

RAPPORT FÖR

Marks kommun

FÖRDJUPNING AV CYKELFRÄMJANDETS

KOMMUNVELOMETER 2022



CYKEL
1934
FRÄMJANDET

INNEHÅLL

CYKELFRÄMJANDETS KOMMUNVELOMETER 2022	5
BAKGRUND	6
TOTALRESULTAT	7
REKOMMENDATIONER	9
1. INFRASTRUKTUR	11
1.1 Infrastrukturinvesteringar	11
1.2 Infrastrukturåtgärder	12
2. INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING	14
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	14
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	15
3. ORGANISATION	18
3.1 Cykelpolitik	18
3.2 Uppföljning och mätning	20
3.3 Organisatoriska åtgärder	22



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2022

FÖRDJUPANDE RAPPORT OM MARKS KOMMUN

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. Detta är den fördjupade resultatrapporten från Kommunvelometern 2022 för Marks kommun.

I år är Kommunvelometerns trettonde omgång och totalt har 121 kommuner deltagit i granskningen sedan 2010. I år deltar 55 kommuner. Årets cykelfrämjarkommun är Helsingborg, som toppar Kommunvelometern för första gången. Andra plats tar Trollhättan och på tredje plats kommer Lund. I gruppen mellanstora kommuner vinner Trollhättan och i gruppen små kommuner tar Håbo förstaplatsen. Läs mer om resultaten för årets Kommunvelometer på Cykelfrämjandets hemsida och ladda ner totalrapporten för Kommunvelometern 2022. Missa inte heller de andra deltagande kommunernas fördjupade kommunrapporter som också finns att ladda ner på cykelframjandet.se/kommunvelometern.

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 kommuner 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 huvudrapporten för Kommunvelometern 2022. Granskningen genomförs av Cykelfrämjandet med stöd av Enkätfabriken.

För att fånga upp cyklistperspektivet genomför Cykelfrämjandet en nationell granskning vartannat år, Cyklistvelometern, som syftar till att låta cyklister tycka till om hur cykelvänlig de upplever sin hemkommun 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! Under 2022 genomförs dessutom Cyklistvelometern för tredje gången och resultatet presenteras 19 oktober 2022. Håll utkik på cykelframjandet.se/cyklistvelometern! Där går det också att se vilka kommuner som i Cyklistvelometern 2020 toppade cyklisternas lista av bästa cykelkommuner.

Sammanlagt har årets 55 deltagande kommuner 4 245 141 invånare och är tillsammans väghållare för cirka 9 000 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.

Bakgrund

BAKGRUNDSINFORMATION

Kommun: Marks kommun

Antal invånare: 34 896 invånare

Kommungrupp: Små kommuner

Antal år i Kommunvelometern: 2

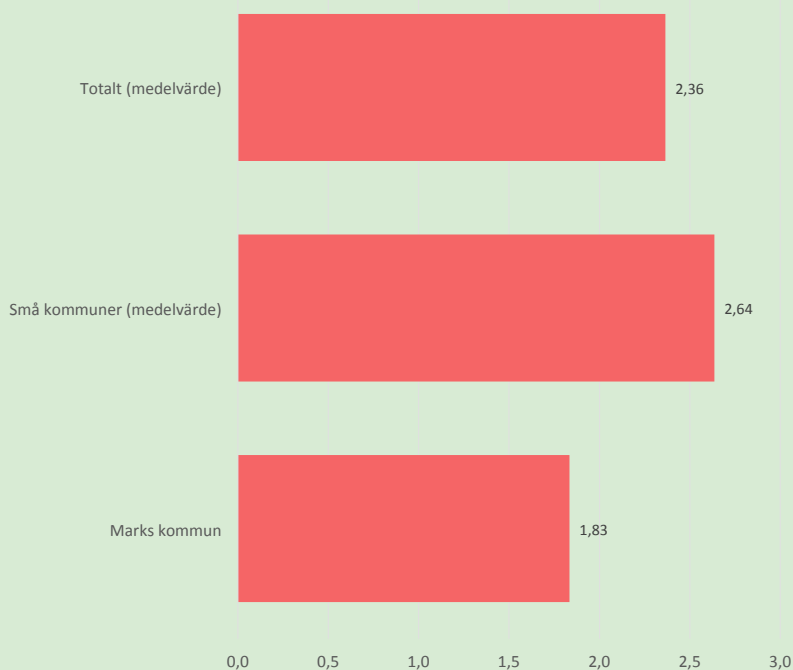
Medlem Svenska Cykelstäder: Nej

Total längd cykelväg: 78,0 kilometer

Marks kommun med sina 34 896 invånare tillhör gruppen små kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 2 gånger i Kommunvelometern. Kommunen är inte medlem i Svenska Cykelstäder.

Totalt har kommunen 64 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 1,8 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mindre än genomsnittet bland små kommuner. Dessutom finns 14 kilometer som en annan part ansvar för. Total längd cykelväg är därmed 78 kilometer.

CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



Totalresultat

I år deltar Mark för andra gången i Kommunvelometer. Årets resultat blev 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

Marks kommun investerade under 2021 totalt 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 felanmälningsfunktion.

3.1 CYKELPOLITIK

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

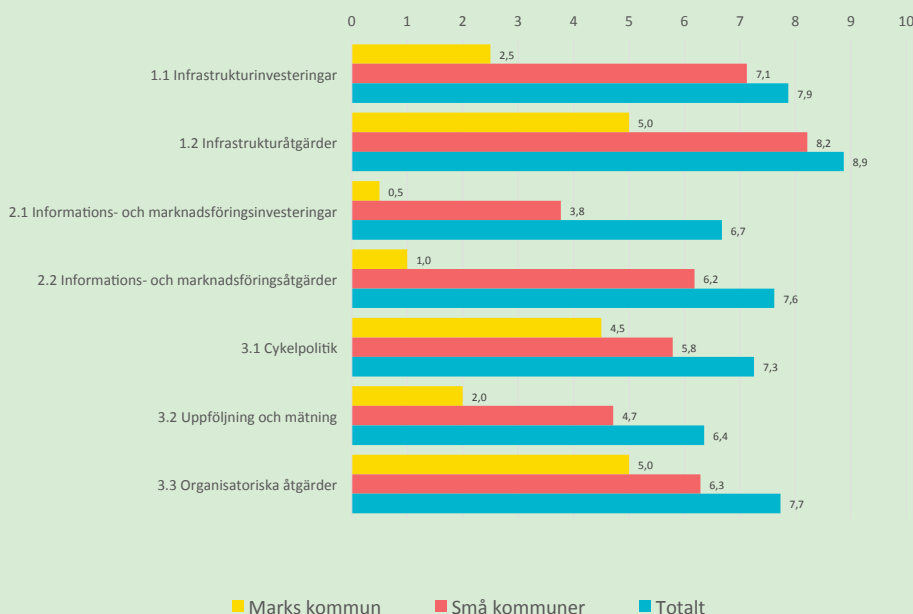
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

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.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR MARKS KOMMUN



RANKNING I KOMMUNVELOMETERN

UTVECKLING FÖR MARKS KOMMUN MELLAN 2010-2022



**MARKS KOMMUN FÅR
TOTALT 20,5 POÄNG I ÅRETS
UNDERSÖKNING OCH PLACERAR
SIG PÅ PLATS 55 BLAND 55
DELTAGANDE KOMMUNER**

**BLAND SMÅ KOMMUNER
PLACERAR SIG MARKS KOMMUN
PÅ PLATS 28 BLAND TOTALT 28
MEDVERKANDE KOMMUNER**

POÄNGÖVERSIKT FÖR MARKS KOMMUN

	Marks kommun	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt	Maxpoäng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	2,5	7	7	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	5	8	8	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	0,5	4	5	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	1	6	7	10
3.1 Cykelpolitik	4,5	6	7	10
3.2 Uppföljning och mätning	2	5	6	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	5	6	7	10
Totalpoäng	20,5	42	48	90

Rekommendationer

I år deltar Mark för andra gången i Kommunvelometern. Årets resultat är 20,5 poäng av 90 möjliga, vilket ger Mark plats 55 av 55 deltagande kommuner. Mark har tappat 6,5 poäng sett till fjolåret, där största poängbortfallet skett inom området infrastrukturinvesteringar.

Väl utbyggd och underhållen cykelinfrastruktur är avgörande för att få många människor att välja cykeln för sina vardagliga resor. Marks kommun investerade under 2021 totalt 111 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling, vilket är mindre än andra deltagande kommuner som i snitt investerade 211 kronor per invånare. Kommunen får totalt 2,5 poäng av 20 möjliga i delområdet, vilket är 4,5 poäng under snittet för deltagande små kommuner. En anledning till det låga poängtalet är att kostnaden för drift och underhåll inte kunnat räknas in i summan, då den inte specificeras i redovisningen. För att underlätta en uppföljning av cykelarbetet i kommunen är det viktigt att investeringar för drift och underhåll kan redovisas för cykeln specifikt. I delområdet infrastrukturåtgärder får kommunen 5 poäng av 10 möjliga. Här finns förbättringsmöjligheter bland annat genom att bygga cykelparkeringar eller upprusta befintliga, rensa bort övergivna cyklar i parkerade cykelställ, installera offentliga luft- och servicestationer samt genomföra säkerhetshöjande åtgärder längs befintliga cykelbanor.

I området information och marknadsföring får Mark 1,5 poäng av totalt 30 möjliga. I detta område ligger kommunen 13,5 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner och 8,5 poäng under snittet för deltagande små kommuner. Mark saknar idag metoder för att följa upp vilka påverkanssatsningar kopplade till cykling som pågår i kommunen. Detta försvårar i sin tur redovisning av avsatta medel inom området. På frågan hur många personer som arbetar med information och marknadsföring för cykling i kommunen, har Mark angivit en tjänstegrad på 1 procent. För att främja cykling inom kommunen är det viktigt att det finns tjänstetid avsatt för att arbetet

dokumenteras och att investeringar avsatta för så kallade mjuka åtgärder specificeras.

Inom området organisation finns det också utvecklingspotential för Mark. Kommunen får totalt 11,5 poäng av 30 möjliga i området vilket ligger under snittet för både samtliga deltagande kommuner och deltagande små kommuner. Kommunen saknar idag en tydlig målsättning för cykling som är tidsatt och mätbar. En politiskt uttalad målsättning ligger ofta till grund för policys och handlingsplaner och är ett enkelt sätt att följa upp arbetets resultat. Däremot har kommunen både ett cykelprogram och en cykelplan med öronmärkta medel, vilka utgör goda verktyg för att uppnå målsättningarna för cykling. Vidare är uppföljning och mätning viktiga verktyg för att utvärdera cykelarbetet i kommunen och följa upp om målen uppfylls. Regelbundna flödesmätningar, resvaneundersökningar och nöjdhetsundersökningar som inte görs idag, hade gagnat det kommunala cykelarbetet i Mark.

Mark är en kommun med stor utvecklingspotential när det gäller cykelarbetet i kommunen. Ett tydligt politiskt cykelmål är grunden för att kunna främja cykling i det kommunala arbetet, vilket kommunen idag saknar. Vidare behöver cykelarbetet redovisas och följas upp för att kommunen ska kunna jobba utifrån en helhetsbild av vad som görs och vad som behöver göras i form av både infrastruktur- och påverkanssatsningar. När dessa delar är på plats kan resan mot att bli en mer cykel-främjande kommun ta fart för Mark.



1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastrukturinvesteringar 2021:

111 kr/capita, 3 862 000 kr totalt

Budgeterat 2022:

155 kr/capita, 5 400 000 kr totalt

Drift och underhåll

Spenderat 2021:

0 kr/capita, - kr totalt

Budgeterat 2022:

0 kr/capita, - kr totalt

geterade medel 2022 samt interna personresurser för utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur samt drift och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur. Kostnaderna räknas per person för att möjliggöra jämförbarhet mellan kommuner av olika storlekar.

Marks kommun investerade under 2021 totalt 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.

MARKS KOMMUN
FÅR 2,5 AV
20 POÄNG PÅ
DELOMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
INVESTERINGAR

I delområdet infrastrukturinvesteringar poängsätts kommunens investeringar i ny cykelinfrastruktur och drift och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur under 2021, bud-

INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSNITTET FÖR SMÅ KOMMUNER OCH TOTALT

	Marks kom- mun	Genomsnitt, små kommu- ner	Genomsnitt, totalt
Kostnader för ny cykelinfrastruktur under 2021 kronor per capita	111	170	219
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2022 kronor per capita	155	290	336
Kostnader för drift och underhåll av cykelinfrastruktur under 2021 kronor per capita	0	75	77
Budget för drift och underhåll av cykelbanor under 2022 kronor per capita	0	77	79
Summa kostnader kronor per capita 2021 (ny cykelinfrastruktur + drift och underhåll)	111	245	296
Summa budget kronor per capita 2022 (ny cykelinfrastruktur + drift och underhåll)	155	366	414

0,0 PERSONER PER 100 000
INVÅNARE ARBETAR MED
UTVECKLING OCH PLANERING
ELLER DRIFT OCH UNDERHÅLL
AV CYKELINFRASTRUKTUR
I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Marks kom- mun	Genomsnitt, små kommuner	Genomsnitt, totalt
0,0	6,6	5,8

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Delområdet infrastrukturinvesteringar kompletteras med frågor om vilka typer av infrastrukturåtgärder som har genomförts under året. Dessa "hårda" verksamheter är ofta de första, och ibland enda, man tänker på när kommunens cykelfrågor kommer på tal, men i Kommunvelometern är infrastruktur endast ett område av tre. Infrastrukturåtgärder innebär inte enbart kilometer av nybyggd cykelväg, utan kan även inkludera åtgärder för att skapa säkrare förutsättningar för cyklister,

förstärkt belysning längs cykelstråk eller nya cykelparkeringar.

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

**MARKS KOMMUN FÅR
5 AV 10 MÖJLIGA PO-
ÄNG PÅ DELOMRÅDET
FÖR
INFRASTRUKTUR-
ÅTGÄRDER**

AKTIVITETER INOM DELOMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Marks kom- mun	Andel av små kommuner som genomfört åtgärden	Andel bland samtliga kommu- ner som genom- fört åtgärden
Byggt nya cykelbanor		100%	100%
Säkerhetshöjande och/eller framkomlighetshöjande åtgärder på befintliga cykelbanor		89%	93%
Säkerhetshöjande eller framkomlighetshöjande åtgärder för cyklister i blandtrafik		61%	65%
Förbättrat cykelförutsättningar runt skolor		64%	67%
Byggt cykelparkering eller upprustat befintliga		61%	76%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)		29%	31%
Byggt ut belysning längs cykelbanor		68%	76%
Byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser, eller standardhöja befintliga		46%	60%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i cykelställ		64%	80%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik		11%	25%
Genomfört insatser såsom "bike parks", stigcykling/MTB-leader, "pump tracks" eller dylikt		36%	47%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret		96%	98%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret		100%	100%
Installerat/byggt/upprustat offentlig luftstation		14%	42%
Installerat/byggt/upprustat offentlig cykelservicestation		4%	11%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem/cykelpool (ex. el- eller lådcykelpool)		7%	27%



2. Information och marknadsföring

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

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

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.

**MARKS KOMMUN
FÅR
0,5 AV 20 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET
FÖR
INFORMATIONS-
OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR**

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

	Investerade kronor i information och marknadsföring för cykling under 2021 per capita	Budgeterade kronor i information och marknadsföring för cykling under 2022 per capita
Marks kommun	0,0	0,0
Genomsnitt, små kommuner	1,4	3,3
Genomsnitt, totalt	2,3	2,4

**0,0 PERSONER PER
100 000 INVÅNARE ARBETAR
MED PÅVERKANSSATSNIG-
NAR OCH INFORMATION
OCH MARKNADSFÖRING
FÖR CYKLING I KOMMUNEN**

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Marks kommun	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt
0,0	0,7	0,9

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

MARKS KOMMUN FÅR 1 AV 10 POÄNG PÅ DELOMRÅDET FÖR INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Följande är en kompletterande lista inom området information och marknadsföring med diverse åtgärder för att visa bredden på möjliga aktiviteter inom påverkansarbete och information och marknadsförings för ökad cykling. Kommunerna får ett poäng för varje åtgärd de genomfört under 2021 med max tio

poäng i delområdet.

Kommunen får 1 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälningsfunktion.

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Marks kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga		54%	69%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga		4%	15%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen		54%	56%
Genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		46%	51%
Genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		36%	36%
Genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/MTB-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		36%	40%
Genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		32%	45%
Genomfört vinterkampanjer eller aktiviteter för främjandet av vintercykling		32%	51%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. Cykelvänlig arbetsplats eller dylikt.		32%	47%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt		29%	45%
Tagit fram eller uppdaterat samt spridit cykelkarta (tryckt eller digital)		43%	53%

FORTSÄTTNING INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Marks kom- mun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Informerat om kommunens cykelin- satser eller träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikant- veckan eller i samband med annat event		57%	62%
Varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommu- nens insatser för cykling		68%	82%
Marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälningsfunktion		39%	55%
Drivit/sponsrat cykelkök		0%	9%
Drivit/sponsrat cykelbibliotek eller dylikt		0%	13%
Drivit/sponsrat cykelutbildningar, som t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna		7%	24%
Drivit/sponsrat "cykling för äldre" eller dylikt		7%	16%
Drivit/sponsrat "prova på" kampan- jer eller projekt för t.ex. elcyklar, vikcyklar eller lådcyklar		29%	36%
Implementerat "nudging" åtgärder relaterade till cykling		14%	25%
Installerat/driftat en offentlig cykel- mätare för att uppmuntra till ökad cykling		14%	36%



3. Organisation

3.1 CYKELPOLITIK

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

MARKS KOMMUN FÅR
4,5 AV 10 POÄNG PÅ
DELOMRÅDET FÖR
CYKELPOLITIK

MÅL FÖR ÖKAD CYKLING

	Marks kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Finns det uttalade politiska mål om att öka cykeltrafiken i kommunen?		79%	87%
Finns det andelsmål specifikt för cykel?		32%	53%
Är dessa mål tidsatta?		39%	60%
Är dessa mål kvantifierade?		43%	62%
Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) eller motsvarande regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken i kommunen?		57%	75%

AKTIVITETER INOM CYKELPOLITIK

	Marks kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen antagit någon cykelstrategi eller ett cykelprogram för ökad cykling		61%	71%
Har kommunen en aktuell cykelplan?		64%	76%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?		57%	71%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?		43%	71%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?		36%	65%
Har kommunen 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%	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%	96%
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)?		36%	60%

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Delområdet uppföljning och mätning är en viktig del av den egna organisationens arbete för cykling. Genom att följa upp arbetet finns det större möjligheter att se om uppsatta mål är rätt satta och huruvida de kommer att infrias eller ej. Moment som bör ingå i en utförlig uppföljning är bland annat mätningar av cykeltrafiken på olika stråk, resvane- och nöjdhetsundersökningar, kartläggning/inven-

tering, felanmälningsfunktioner samt cykelbokslut och cykelrevisioner. 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.

**MARKS KOMMUN FÅR
2 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
UPPFÖLJNING OCH
MÄTNING**

MÄTNINGAR

	Har kommunen genomfört några flödesmätningar av cykeltrafiken under de senaste fem åren?	Kontinuerliga mätningar	Periodiska mätningar
Marks kommun			
Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	61%	25%	39%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	80%	60%	55%

**MARKS KOMMUN GENOMFÖR
INTE NÅGON FLÖDESMÄTNING
AV CYKELTRAFIKEN.**

AKTIVITETER INOM UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

	Marks kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen rutiner för att leverera in data om nya cykelvägar till Nationell Vägdatabas (NVDB) inom ett år av byggnation?		89%	85%
Har kommunen en felanmälningsfunktion?		96%	98%
Har kommunen en prioritetsordning för fel som anmäls på cykelnätet samt tidsperiod under vilken felen skall åtgärdas enligt prioritetsordningen?		36%	45%
Har kommunen genomfört (eller deltagit i en annan aktörs) resvaneundersökning där cykelns färdmedelsandel mätts bland kommunens invånare de senaste fem åren (from. 2017)?		43%	65%
Använder och följer kommunen upp olycksstatistik (STRADA) med koppling till cyklister?		71%	85%
Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste fem åren (from. 2017)?		46%	65%
Har kommunen någon regelbunden dialog med cyklister (minst 2 gånger per år), antingen cykelorganisationer eller referensgrupp?		14%	35%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet de senaste fem åren (from. 2017)?		46%	69%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån typ av cykelställ och/eller kvalitet de senaste fem åren (from. 2017)?		29%	58%
Har kommunen genomfört något cykelbokslut de senaste fem åren (from. 2017)?		21%	49%
Ett annat verktyg är en cykelrevision, som är en mer ingående analys av kommunens arbete med cykling. Har kommunen genomfört någon cykelrevision de senaste fem åren (from. 2017)?		0%	4%

MARKS KOMMUN HAR INTE GENOMFÖRT NÅGON NÖJDHETSMÄTNING BLAND CYKLISTER DE SENASTE 5 ÅREN

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Det tredje delområdet inom organisation är organisatoriska åtgärder. Dessa åtgärder inkluderar element av både cykelpolitik och uppföljning och mätning, där vikten är att åtgärden ska ha genomförts under det gångna året. Delområdet inkluderar även flera åtgärder kopplade till främjandet av cykling bland kommunens anställda. Kommunerna får ett poäng för var åtgärd de genomfört under 2021 med max tio poäng i delområdet. 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.

**MARKS KOMMUN FÅR
5 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
ORGANISATORISKA
ÅTGÄRDER**

ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Marks kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Tagit fram eller reviderat politiska cykelmål		18%	20%
Uppföljning av cykelmåluppfyllelse av berörd nämnd eller motsvarande		36%	53%
Tagit fram eller reviderat cykelprogram/-strategi		18%	24%
Tagit fram eller reviderat cykelplan		39%	29%
Tagit fram eller reviderat cykelparkeringsplan		25%	22%
Tagit fram eller reviderat underhållsplan för cykelinfrastruktur		11%	29%
Tagit fram eller reviderat skriftliga rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik		25%	25%
Genomfört/deltagit i kompetenshöjande insatser inom cykelfrågor för tjänstepersoner och /eller politiker		46%	69%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik		61%	80%
Genomfört en resvaneundersökning		7%	13%
Genomfört nöjdhetsundersökning bland cyklister		14%	15%
Genomfört ett cykelbokslut		21%	40%
Genomfört en cykelrevision		0%	2%
Inventerat befintlig cykelinfrastruktur		46%	60%

FORTSÄTTNING: ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Marks kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Deltagande i Kommunvelometern 2021		71%	76%
Tillhandahållit låncyklar för interna resor för kommunanställda		86%	93%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda		43%	44%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)		50%	64%
Genomfört information och marknadsföringsinsatser för kommunanställda/kommunala bolag i kommunen (t.ex. aktiviteter, utmaningar och tävlingar)		25%	42%
Genomfört resvaneundersökning bland kommunanställda		7%	18%
Tillhandahållit lönebonus/reseersättning eller annan förmån (förutom förmånscyklar) för personal som cyklar till och i tjänsten		7%	7%
Byggt eller upprustat faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten (t.ex. cykelparkering, verktyg, omklädningsrum)		11%	38%



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



OM CYKELFRÄMJANDET

Cykelfrämjandets mål är att tillvarata alla cyklisters intressen så att fler kan och vill cykla mer och oftare. Vi jobbar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Våra medlemmar är organiserade i ortskretsar, från norr till söder, och står för en viktig del av engagemanget. Föreningen har ett kansli i Stockholm och volontärer som engagerar sig över hela landet. Vi 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