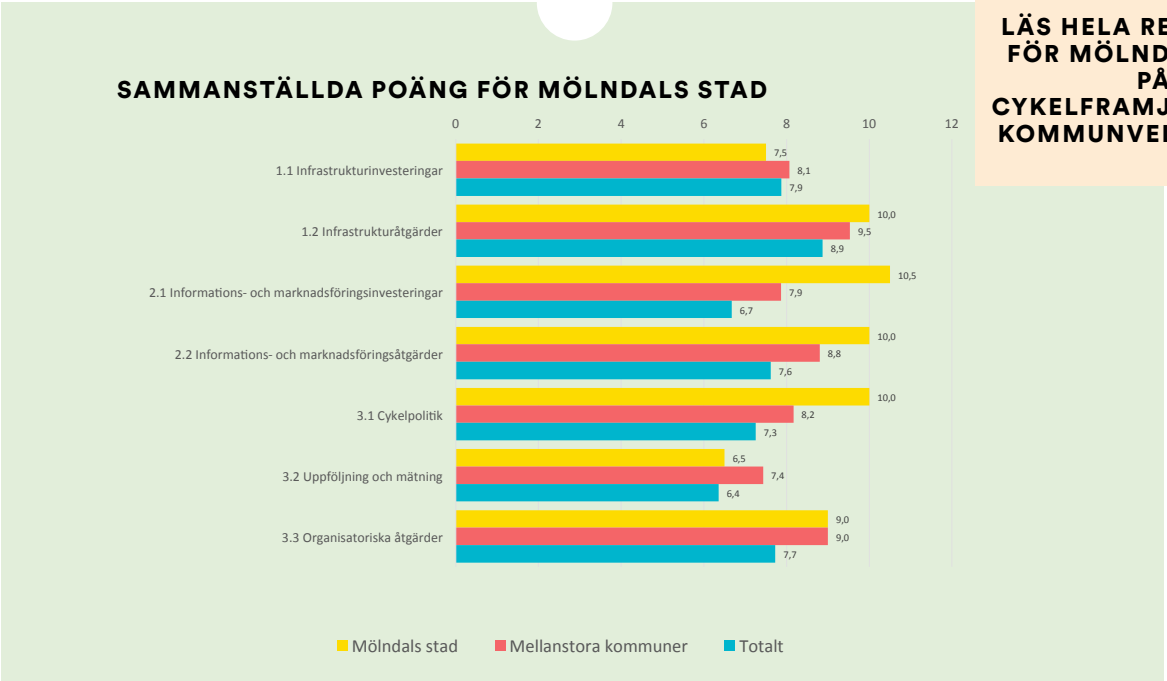
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 10,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 275 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 10 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
Mölndals stad får 6,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Mölndals kommun får totalt 9 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.



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

Cykelbana på Älvpromenaden i Karlstad. Samtliga deltagare i årets Kommunvelometer har byggt nya cykelbanor under 2021. Foto: Karlstads kommun

Nacka kommun

Nacka deltar i Kommunvelometern för femte gången och hamnar i år bland topp tio med plats 9 av 55 deltagande kommuner. Resultatet på 71 poäng av 90 möjliga ger Nacka även en 5:e plats av 12 deltagare inom gruppen stora kommuner. Nacka tar hem maximalt antal poäng inom delområdena infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder och cykelpolitik. Delområdet som Nacka utmärker sig inom mest är informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen ligger 12,5 poäng över snittet för alla deltagande kommuner och 7,5 poäng över snittet inom gruppen stora kommuner. Störst förbättringspotential för Nacka finns inom delområdet infrastrukturinvesteringar där kommunen får 5 poäng av 20 möjliga och ligger 3 poäng under snittet sett till alla deltagande kommuner respektive 4 poäng under snittet för alla stora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Nacka kommun 113 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 37 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor 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 19,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 264 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 10 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.

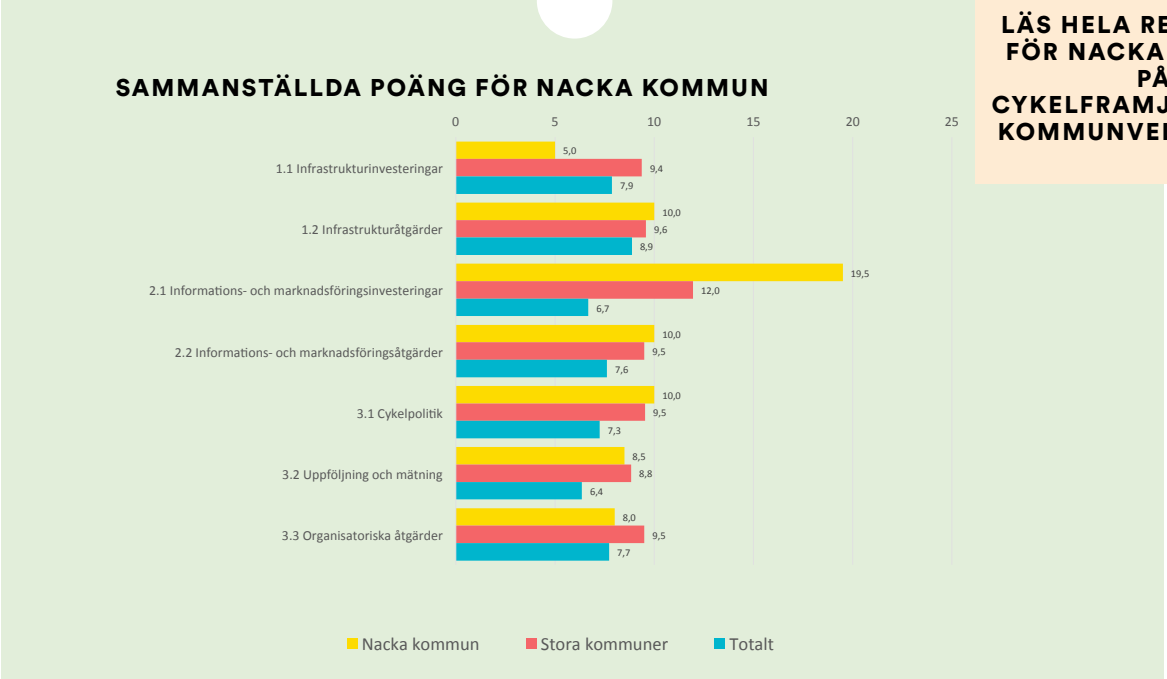
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Nacka kommun får 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Nacka kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Nyköpings kommun

Nyköping deltar i Kommunvelometern för andra året i rad och intar delad 22:a plats av 55 deltagande kommuner med 54,5 poäng av 90 möjliga. Inom gruppen mellanstora kommuner får Nyköping delad 8:e plats av 15 kommuner tillsammans med Luleå. Jämfört med förra året har Nyköping ökat sitt resultat med totalt 6 poäng. Det beror främst på satsningar inom områdena infrastrukturinvesteringar samt uppföljning och mätning. Däremot ligger kommunen fortfarande 3 poäng under genomsnittet inom området infrastrukturinvesteringar, både sett till alla deltagande kommuner och inom gruppen mellanstora kommuner. Det är inom infrastrukturinvesteringar som kommunen alltså har störst utvecklingspotential. Det finns även förbättringsmöjligheter för kommunen inom området cykelpolitik, där de får 6,5 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Nyköpings kommun 53 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 88 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor 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 150 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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 6,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

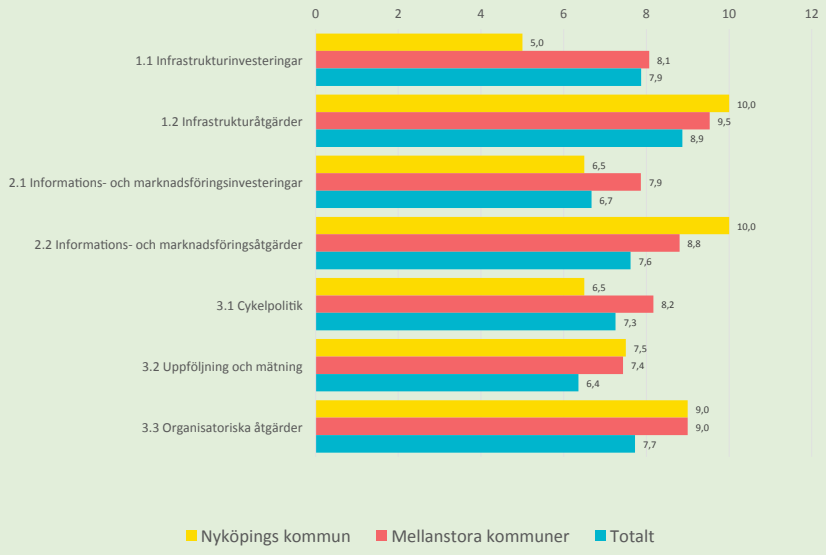
Nyköpings kommun får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Nyköpings kommun får totalt 9 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR NYKÖPINGS KOMMUN



Nässjö kommun

Nässjö deltar för tredje året i rad i Kommunvelometern och hamnar på plats 45 av 55 deltagande kommuner. I gruppen små kommuner intar Nässjö plats 18 av 28. Nässjö får 37,5 poäng i år vilket är en minskning på 9 poäng från förra året. Poängförlusten beror främst på mindre satsningar inom informations- och marknadsföringsinvesteringar i år jämfört med förra året. Det är också inom det delområdet som Nässjö ligger lägst i snittet med 6,5 poäng mindre jämfört med övriga deltagande kommuner. I gruppen små kommuner ligger Nässjö strax över snittet i delområdena informations- och marknadsföringsåtgärder, cykelpolitik och organisatoriska åtgärder. Störst utvecklingspotential har kommunen inom delområdena infrastrukturinvesteringar där kommunen får 5 poäng av 20 och informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen får 0,5 poäng av 20.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Nässjö kommun 246 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 38 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 7 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 15 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 7 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 6,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

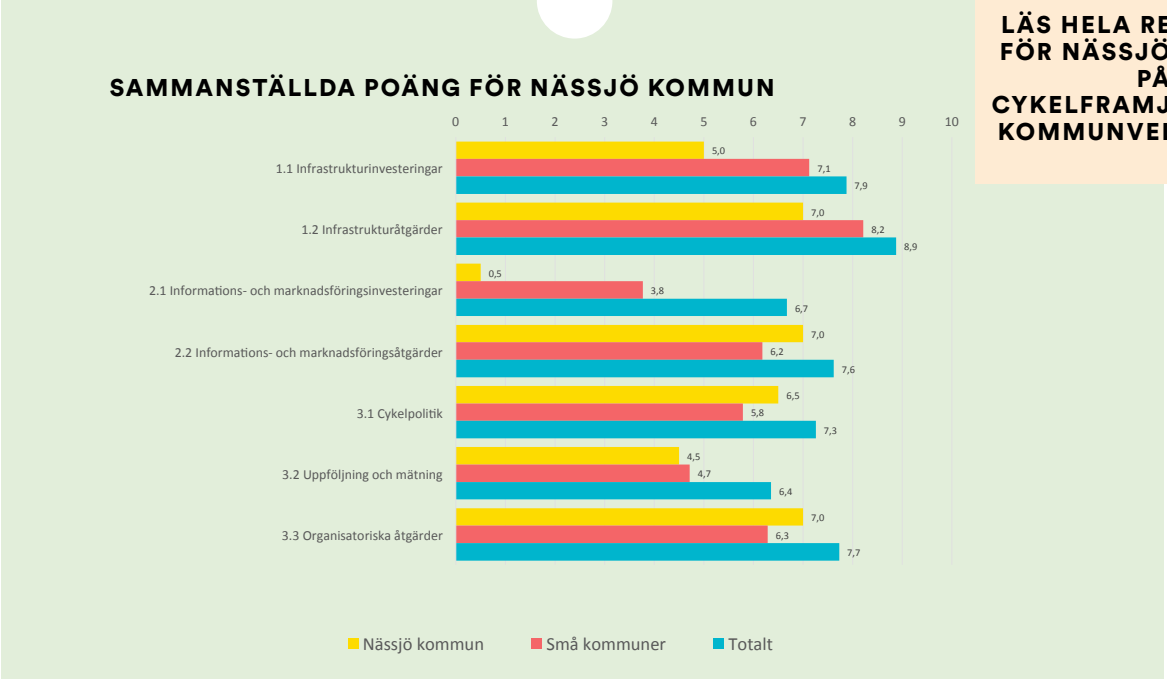
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Nässjö kommun får 4,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Nässjö kommun får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Partille kommun

Partille deltar i Kommunvelometern för andra året och hamnar på delad 48:e plats av 55 deltagande kommuner. Bland små kommuner får Partille en delad 21:a plats. Båda placeringarna delas med Ulricehamn. Med ett resultat på 35,5 poäng av 90 möjliga ligger kommunen relativt lika jämfört med fjolåret då de fick 36 poäng, men fördelningen av poäng varierar lite. Bland annat har Partille fått 3 poäng mer för infrastrukturinvesteringar och samtidigt 2 poäng mindre inom området infrastrukturåtgärder jämfört med fjolåret. Störst utvecklingspotential har kommunen inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar med ett resultat på 1 poäng av 20 möjliga. Det är också inom detta område som Partille ligger mest under snittet med 6 poäng jämfört med övriga deltagande kommuner. Ett annat område med förbättringspotential är infrastrukturinvesteringar där kommunen fått 5,5 poäng av 20 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Partille kommun 82 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 36 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 5,5 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 1 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 2 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 5 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 6 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

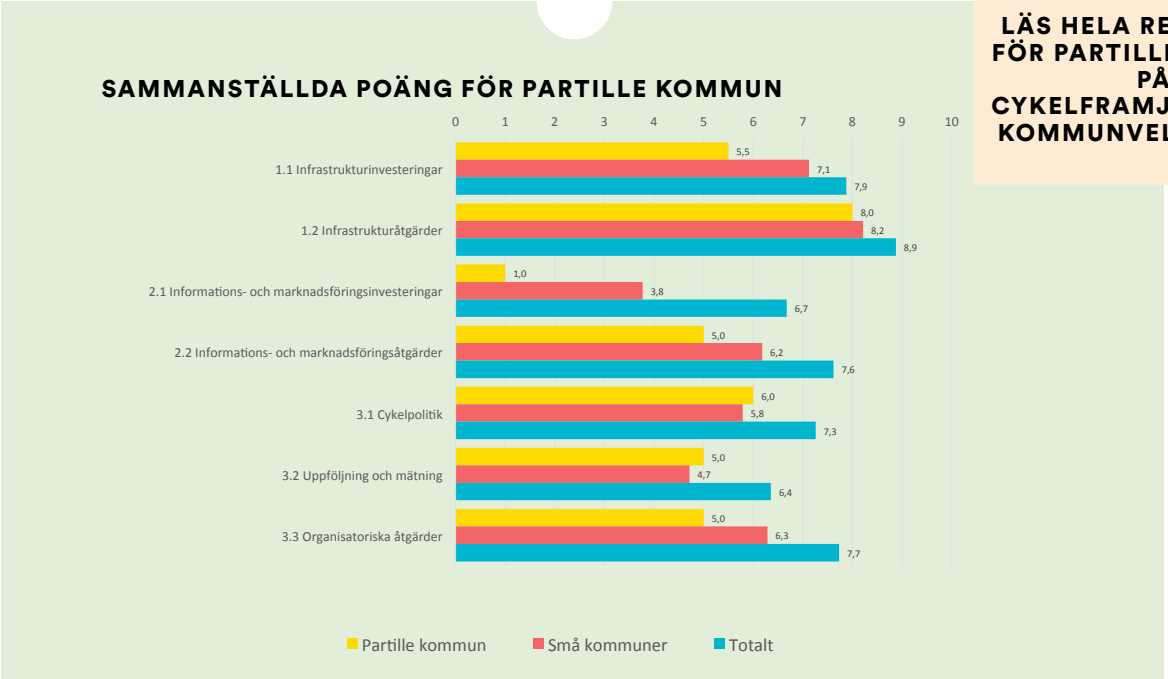
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Partille kommun får 5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Partille kommun får totalt 5 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Tillfällig cykelparkering med mobilt cykelställ i centrala Luleå. 12 av 55 deltagande kommuner har under 2021 tagit fram eller reviderat en cykelparkeringsplan (innehållandes t.ex. cykelparkeringstal och/eller kvalitetskriterier för cykelparkering) Foto: Viveka Österman

Sollentuna kommun

Sollentuna deltar för nionde gången i Kommunvelometern och åttonde året i rad och hamnar i år på delad 26:e plats av 55 deltagande kommuner tillsammans med Hjo. I gruppen mellanstora kommuner intar Sollentuna plats 10 av 15 med ett resultat på 53 poäng av 90 möjliga. Störst ökning gör Sollentuna inom infrastrukturåtgärder där kommunen ökar med 5 poäng jämfört med förra året. Det innebär att Sollentuna får 10 av 10 möjliga poäng i delområdena infrastrukturåtgärder samt organisatoriska åtgärder och ligger strax över snittet för deltagande kommuner inom cykelpolitik. Störst utvecklingspotential finns inom investeringar i infrastruktur samt information och marknadsföring där kommunen fått 5 respektive 5,5 poäng av 20 möjliga. Det är också inom dessa områden som kommunen ligger mest under genomsnittet för deltagande kommuner och där Sollentuna tappat poäng jämfört med fjolårets resultat.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Sollentuna kommun 123 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 57 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor 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 5,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 49 900 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 7 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.

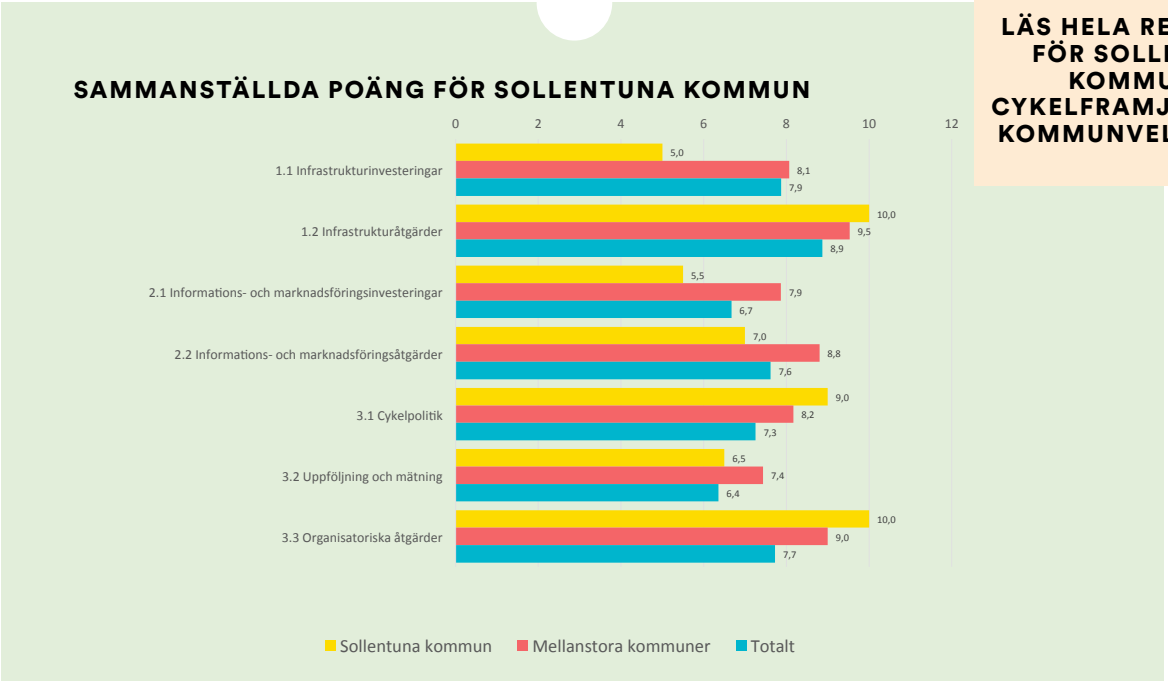
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Sollentuna kommun får 6,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Sollentuna kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Solna stad

Detta är fjärde året som Solna deltar i Kommunvelometern. Med ett resultat på 52,5 poäng av 90 möjliga hamnar Solna på delad 28:e plats av 55 deltagande kommuner, tillsammans med Upplands-Bro. I gruppen mellanstora kommuner får Solna en 11:e plats av 15. Solna har fått full pott med 10 poäng av 10 möjliga inom delområdena infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder, cykelpolitik samt organisatoriska åtgärder. I den senare har kommunen fått hela 4 poäng mer än förra året. Däremot har Solna stor utvecklingspotential inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen fått 1 poäng av 20 möjliga, samt inom infrastrukturinvesteringar där kommunen fått 4,5 poäng av 20 möjliga. Det är i dessa delområden som Solna ligger längst ifrån snittet jämfört med andra deltagande kommuner och där kommunen tappat flest poäng från fjolåret.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Solna stad 189 kronor 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 347 kronor 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 1 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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.

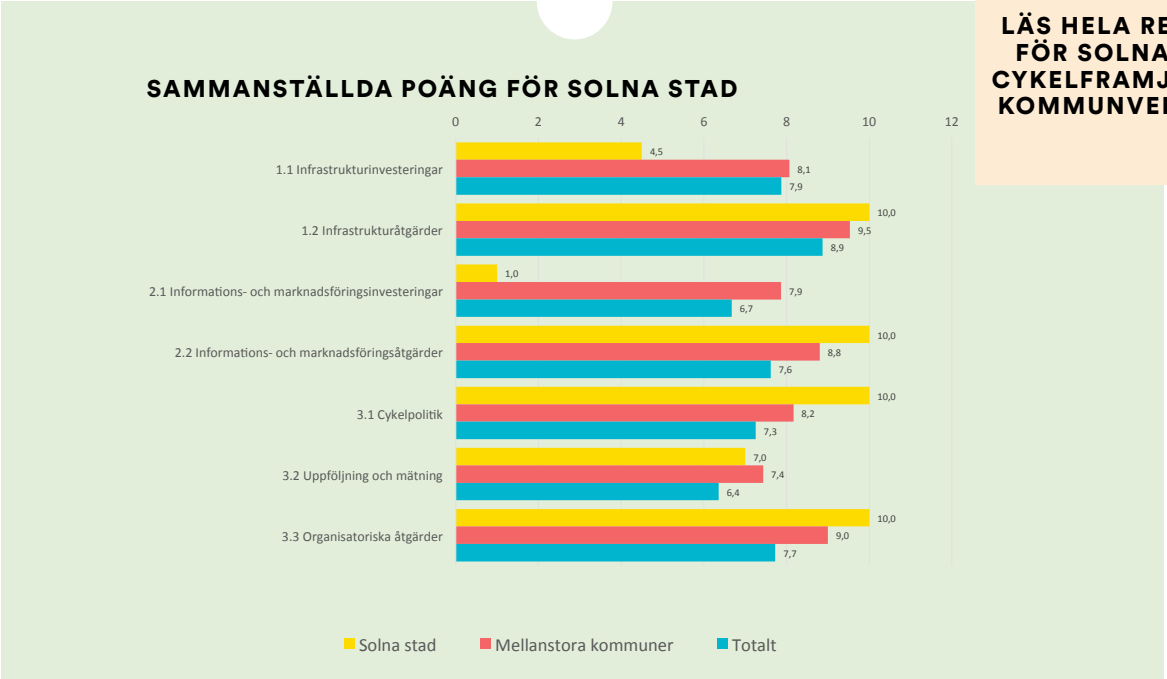
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Solna stad får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Solna stad får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Stenungsunds kommun

Stenungsund deltar i år för första gången i Kommunvelometern med resultatet 47,5 poäng av 90 möjliga. Det ger Stenungsund en delad 32:a plats av 55 deltagande kommuner och en delad 9:e plats av 28 i gruppen små kommuner, tillsammans med Trelleborg. Kommunen har fått 10 poäng av 10 möjliga i delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder där de också ligger över snittet jämfört med alla deltagande kommuner och i gruppen små kommuner. Störst utvecklingspotential har kommunen inom området investeringar. I delområdet infrastrukturinvesteringar har kommunen fått 6,5 poäng av 20 möjliga och i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar har kommunen fått 3,5 av 20 möjliga. I dessa delområden ligger Sollentuna några poäng under snittet jämfört med andra deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Stenungsunds kommun 127 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 59 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 6,5 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 3,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 50 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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

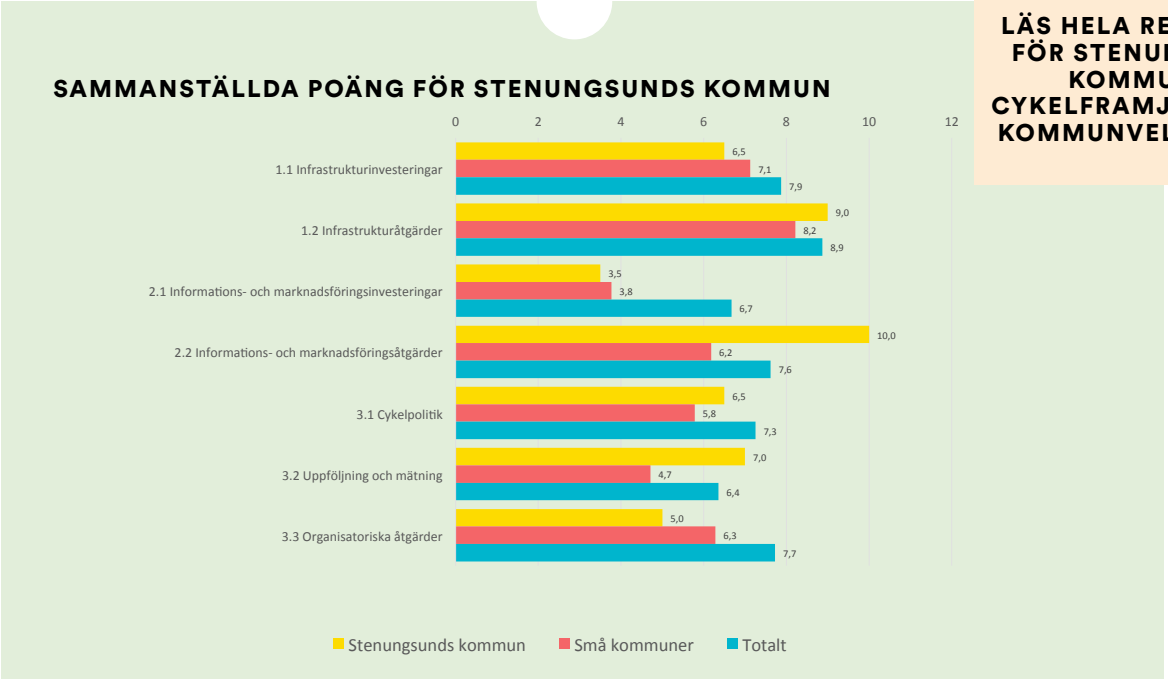
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 6,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Stenungsunds kommun får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Stenungsunds kommun får totalt 5 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.



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

Sundsvalls kommun

Sundsvall är med i Kommunvelometern för sjätte gången med ett resultat på 47 poäng av 90 möjliga. Det ger Sundsvall plats 35 av 55 deltagande kommuner. Inom gruppen mellanstora kommuner får Sundsvall plats 13 av 15. Kommunen får full pott i delområdena infrastrukturåtgärder och informations- och marknadsföringsåtgärder med 10 poäng av 10 möjliga. Men jämfört med år 2020 då Sundsvall senast deltog och fick 63 poäng så har totalpoängen sjunkit, främst på grund av minskade investeringar inom information och marknadsföring. Det är dock inom delområdet infrastrukturinvesteringar som kommunen har störst utvecklingspotential med ett resultat på 2,5 poäng av 20 möjliga. Förutom ovan nämnda områden finns det även förbättringspotential inom delområdena cykelpolitik och organisatoriska åtgärder där kommunen ligger under genomsnittet jämfört med övriga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Sundsvalls kommun 15 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 52 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor per invånare. Kommunen får totalt 2,5 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 5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 322 259 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

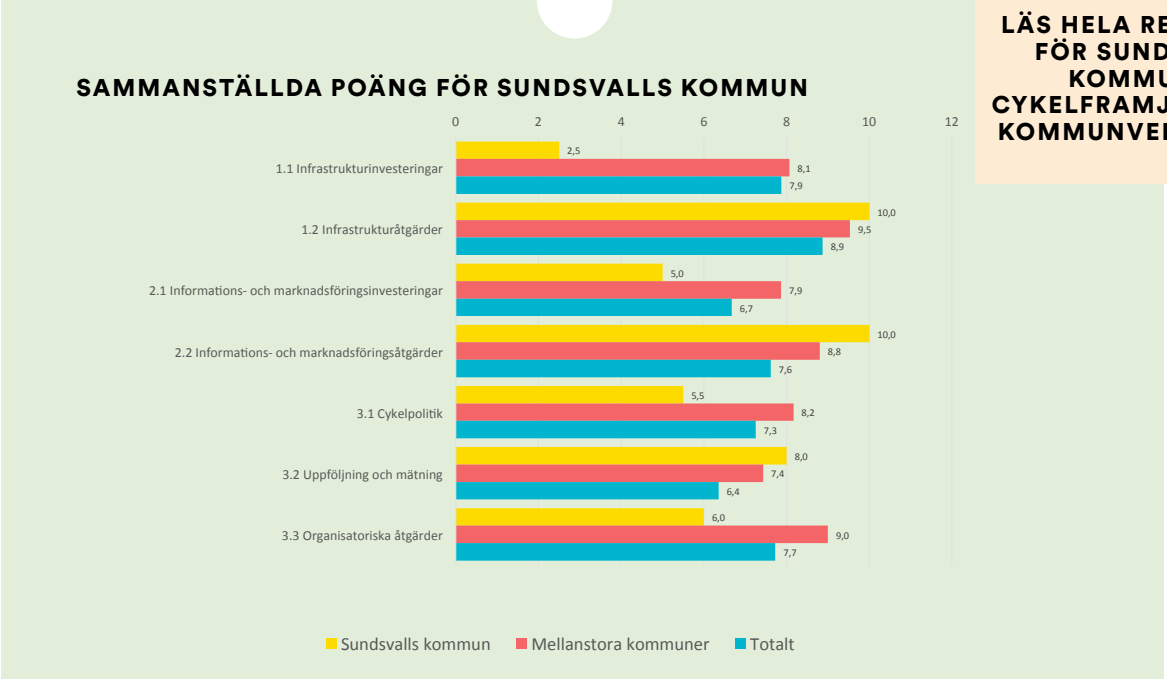
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga.

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Sundsvalls kommun får 8 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Sundsvalls kommun får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Cyklist leder en Styr & Ställ-lånecykel. 15 av 55 deltagande kommuner har under 2021 drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem/cykelpool (t.ex. el- eller lådcykelpool). Foto: Mölndals stad

Tibro kommun

Tibro deltar i Kommunvelometern för tredje gången och har sedan fjolåret klättrat upp från plats 51 till plats 40 i år av 55 deltagande kommuner. I gruppen små kommuner intar Tibro plats 13 av 28. Med ett resultat på 44 poäng av 90 möjliga har Tibro nästan fördubblat sitt resultat från fjolåret då de fick 26,5 poäng. Det beror främst på ökade investeringar inom information och marknadsföring där kommunen ökar med hela 15 poäng och får 17,5 poäng av 20 möjliga. Störst utvecklingspotential har kommunen i delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder där kommunen ligger 7 poäng under genomsnittet av alla deltagande kommuner samt i delområdet organisatoriska åtgärder där kommunen ligger 5 poäng under snittet jämfört med alla deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Tibro kommun 61 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 105 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 6 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 17,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 100 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 1 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat kommunen har inte drivit något informations- eller marknadsföringsprojekt.

3.1 CYKELPOLITIK

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

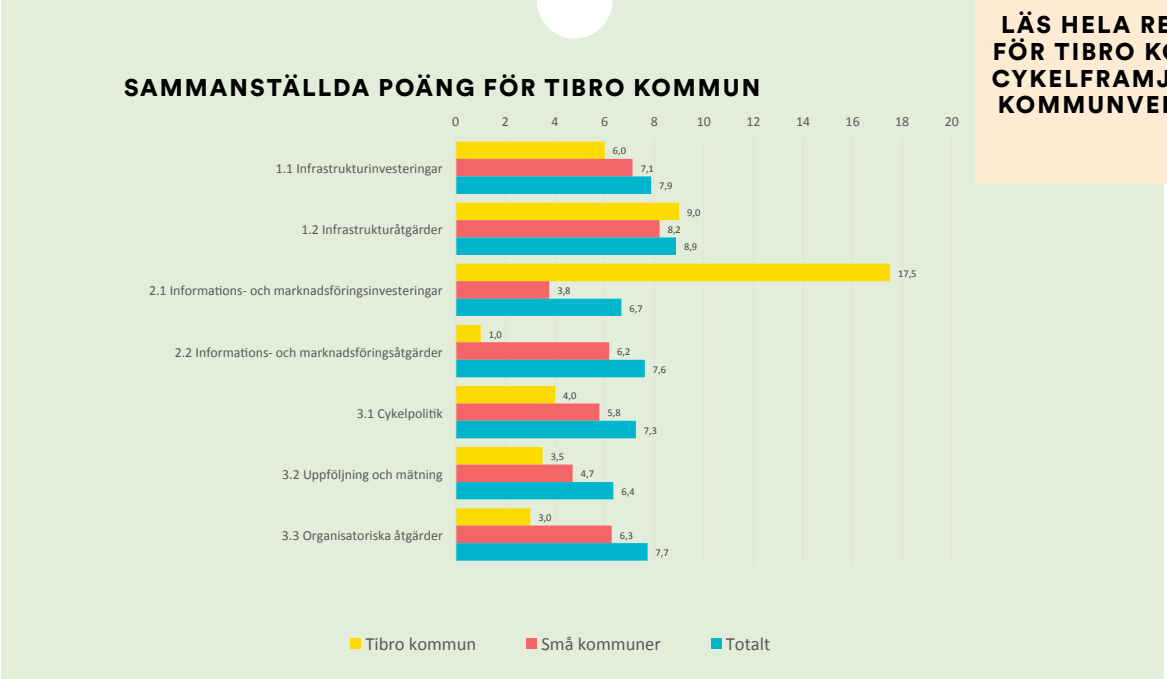
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Tibro kommun får 3,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 20 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Tibro kommun får totalt 3 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Tranås kommun

Tranås deltar i Kommunvelometern för tredje gången och klättrar i år till plats 20 av 55 deltagande kommuner från fjolårets 34:e plats. I gruppen små kommuner hamnar Tranås i toppen med en tredje plats. Årets resultat för Tranås är 56 poäng av 90 möjliga vilket är 11,5 poäng mer än fjolåret. Skillnaden beror främst på ökade satsningar beträffande infrastrukturinvesteringar och infrastrukturåtgärder där de ökat sitt resultat med 6 respektive 4 poäng. Förutom nämnda delområden ligger kommunen även över snittet för deltagande kommuner i delområdet organisatoriska åtgärder, med full pott, samt inom cykepolitik. Störst utvecklingspotential för kommunen finns i området information och marknadsföring där Tranås får 6 poäng av 20 möjliga för sina investeringar och 5 poäng av 10 möjliga för sina åtgärder inom området.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Tranås kommun 435 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 154 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor 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 6 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 29 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 5 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.

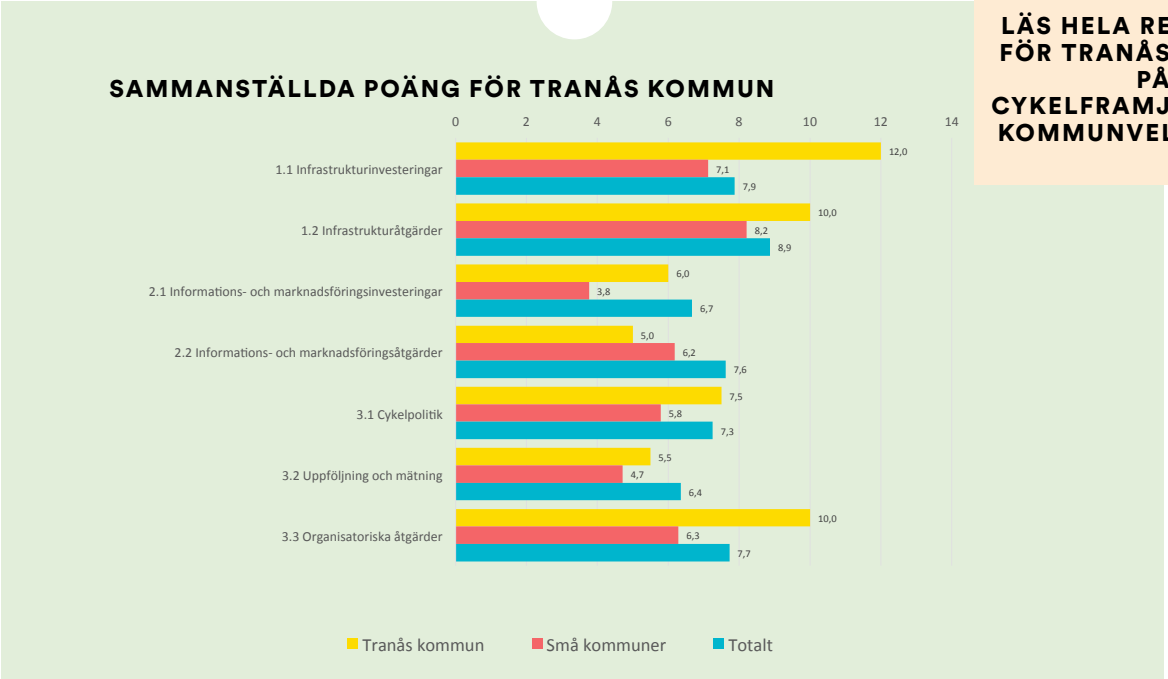
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Tranås kommun får 5,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Tranås kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Trelleborgs kommun

I år deltar Trelleborg i Kommunvelometern för femte gången. Från fjolårets resultat har kommunen klättrat från 48:e plats upp till delad 32:a plats av 55 deltagande kommuner. I gruppen små kommuner får Trelleborg en topp tio-placering med en delad 9:e plats, i båda placeringarna tillsammans med Falköping. I år får Trelleborg 47,5 poäng av 90 möjliga vilket är 15 poäng mer jämfört med fjolårets resultat. Det beror främst på satsningar inom områdena cykelpolitik och organisatoriska åtgärder där kommunen ökar med 3 poäng per delområde samt informations- och marknadsföringsåtgärder där de ökar med 4 poäng jämfört med förra året. Förbättringspotential finns främst inom områdena infrastrukturinvesteringar samt informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har ökat insatserna inom dessa områdena sen fjolåret men ligger fortfarande några poäng under snittet för deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Trelleborgs kommun 203 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 44 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 6 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 4 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 50 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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 8,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

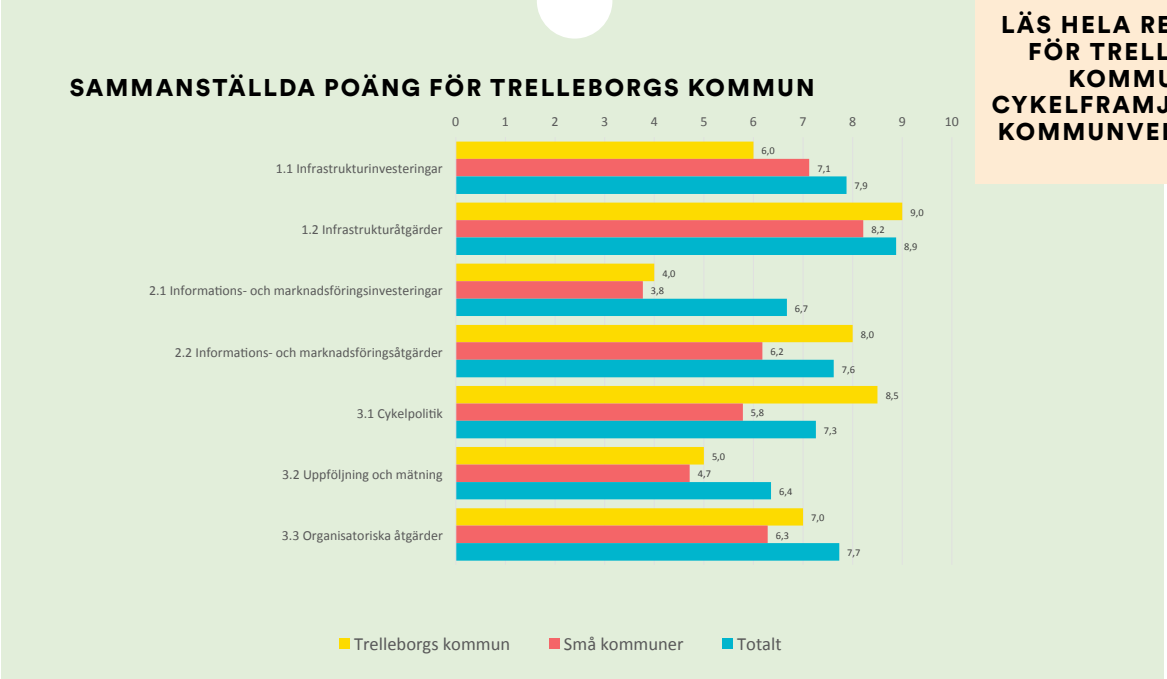
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Trelleborgs kommun får 5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Trelleborgs kommun får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Trollhättans stad

Trollhättan deltar i Kommunvelometern för fjärde gången och tredje året i rad. Med ett resultat på 77 poäng av 90 möjliga klättrar kommunen upp 12 steg från fjolåret och får en andraplats av 55 deltagande kommuner. I gruppen mellanstora kommuner kammar Trollhättan hem en förstaplats i år! Trollhättan ligger på eller över snittet i samtliga delområden jämfört med andra deltagande kommuner men särskiljer sig inom delområdet infrastrukturinvesteringar. Där ligger kommunen 12 poäng över snittet och får 20 poäng av 20 möjliga. Däremot beror poängökningen sen fjolåret främst på satsningar inom information och marknadsföring där de ökar med totalt 13 poäng. Utvecklingspotential finns inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen får 10 poäng av 20 möjliga, även om Trollhättan ligger 3 poäng över snittet i delområdet jämfört med andra kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Trollhättans stad 1239 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 83 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor per invånare. Kommunen får totalt 20 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.

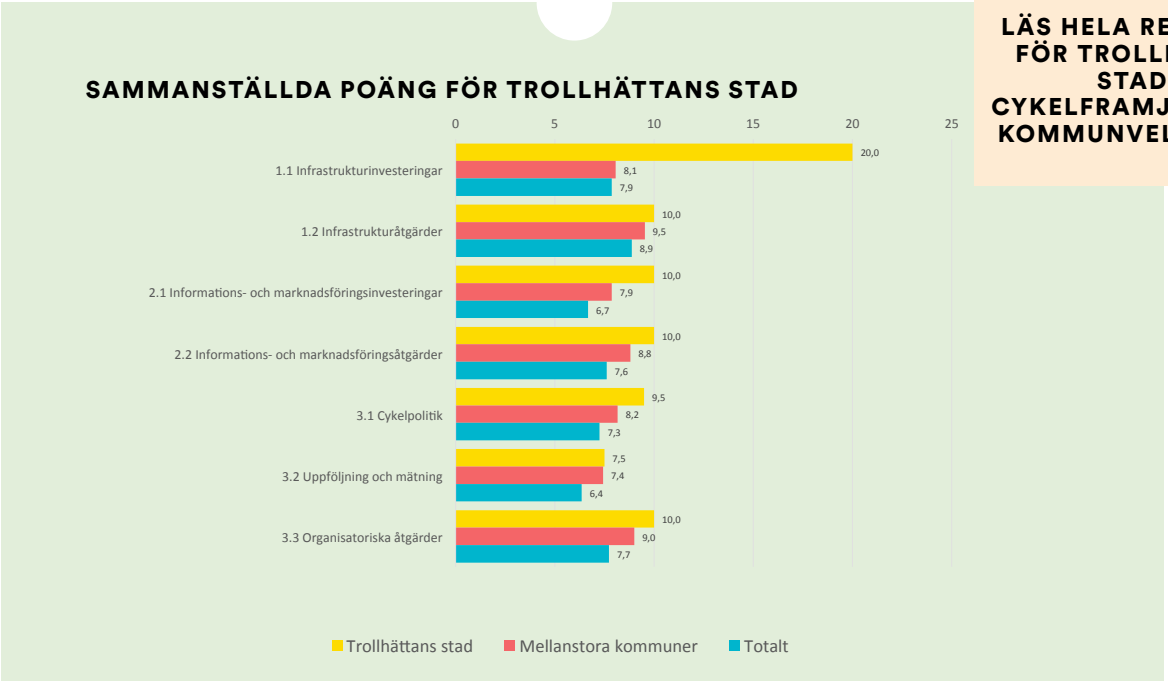
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 10 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 230 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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
Trollhättans stad får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Trollhättans kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.



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

Cyklister vid Trollhätte kanal. 24 av 55 deltagande kommuner har infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda under 2021.
Foto: Sebastian Lamotte

Tyresö kommun

Tyresö deltar för nionde året i Kommunvelometern och nionde året i rad med resultatet 43,5 poäng av 90 möjliga. Det ger Tyresö plats 41 av 55 deltagande kommuner och plats 14 av 28 i gruppen små kommuner. Kommunen tar hem full pott i området organisatoriska åtgärder och ligger även över snittet för deltagande kommuner i området cykelpolitik. Däremot är resultatet 7 poäng lägre sen fjolåret vilket främst beror på minskade satsningar inom både information och marknadsföring samt infrastruktur. Störst utvecklingspotential finns inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen ligger 5,5 poäng under snitt jämfört med andra deltagande kommuner. Men det finns även god förbättringspotential inom delområdet infrastrukturåtgärder där kommunen ligger 4 poäng under snittet jämfört med övriga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Tyresö kommun 160 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 103 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 7,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 5 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 1,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 30 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 6 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 7,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

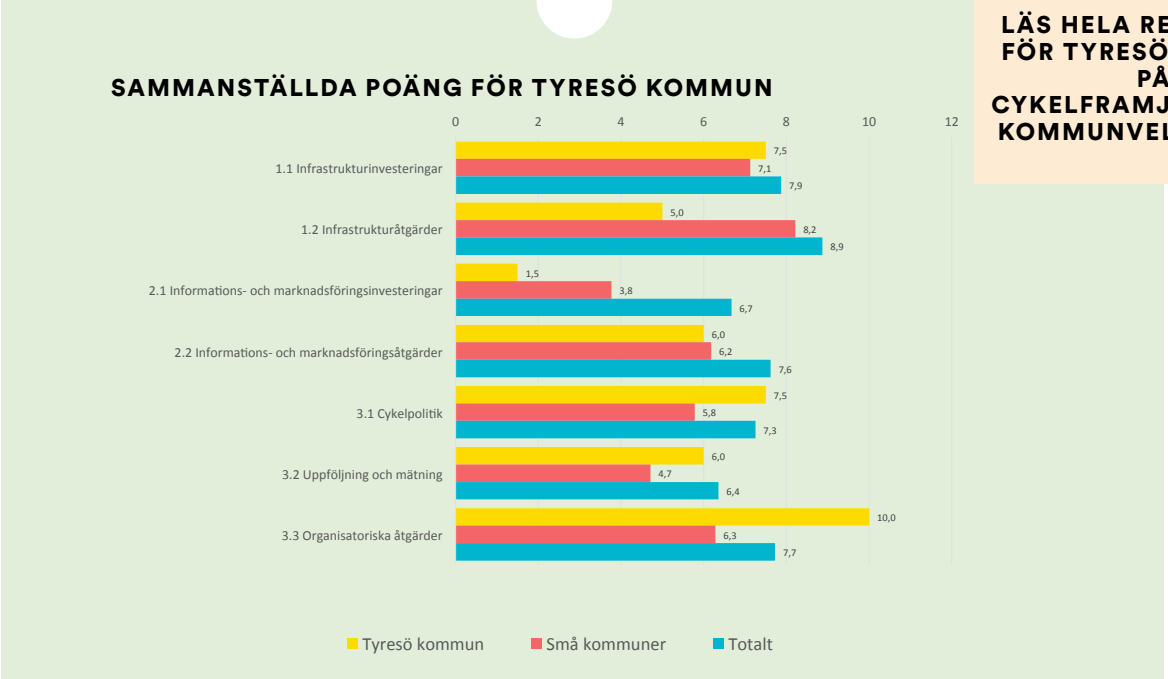
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Tyresö kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Tyresö kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Täby kommun

Täby deltar i Kommunvelometern för nionde året och nionde året i rad och hamnar på plats 30 av 55 deltagande kommuner med 49,5 poäng av 90 möjliga. Täby får 6,5 poäng mer än förra året vilket gör att de klättrar åtta placeringar. Genom ökade satsningar på informations- och marknadsföringsinvesteringar så ökar de sin poäng inom delområdet, men minskar trots det sin poäng inom informations- och marknadsföringsåtgärder och ligger här fyra poäng under snittet för mellanstora kommuner. Flest poäng får Täby för sin cykelpolitik samt för uppföljning och mätning där de också ligger över snittet jämfört med alla deltagande kommuner. I gruppen mellanstora kommuner hamnar de på plats 12 av 15. Störst utvecklingspotential har kommunen inom information och marknadsföring, där de i år får totalt 9,5 poäng av 30 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Täby kommun 247 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 27 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor per invånare. Kommunen får totalt 6 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 4,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 150 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 5 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.

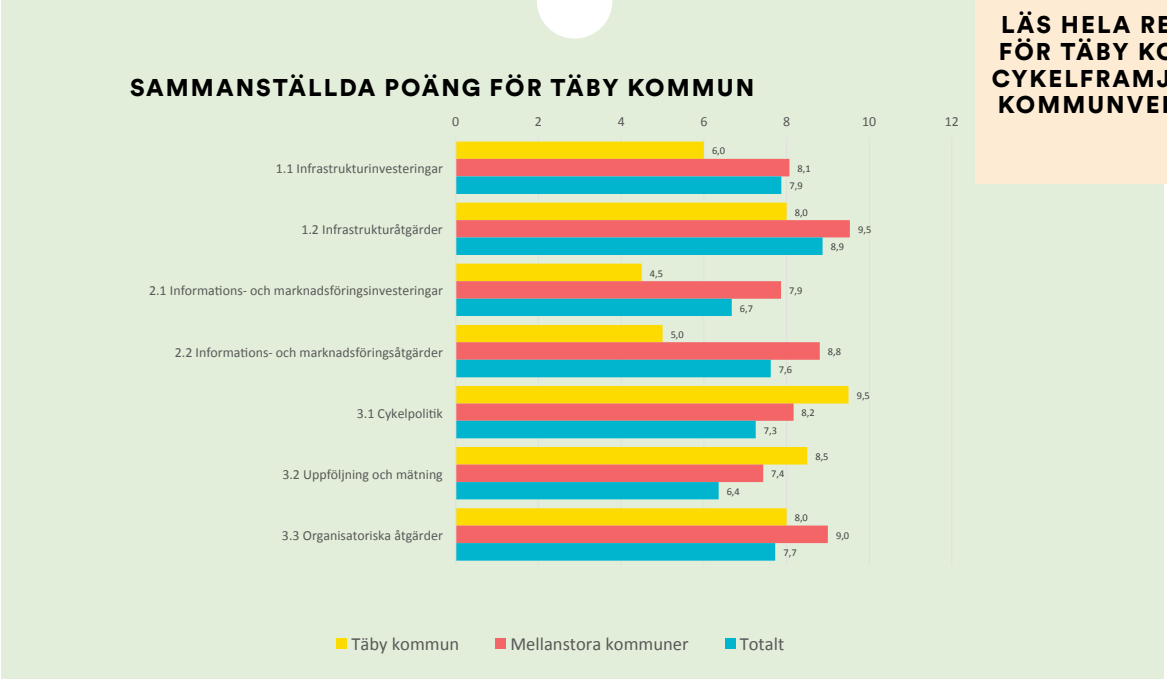
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Täby kommun får 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Täby kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Ulricehamns kommun

Ulricehamn deltar för andra gången i Kommunvelometern. De deltog senast förra året då de kom på plats 42 av 57 deltagare med 38,5 poäng av 90 möjliga. I år minskar de sin poäng till 35,5 poäng av 90 möjliga och sjunker därmed också i rankingen till plats 48 som de delar med Partille. Ulricehamn och Partille kommer också på delad 21:a plats av 28 deltagande små kommuner. Högst poäng får Ulricehamn för sina infrastrukturåtgärder som de ökat med 1 poäng jämfört med förra året. De har tappat 2,5 poäng inom infrastrukturinvesteringar men ligger trots det över snittet bland små kommuner. Inom organisatoriska åtgärder har de tappat 3 poäng och ligger där långt under snittet med 3 av 10 poäng. Lägst resultat får kommunen inom informations- och marknadsföringsinvesteringar med 0,5 av 20 poäng, så här finns stor potential till förbättring.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Ulricehamns kommun 125 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 98 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 7,5 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 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 5 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 5,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

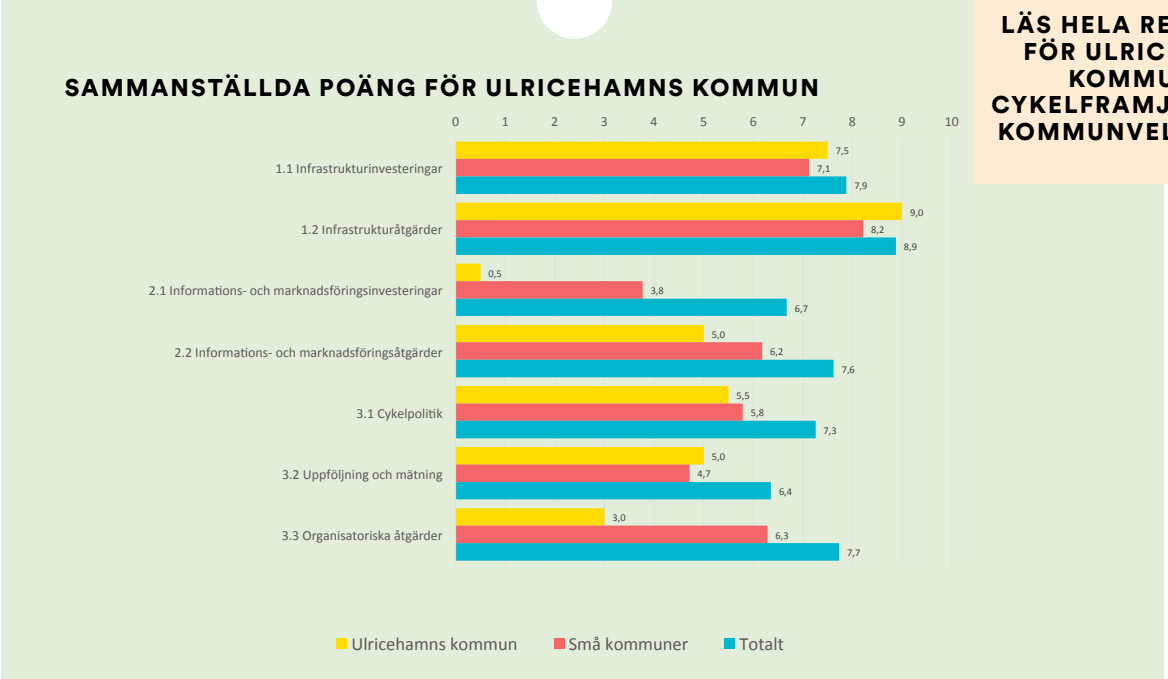
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Ulricehamns kommun får 5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Ulricehamns kommun får totalt 3 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Umeå kommun

Umeå deltar i Kommunvelometern för sjätte gången sedan 2013. Sedan 2018 har de deltagit vartannat år. Senast var 2020 då de kom på plats 3 av 40 deltagande kommuner. I år tappar de till en delad 15:e plats av 55 deltagande kommuner med 63,5 poäng i år jämfört med 76,5 poäng 2020 av 90 möjliga. Placeringen delas med Mölndal. Umeå får full pott inom infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder samt organisatoriska åtgärder och ligger över snittet bland stora kommuner inom uppföljning och mätning. Störst tapp, med 7,5 poäng, får Umeå inom informations- och marknadsföringsinvesteringar vilket innebär att de ligger 5 poäng under snittet för stora kommuner. En tydlig nedgång ses också inom delområdet infrastrukturinvesteringar där de tappar 5,5 poäng. Kommunen har alltså potentiellt mycket att vinna på större investeringar inom dessa områden.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Umeå kommun 119 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 128 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor 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 förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 7 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 300 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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.

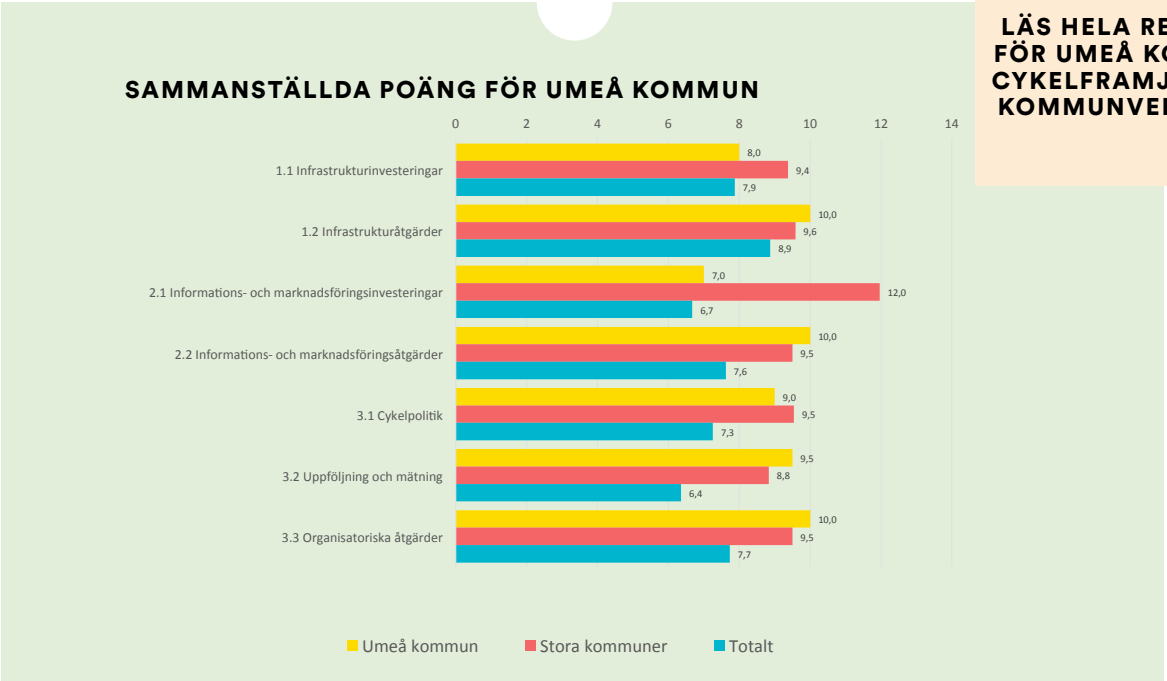
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Umeå kommun får 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Umeå kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Cykelbana vid Väven i Umeå. 39 av 55 deltagande kommuner har satt upp kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse (t.ex. i översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner, områdesprogram eller detaljplaner). Foto: Robert Röst, Umeå kommun

Upplands-Bro kommun

I år deltar Upplands-Bro för tredje gången i Kommunvelometern. Senast var 2021 då de med 50 poäng kom på plats 22 av 57. I år ökar de sin poäng till 52,5 men tappar några placeringar i rankingen till delad 28:e plats av 55 deltagande kommuner. Placeringen delas med Solna. I gruppen små kommuner kommer de på plats 7 av 28. Kommunen har ökat sina investeringar i både infrastruktur samt information och marknadsföring och ökar därmed sina poäng inom dessa områden med 4,5 respektive 4 poäng. Trots detta genomförde de färre åtgärder inom båda delområdena och tappar därmed 1 poäng inom infrastrukturåtgärder respektive 3 poäng inom informations- och marknadsföringsåtgärder. Med de ökade investeringarna har Upplands-Bro potential att även genomföra fler cykelfrämjande åtgärder, framförallt inom informations- och marknadsföringsåtgärder där de bara får 3 av 10 poäng, samt satsa lite extra på uppföljning och mätning där de ligger under snittet i år.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Upplands-Bro kommun 795 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 26 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 15 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 5,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 85 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

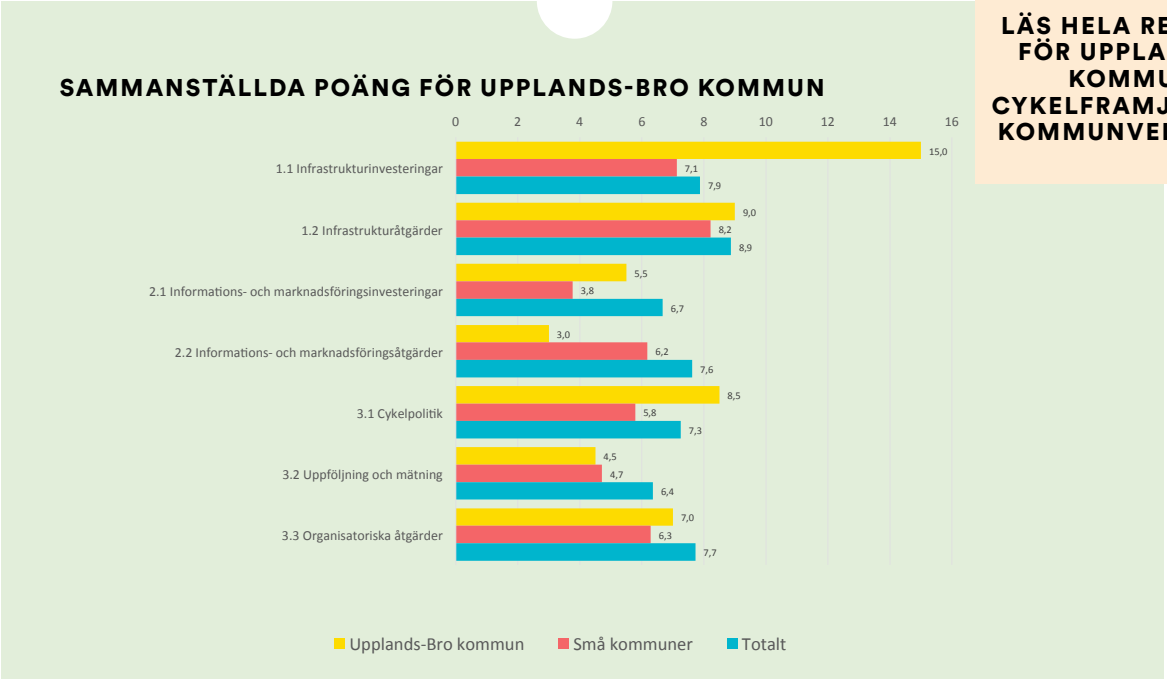
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 3 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat tryckt upp och spridit cykelkarta eller uppdaterat befintlig.

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
Upplands-Bro kommun får 4,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 20 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Upplands-Bro kommun får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

LÄS HELA RESULTATET FÖR UPPLANDS-BRO KOMMUN PÅ CYKELFRAMJANDET.SE/KOMMUNVELOMETERN



Uppsala kommun

Uppsala deltar för elfte gången och tionde gången i rad. De senaste fyra åren har Uppsala tagit hem segern i Kommunvelometern men i år hamnar de på en delad fjärdeplats tillsammans med Karlstad. Med sina 76 poäng hamnar de på plats 3 av 12 i rankingen över deltagare inom gruppen stora kommuner. Skillnaden i år jämfört med förra året är mindre investeringar i information och marknadsföring vilket gör att de tappar 4 poäng inom det området till 16 poäng av 20 möjliga. Inom resterande delområden har de fått 10 poäng per delområde, vilket för alla utom infrastrukturinvesteringar innebär full pott. Det innebär att Uppsala fått poäng som ligger på eller över snittet inom alla delområden, sett till alla deltagande kommuner och till stora kommuner. Uppsala gör ett heltäckande arbete med cykelfrämjande investeringar och åtgärder. Fortsätter de på samma sätt även framöver har de goda möjligheter att behålla sin plats i toppen av Kommunvelometerns ranking.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Uppsala kommun 286 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 133 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 353 kronor 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 16 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 692 700 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

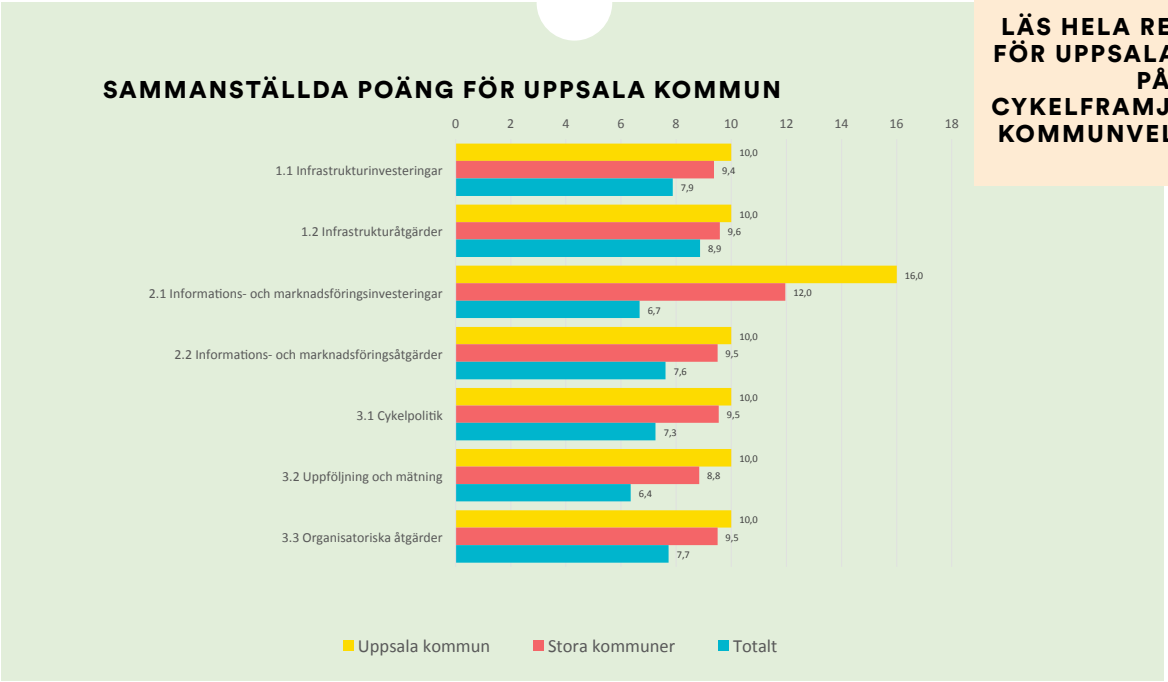
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 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 tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Uppsala kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Varbergs kommun

Varberg har deltagit alla år av Kommunvelometern sedan starten och är i år med för 13:e gången. Deras ranking har varierat under åren och har de senaste fyra åren haft en positiv trend. Denna trend fortsätter även i år och de gör ett stort hopp från 19:e plats förra året till 7:e plats av 55 deltagande kommuner i år. Inom gruppen mellanstora kommuner tar de bronsplatsen av 15 kommuner. Totalt får Varberg 73 poäng av 90 möjliga vilket är en ökning med 18 poäng sen förra året. Störst ökning, med 10,5 poäng, gör de inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar där de med 12,5 poäng av 20 möjliga hamnar 5,5 poäng över snittet för alla deltagande kommuner. Även kommunens infrastrukturinvesteringar har ökat och de får 5 poäng mer än förra året inom detta delområde. Varberg får full pott inom resterande delområden, förutom inom uppföljning och mätning där de tappar 0,5 poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Varbergs kommun 256 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 100 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor 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 byggt cykelparkering eller upprustat befintliga.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 12,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 208 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

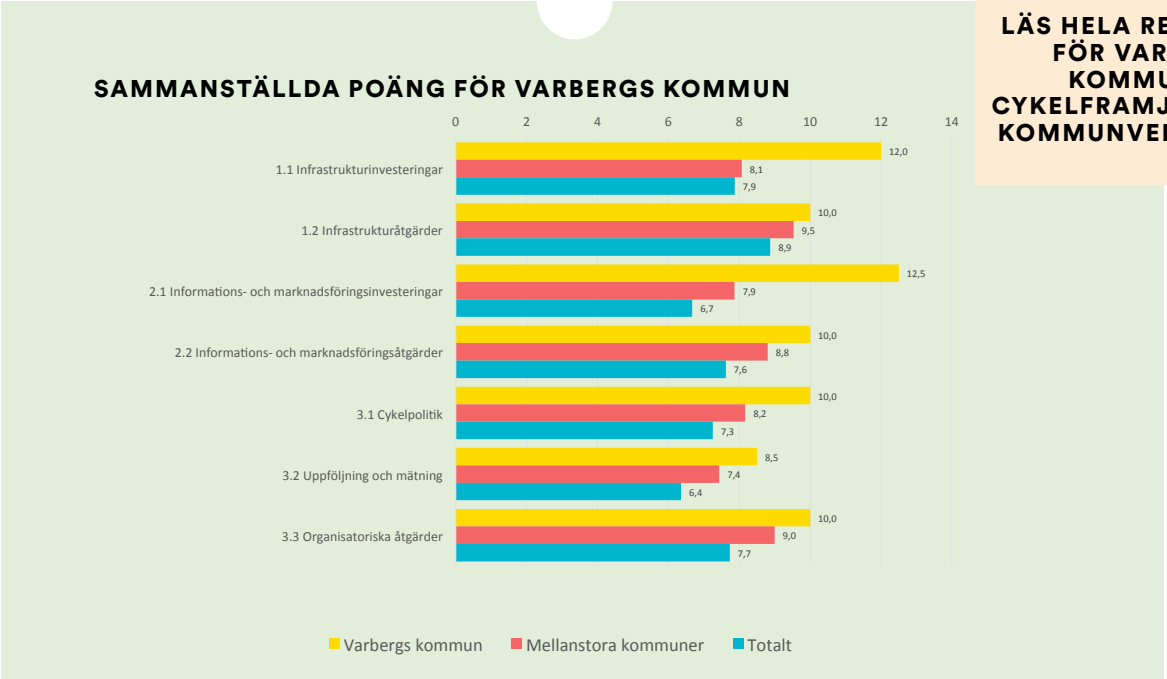
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga.

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Varbergs kommun får 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Varbergs kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Vårgårda kommun

Vårgårda deltar för andra gången i Kommunvelometern och för andra året i rad. Förra året hamnade de på plats 28 av 57 deltagande kommuner med 48,5 poäng av 90 möjliga. I år tappar de tio poäng och får totalt 38,5 poäng vilket ger dem en delad 43:e plats av 55 deltagande kommuner och en delad 16:e plats bland de 28 deltagande små kommunerna. Båda placeringarna delas med nykomlingen Ljusdal. Anledningen till den minskade poängen är minskade informations- och marknadsföringsinvesteringar där de tappar 7 poäng. Trots detta sticker Vårgårda ut och ligger hela 7 poäng över snittet för små kommuner. Med de minskade investeringarna följde färre genomförda informations- och marknadsföringsåtgärder där de förlorar 5 poäng och därmed endast får 2 av 10 poäng. Inom cykelpolitik får de jämförelsevis höga poäng men inom uppföljning och mätning jämförelsevis låga poäng sett till snittet.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Vårgårda kommun 42 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 42 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 3,5 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 11 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 7 500 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 2 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 7,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

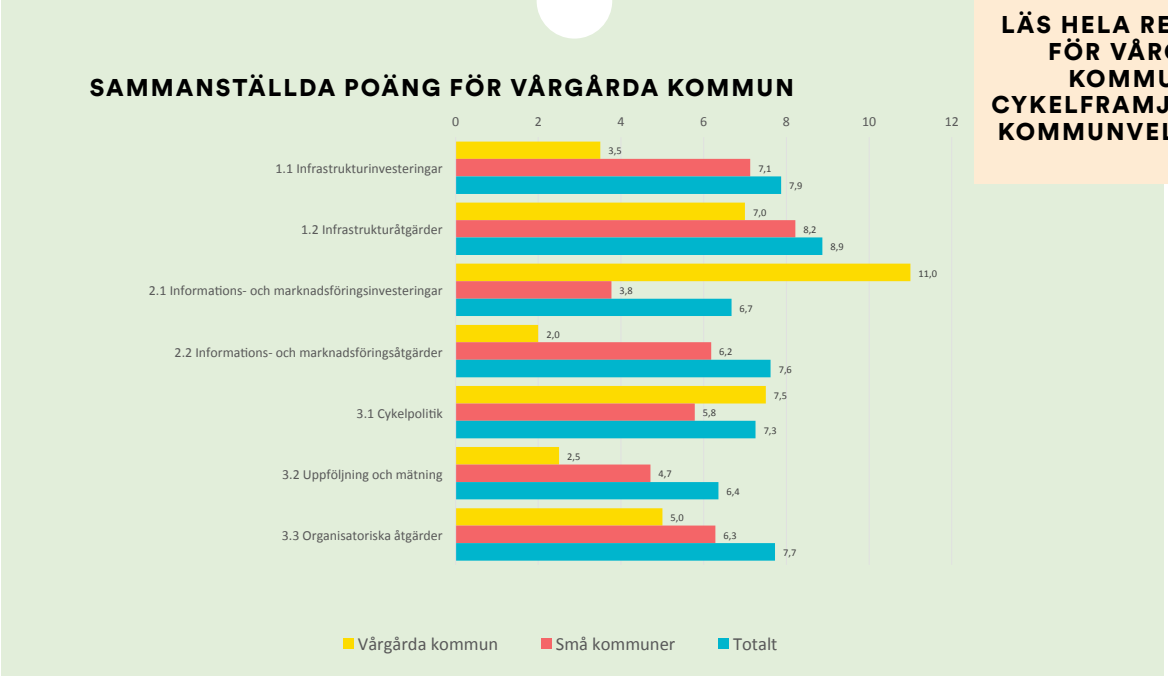
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Vårgårda kommun får 2,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 20 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Vårgårda kommun får totalt 5 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Vintercykling i Umeå. Under 2021 genomförde 28 av 55 deltagande kommuner vinterkampanjer eller liknande aktiviteter för att främja vintercykling.
Foto: Robert Röst, Umeå Kommun

Västerviks kommun

Västervik deltar för andra gången i Kommunvelometern och för andra året i rad. Förra året hamnade de på plats 52 av 57 deltagande kommuner med 25,5 poäng av 90 möjliga. I år tappar de fyra poäng och får totalt 21,5 poäng av 90 möjliga vilket ger dem en 54:e plats av 55 deltagande kommuner. Bland små kommuner kommer de på plats 27 av 28. Bäst resultat får Västervik inom delområdet infrastrukturåtgärder där de når upp till samma poäng som genomsnittet i gruppen små kommuner, men på resterande delområden ligger de däremot under snittet. Inom delområdet uppföljning och mätning ses en förbättring med 1 poäng i år, men kommunen tappar 1,5 poäng inom både infrastrukturinvesteringar och informations- och marknadsföringsinvesteringar. För den senare innebär det 0 poäng på det området. Störst tapp gör de inom organisatoriska åtgärder där de får 2 poäng mindre än förra året. Västervik ligger totalt 20,5 poäng under snittet för sin grupp små kommuner och har därmed stor potential till förbättring inom flera av delområdena.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Västerviks kommun 14 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 55 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 2,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

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

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 2021.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 2 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat informerat om kommunens cykelinsatser eller träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska trafikantveckan eller i samband med annat event.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 3 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

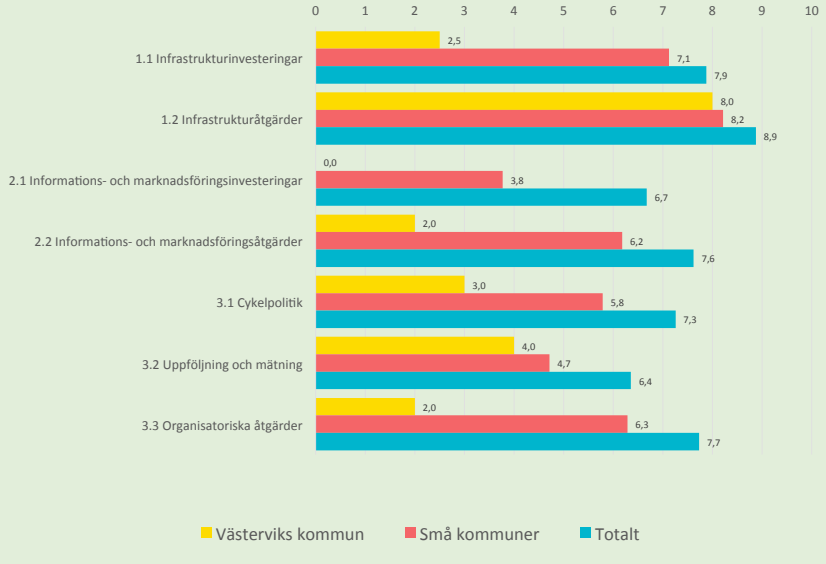
Västerviks kommun får 4 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Västerviks kommun får totalt 2 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR VÄSTERVIKS KOMMUN



Växjö kommun

Växjö har varit med i Kommunvelometern sedan 2012 och deltar för elfte året i rad. Deras ranking har varierat under åren. Sedan sin bästa placering 2019, då de kom femma, så har trenden varit negativ och i år tappar de från 13:e till 21:a plats. Bland mellanstora kommuner hamnar de på plats 7 av 15. Totalt får Växjö 55 poäng av 90 möjliga i år vilket är fyra poäng mindre än genomsnittet för andra mellanstora kommuner, men två poäng mer än genomsnittet för alla 57 deltagande kommuner. Växjö får i år ett bättre resultat inom infrastrukturinvesteringar och får därför 2,5 poäng mer än förra året, men de tappar motsvarande 2,5 poäng inom informations- och marknadsföringsinvesteringar. Full pott får kommunen inom informations- och marknadsföringsåtgärder samt organisatoriska åtgärder. Däremot tappar de 2 poäng inom cykelpolitik men ligger ändå över snittet för samtliga kommuner inom det delområdet.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Under 2021 investerade Växjö kommun 171 kronor 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 347 kronor 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 5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 300 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

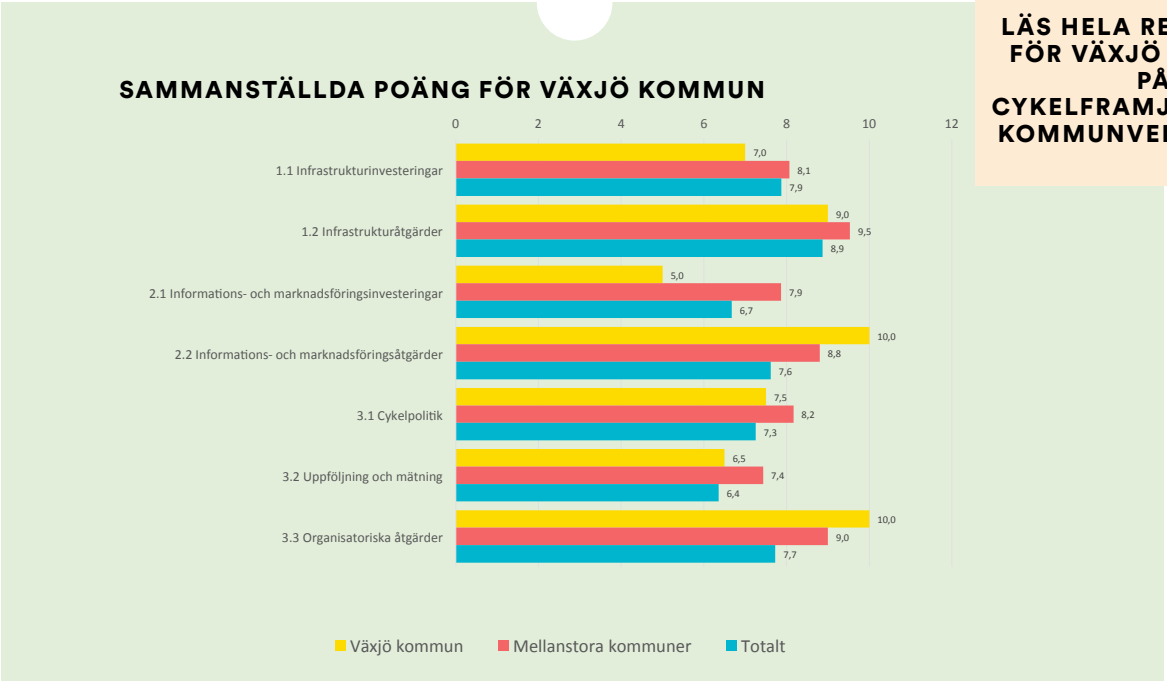
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen.

3.1 CYKELPOLITIK
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 7,5 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 tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Växjö kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Åmåls kommun

Åmål deltar för tredje gången och deltog senast i fjol. Då kom de på plats 52 av 57 deltagande kommuner med 25,5 poäng. I år gör de ett betydligt bättre resultat och samlar ihop 44,5 poäng av 90 möjliga, vilket ger dem plats 38 av 55 deltagande kommuner och plats 12 av 28 små kommuner. De ligger därmed totalt 2,5 poäng över snittet för små kommuner. Störst utveckling ses inom infrastrukturinvesteringar där de får 7 poäng mer än förra året och landar därmed på 11 av 20 poäng inom delområdet. De sticker därmed ut och ligger tre poäng över snittet bland alla deltagande kommuner. Full poäng får Åmål inom informations- och marknadsföringsåtgärder efter en ökning med 6 poäng från förra året. Inom informations- och marknadsföringsinvesteringar fick Åmål förra året noll poäng men ökar i år upp till 4,5 poäng och ligger därmed över snittet för små kommuner. Störst potential till förbättring ses inom delområdet cykelpolitik där Åmål får 1 av 10 poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Åmåls kommun 40 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 96 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 245 kronor per invånare. Kommunen får totalt 11 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 29 263 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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 1 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

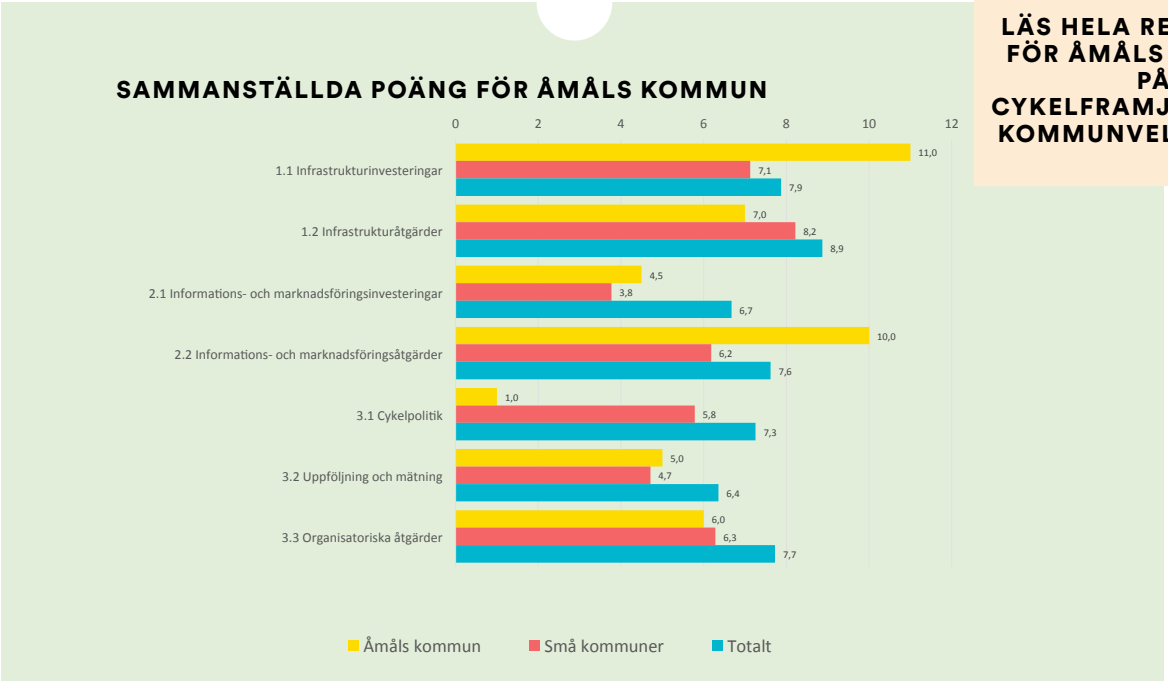
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Åmåls kommun får 5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Åmåls kommun får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Östersunds kommun

Östersund deltar i år för tionde gången. De deltog första gången 2010 och har deltagit varje år sedan 2016. Förra året kom de på plats 10 av 55 deltagande kommuner med 63 poäng. I år tar de nio poäng mer och och landar på 72 poäng av 90 möjliga vilket ger en 8:e plats av 55 deltagande kommuner. I gruppen mellanstora kommuner ligger de totalt 13 poäng över snittet och kommer på plats 4 av 15. Östersund sticker ut inom delområdet infrastrukturinvesteringar där de ligger 8,5 poäng över snittet och får 6 poäng mer än förra året. Detta har också resulterat i en ökning med 2 poäng inom delområdet infrastrukturåtgärder där de nu får full pott. 10 poäng av 10 möjliga får de även inom delområdena cykelpolitik och organisatoriska åtgärder. Störst potential till förbättring ses inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Under 2021 investerade Östersunds kommun 769 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 71 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor per invånare. Kommunen får totalt 16,5 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 7,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 200 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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.

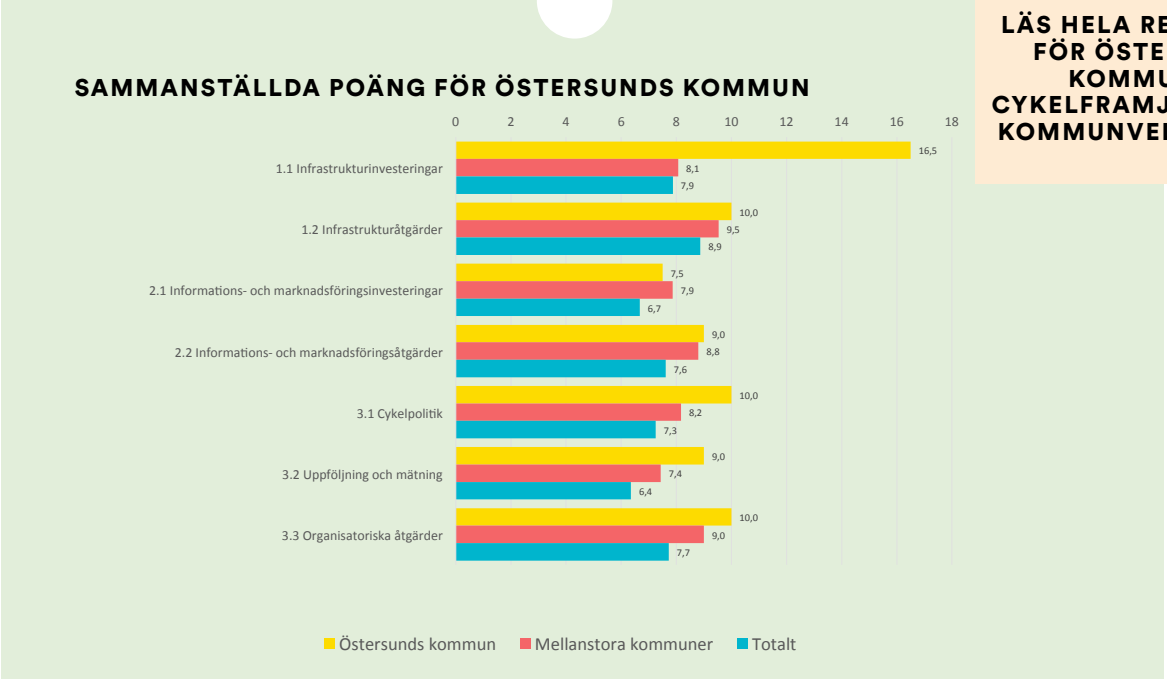
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Östersunds kommun får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Östersunds kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 60 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

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



Vintercykling i Östersund. Samtliga 55 deltagande kommuner har under 2021 investerat i drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret.
Foto: Håkan Wike

POW!

Cykelsatsningar med fokus på barn och unga

I år har vi valt att fokusera extra på barn och ungas cykling och ställt några tilläggsfrågor kring detta till kommunerna, utan att poängsätta svaren. Åtta av tio barn når i nuläget inte den rekommenderade minimi-nivån om en timme fysisk aktivitet om dagen. Sedan 1990-talet har antalet skolresor på cykel halverats och idag cyklar endast 14% till skolan. Flertal studier visar dessutom att fysisk aktivitet, genom exempelvis cykling i vardagen ger bättre studieresultat och en mängd hälsofördelar. Ett arbete för ökad cykling bland barn och unga kan därför föra med sig fördelar så som dessa. I och med att barnkonventionen blivit svensk lag från 1 januari 2020 ser vi ett värde i att belysa hur barns rättigheter kan stärkas även inom kommunala cykelsatsningar. I dagsläget finns det ett kunskapsgap inom området. Barn och ungas cykling är även en av Cykelfrämjandets prioriterade frågor. I detta kapitel redovisas resultatet från de frågor som i år ställdes till deltagarna kring deras arbete med barn och ungas cykling.

Så arbetar kommunerna med cykling för barn och unga

För att utreda hur kommuner jobbar med cykelsatsningar för barn och unga har vi ställt frågor om vilka styrdokument och mål som finns kopplat till barns cykling, vilka mjuka åtgärder som genomförts samt hur information om cykling och trafiksäkerhet spridits till både barn och vårdnadshavare. Vi har även ställt frågan om resvaneundersökningar genomförts kopplat till barn och ungas cykling, om barnkonsekvensanalyser tillämpats vid planering av nya skolor och om det finns cykellekplatser i kommunen.

Av 55 deltagande kommuner har 24 angett att de har tagit fram styrdokument för säkra skolvägar som inkluderar cykling, vilket utgör mindre än hälften av deltagarna. Däremot har två tredjedelar av kommunerna, 37 av 55 deltagare, svarat att de regelbundet (minst en gång per år) genomför mjuka åtgärder som syftar till att öka barn och ungdomars skolcykling. I en majoritet av svaren framgår att kommunerna utnyttjat olika nationella kampanjer som Trafikkalenderns Gå och cykla till skolan, Västtrafiks På egna ben samt Svenska Cykelstäder och Cykelfrämjandets plattform Cykelvänlig skola. Men det har även genomförts olika typer av kommunala kampanjer. I Trollhättan arrangerades under sommaren 2021 cykelövningar på en mobil hinderbana vid 14 tillfällen där totalt 256 barn i åldrarna 6-13 år deltog. Hinderbanan var en del av initiativet Cykelsommar 2021 och innefattade både övningskörning, enklare teoriövningar kring cykel- och trafiksäkerhet samt två uppkörningstillfällen med möjlighet att ta cykelkörkort. Flera av kommunerna har även jobbat med att sprida information till vårdnadshavare för att uppmuntra skolcykling.

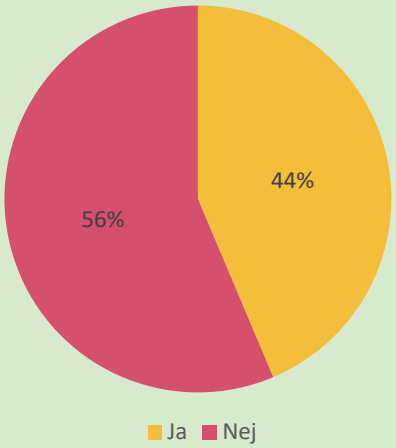
Majoriteten av deltagarna, 40 av 55 kommuner, genomför regelbundet åtgärder för att öka barn och ungdomars kunskap om trafiksäkerhet och cykling. Detta görs främst i skolans regi genom cykelundervisning på skolan samt åldersbaserad utbildning i trafiksäkerhet, ofta i samarbete med NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande). På frågan om det finns kommunala cykellekplatser eller cykelparker i kommunen där barn och unga kan öva på sina cykelfärdigheter har 13 av 55 deltagande kommuner svarat ja och angett mellan 1 till 3 parker per kommun.

En tredjedel av kommunerna, 19 av 55 deltagare, följer utvecklingen av barn och ungas cykling i kommunen via exempelvis resvaneundersökningar. Av 55 deltagande kommuner är det 12 kommuner som angett att de har uppsatta mål för barn och ungas resor i kommunen som inkluderar cykling. Målen består i huvudsak av att öka andelen som går och cyklar till skola och fritidsaktiviteter.

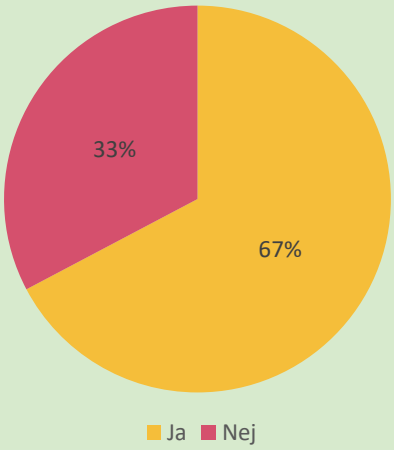
Ungefär hälften av kommunerna, 26 av 55 deltagare, genomför barnkonsekvensanalyser i samband med planering av nya skolor i kommunen som inkluderar trafiksäkerhets- och tillgänglighetsperspektiv för aktiva transporter, inklusive cykel.

Kommunerna har stor utvecklingspotential när det kommer till att sätta upp mål för barn och ungdomars resor i kommunen, där cykeln är inkluderad. Endast 22% har uppgett att denna typ av mål finns i kommunen. Kommunala cykellekplatser och cykelparker där barn och unga kan öva på sina cykelfärdigheter är en annan åtgärd som har stor potential att göra cyklingen mer lekfull och attraktiv för fler barn och unga. Även inom detta område är det en minoritet som i dagsläget erbjuder detta - endast 25% av de deltagande kommunerna har cykellekplatser och/eller cykelparker i kommunen.

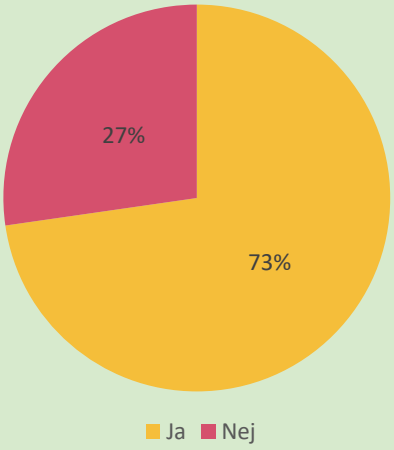
HAR KOMMUNEN STYRDOKUMENT FÖR SÄKRA SKOLVÄGAR SOM INKLUDERAR CYKLING, T.EX. EN PLAN ELLER RIKTLINJER?



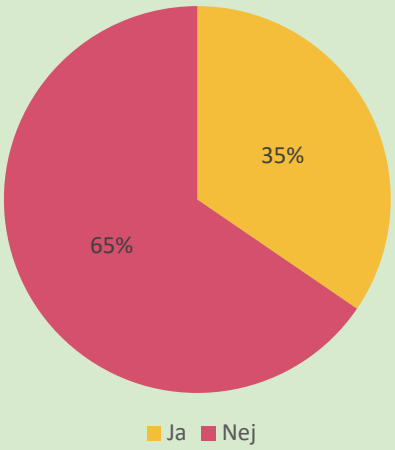
GENOMFÖR KOMMUNEN REGELBUNDET MJUKA ÅTGÄRDER SOM SYFTAR TILL ATT ÖKA BARN OCH UNGDOMARS SKOLCYKLING (MINST EN GÅNG PER ÅR)?



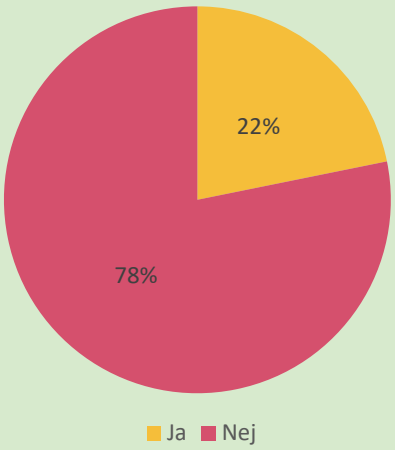
GENOMFÖR KOMMUNEN REGELBUNDET ÅTGÄRDER FÖR ATT ÖKA BARN OCH UNGDOMARS KUNSKAP OM TRAFIKSÄKERHET OCH CYKLING (MINST EN GÅNG PER ÅR)?



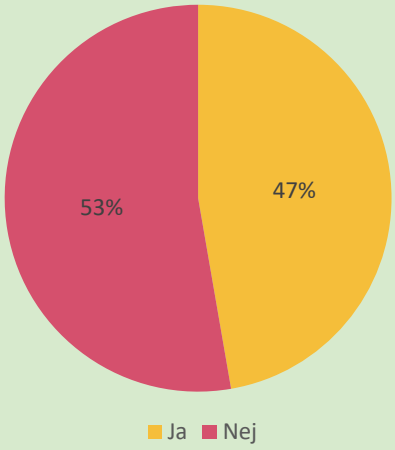
FÖLJER NI UTVECKLINGEN AV BARNS OCH UNGDOMARS CYKLING I KOMMUNEN VIA EXEMPELVIS RESVANEUNDERSÖKNINGAR?



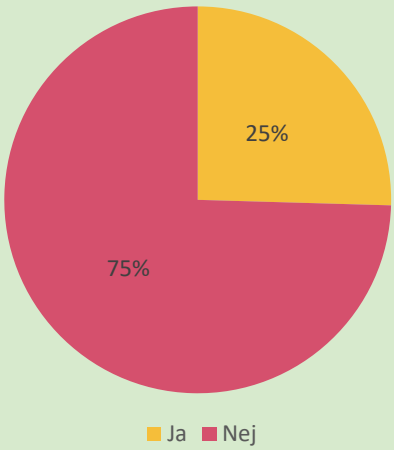
HAR NI MÅL FÖR BARN OCH UNGDOMARS RESOR I KOMMUNEN, INKLUSIVE CYKEL?



GENOMFÖR NI BARNKONSEKVENSANALYSER I SAMBAND MED PLANERING AV NYA SKOLOR I KOMMUNEN SOM INKLUDERAR TRAFIKSÄKERHETS- OCH TILLGÄNGLIGHETSPERSPEKTIV FÖR AKTIVA TRANSPORTER, INKLUSIVE CYKEL?



FINNS DET KOMMUNALA CYKEL-/TRAFIKLEKPLATSER/PARKER I KOMMUNEN DÄR BARN OCH UNGA KAN ÖVA PÅ SINA CYKELFÄRDIGHETER?



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. Respondenterna får svara på frågor om hur cykelvänliga de upplever att deras respektive kommuner är. En jämförelse görs mellan svarande i olika kommuner och vinnare koras i kategorierna: små, mellanstora och stora kommuner.

2020 ÅRS VINNARE

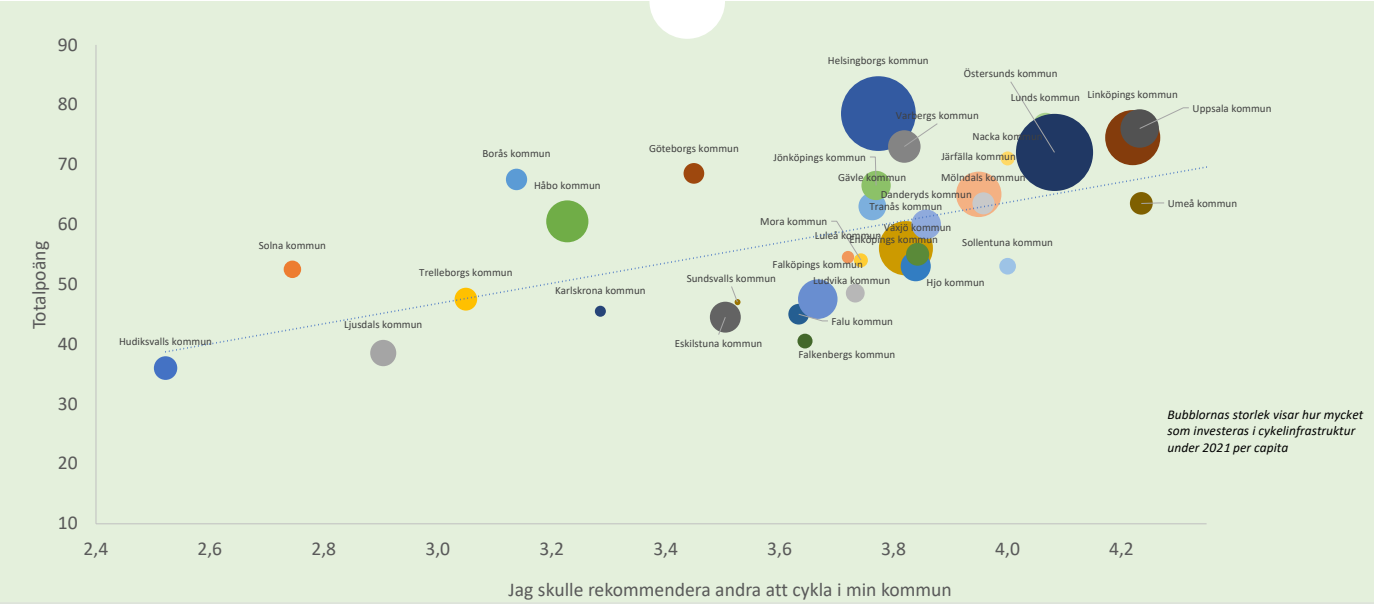
Den senast genomförda undersökningen gjordes under 2020. Mest nöjda cyklister i kategorin små kommuner hade Finspångs kommun. Bland de mellanstora kommunerna fick Karlstad högst betyg, och i gruppen stora kommuner tog Örebro hem vinsten. Det fullständiga resultatet presenteras i Cyklistvelometern 2020. Vilka kommuner som toppar listan 2022 återstår att se. 2022 års enkät är öppen under sommaren och resultatet presenteras under hösten 2022.

CYKLISTVELOMETERN OCH KOMMUNVELOMETERN

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 om respondenten skulle rekommendera andra att cykla i sin kommun och kommunens poäng i Kommunvelometern. Den horisontella x-axeln representerar medelvärdet av svaren på frågan i Cyklistvelometern 2020 om respondenten skulle rekommendera andra att cykla i sin kommun (1 = Instämmer inte alls, 5 = Instämmer helt). Den vertikala y-axeln representerar poängen kommunen fått i Kommunvelometern 2022. Storlek på cirklarna representerar hur mycket kommunen har investerat i cykelinfrastruktur per invånare under 2021.

TOPP 3 KOMMUNER ENLIGT CYKLISTERNA

STORA KOMMUNER (Över 100 000 invånare)	MELLANSTORA KOMMUNER (50 000 – 100 000 invånare)	SMÅ KOMMUNER (Färre än 50 000 invånare)
1 ÖREBRO	1 KARLSTAD	1 FINSPÅNG
2 MALMÖ	2 SOLLENTUNA	2 LIDINGÖ
3 LINKÖPING	3 ÖSTERSUND	3 VÄNERSBORG



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 metod som Kommunvelometern bygger på och som möjliggör för oss att både mäta enskilda kommuners insatser för cykling, men även 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 bygger på tesen att starkare insatser för cykling på sikt leder till även 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 2021. 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. Däremot finns 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, och tar också hänsyn till det som åstadkommits tidigare samt 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 110-119.

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 att diskutera resultaten med berörda politiker och tjänstepersoner.

Årets Kommunvelometer presenteras den 25 augusti på Cykelkonferensen 2022 som äger rum i Värnamo. Under konferensen, som arrangeras av Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) tillkännages årets cykelfrämjarkommun, andra- och tredjeplatsen i den totala rankingen, samt den högst rankade kommunen inom 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)

TIDIGARE ÄNDRINGAR

Inför Kommunvelometern 2019 genomgick både webbenkäten och poängskalan som utgör granskningsmallen för Kommunvelometern en större uppdatering och revision. Mellan åren 2010 - 2018 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, se

rapporten för Kommunvelometern 2019 (finns att ladda ner på www.cykelframjandet.se/kommunvelometern). Sedan Kommunvelometern 2021 hämtas data om cykelinfrastrukturen i kommunerna från NVDB (Nationell vägdatabas). Se bilagan i Kommunvelometern 2021 för mer info.

ÄNDRINGAR I ÅR

Följande revideringar har genomförts i enkäten för årets Kommunvelometer:

Bakgrundsfrågor
Frågan "Har kommunen genomfört några särskilda satsningar på cykling kopplat till Coronapandemin?" som förekom i förra årets rapport har inkluderats även i årets Kommunvelometer. Frågan är inte poängsatt.

2.2 Informations - och marknadsföringsåtgärder
- Den åtgärd som tidigare löd "Tryckt upp och spridit cykelkarta eller uppdaterat befintlig" har ändrats till "Tagit fram eller uppdaterat samt spridit cykelkarta (tryckt eller digital)".
- En ny åtgärd för i år inom detta område är "Installerat/driftat en offentlig cykelmätare för att uppmuntra till ökad cykling".

3.1 Cykelpolitik
- Formulering av den fråga som tidigare löd: "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?" har i år ändrats till "Har kommunen dokumenterade kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse, t.ex. i översiktsplaner, fördjupade öp, områdesprogram eller detaljplaner?".
- Den fråga som tidigare löd "Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor (dvs. en specifik underhållsplan för cykel eller att underhåll av cykelinfrastruktur ingår tydligt i en bredare underhållsplan)?" har i år ändrats till "Har kommunen någon aktuell och dokumenterad underhållsplan för cykelbanor (dvs. en specifik underhållsplan för cykel eller att underhåll av cykelinfrastruktur ingår tydligt i en bredare underhållsplan)?".

3.2 Uppföljning och mätning
Den fråga som tidigare löd "Har kommunen någon uppsatt ambition om att allvarliga fel som felanmäls ska vara åtgärdade inom 48h?" lyder i år: "Har kommunen en prioritetsordning för fel som anmäls på cykelnätet samt tidsperiod under vilken felen skall åtgärdas enligt prioritetsordningen?".

4. Barn och ungas cykling
Detta delområde och samtliga tillhörande frågor är nytt för i år. De frågor som inkluderats i delområdet finns specificerade nedan under "Bedömning av delområden".

Vissa mindre textändringar har gjorts vid andra frågor i enkäten i uppdaterings- eller förtydligande syfte men poängskalorna och poängfördelningen är oförändrade jämfört med Kommunvelometern 2021. 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. Avsikten är att fortsätta utveckla Kommunvelometern i dialog med de kommuner som deltar och andra experter inom området.

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 2021 och planering inför 2022 och det krävs att kommunen har aktuella dokument och rutiner 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 2021 och budgeterade medel till ny cykelinfrastruktur för 2022. Detta kombineras med kostnader för drift och underhåll av cykelinfrastruktur under 2021 samt budgeterade medel för 2022. 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 samt drift och underhåll av cykelinfrastruktur, där konsulter och upphandlad personal ej räknas med då de ingår i investeringar/kostnader. Se poängskala och nyckeltal för infrastrukturinvesteringar nedan.

POÄNGSKALA FÖR INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

DELOMRÅDE	VAD MÄTS?	NYCKELTAL	SKALA	MAX POÄNG
Infrastruktur-investeringar	Total investering cykelinfrastruktur + drift och underhåll 2021	Kr/invånare	≥900 = 9p 850-899 = 8,5p 800-849 = 8p 750-799 = 7,5p 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
	Total budget cykelinfrastruktur + drift och underhåll 2022	Kr/invånare		9
	Interna personresurser utveckling och planering av cykelinfrastruktur + personresurser drift och underhåll av cykelinfrastruktur	Antal heltidstjänster/ 100 000 invånare	≥4 = 2p 2,5 - <4 = 1,5p 1,0 - <2,5 = 1p <1,0 = 0,5p 0 = 0p	2
Total maxpoäng:				20

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Sedan 2019 kompletteras delområdet *infrastrukturinvesteringar* med frågor om vilka olika typer av *infrastrukturåtgärder* som har genomförts under det gångna året, dvs 2021. 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 2021 och budgeterade medel till dessa för 2022, 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 utan ingår i kostnader för information och marknadsföring). 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 2021	Kr/invånare	≥ 9 = 9p 8,5 - <9 = 8,5p 8 - <8,5 = 8p 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
	Budgeterade medel till information/ marknadsföring 2022	Kr/invånare		9
	Interna personresurser information/ marknadsföring	Antal heltidstjänster/ 100 000 invånare	≥1= 2 p 0,75 - <1= 1,5 p 0,5 - <0,75= 1 p <0,5= 0,5 p 0= 0 p	2
Total maxpoäng:				20

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Vi har även sedan 2019 inkluderat en lista av olika informations- och marknadsföringsåtgärder där kommunen kan kryssa i eller skriva om alla olika aktiviteter de genomfört under det gångna året, dvs 2021 för årets Kommunvelometer. Se poängskala för informations- och marknadsföringsåtgärder nedan.

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

För samtliga alternativ avses om kommunen har genomfört aktiviteten eller sponsrat en extern aktör att genomföra den.

	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 eller aktiviteter 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	Tagit fram eller uppdaterat samt spridit cykelkarta (tryckt eller digital)	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 felanmälansfunktion	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	Installerat/driftat en offentlig cykelmätare för att uppmuntra till ökad cykling	1
22	FRISVAR. Svaren bedöms för poäng i varje enskilt fall.	1
	Total maxpoäng	10

3. ORGANISATION

Det tredje området i Kommunvelometern är organisation, där delområdena cykelpolitik, uppföljning och mätning och 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 utpekade 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 dokumenterad 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 för cykelinfrastruktur	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 prioritetsordning för felanmälninga, 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 cyklande	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
	Felanmälansfunktion	Ja/Nej	Ja=0,5 Nej=0	0,5
	Prioritetsordning för felanmälningar	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 til 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 bocka i eller skriva om vilka sorters åtgärder som har genomförts under 2021 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 tjänstepersoner 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 2021	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

TABELLEN FORTSÄTTER PÅ NÄSTA SIDA.

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

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

4. BARN OCH UNGAS CYKLING

Ett nytt område för 2022 års Kommunvelometer är barn och ungas cykling. För att utreda hur kommuner jobbar med cykelsatsningar för barn och unga har vi ställt frågor om vilka styrdokument och mål som finns kopplat till barns cykling, vilka mjuka åtgärder som genomförts samt hur information om cykling och trafiksäkerhet spridits till både barn och vårdnadshavare. Vi har även ställt frågan om resvaneundersökningar genomförts kopplat till barn och ungas cykling, om barnkonsekvensanalyser tillämpats vid planering av nya skolor och om det finns cykellekplatser i kommunen. Frågorna är inte poängsatta.

	ÅTGÄRD	POÄNG
1	Har kommunen styrdokument för säkra skolvägar som inkluderar cykling, t.ex. en plan eller riktlinjer?	0
2	Genomför kommunen regelbundet mjuka åtgärder som syftar till att öka barn och ungdomars skolcykling (minst en gång per år)?	0
3	Genomför kommunen regelbundet åtgärder för att öka barn och ungdomars kunskap om trafiksäkerhet och cykling (minst en gång per år)?	0
4	Följer ni utvecklingen av barns och ungdomars cykling i kommunen via exempelvis resvaneundersökningar?	0
5	Har ni mål för barn och ungdomars resor i kommunen, inklusive cykel?	0
6	Genomför ni barnkonsekvensanalyser i samband med planering av nya skolor i kommunen som inkluderar trafiksäkerhets- och tillgänglighetsperspektiv för aktiva transporter, inklusive cykel?	0
7	Finns det kommunala cykel-/trafiklekplatser/parker i kommunen där barn och unga kan öva på sina cykelfärdigheter?	0
	Total maxpoäng:	0

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2022

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

Medverkande: Sara Majkic (Cykelfrämjandet), Sonja Perander (Cykelfrämjandet), Nicole Carpman (Cykelfrämjandet), Emilia Sternberg (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Elisabet Wahl (frilansjournalist)

Metod: Koucky & Partners och Cykelfrämjandet

Grafisk form: Lovisa Valentino (Enkätfabriken)

Omslag och foto (om ej annat anges): Chris Lanaway.

Kontakta Cykelfrämjandet: 072 - 228 73 00
info@cykelframjandet.se

Kontaktperson: Sara Majkic, Cykelfrämjandet
076 - 910 50 05
sara.majkic@cykelframjandet.se

CYKEL FRÄMJANDET 1934

ENKÄTFABRIKEN

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 lokalkretsar, 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 granskar årligen kommunernas arbete för cykling genom Kommunvelometern. Vartannat år genomförs även Cyklistvelometern, en nationell nöjdhetsundersökning där alla cyklister i Sverige kan tycka till om cykelförutsättningarna i sin kommun.

Cykelfrämjandets ambition har sedan starten varit att samla alla sorters cyklister. Vår vision är ett Cykelsverige där fler cyklar mer året om. Välkommen att engagera dig i vår verksamhet!

Bli medlem på: cykelframjandet.se/bli-medlem/

Cykelfrämjandet
Järnvägsgatan 36, 131 54 Nacka
www.cykelframjandet.se