

CYKELFRÄMJANDETS

Kommunvelometer 2023

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



INNEHÅLL

CYKELFRÄMJANDETS KOMMUNVELOMETER 2023!	1	Lysekils kommun	64
		Malmö stad	65
Forskningen ger cyklingen skjuts i Helsingborg	3	Mjölby kommun	66
Varberg byggde cykelgata vid havet	5	Motala kommun	67
Cykeldagar och parkeringar ger Danderyd topplacering	7	Nyköpings kommun	69
		Nässjö kommun	70
		Olofströms kommun	71
		Oxelösunds kommun	72
		Partille kommun	74
		Piteå kommun	75
		Salems kommun	76
		Sollentuna kommun	77
		Solna stad	78
		Stenungsunds kommun	79
		Sundbybergs stad	80
		Tranemo kommun	81
		Tranås kommun	83
		Trelleborgs kommun	84
		Täby kommun	85
		Ulricehamns kommun	86
		Upplands-Bro kommun	87
		Uppsala kommun	88
		Varbergs kommun	90
		Vårgårda kommun	91
		Vänersborgs kommun	92
		Västerviks kommun	93
		Växjö kommun	94
		Östersunds kommun	95
		CYKELSATSNINGAR MED FOKUS PÅ BARN OCH UNGA	97
		CYKLISTVELOMETERN	103
		BILAGA	105

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2023!

Totalt deltar 54 kommuner i årets Kommunvelometer. Helsingborg tar förstaplatsen för andra året i rad, Uppsala tar andraplatsen och tredjeplatsen går till Varberg. Nio kommuner deltar för första gången i år och sällar sig därmed till de 133 kommuner som deltagit någon gång i Kommunvelometern sedan starten 2010.

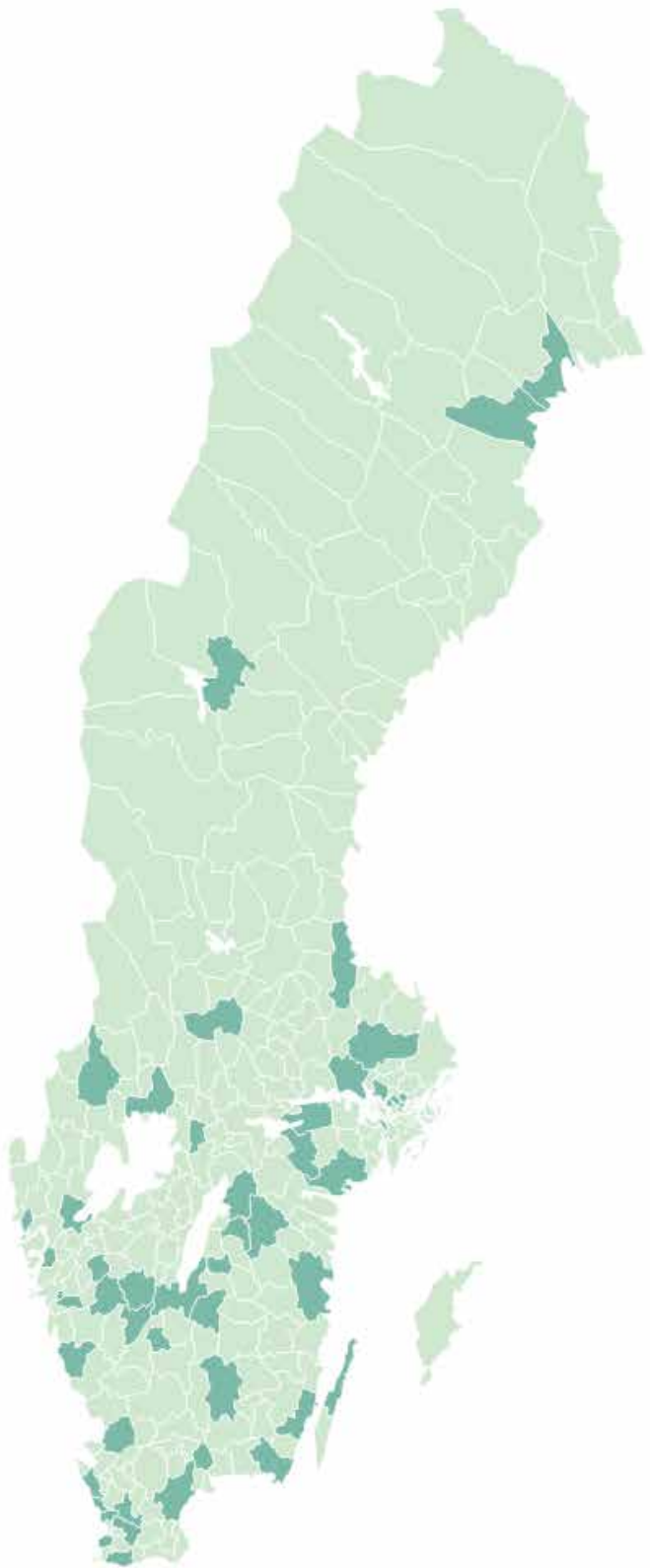
Kommunvelometern är en benchmarking-studie som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Syftet med studien är att kunna jämföra nuläget i en kommun gentemot andra kommuner, se förändringar över tid samt att belysa områden där det finns potential för förbättringar. Kommunerna delas in i stora, mellanstora och små kommuner som beskrivs nedan. Årets cykelfrämjarkommun är Helsingborg, som intagit topp tio-placeringar de senaste sex åren och som för andra året i rad tar förstaplatsen. Andra plats tar Uppsala och på tredje plats kommer Varberg. Uppsala har tidigare tagit förstaplatsen i fyra omgångar av Kommunvelometern, och Varberg har hamnat bland topp-tio sex gånger tidigare. Varberg tar också förstaplatsen i gruppen mellanstora kommuner och klättrar upp fyra placeringar från fjolårets resultat. Bland de små kommunerna tar Danderyd förstaplatsen. Läs mer om hur Helsingborg, Varberg och Danderyd har utvecklat sitt cykelfrämjande arbete på sidorna 3-8 och se resultaten från årets Kommunvelometer på sidorna 10-30.

Detta är Kommunvelometerns fjortonde omgång och totalt har 133 kommuner deltagit i granskningen sedan 2010 –detta år är nio deltagande kommuner förstagångsdeltagare. I år deltar 54 kommuner, något färre än 2021 års rekord på 57 deltagande kommuner. Se alla deltagares poängsammanställning i kommunsammanfattningarna på sidorna 31-96 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.

Under 2022 har 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 nästan 100 kilometer ny cykelväg har byggts. Förra året ökade kommunerna sina poäng, men i år backar de något med cirka 2 poäng lägre i snitt jämfört med i fjol. Kommunernas genomsnitts-

poäng minskade inom delområdena informations- och marknadsföringsåtgärder samt organisatoriska åtgärder, inom övriga delområden är genomsnittspoängen densamma som i fjol. Kommunerna är ännu inte fullt tillbaka på 2021 års nivå, men resultatet ligger runt snittet sett till kommunernas poäng de senaste fem åren. Jämförbarheten mellan åren påverkas delvis av att olika kommuner deltar från år till år, däremot är det precis som de två senaste åren en särskilt hög andel mindre kommuner som deltar samtidigt som flera större kommuner saknas.

Förra året undersökte Kommunvelometern för första gången hur kommunerna arbetar för att främja barn och ungas cykling, vilket undersöks även detta år. Mycket tyder på att det finns ett kunskapsglapp inom detta område och att det cykelfrämjande arbetet med barn och unga som målgrupp behöver kartläggas bättre. I och med att detta är en av Cykelfrämjandets prioriterade frågor ansågs det lämpligt att fortsättningsvis inkludera ytterligare ett delområde dedikerat till just denna fråga. Frågorna är inte poängsatta och bör ses som ett komplement till de befintliga frågorna. Kommunernas svar visar att inom 3 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. Det tredje området, där fler svarat ja på frågan i år än i fjol, är genomförande av barnkonsekvensanalyser i samband med planering av nya skolor i kommunen som inkluderar trafiksäkerhets- och tillgänglighetsperspektiv för aktiva transporter (inklusive cykel). Däremot är det endast ungefär en sjättedel som har uppsatta mål för barn och ungdomars resor i kommunen (inklusive cykel) och en tredjedel som uppger att de har styrdokument för säkra skolvägar som inkluderar cykling (i form av t.ex. en plan eller riktlinjer). Läs mer om deltagarnas arbete för barn och ungas cykling på sidorna 97-102 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 2023 på sidorna 105-115. Granskningen genomförs av Cykelfrämjandet med stöd av Enkätfabriken.

För att fånga upp cyklistperspektivet lanserade Cykelfrämjandet 2018 en ny nationell granskning, 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 tredje gången under sommaren 2022 och 25 000 cyklister tyckte till om cyklingen i sin kommun! Se sida 103-104 i denna rapport för att se vilka kommuner som toppar cyklisternas lista över cykelvänliga kommuner.

Sammanlagt har årets 54 deltagande kommuner 3 453 529 invånare och är tillsammans väghållare för cirka 7 660 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.

Forskningen ger cyklingen skjuts i Helsingborg

Helsingborgs kommun arbetar så ambitiöst med cykling att de når högst av alla landets kommuner i Kommunvelometern. En av många lyckade satsningar är ”300 testcyklister” som just nu utvärderas av Lunds universitet.

– Att universitetet är med har gjort det lättare att locka deltagare. Många har varit stolta och känt att de bidrar till något viktigt, säger Emma Kangas, projektledare på miljöförvaltningen i Helsingborgs stad.

Helsingborg tar hem både totalsegern i Kommunvelometern och seger i klassen stora kommuner för andra året i rad. Helsingborg kniper segern på grund av envist och medvetet arbete inom många av de olika mätkategorierna.

Det här märks inte minst på de stora satsningar på infrastrukturen som genomförts. Bland annat har flera cykelbanor breddats så att alla ska få plats: allt från snabbcyklare och de som är mer ovana till lådcyklister som behöver stor svängradie. Det pågår också en regional satsning ihop med bland annat Lunds kommun kring hållbara företagsresor. Kommunen har även fräschat upp många av cykelparkeringarna.

– Vi håller på att byta ut alla parkeringar till bågar så att man kan låsa fast ramen, det är viktigt för många.

Ett av de mer ambitiösa projekten – och ett av de mest lyckade – heter ”300 testcyklister”. Efter att ha fått över 700 ansökningar valdes det ut 300 invånare som vanligtvis kör bil, men som under sex veckor förband sig att cykla i stället. Och trots att det inte delades ut låncyklar eller gavs någon annan typ av belöning är resultaten anmärkningsvärda.

– 87 procent verkade tycka att det var så himla härligt att cykla att de tänker fortsätta med det. Det var mycket skönare än vad de hade kunnat ana.

För att få ut så mycket nytta som möjligt av

projektet även efter att själva testcyklandet är avslutat, samarbetar Helsingborg med Lunds universitet som ska utvärdera projektet.

– Tillsammans med dem ska vi försöka ta reda på vad är det som gör att man ändrar vanor och börjar cykla i stället? Finns det skillnader mellan olika grupper och områden? För oss har det varit väldigt bra att ha med dem, det ger tyngd och har hjälpt till att locka fler deltagare.

För Helsingborgs största utmaning handlar om just det här: att få fler att faktiskt upptäcka hur bra det går att cykla.

– Vi har lägre andel som cyklar än många andra i Skåne och vi klurar mycket på vad det här beror på. Trots att vi har bra infrastruktur och gör mycket för att underlätta, ser vi inte att cyklingen ökar.

Hur man ska göra för att få fler att välja cykeln är inte helt klart. Men frågan är hela tiden aktuell och kommer definitivt att finnas med i den nya trafikplan som ska börja gälla från 2025 när den gamla cykelplanen löper ut i år. Om Emma Kangas fick bestämma skulle kommunen gärna arbeta mer med hur barn och unga tar sig till skolan.

– Som på så många andra ställen har vi många föräldrar som säger att de måste köra sitt barn i bil för att det är så otryggt: men de bidrar till otrygghet genom att köra. Ibland låter det lite som undanflykter och det här tror jag vi behöver undersöka vad det handlar om.



Emma Kangas
Projektledare,
Miljöförvaltningen
Helsingborgs stad

”87 procent verkade tycka det var så himla härligt att cykla att de tänker fortsätta med det.”

Befolkning: 150 975 (31-12-2022)
Placering totalt (av 54): 1:a plats
Placering stora kommuner (av 9): 1:a plats
Totalpoäng (av 90): 79,5 poäng
Antal år i Kommunvelometern (av 14): 13

Det är andra gången Helsingborg vinner titeln "Årets cykelfrämjarkommun". Även i fjol tog kommunen förstaplatsen, och åren dessförinnan kom de på tredje respektive femte plats.

”Om fem år hoppas jag att fler har upptäckt hur bra det är att cykla i Helsingborg. Cykeln är en viktig del av den omställning vi måste göra för att klara våra högt ställda klimatmål.”

– Alexander Svensson (M), ordförande i stadsbyggnadsnämnden i Helsingborgs stad

Emmas bästa cykelutflykt i Helsingborgs stad

”Då ska man cykla till Sofiero. Det är ungefär fem kilometer dit och där finns det ett slott och en stor fin park.”

Varberg byggde cykelgata vid havet

I Varberg gör man ett cykelbokslut varje år och försöker involvera så många som möjligt när nya åtgärder planeras och bestäms.

– Att öka cyklingen handlar inte bara om bygga något eller att få till nya cykelvägar, alla måste dra åt samma håll, säger trafikplanerare Li Hagström.

För allra första gången är Varberg med i topp i Kommunvelomaterm och vinner klassen för de mellanstora kommunerna. Kommunen får bland annat höga poäng för de stora satsningar som gjorts på infrastrukturen. Nyligen invigdes kommunens första cykelgata i samband med att en strandpromenad byggdes nere vid havet. Och kommunen har dessutom på flera ställen byggt fem meter breda cykelvägar för att underlätta pendlingen in till Varberg.

– Det här kommer från den förra cykelplanen där vi velat satsa på arbetspendlingsstråk. Vi har byggt ut det sista nu och är mer eller mindre klara, säger trafikplanerare Li Hagström.

Hon berättar vidare att kommunen präglas av en dubbelhet – här finns både cykelkultur och bilkultur. Cykeltillverkarna Monark och Crescent låg här och många är vana att cykla. Men för många andra är bilen det första och naturliga valet, speciellt för dem som bor i de mindre samhällena en bit utanför Varberg.

– Det finns gratis parkeringar överallt, så hos oss är det väldigt bekvämt att ta bilen. Får man köa i två minuter tycker en del att det är katastrof. Och de här mindre samhällena ligger inte riktigt på pendlingsavstånd med cykel. På många håll är det dessutom Trafikverket och de lokala vägföreningarna som äger vägarna, så vi har inte samma inflytande.

Utmaningarna till trots finns det en tydlig samsyn inom kommunen att cykling är något som angår alla. Arbetet präglas av en vilja att hela tiden aktivt samarbeta och försöka inhämta så många åsikter som möjligt. Det gäller inte minst inom förvaltningarna.

– Vi har försökt involvera alla: skolförvaltningen, fritidsförvaltningen och den förvaltning som arbetar med turism. Frågan har varit ”Vad skulle vi kunna göra för att öka cyklingen?” utöver att bygga cykelbanor. Det är viktigt att alla tankar och idéer kommer fram.

Just samarbetet är något Li Hagström lyfter fram som en av de viktigaste framgångsfaktorerna.

– Jag tror att det är viktigt att alla drar åt samma håll så att alla vet varför vi gör vissa saker och varför vi vill att folk ska cykla mer.

Men det är inte bara inom kommunens förvaltningar man anstränger sig för att samarbeta. Även invånarnas åsikter har varit viktiga. Därför har enkäter skickats ut till föräldrar, lärare och elever där de har fått svara på frågor om var det känns tryggt och var det känns otryggt att cykla.

– På så sätt har vi fått långa listor på saker vi behöver åtgärda. Det kan vara en cykelparkering som behövs eller att det fattas cykelväg sista biten till en skola. Vi har fått många och väldigt bra svar, och det var så intressant att se vad eleverna själva tycker.

För att regelbundet stämma av och samtidigt berätta om kommunens cykelarbete, görs ett cykelbokslut varje år.

– Då sammanställer vi vad vi har gjort och skriver en rapport om det. Den presenteras för nämnden och läggs även ut på vår hemsida så att alla invånare ska kunna läsa.

Lis bästa cykelutflykt i Varbergs kommun

”Då måste man ju cykla längs havet på Kattegattleden eller i Åkulla. Där har vi fina bokskogar och det är otroligt vackert.”

Befolkning: 67 800 (31-12-2022)
Placering totalt (av 54): 3:e plats
Placering mellanstora kommuner (av 14): 1:a plats
Totalpoäng (av 90): 75
Antal år i Kommunvelometern (av 14): 14



Li Hagström
Trafikplanerare
Varbergs kommun

”Det är viktigt att alla tankar och idéer kommer fram.”

”Vi har satsat på cykelbanor över hela kommunen. Kommunen växer kontinuerligt och det ger cykeln hela tiden nya möjligheter att bli ett alternativ vid förflyttning. Vilket är bra med tanke på att fortsatt ha en bra luftkvalité, hålla nere buller och trängsel i trafiken.”

– Ulrika Eriksson (M), ordförande i hamn- och gatunämnden i Varbergs kommun

Cykeldagar och parkeringar ger Danderyd topplacering

Danderyd rankas högst bland de små kommunerna. Ett ambitiöst arbete med information och stora satsningar på infrastrukturen har fört dem upp i topp.

– Vi har nästan byggt klart de cykelparkeringar vi tänkt införa, säger miljösamordnare Jonas Qvarfordt.

Danderyd har många förutsättningar för att vara en bra kommun för cykling. Den är Sveriges tredje minsta och det går i stort sett att nå hela kommunen på en kvart från Mörby centrum i mitten.

– När vi hade landshövding Anna Kinberg Batra här på besök genomfördes hela besöket på cykel. Det blev smidigast så, berättar Jonas Qvarfordt.

Han jobbar som miljösamordnare och med i samtalet är också energi- och klimatstrateg Ruth Meyer. Danderyd är en såpass liten kommun att ingen enbart arbetar med cykling, utan det är många involverade som samtidigt har andra uppgifter. Men det är egentligen bara en fördel menar hon.

– Jag gillar samarbete och att vi är många som drar ett strå till stacken. Det blir mer fart i arbetet på det viset än om man skulle sitta själv.

Så vad placerar Danderyd i topp bland de mindre kommunerna? Mycket handlar om de stora satsningar som gjorts på infrastrukturen. Bland annat cykelparkeringar där kommunen börjar närma sig slutmålet. Kommunen har också lagt ner resurser på att få trafiksituationen vid Danderyds sjukhus att bli enklare och tydligare, så att det inte ska bli konflikter mellan cyklister och de många busspassagerare som hoppar av där.

– Och så har vi gjort en stor åtgärd tillsammans med Trafikverket vid en tågövergång där cyklar och gångtrafikanter nu passerar planskilt under järnvägen istället för att korsa spåren, säger Ruth.

Kommunen arbetar också mycket med information och marknadsföring. Bland annat ordnas det en cykeldag varje år.

– Vi informerar och delar ut en liten goodiebag. Det kan vara ett sadelskydd och vår nya cykelkarta till exempel. Vi bjuder också in polisen för att prata säkerhet och det går att prata med ordföranden i tekniska nämnden, säger Jonas.

Men cykeldagen är inte bara till för att representera från kommunen ska få berätta om cykling. Det är även ett tillfälle att få in synpunkter från medborgarna.

– Många är väldigt nöjda och det får vi kvitto på under den här dagen. Sedan brukar vi be dem att markera bästa och värsta platsen att cykla på. Det är inte alltid vi vet om de platserna, eftersom alla inte rapporterar sådant, säger Jonas.

Kommunen har så klart utmaningar också. En är att få till trygga cykelvägar och se till att alla trafikanter får plats i de delar av kommunen där det finns många gamla villor med trånga vägar.

– Det är dessutom små trottoarer och det finns inte mycket utrymme att bygga på. Där är det ibland inte fysiskt möjligt att få till allt, säger Ruth.

När vi börjar prata framtid nämner båda att det vore önskvärt att få till ett ännu bättre och mer sammanhängande snabbcykelstråk in mot Stockholm. Redan nu pendlar många, men det går att få upp den siffran ännu mer.

– Drömmen vore att få till ett stråk där folk känner sig trygga, både de som cyklar fort och de som cyklar långsamt. Ett sådant stråk får gärna vara helt separerat från de stora bilvägarna, det är inte så roligt att ha allt buller från E18 precis bredvid sig.

Ruth och Jonas bästa cykelutflykter i Danderyds kommun

Ruth: ”Då tycker jag att man ska ta sig en tur längs vårt vackra vatten. Till exempel vid Edsviken, eller vid Djursholm och Stocksund.”

Jonas: ”Jag tycker man ska utgå från den gamla stationen i Djursholm och sedan cykla på den tidigare banvallen. Det är en väldigt fin sträcka.”

”Förväntad restid mellan Stockholm och Täby beräknas i framtiden till under 30 minuter. För att öka attraktiviteten för cykling till och från arbetet krävs det förbättrad framkomlighet som möjliggör snabb cykling på breda och säkra cykelvägar. Detta arbete har redan påbörjats och tillsammans med de andra kommunerna så skulle detta kunna bli verklighet inom fem–tio år förutsatt att projektet kan prioriteras och finansieras i respektive kommun.”

– Robert Nibelius (M), ordförande i tekniska nämnden i Danderyds kommun

Befolkning: 32 692 (31-12-2022)
Placering totalt (av 54): 8:e plats
Placering små kommuner (av 31): 1:a plats
Totalpoäng (av 90): 69 poäng
Antal år i Kommunvelometern (av 14): 11



Ruth Meyer
Energi- och klimatstrateg
Danderyds kommun



Jonas Qvarfordt
Miljösamordnare
Danderyds kommun

”Drömmen vore att få till ett stråk där folk känner sig trygga, både de som cyklar fort och de som cyklar långsamt.”

Resultat

I denna del presenteras resultaten av Kommunvelometern 2023. 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.

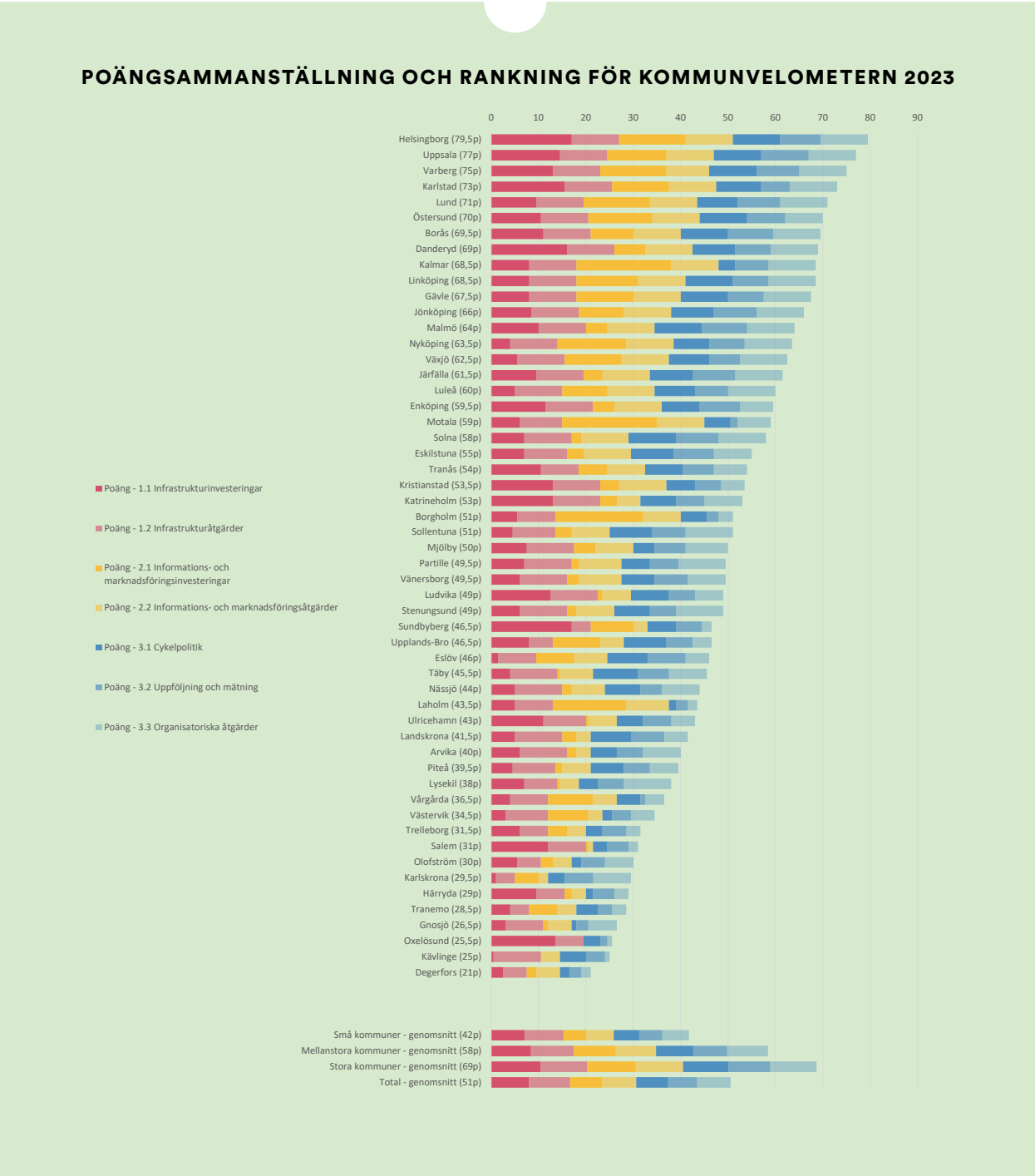


Rankning 2023

TOTALRANKNING

Den högst rankade cykelfrämjarkommunen i år blir Helsingborg med 79,5 poäng av 90 möjliga. Detta är andra året i rad Helsingborg kommer på första plats. På andra plats i år med 77 poäng kommer Uppsala som förra året kom på fjärde plats. Tredjeplatsen med 75 poäng tar Varberg, som klättrar upp 4 placeringar från fjolåret. De deltagande kommunerna

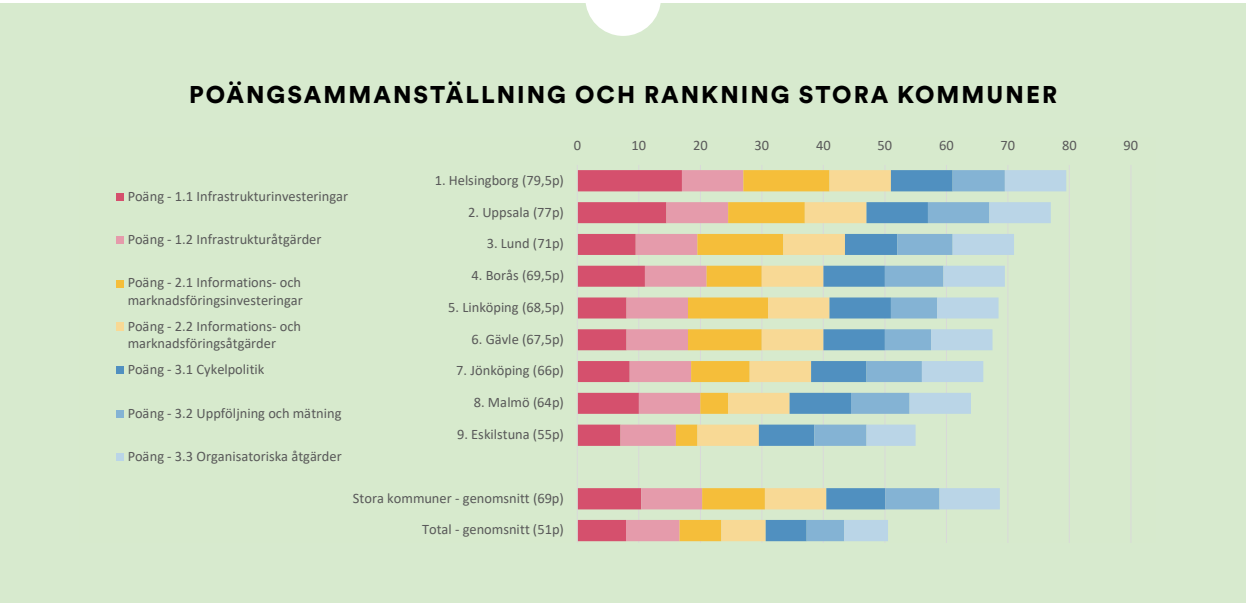
har poäng som sträcker sig från Degerfors 21 poäng till Helsingborgs 79,5 poäng av 90 möjliga. Snittpoängen för årets deltagare är 51 poäng, vilket är 1 poäng lägre än förra årets 52 poäng i snitt.



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 69 poäng i snitt. Det är 18 poäng högre än snittet för alla tre kommungrupper. Som grupp har de stora kommunerna

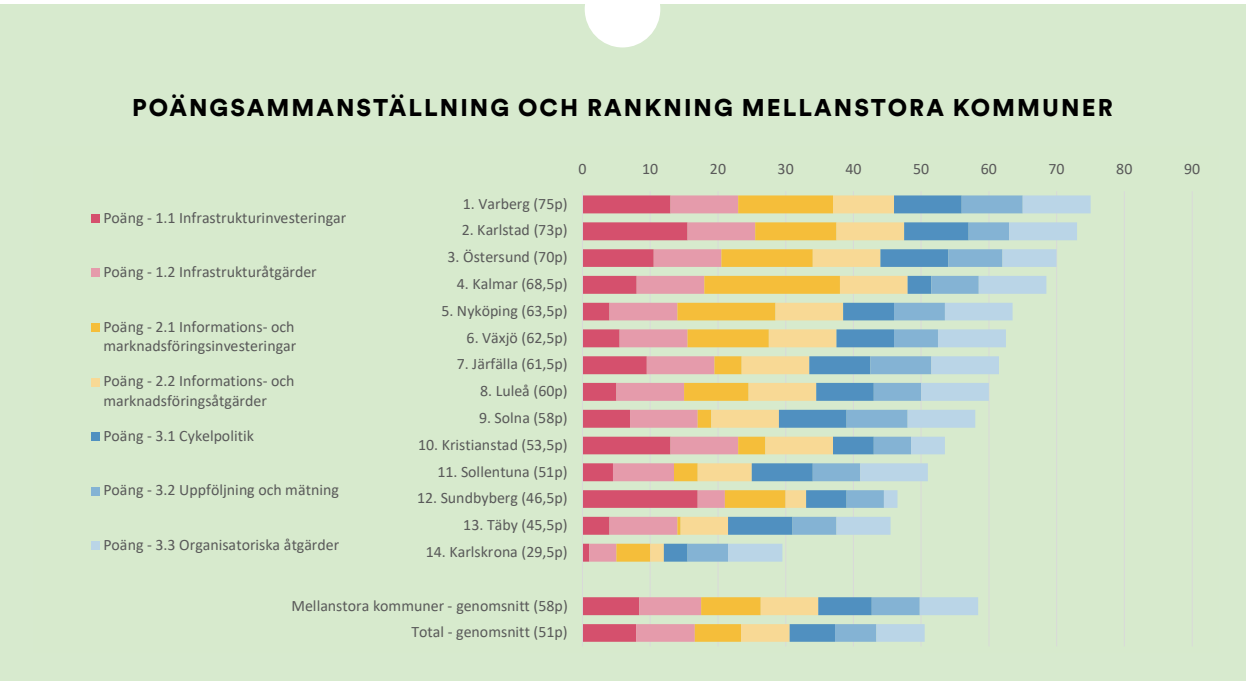
en jämn fördelning av poäng över samtliga delområden, vilket visar att de arbetar med flera aspekter för ökad och säkrare cykling. Jämfört med totalen sticker de stora kommunernas resultat fortsättningsvis ut i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, där de får 3 poäng mer än snittet totalt. Fem stora kommuner placerar sig i topp-tio rankingen totalt.



MELLANSTORA KOMMUNER

Gruppen mellanstora kommuner består av kommuner med 50 000 till 100 000 invånare. Från fjolårets resultat på 59 poäng i snitt har gruppens resultat minskat i år till 58 poäng i

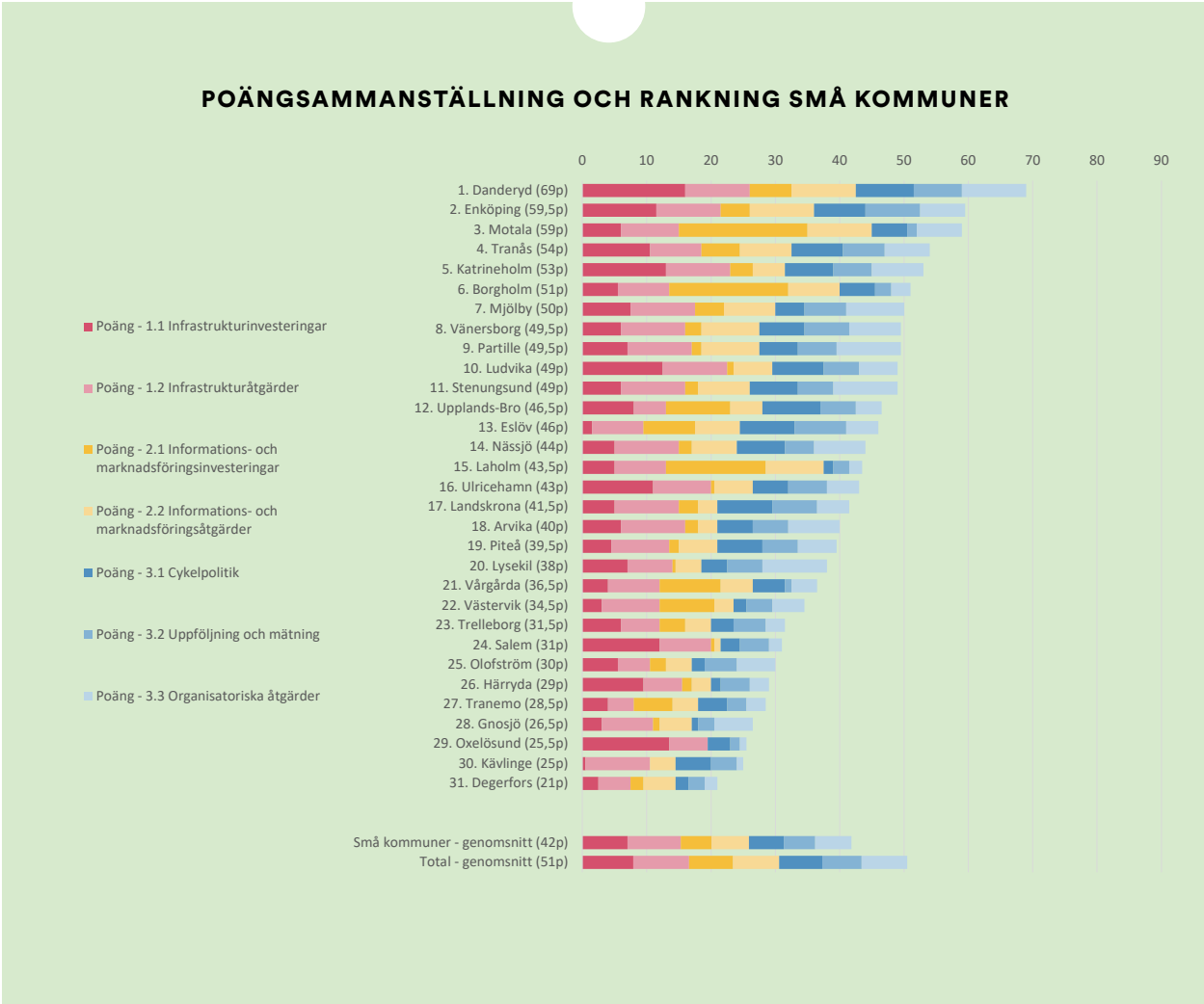
snitt. Det är 7 poäng över snittet för alla tre kommungrupper och poängen är jämnt fördelade över samtliga delområden. Fyra mellanstora kommuner platsar inom topp-tio rankingen totalt.



SMÅ KOMMUNER

Gruppen små kommuner består av kommuner med färre än 50 000 invånare. Gruppen har en stor spridning av poäng, från 21 till 69 poäng, och snittet för gruppens deltagare ligger i år oförändrat på 42 poäng som gruppen fick även förra året. Resultaten bland deltagarna varierar brett, men generellt får gruppen små kommuner lägre poäng i delområdena infor-

mations- och marknadsföringsinvesteringar samt cykelpolitik, där de ligger 2 poäng under snittet för samtliga kommungrupper. Danderyd tar förstaplatsen i gruppen i år, och placerar sig på plats 8 av samtliga deltagande kommuner.



1. Infrastruktur

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastruktur
- Investeringar 2022
252 kr per invånare, 945 409 449 kr totalt
- Budgeterat 2023
281 kr per invånare, 1 238 132 417 kr totalt

Drift och underhåll
- Investeringar 2022
85 kr per invånare, 323 360 036 kr totalt
- Budgeterat 2023
81 kr per invånare, 306 855 672 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 2022 och budgeterade medel för 2023, 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 2022. Kostnaderna räknas per capita för att möjliggöra jämförelser mellan kommuner av olika storlekar. Genomsnittet för alla deltagande kommuner ses i faktarutan ovan.

I genomsnitt har kommunerna investerat 252 kr per capita i ny cykelinfrastruktur under 2022 och budgeterat i snitt 281 kr per capita för 2023. För drift och underhåll har kommunerna spenderat i snitt 85 kr per capita under 2022 och budgeterat i snitt 81 kr per capita för 2023.

Avseende investeringar i ny cykelinfrastruktur innebär detta en ökning från förra årets resultat då 219 kr investerades under 2021. Gällande budget för nästkommande år har kommunerna däremot uppgett lägre budget i föl, då 336 kr var budgeterade för 2022 i snitt per capita för ny cykelinfrastruktur. Inom drift och underhåll har snittet ökat sedan i föl då 77 kr investerades under 2021 och 79 kr budgeterades för 2022, 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 2022 och budgeterade medel 2023 ses i

diagrammen på nästföljande sida.

I snitt jobbar 5,1 personer per 100 000 invånare med utveckling och planering eller drift och underhåll av cykelinfrastruktur i kommunerna.

Helsingborg och Sundbyberg är de kommuner som tar hem flest poäng i delområdet med 17 poäng av 20 möjliga, tätt följt av Danderyd med 16 poäng. Genomsnittet för alla deltagande kommuner är 8 av 20 poäng i delområdet, och 68 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 8,4 poäng och för stora kommuner 10,4 poäng. 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 till exempel har behövt göra uppskattningar för cykelns del av en övergripande budget. Vissa kommuner har använt sig av schablonberäkningar för att uppskatta kostnader för infrastruktur respektive 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	
5,1	4,4	6	

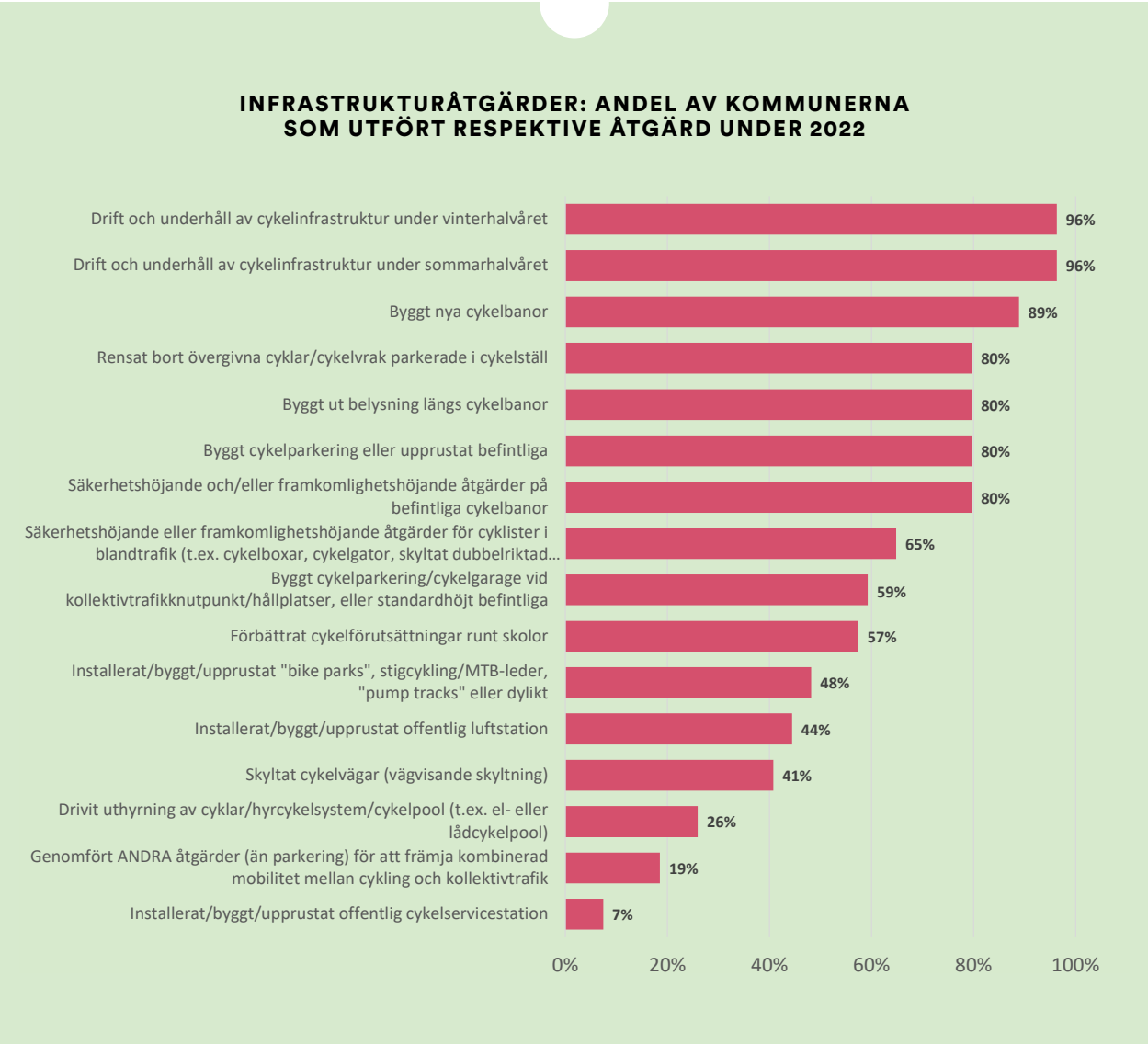
5,1 PERSONER PER 100 000 INVÅNARE ARBETAR I SNITT MED UTVECKLING OCH PLANERING ELLER DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELINFRASTRUKTUR I KOMMUNERNA.



1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Delområdet infrastrukturåtgärder listar de aktiviteter som kommunerna har genomfört under 2022 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 2022 med max 10 poäng i delområdet. I årets Kommunvelometer får hela 31 kommuner full pott i delområdet med 10 av 10 möjliga poäng, fler än fjolårets 28 kommuner. Snittpoängen för delområdet är 8,7 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 vinter- och sommarhalvåret, samt byggnation av nya cykelbanor.



INFRASTRUKTURÅTGÄRDER: ANDEL AV KOMMUNERNA PER GRUPP SOM UTFÖRT RESPEKTIVE ÅTGÄRD UNDER 2022			
	Små	Mellanstora	Stora
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret	94%	100%	100%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret	94%	100%	100%
Byggt nya cykelbanor	84%	93%	100%
Säkerhetshöjande och/eller framkomlighetshöjande åtgärder på befintliga cykelbanor	71%	93%	89%
Byggt cykelparkering eller upprustat befintliga	71%	86%	100%
Byggt ut belysning längs cykelbanor	71%	86%	100%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i cykelställ	74%	86%	89%
Säkerhetshöjande eller framkomlighetshöjande åtgärder för cyklister i blandtrafik (t.ex. cykelboxar, cykelgator, skyltat dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktade gator, hastighetsdämpande åtgärder för motorfordon)	61%	71%	67%
Byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser, eller standardhöjt befintliga	42%	79%	89%
Förbättrat cykelförutsättningar runt skolor	48%	64%	78%
Installerat/byggt/upprustat "bike parks", stigcykling/MTB-leder, "pump tracks" eller dylikt	45%	57%	44%
Installerat/byggt/upprustat offentlig luftstation	35%	43%	78%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)	39%	29%	67%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem/cykelpool (t.ex. el- eller lådcykelpool)	10%	57%	33%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik	10%	29%	33%
Installerat/byggt/upprustat offentlig cykelservicestation	6%	7%	11%

2. Information och marknadsföring

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Investeringar 2022
3,7 kr per invånare, 12 831 525 kr totalt

Budgeterat 2023
3,3 kr per invånare, 13 555 700 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 verksamheter inom information och marknadsföring kostar mindre än att anlägga och bygga ny infrastruktur.

I genomsnitt har de deltagande kommunerna investerat 3,7 kr per capita på information och marknadsföring under 2022 och budgeterat 3,3 kr per capita för 2023. Det är en ökning från förra årets resultat då kommunerna hade investerat i snitt 2,6 kr per capita under 2021 medan de budgeterade medlen sjunkit från 4,2 kr per capita för 2022. Genomsnittet för respektive kommungrupp i investerade medel 2022 och budgeterade medel 2023 ses i diagrammet till höger.

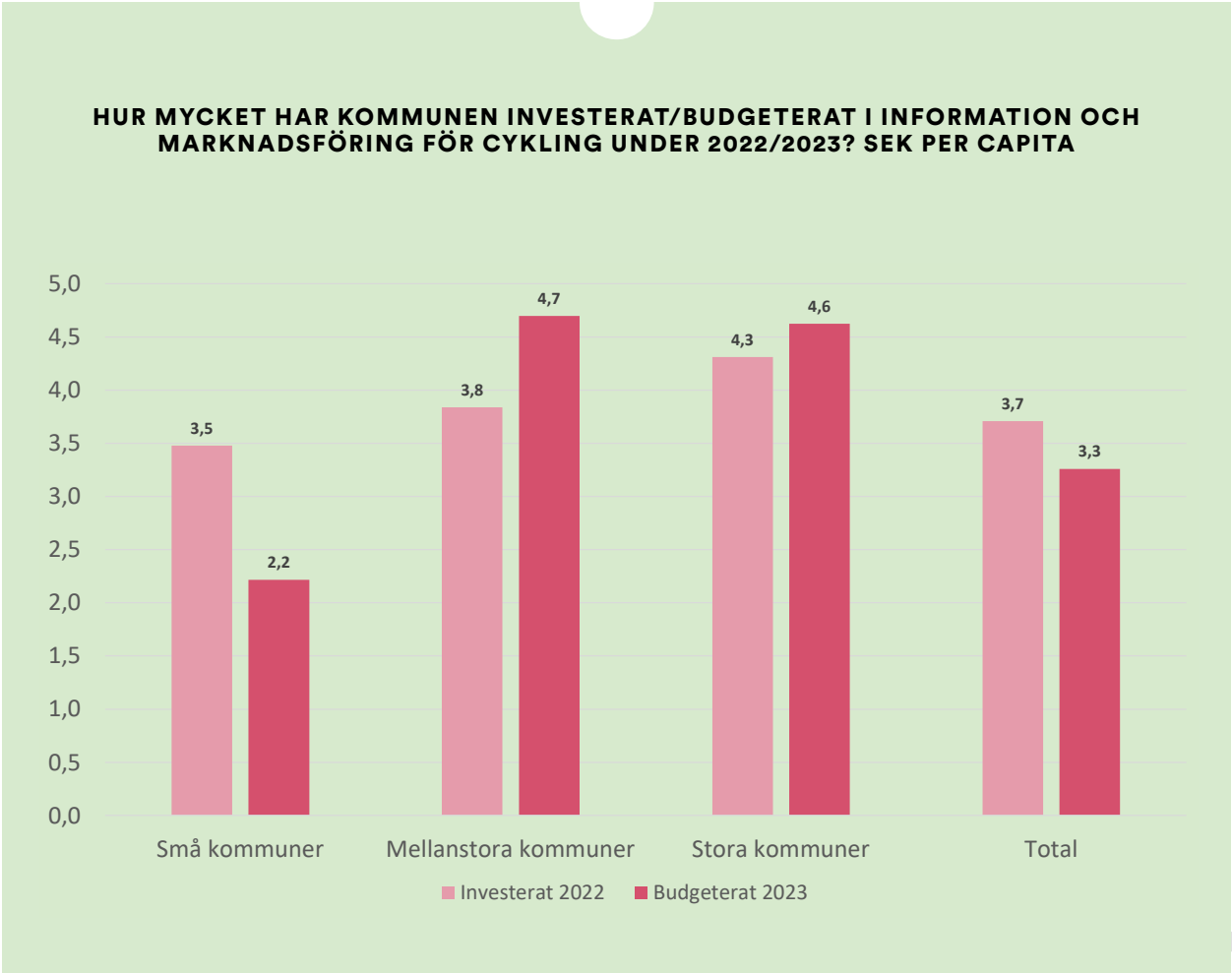
I snitt har kommunerna lika mycket personresurser inom området i år i jämförelse med förra årets resultat, det vill säga 0,9 heltidstjänster per 100 000 invånare. Sett till fjolåret har snittet ökat både i stora kommuner, från 1,28 till 1,29 heltidstjänster per 100 000 invånare, och i mellanstora kommuner, från 0,96 till 1 heltidstjänst per 100 000 invånare, medan snittet minskat något från 0,70 till 0,68 heltidstjänster i små kommuner. Snittpoängen i delområdet är 7 poäng av 20 möjliga, och 72 procent av deltagarna får mindre än 10 poäng.

I år är det Kalmar och Motala som får högst poäng inom delområdet med 20 poäng var, följt av Borgholm med 18,5 poäng och Laholm med 15,5 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
0,7	1	1,3

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



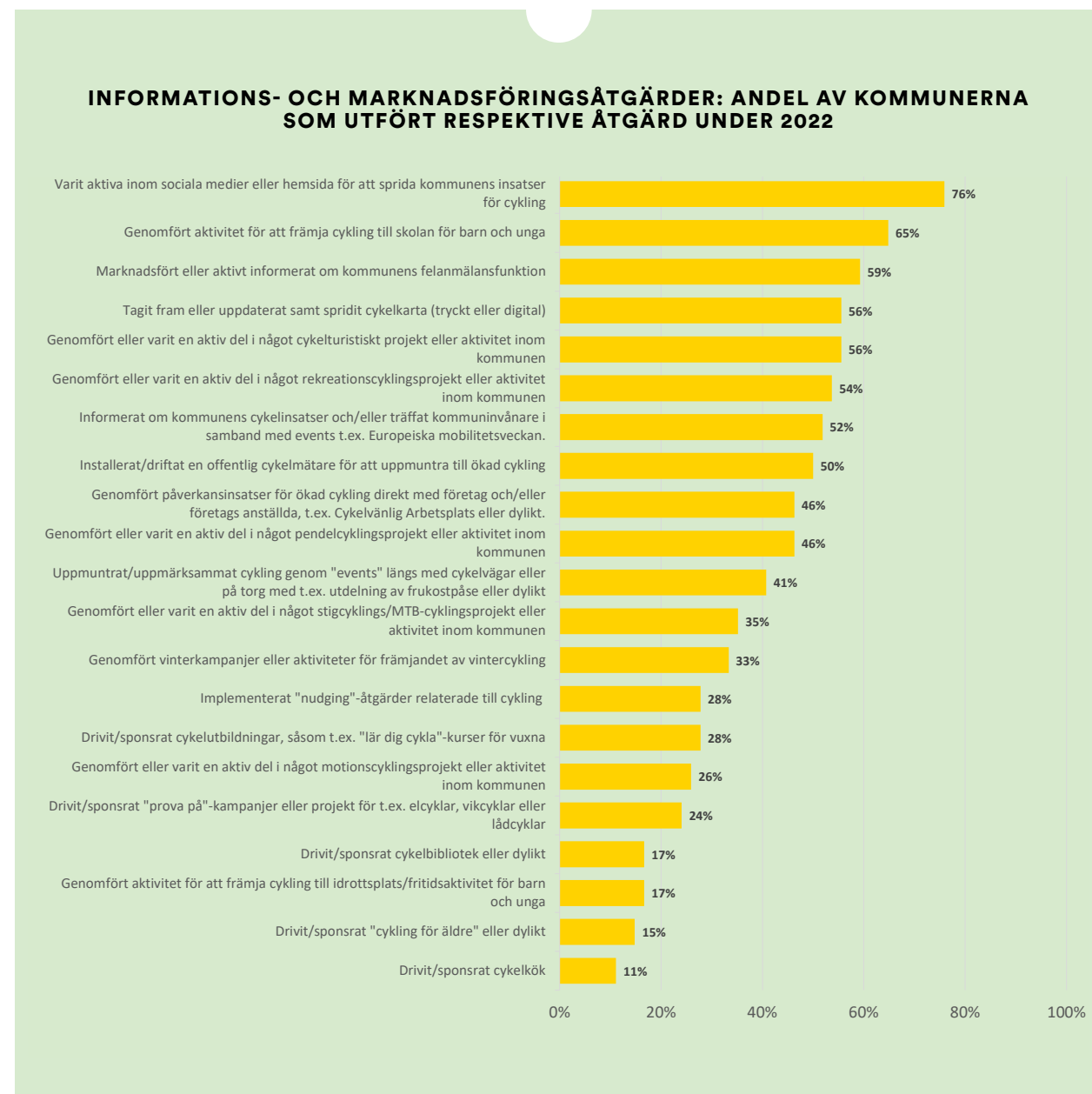
2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder listar de aktiviteter som kommunerna har genomfört under 2022 inom information och marknadsföring. Kommunerna får ett poäng för varje åtgärd de genomfört under 2022 med max 10 poäng i delområdet.

Snittpoängen i delområdet i år är 7 av 10 poäng och 21 kommuner får maxpoäng med 10 av 10 möjliga, i jämförelse med förra året då 27 kommuner fick full pott. Likt resultatet förra året och året dessförinnan, är den vanligaste åtgärden som genomförts, att vara aktiv via sociala medier eller hemsida för att informera om kommunens cykelsatsningar, något som

76 procent av de deltagande kommunerna genomfört. Den minst vanliga åtgärden i den angivna listan är fortsättningsvis att driva eller sponsra cykelkök, vilket 11 procent av de deltagande kommunerna har genomfört. 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.



INFORMATION- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER: ANDEL AV KOMMUNERNA PER GRUPP SOM UTFÖRT RESPEKTIVE ÅTGÄRD UNDER 2022

	Små	Mellanstora	Stora
Varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling	61%	93%	100%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga	55%	79%	78%
Marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälsfunktion	61%	36%	89%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen	45%	64%	78%
Tagit fram eller uppdaterat samt spridit cykelkarta (tryckt eller digital)	42%	57%	100%
Genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen	42%	64%	78%
Informerat om kommunens cykelinsatser och/eller träffat kommuninvånare i samband med events t.ex. Europeiska mobilitetsveckan.	45%	50%	78%
Installerat/driftat en offentlig cykelmätare för att uppmuntra till ökad cykling	29%	79%	78%
Genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen	35%	43%	89%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. Cykelvänlig Arbetsplats eller dylikt.	23%	64%	100%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt	32%	36%	78%
Genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/MTB-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen	35%	36%	33%
Genomfört vinterkampanjer eller aktiviteter för främjandet av vintercykling	16%	57%	56%
Drivit/sponsrat cykelutbildningar, såsom t.ex. "lär dig cykla"-kurser för vuxna	10%	36%	78%
Implementerat "nudging"-åtgärder relaterade till cykling	16%	21%	78%
Genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen	26%	36%	11%
Drivit/sponsrat "prova på"-kampanjer eller projekt för t.ex. elcyklar, vikcyklar eller lådcyklar	10%	36%	56%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga	13%	21%	22%
Drivit/sponsrat cykelbibliotek eller dylikt	3%	29%	44%
Drivit/sponsrat "cykling för äldre" eller dylikt	0%	43%	22%
Drivit/sponsrat cykelkök	3%	7%	44%

3. Organisation

3.1 CYKELPOLITIK

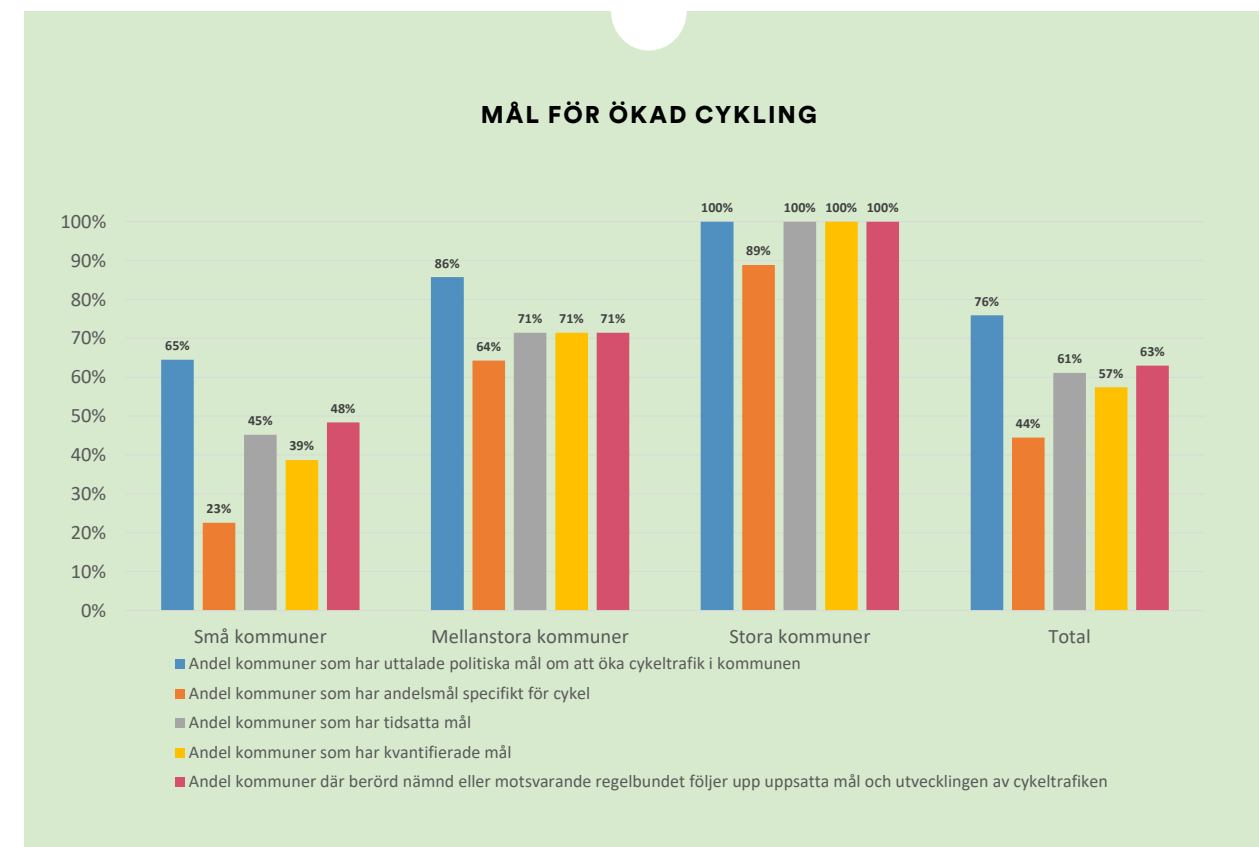
I delområdet cykelpolitik undersöker Kommunvelometern kommunens cykelpolitiska mål och huruvida cykling är integrerat i kommunens styrdokument. En tydlig målformulering som förankras politiskt och följs upp är en grundpelare för att det cykelfrämjande arbetet ska lyckas långsiktigt. En cykelstrategi 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 de senaste åren 7 poäng av 10 möjliga. Nio kommuner får full pott med 10 poäng inom delområdet; dessa är Borås, Gävle, Helsingborg, Linköping, Malmö, Solna, Uppsala, Varberg och Östersund.

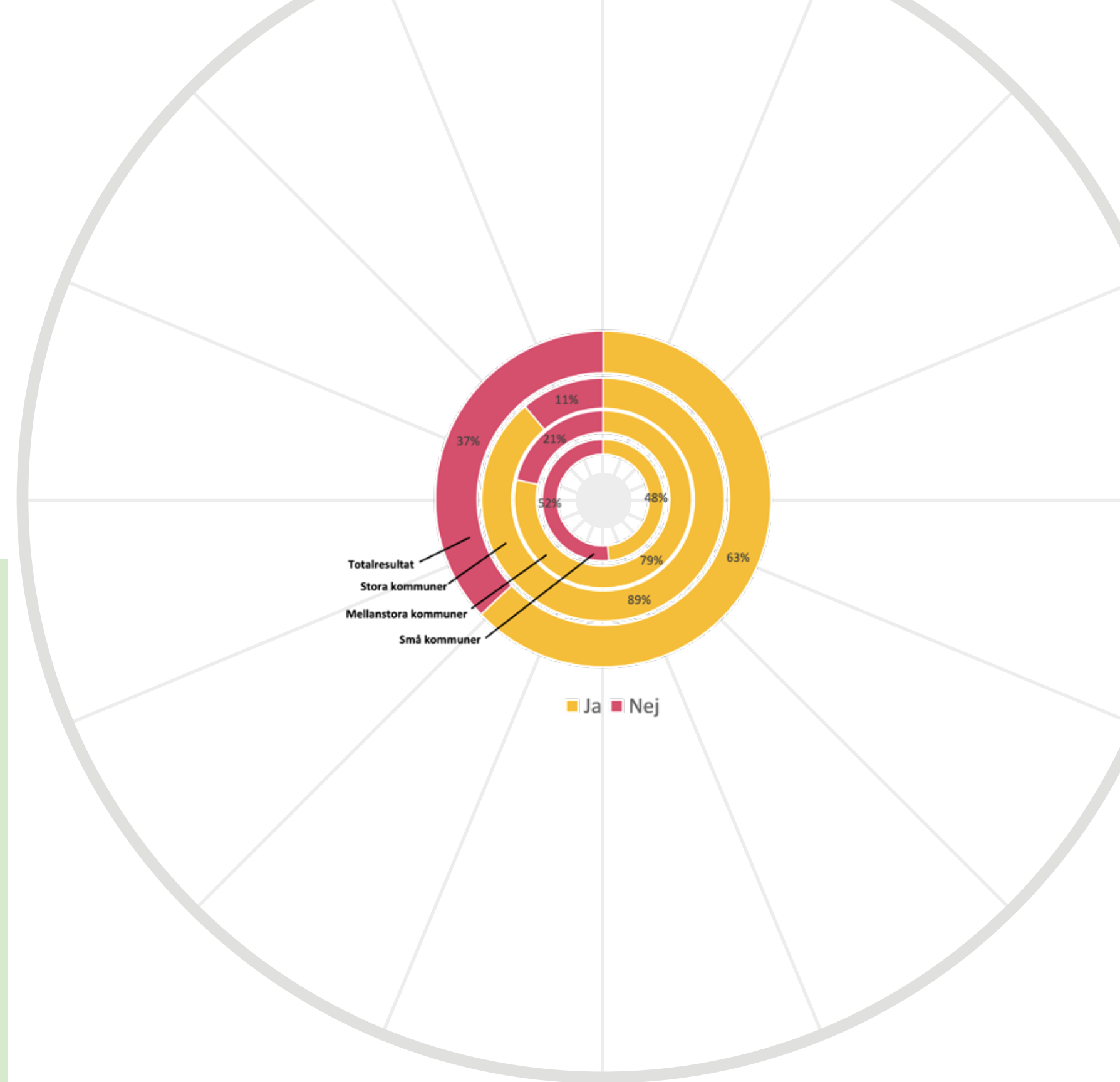
I år som i fjol har samtliga deltagande stora kommuner aktuella politiskt antagna mål för

att öka cykeltrafiken i kommunen. Av dessa har 89 procent andelsmål specifikt för cykel, vilket är en ökning från förra året då andelen var 83 procent. Samtliga stora kommuner har tidsatta mål som följs upp av berörd nämnd eller liknande. I gruppen mellanstora kommuner har 86 procent politiskt antagna mål vilket är en minskning från förra året då 93 procent av de mellanstora kommuner hade det. Även i gruppen små kommuner har andelen med politiskt antagna mål minskat från 79 procent förra året till 65 procent i år. Detta sänker helhetsresultatet med elva procentenheter till årets 76 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 63 procent av deltagarna en antagen cykelstrategi eller cykelprogram som ses i grafen på nästa sida. Detta är något lägre än resultatet 2022 då 71 procent av deltagarna hade detsamma.



HAR KOMMUNEN ANTAGIT ELLER REVIDERAT EN CYKELSTRATEGI ELLER CYKELPROGRAM FÖR ÖKAD CYKLING SOM ÄR GÄLLANDE?



CYKELPOLITISKA AKTIVITETER

Nedan listas andra viktiga cykelpolitiska aktiviteter som är med i undersökningen. Resultatet visar att 80 procent av kommunerna har en antagen cykelplan och att 65 procent har budgeterade medel för att genomföra cykelplanen. Detta innebär en ökning från förra året sett till andelen kommuner som har en antagen cykelplan, men en minskning sett till andelen som har budgeterade medel för

att genomföra cykelplanen. Även andelen som har en norm för cykelparkeringstal har ökat från förra årets 71 procent till årets 74 procent. Däremot har andelen som har kvalitetskriterier för cykelparkering minskat från förra årets 65 procent till årets 56 procent. Tillsammans med kvalitetskriterier för cykelparkering är den cykelpolitiska aktiviteten som prioriteras lägst av kommunerna att ha en aktuell underhållsplan. Den aktivitet som istället prioriteras högst är att arbeta med TA-planer eller andra rutiner för omledning av cykeltrafiken vid vägbyggen.

ANDEL KOMMUNER SOM HAR GENOMFÖRT ÅTGÄRDER INOM CYKELPOLITIK

	Små	Mellanstora	Stora	Total
Har kommunen en aktuell cykelplan som är politiskt antagen?	74%	79%	100%	80%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?	48%	79%	100%	65%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?	55%	100%	100%	74%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?	29%	86%	100%	56%
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?	55%	64%	100%	65%
Jobbar kommunen med TA-planer (trafikanordningsplaner) och/eller har kommunen rutiner för omledning av cykeltrafik vid t.ex. vägbyggen eller annat som påverkar framkomlighet?	90%	93%	100%	93%
Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor?	39%	79%	78%	56%

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 väg-databas (NVDB). En felanmälningsfunktion, 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.

Jämfört med de två föregående årens resultat är snittpoängen för de deltagande kommunerna oförändrad, med 6 poäng av 10 möjliga. Endast Uppsala kommun får maxpoäng på delområdet i år.

MÄTNINGAR

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

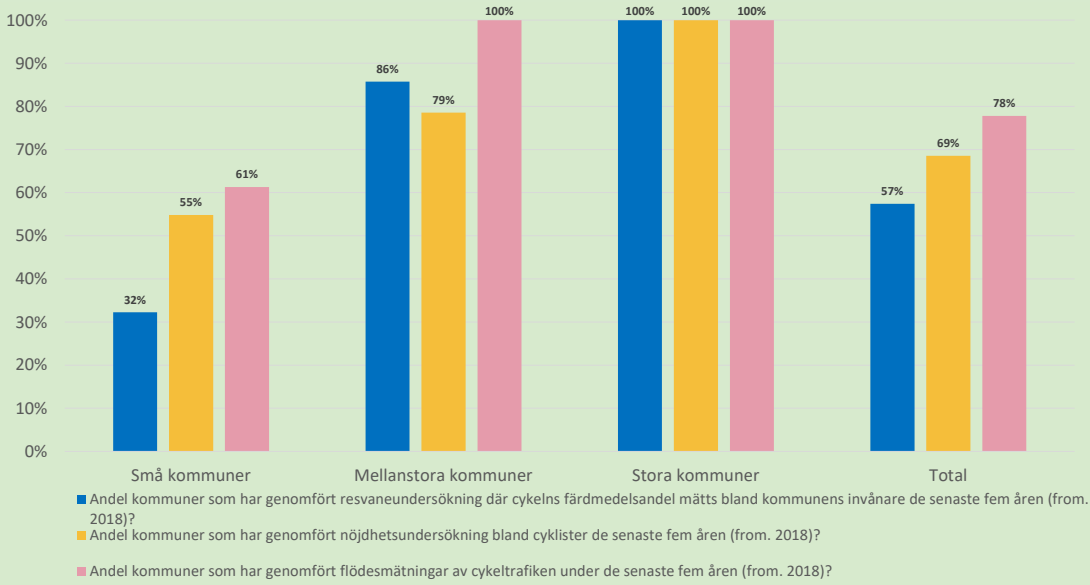
Bland de stora kommunerna har samtliga deltagare genomfört alla dessa mätningar. Andelen kommuner som genomfört en resvaneundersökning minskade bland små kommunerna från fjolårets 43 procent till årets 32 procent. Bland de mellanstora kommunerna

ökade däremot andelen från 80 procent till 86 procent. Andelen som genomfört en nöjdhetsundersökning ökade även något i gruppen mellanstora kommuner från 73 procent i fjol till 79 procent i år. Samma mönster syns bland de små kommunerna där andelen ökade från 46 procent i fjol till 55 procent i år. I båda grupperna är andelen som genomfört flödesmätningar oförändrad från fjolåret.

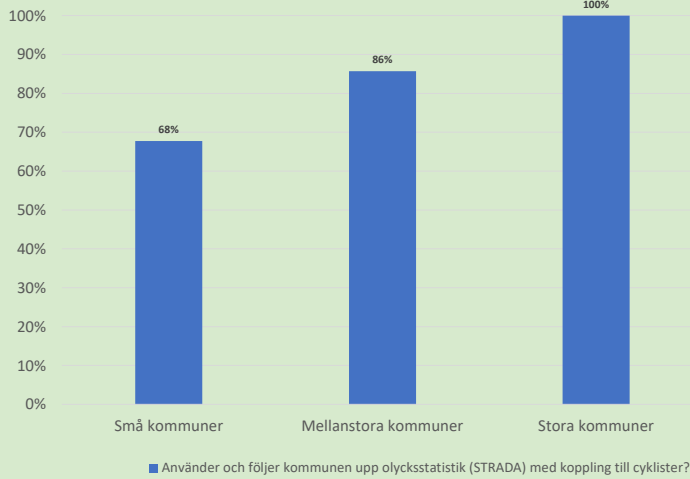
UPPFÖLJNING AV OLYCKSSTATISTIK

Bland de deltagande kommunerna följer totalt 78 procent upp olycksstatistik från STRADA med koppling till cyklister. Samtliga deltagande stora kommuner uppger att de gör detta, men bland de små och mellanstora kommunerna har detta minskat med 3 respektive 14 procentenheter från fjolåret.

MÄTNINGAR



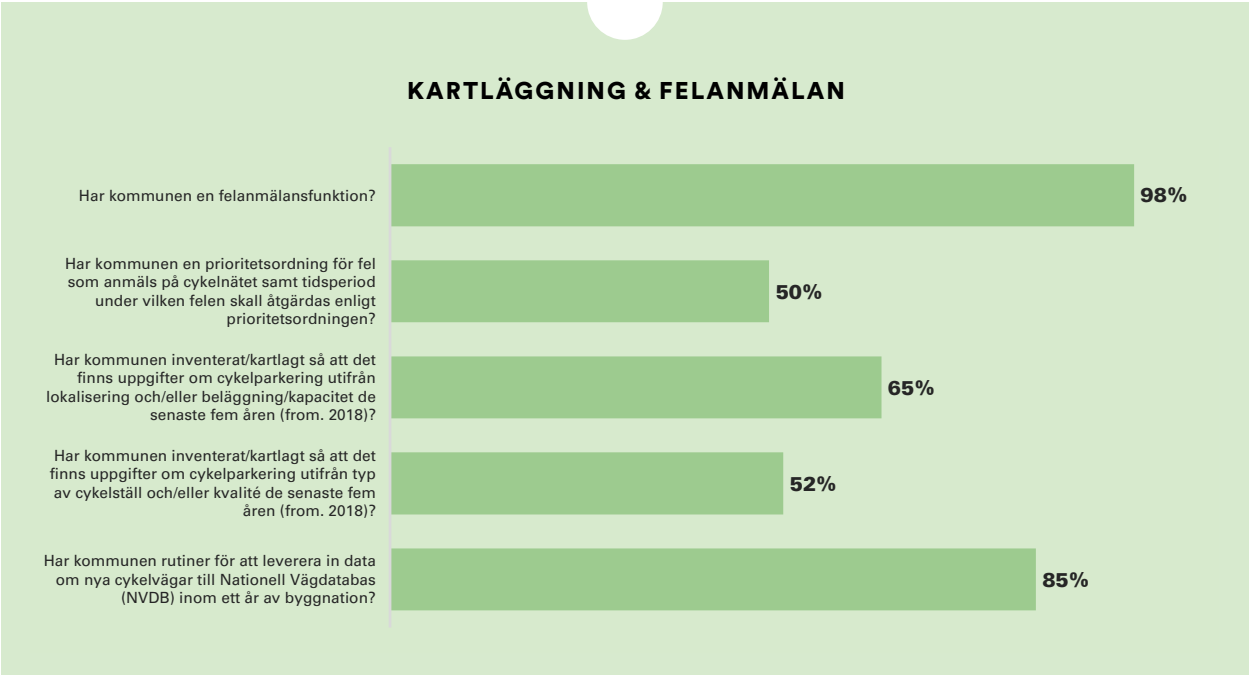
UPPFÖLJNING AV OLYCKSSTATISTIK MED KOPPLING TILL CYKLISTER



KARTLÄGGNING & FELANMÄLAN

Av de deltagande kommunerna har nästan alla en felanmälsfunktion, men hälften saknar en prioriteringsordning för fel som anmäls på cykelnätet, samt tidsperiod under vilken felen skall åtgärdas. Andelen av kommunerna som har rutiner för att rapportera in nya cykelvägar till Nationell vägdatabas (NVDB) är oförändrad från i fjol och ligger på 85 procent. Bland

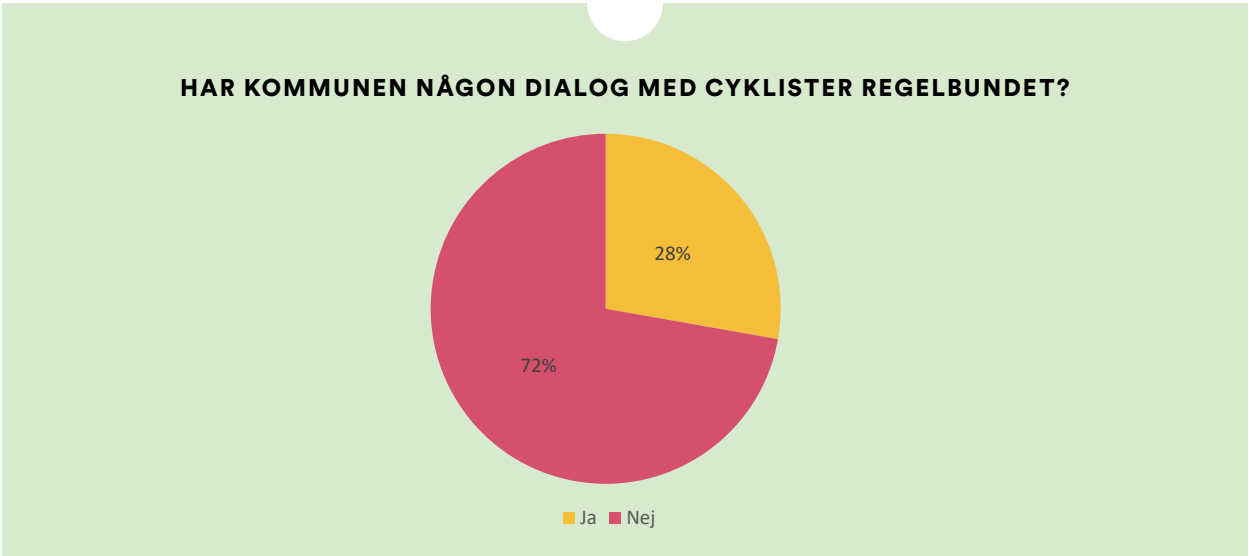
de kommuner som har inventerat eller kartlagt cykelparkeringar de senaste fem åren har andelen minskat sedan fjolåret. 52 procent har undersökt typ av cykelställ och/eller kvalitet jämfört med 58 procent förra året. 65 procent undersökte lokalisering och/eller beläggning/kapacitet jämfört med 69 procent 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 Kom-

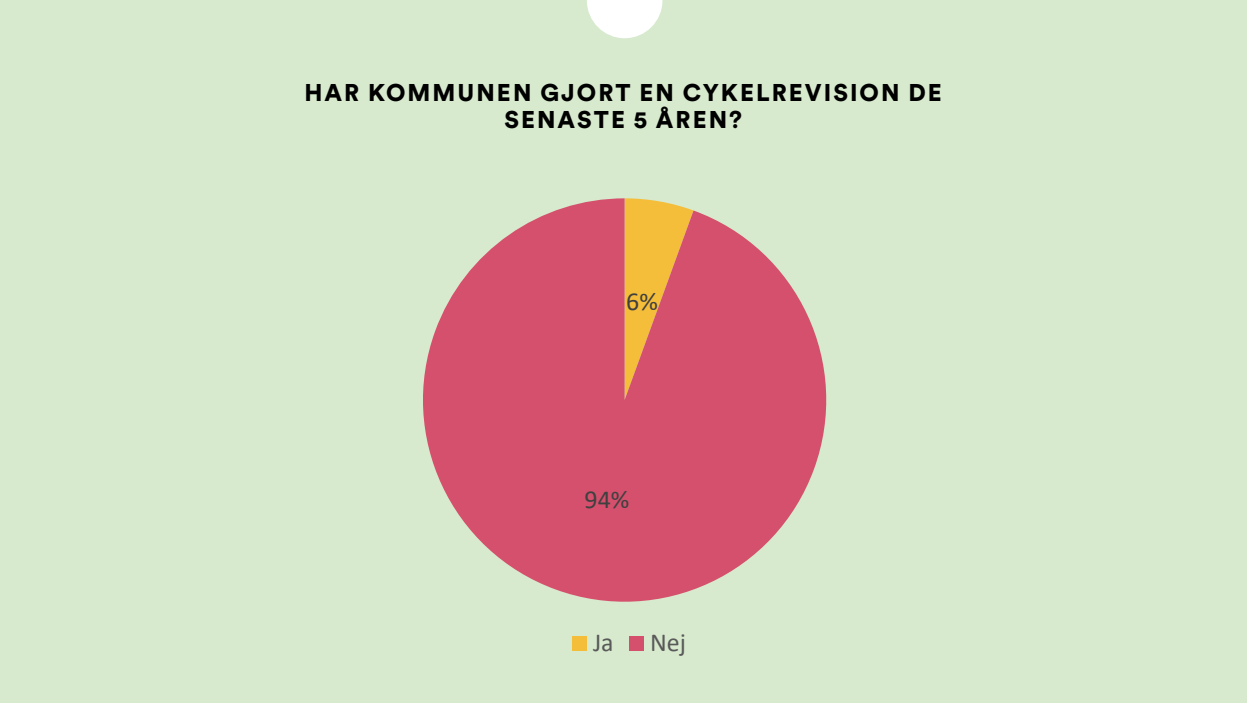
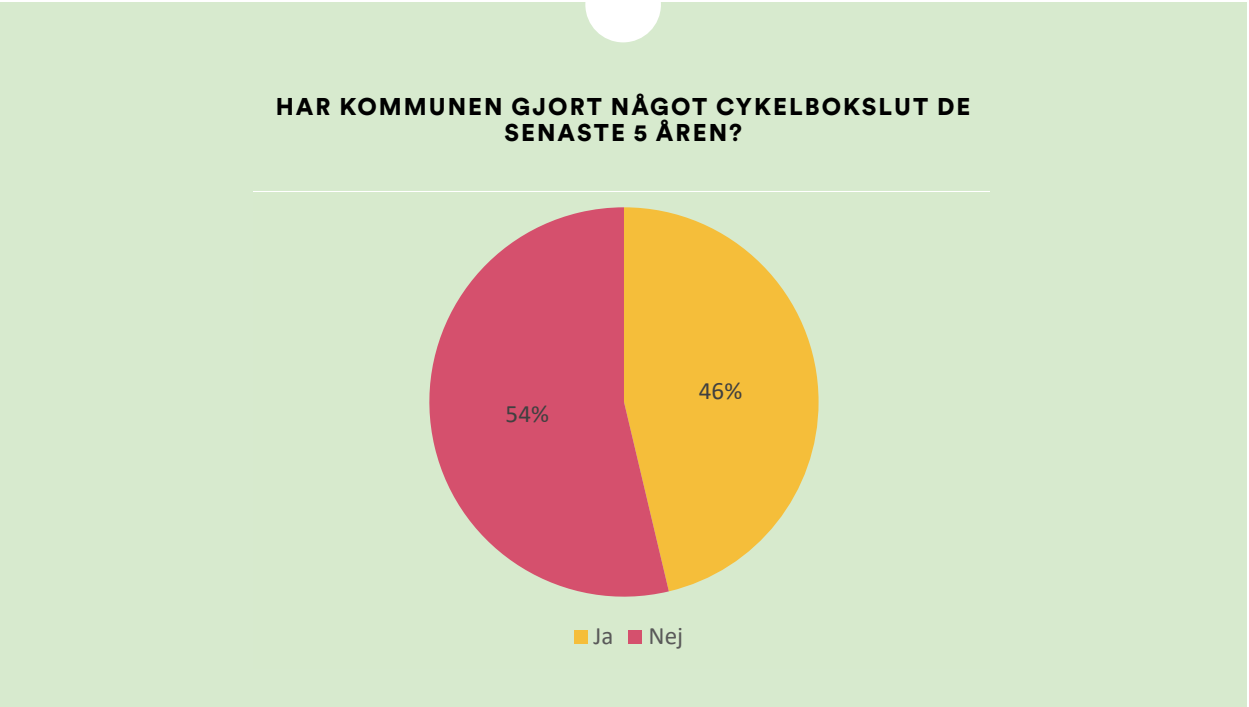
munvelometer har 28 procent av deltagarna en plattform för regelbunden dialog med cyklister (minst 2 gånger per år), antingen med en cykelorganisation eller en referensgrupp. Det är 7 procentenheter mindre än i fjol.



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 46 procent av kommunerna (motsvarande 25 stycken) har genomfört ett cykelbokslut under de senaste fem åren. Förra året var andelen 49 procent (motsvarande 27 stycken). Tre kommuner har genomfört en cykelrevision de senaste fem åren: Eslöv, Solna och Uppsala. Det motsvarar cirka 6 procent av alla kommuner, jämfört med 4 procent förra året (motsvarande två stycken).

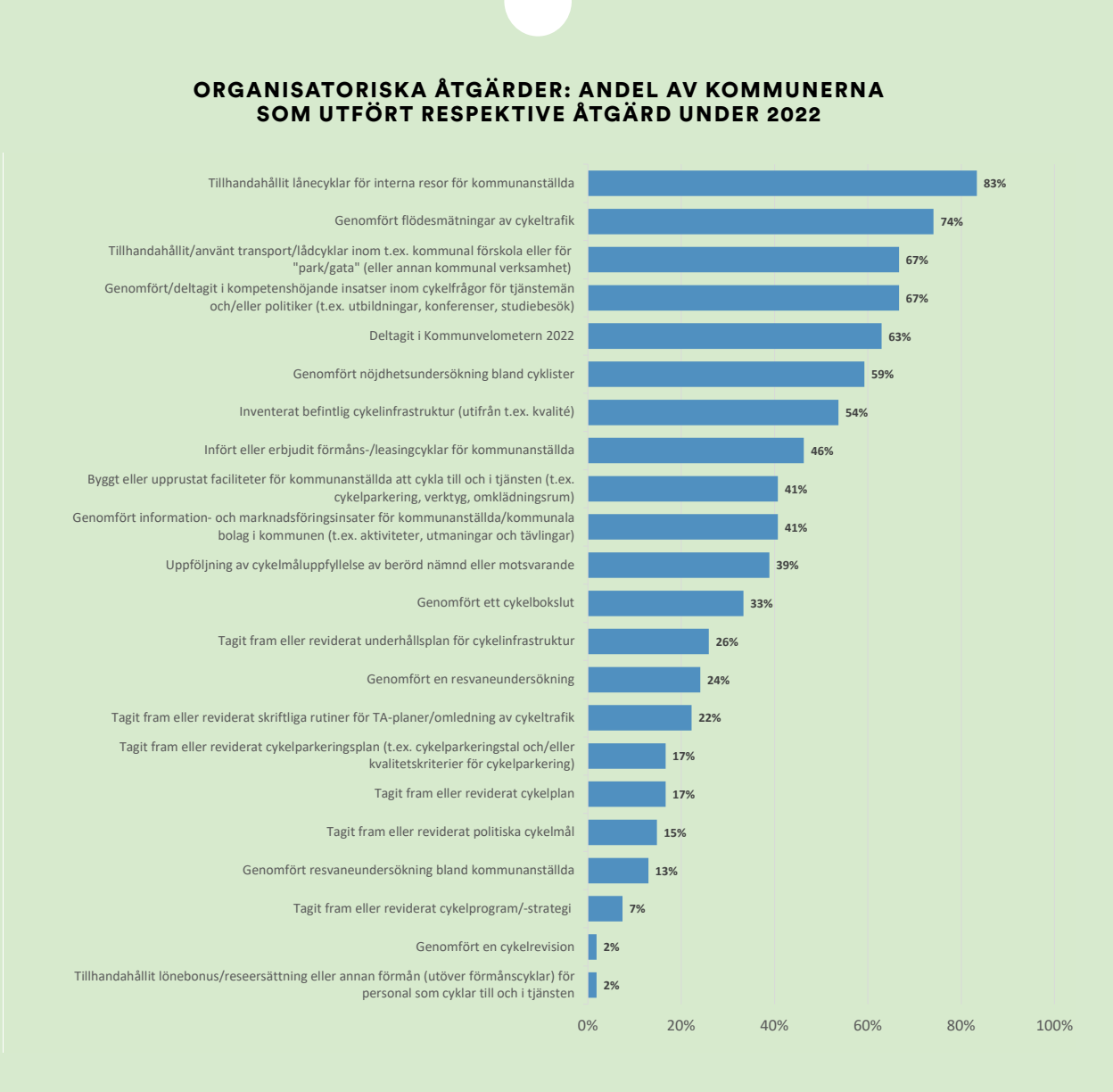


3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

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 7 av 10 möjliga poäng och har därmed minskat med ett poäng jämfört med i fjol. 21 av 55 deltagande kommuner får maximala 10 poäng för sina organisatoriska åtgärder.

Den åtgärd som flest kommuner genomfört är att tillhandahålla låncyklar för kommunens anställda. 67 procent har tillhandahållit eller använt lådcyklar inom kommunal verksamhet och 46 procent har erbjudit förmåns-/leasingcyklar för anställda. 67 procent av kommunerna har genomfört kompetenshöjande insatser och 41 procent har genomfört informations- och marknadsföringsinsatser bland sina anställda under året.



ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER: ANDEL AV KOMMUNERNA PER GRUPP SOM UTFÖRT RESPEKTIVE ÅTGÄRD UNDER 2022			
	Små	Mellanstora	Stora
Tillhandahållit låncyklar för interna resor för kommunanställda	74%	93%	100%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik	55%	100%	100%
Genomfört/deltagit i kompetenshöjande insatser inom cykelfrågor för tjänstemän och/eller politiker (t.ex. utbildningar, konferenser, studiebesök)	52%	79%	100%
Tillhandahållit/använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)	55%	71%	100%
Deltagit i Kommunvelometern 2022	45%	79%	100%
Genomfört nöjdhetsundersökning bland cyklister	42%	71%	100%
Inventerat befintlig cykelinfrastruktur (utifrån t.ex. kvalitet)	35%	71%	89%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda	45%	43%	56%
Genomfört information- och marknadsföringsinsatser för kommunanställda/kommunala bolag i kommunen (t.ex. aktiviteter, utmaningar och tävlingar)	23%	64%	67%
Byggt eller upprustat faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten (t.ex. cykelparkering, verktyg, omklädningsrum)	26%	57%	67%
Uppföljning av cykelmåluppfyllelse av berörd nämnd eller motsvarande	19%	57%	78%
Genomfört ett cykelbokslut	23%	29%	78%
Tagit fram eller reviderat underhållsplan för cykelinfrastruktur	13%	29%	67%
Genomfört en resvaneundersökning	10%	36%	56%
Tagit fram eller reviderat skriftliga rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik	13%	43%	22%
Tagit fram eller reviderat cykelplan	13%	14%	33%
Tagit fram eller reviderat cykelparkeringsplan (t.ex. cykelparkeringstal och/eller kvalitetskriterier för cykelparkering)	13%	7%	44%
Tagit fram eller reviderat politiska cykelmål	16%	14%	11%
Genomfört resvaneundersökning bland kommunanställda	6%	21%	22%
Tagit fram eller reviderat cykelprogram/-strategi	3%	7%	22%
Tillhandahållit lönebonus/reseersättning eller annan förmån (utöver förmånscyklar) för personal som cyklar till och i tjänsten	0%	0%	11%
Genomfört en cykelrevision	0%	0%	11%

Kommun- sammanfattningar



MACINTOSH-HD:USERS:EM
MAOSKARSSON:

Arvika kommun

Arvika deltar för första gången i Kommunvelometern och hamnar på plats 40 av 54 deltagande kommuner, med 40 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 området information och marknadsföring, där de med sina totalt 5 poäng av 30 möjliga ligger 9 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner. Inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar får Arvika 2 poäng av 20 möjliga, och inom informations- och marknadsföringsåtgärder får de 3 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Arvika kommun investerade under 2022 totalt 213 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 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 6 av 20 poäng på delområdet.

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

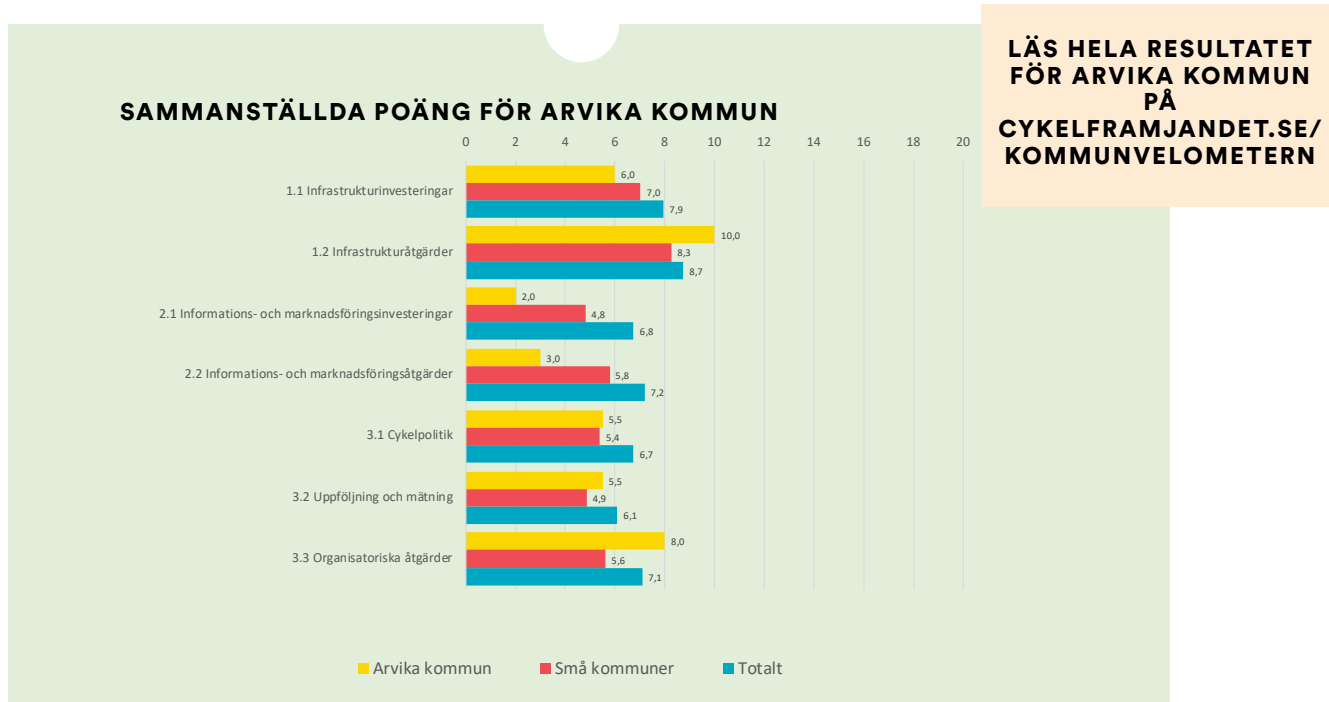
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 2 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 45 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 3 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 5,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Arvika kommun får 5,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Arvika kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Borgholms kommun

Borgholm deltar för första gången i Kommunvelometern och hamnar på plats 25 av 54 deltagande kommuner, med 51 poäng av 90 möjliga. Bäst resultat får Borgholm inom området information och marknadsföring. Inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar får kommunen hela 18,5 poäng av 20 möjliga, vilket är 11,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner och 13,5 poäng över snittet för gruppen små kommuner. Störst utvecklingspotential för kommunen finns inom delområdena cykelpolitik, uppföljning och mätning, samt organisatoriska åtgärder. På dessa områden får kommunen sammanlagt 11 poäng av 30 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Borgholms kommun investerade under 2022 totalt 193 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 64 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 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 byggt cykelparkering eller upprustat befintliga.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 18,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 105 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Borgholms kommun får 2,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 24 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Borgholms kommun får totalt 3 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.

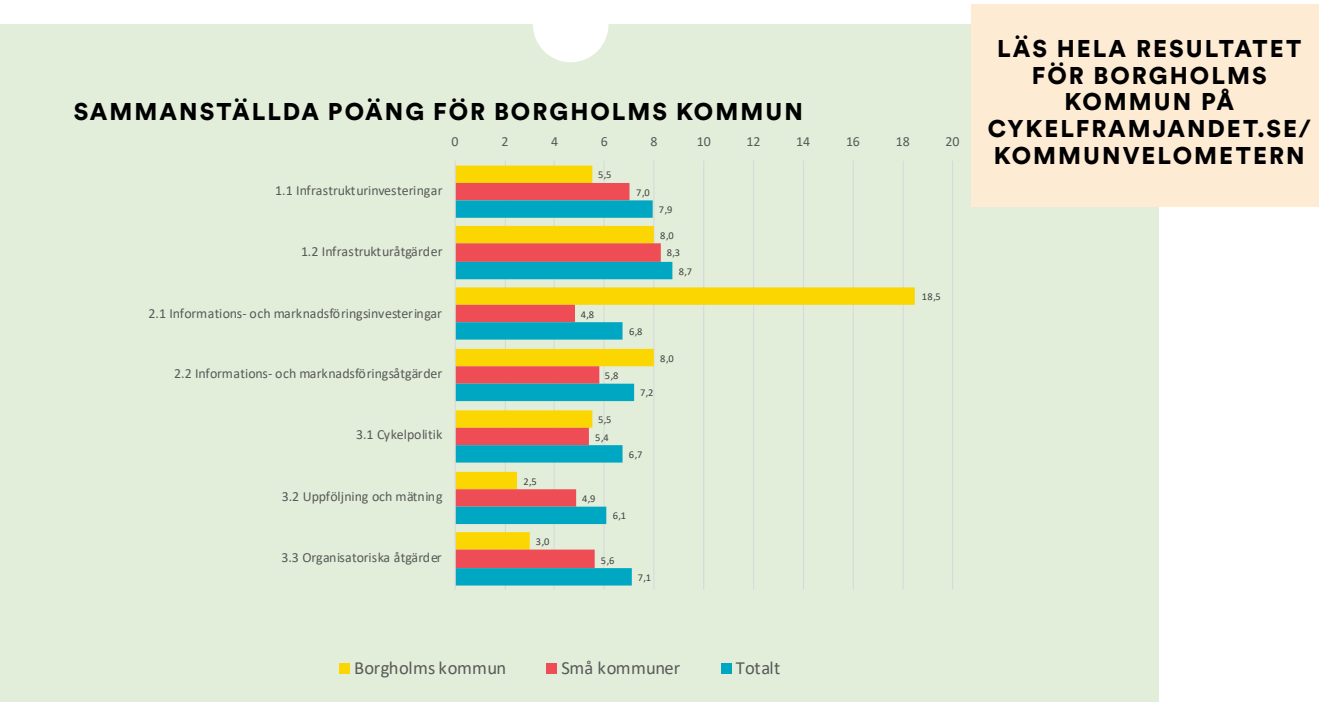




Foto: Borgholms kommun

Borås stad

Borås deltar i Kommunvelometern för fjortonde året i rad och placerar sig detta år på plats 7 av 54 deltagande kommuner, med 69,5 poäng av 90 möjliga. På fyra delområden kammar Borås detta år hem full pott: infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder, cykelpolitik och organisatoriska åtgärder. Överlag ligger Borås mellan 1 och 3,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner inom alla undersökta områden. I gruppen stora kommuner ligger Borås något över snittet vad gäller poäng för infrastrukturinvesteringar, samt för uppföljning och mätning. Störst utvecklingspotential framåt har Borås, precis som förra året, inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar, där de ligger 1 poäng under snittet för gruppen stora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Borås kommun investerade under 2022 totalt 60 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 122 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 391 kronor per invånare. Kommunen får totalt 11 av 20 poäng på delområdet.

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

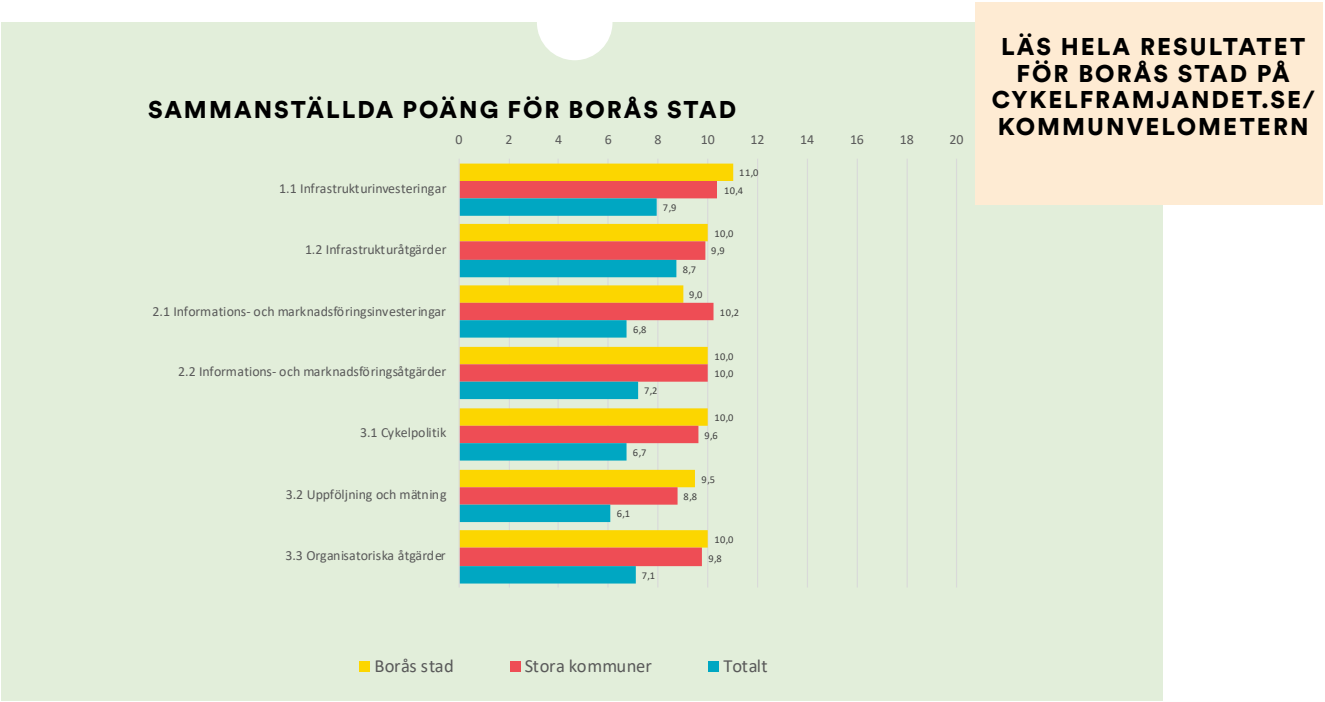
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 9 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 441 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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
Borås kommun får 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 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 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Danderyds kommun

Danderyd deltar i Kommunvelometern för elfte året i rad och placerar sig detta år på första plats i gruppen små kommuner. Med totalt 69 poäng av 90 möjliga hamnar de på plats 8 bland samtliga 54 deltagande kommuner. Danderyd får full pott, 10 poäng av 10 möjliga, på delområdena infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder, samt organisatoriska åtgärder. På området cykelpolitik får kommunen 9 poäng av 10 möjliga. Inom samtliga delområden ligger Danderyds poäng över genomsnittet för små kommuner. De områden där Danderyd skulle kunna få ytterligare poäng framöver ligger inom infrastrukturinvesteringar, information och marknadsföring, samt inom området uppföljning och mätning.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Danderyds kommun investerade under 2022 totalt 1046 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 132 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 16 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.

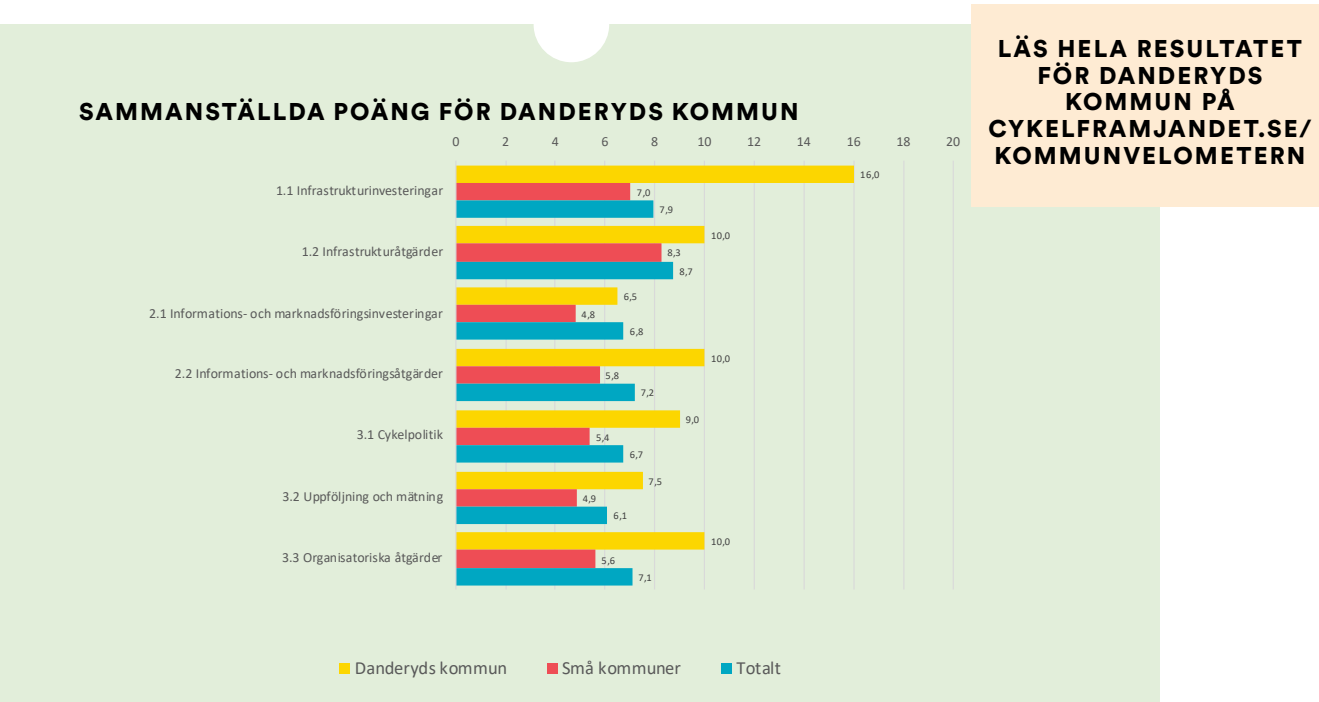
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 6,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 85 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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 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 76 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 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Degerfors kommun

Degerfors deltar i Kommunvelometern för första gången och hamnar på plats 54 av 54 deltagande kommuner, med 21 poäng av 90 möjliga. Bäst resultat får kommunen inom området informations- och marknadsföringsåtgärder, där de får 5 poäng av 10 möjliga. Detta är 2 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner och 1 poäng under snittet för gruppen små kommuner. Degerfors har allra störst utvecklingspotential inom delområdena cykelpolitik, uppföljning och mätning samt organisatoriska åtgärder, där de i år får 6,5 poäng av 30 möjliga. Stor möjlighet till utveckling framåt finns även inom delområdet infrastrukturuområdet, där de i nuläget ligger sammanlagt 7,5 poäng under genomsnittet för små kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Degerfors kommun investerade under 2022 totalt 51 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 48 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 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 skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning).

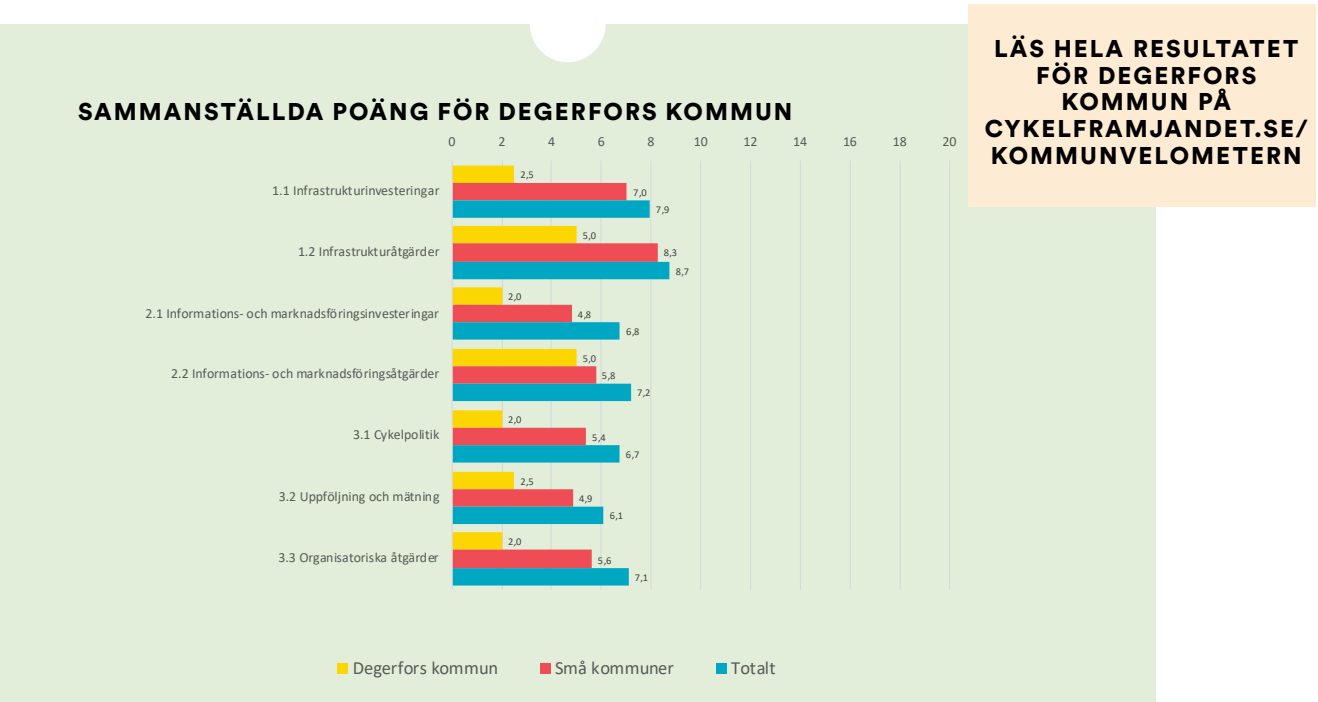
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 2 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Degerfors kommun får 2,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 24 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Degerfors kommun får totalt 2 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Enköpings kommun

Enköping deltar för elfte gången i Kommunvelo-
metern och placerar sig detta år på andra plats i
gruppen små kommuner. Kommunens totalpoäng
ökar med 5,5 poäng från i fjol och Enköping hamnar
nu, med sina 59,5 poäng av 90 möjliga, på plats 18
bland 54 deltagande kommuner. Kommunen kam-
mar hem full pott, 10 poäng av 10 möjliga, inom del-
områdena infrastrukturåtgärder och informations-
och marknadsföringsåtgärder, samt 8,5 poäng
respektive 8 poäng av 10 möjliga på delområdena
cykelpolitik samt uppföljning och mätning. Störst
utvecklingspotential har Enköpings kommun
inom delområdet informations- och marknadsfö-
ringsinvesteringar, där kommunen får 4,5 poäng av
20 möjliga detta år. Inom samtliga övriga områden
ligger kommunen på eller över snittet både inom
gruppen små kommuner och bland samtliga del-
tagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Enköpings kommun investerade under 2022
totalt 324 kronor per invånare i ny infrastruktur
för cykling och 136 kronor per invånare i drift och
underhåll, vilket är mer än andra små kommuner
som i snitt investerade totalt 301 kronor per invå-
nare. Kommunen får totalt 11,5 av 20 poäng på
delområdet.

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

**2.1 INFORMATIONS- OCH
MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR**
Kommunen får totalt 4,5 av 20 poäng inom delom-
rådet för informations- och marknadsföringsinves-
teringar. Kommunen har investerat 63 000 kronor i
påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Enköpings kommun får 8,5 poäng av 10 möjliga
på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent
av kommunerna som genomfört flödesmätningar
under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Enköpings kommun får totalt 7 poäng av 10 möj-
liga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67
procent av kommunerna som inte genomfört ett
cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.

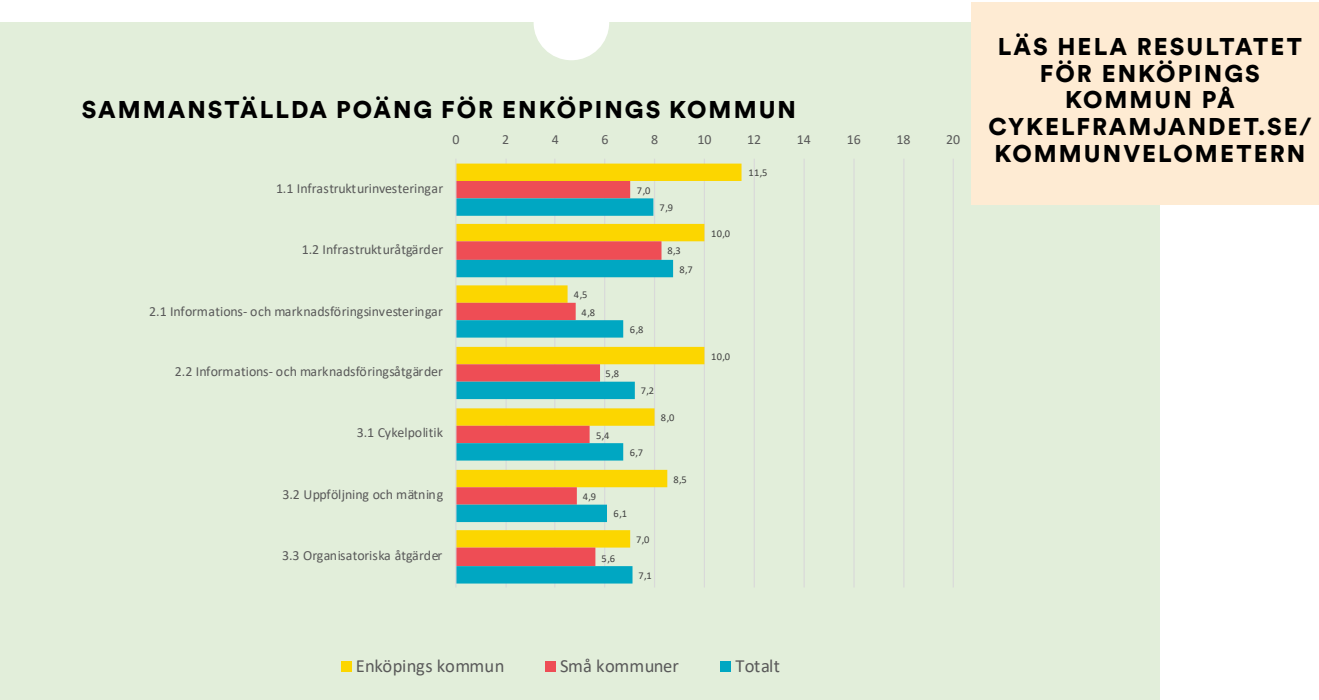


Foto: Enköpings kommun

Eskilstuna kommun

Eskilstuna deltar i Kommunvelometern för elfte gången och hamnar detta år på tjugoförsta plats bland 54 deltagande kommuner. Kommunens totalpoäng har ökat med 10,5 poäng sedan förra året och landar nu på 55 poäng av 90 möjliga. Störst förbättring har kommunen åstadkommit inom delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder, där de sedan förra året har ökat sin poäng från 4 av 10 möjliga till full pott - 10 poäng av 10 möjliga. Störst utvecklingspotential har Eskilstuna på investeringsområdet för både infrastruktur och för information och marknadsföring, där de får 7 poäng, respektive 3,5 poäng av 20 möjliga per delområde. Inom dessa delområden ligger kommunen 3 poäng, respektive 6,5 poäng under genomsnittet för gruppen stora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Eskilstuna kommun investerade under 2022 totalt 162 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 86 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 391 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.

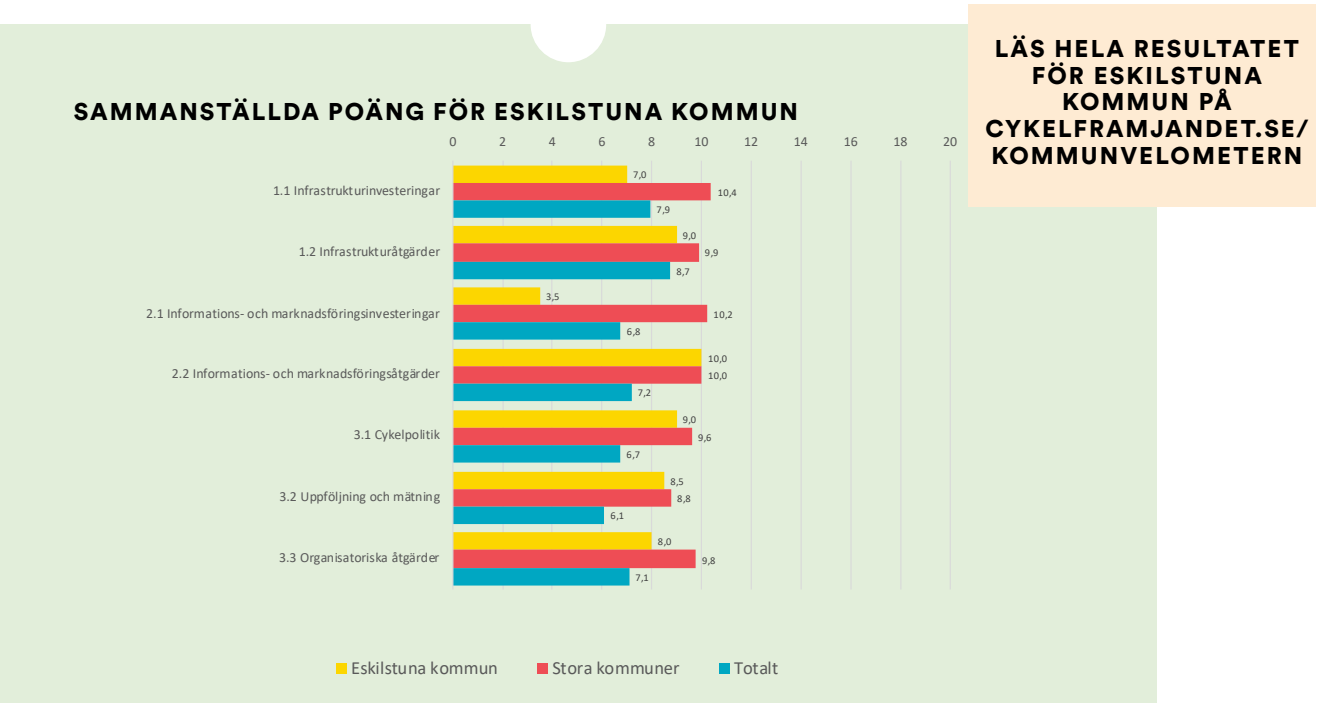
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 3,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 130 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Eskilstuna kommun får 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Eskilstuna kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Eslövs kommun

Eslöv deltar i Kommunvelometern för fjärde året i rad och placerar sig detta år på plats 34 bland 54 deltagande kommuner. Kommunen har ökat sin totalpoäng med 11 poäng från förra årets 35 poäng till årets 46 poäng av 90 möjliga. Den tydligaste förbättringen har kommunen åstadkommit inom området information- och marknadsföring, där de detta år får totalt 15 poäng av 30 möjliga. Detta innebär en ökning på 8,5 poäng från fjolårets 6,5 poäng av 30 möjliga. Störst utvecklingspotential framåt har kommunen inom infrastrukturinvesteringar där de får färre poäng än förra året och därmed hamnar 5,5 poäng under snittet inom gruppen små kommuner. Även inom delområdet organisatoriska åtgärder har Eslövs poäng sjunkit sedan förra året, och kommunen ligger nu 1 poäng under snittet för gruppen små kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Eslövs kommun investerade under 2022 totalt 0 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 18 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 1,5 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.

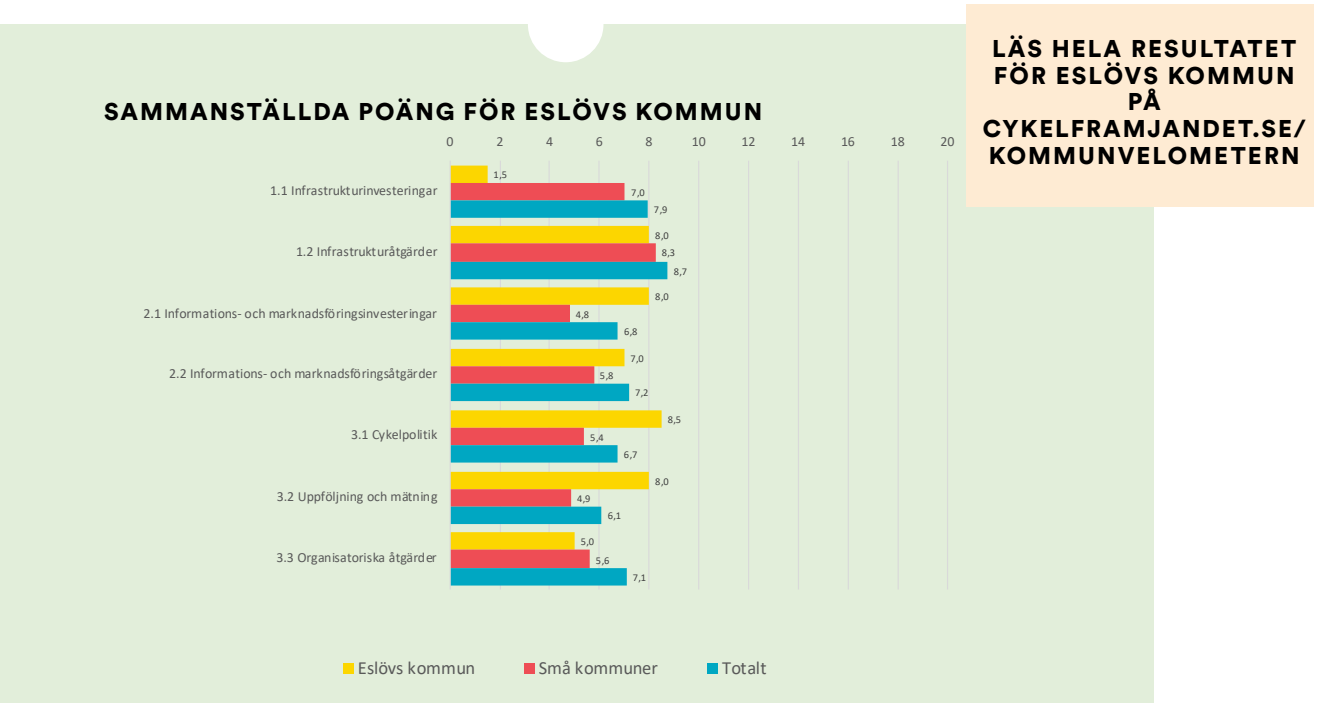
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 8 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 120 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Eslövs kommun får 8 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Eslövs kommun får totalt 5 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Gnosjö deltar i Kommunvelometern för första gången och hamnar på plats 51 bland 54 deltagande kommuner, med 26,5 poäng av 90 möjliga. Bäst resultat får kommunen inom delområdena infrastrukturåtgärder respektive organisatoriska åtgärder. På dessa två områden ligger kommunen poängmässigt i linje med genomsnittet för gruppen små kommuner. På övriga delområden ligger kommunen mellan 1 och 4 poäng under genomsnittet för gruppen. Gnosjö kommun har allra störst utvecklingspotential vad gäller området information och marknadsföring. I årets undersökning får kommunen 6 poäng av totalt 30 möjliga inom detta område.

Gnosjö kommun investerade under 2022 totalt 21 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 53 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 3 av 20 poäng på delområdet.

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

Kommunen får totalt 1 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

Kommunen får 5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga.

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 1 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

Gnosjö kommun får 2,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 24 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

Gnosjö kommun får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Gävle kommun investerade under 2022 totalt 237 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 92 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 391 kronor per invånare. Kommunen får totalt 8 av 20 poäng på delområdet.

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

Kommunen får totalt 12 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 520 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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.

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

Gävle kommun får 7,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

Gävle kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.





Foto: Helsingborgs kommun

Helsingborgs stad

Helsingborg deltar i Kommunvelometern för trettonde året i rad och tar i årets Kommunvelometer hem en förstaplacering, för andra året i rad. Med 79,5 poäng av 90 möjliga hamnar Helsingborg på första plats både bland samtliga 54 deltagande kommuner och i gruppen stora kommuner. Helsingborg fortsätter att utmärka sig gentemot övriga deltagande kommuner med stora investeringar, både i cykelinfrastruktur samt information och marknadsföring av cykling, med 17 poäng respektive 14 poäng av 20 möjliga. Inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar har kommunen ytterligare förbättrat sitt resultat med 3,5 poäng, jämfört med förra året. Likt fjolåret får Helsingborg dessutom full pott, med 10 poäng av 10 möjliga, inom hela 4 av 7 delområden.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Helsingborgs kommun investerade under 2022 totalt 684 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 122 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 391 kronor per invånare. Kommunen får totalt 17 av 20 poäng på delområdet.

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

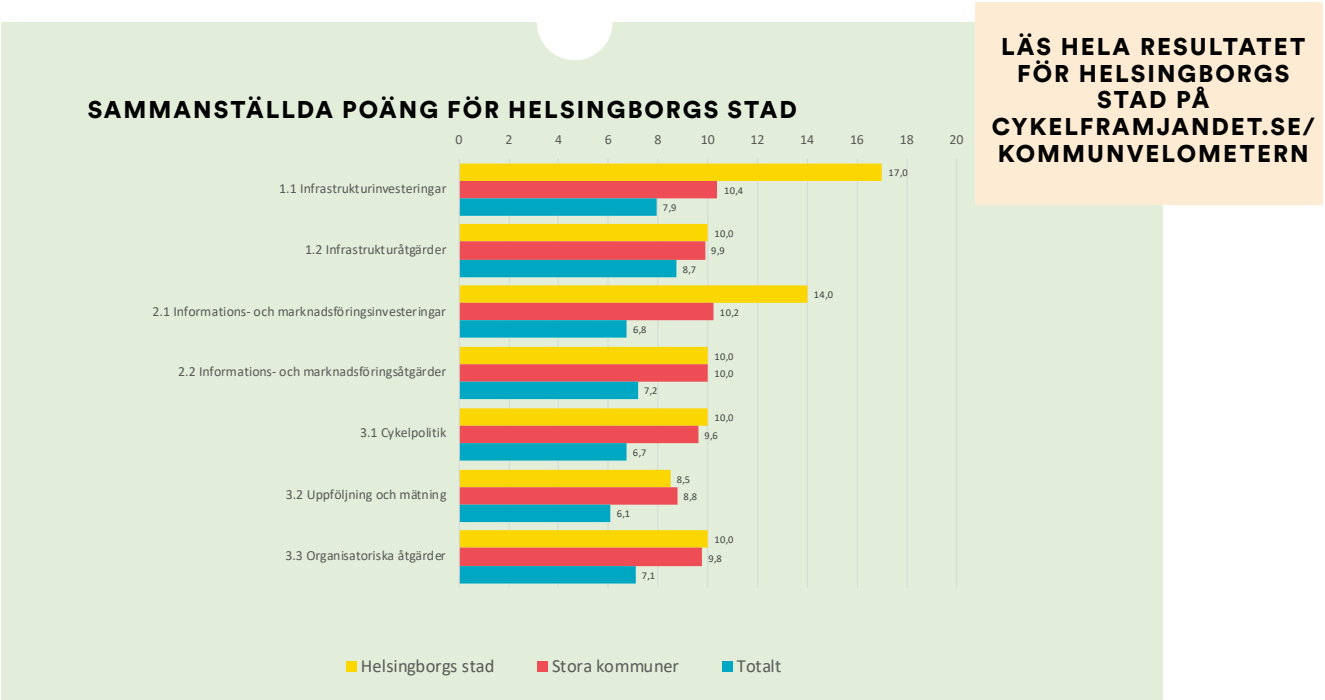
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 14 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 950 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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
Helsingborgs kommun får 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 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 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Härryda kommun

Härryda deltar i Kommunvelometern för tredje gången och för tredje året i rad. Med 29 poäng av 90 möjliga faller kommunen från fjolårets 46:e plats ner till plats 49 bland 54 deltagande kommuner i år. I gruppen små kommuner hamnar Härryda på plats 26 av 31 deltagande små kommuner. Kommunen har tappat 7,5 poäng sedan förra året, vilket framför allt beror på färre åtgärder inom både infrastruktur samt information och marknadsföring. Med 9,5 poäng av 20 möjliga inom delområdet infrastrukturinvesteringar ligger Härryda 1,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner, samt 2,5 poäng över snittet för gruppen små kommuner. Störst förbättringspotential har kommunen inom delområdet information och marknadsföring där de får totalt 4,5 poäng av 30 möjliga, samt inom delområdena cykelpolitik och organisatoriska åtgärder, där de får 1,5 respektive 3 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Härryda kommun investerade under 2022 totalt 178 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 103 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 9,5 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.

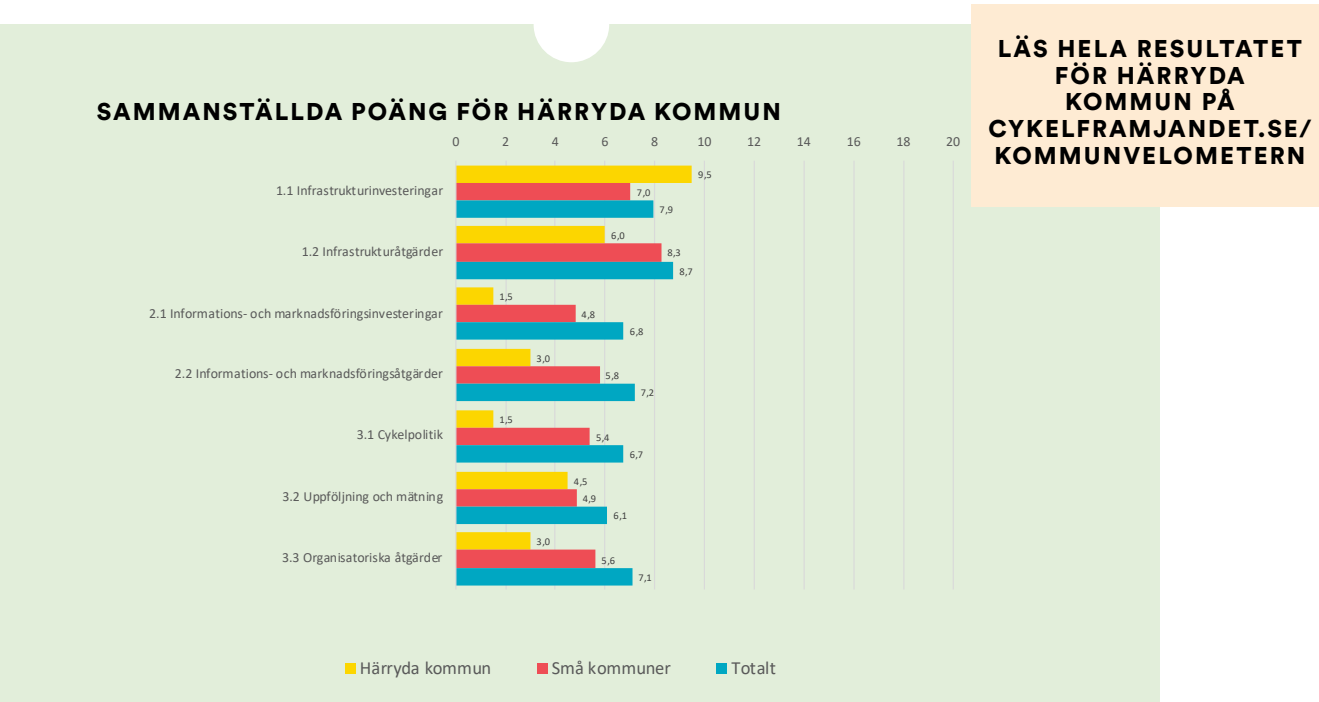
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 1,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 35 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 3 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling.

3.1 CYKELPOLITIK
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 1,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Härryda kommun får 4,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 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 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Järfälla kommun

Järfälla deltar för nionde gången i Kommunvelometern och hamnar i år på sextonde plats av 54 deltagande kommuner samt på sjunde plats i gruppen mellanstora kommuner. Förra året fick kommunen 65 poäng av 90 möjliga medan årets totalpoäng är 61,5 poäng, vilket innebär att kommunen tappat 3,5 poäng sedan fjolåret. Minskningen i poäng beror framför allt på att kommunen tappat 5,5 poäng inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar sedan fjolåret. På detta delområde får kommunen 4 poäng av 20 möjliga, vilket är 3 poäng under snittet sett till samtliga deltagande kommuner och 5 poäng under snittet sett till övriga mellanstora kommuner. Det är inom detta område som kommunen har störst potential att utvecklas. På övriga delområden ligger Järfälla något över snittet för samtliga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Järfälla kommun investerade under 2022 totalt 585 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 47 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 381 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.

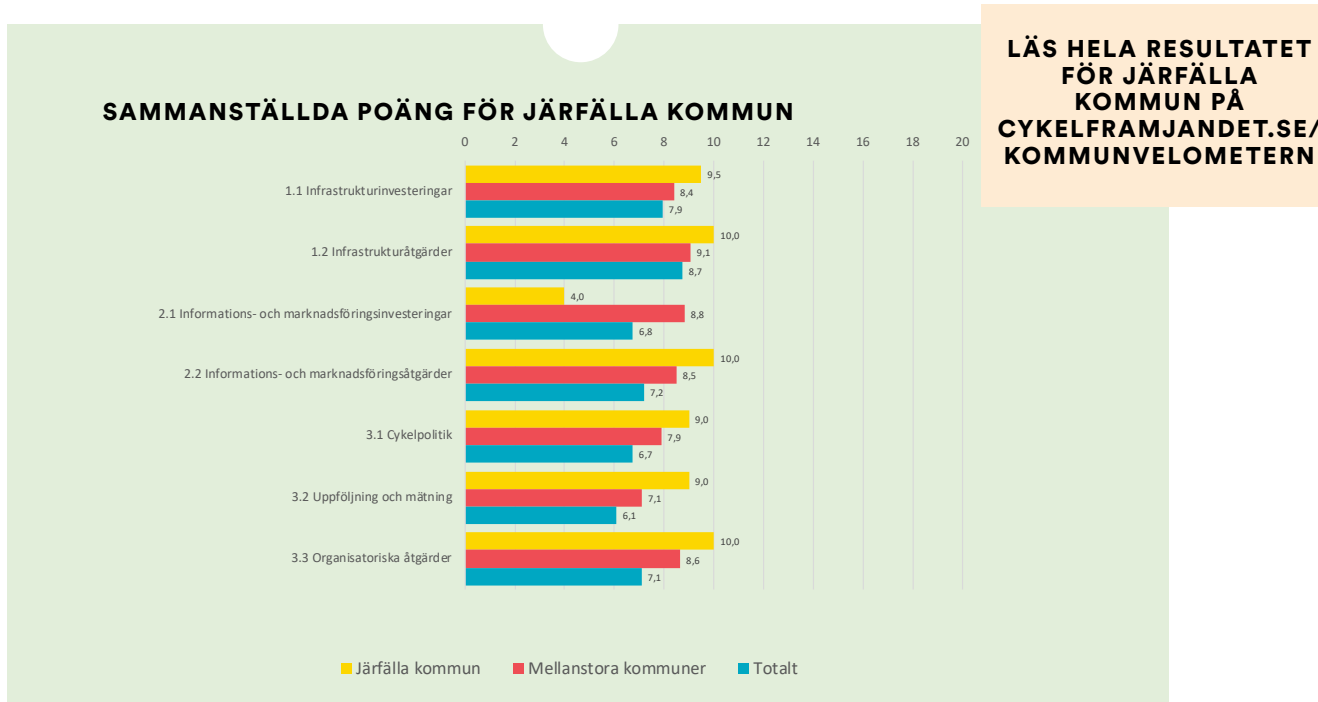
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 4 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 100 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 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 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Jönköping har sedan år 2010 deltagit samtliga 14 år i Kommunvelometern. I år klättrar kommunen upp en plats från förra året, och hamnar på plats 12 av 54 deltagande kommuner, med 66 poäng av 90 möjliga. I gruppen stora kommuner hamnar Jönköping på plats 7 av 9 deltagande kommuner. Kommunen tar hem full pott, med 10 poäng av 10 möjliga, för åtgärder inom infrastruktur, information och marknadsföring, samt organisation. Utvecklingspotential finns främst inom kommunens investeringar i cykelinfrastruktur samt inom information och marknadsföring där kommunen får 8,5 respektive 9,5 poäng av 20 möjliga. Förbättringspotential finns även inom delområdet cykelpolitik där kommunen ligger 1 poäng under snittet för deltagande stora kommuner.

Jönköpings kommun investerade under 2022 totalt 266 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 90 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 391 kronor per invånare. Kommunen får totalt 8,5 av 20 poäng på delområdet.

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

Kommunen får totalt 9,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 585 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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.

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

Jönköpings kommun får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

Jönköpings kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Kalmar kommun investerade under 2022 totalt 264 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 56 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 381 kronor per invånare. Kommunen får totalt 8 av 20 poäng på delområdet.

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

Kommunen får totalt 20 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 005 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 3,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

Kalmar kommun får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

Kalmar kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Karlskrona kommun

Karlskrona deltar i år för sjunde gången i Kommunvelometern. Med 29,5 poäng av 90 möjliga hamnar kommunen på plats 48 av 54 deltagande kommuner samt på sista plats i gruppen mellanstora kommuner. Inom delområdena uppföljning och mätning samt organisatoriska åtgärder ligger kommunen på snittet för övriga deltagande kommuner. I övriga delområden finns däremot stor utvecklingspotential. Inom cykelinfrastruktur får kommunen totalt 5 poäng av 30 möjliga och inom information och marknadsföring får kommunen totalt 7 poäng av 30 möjliga, vilket är 12 respektive 7 poäng under snittet för övriga deltagande kommuner. Förbättringspotential finns även inom cykelpolitik där Karlskrona får 3,5 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Karlskrona kommun investerade under 2022 totalt 30 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 12 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 381 kronor per invånare. Kommunen får totalt 1 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER
Kommunen får totalt 4 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser, eller standardhöja befintliga.

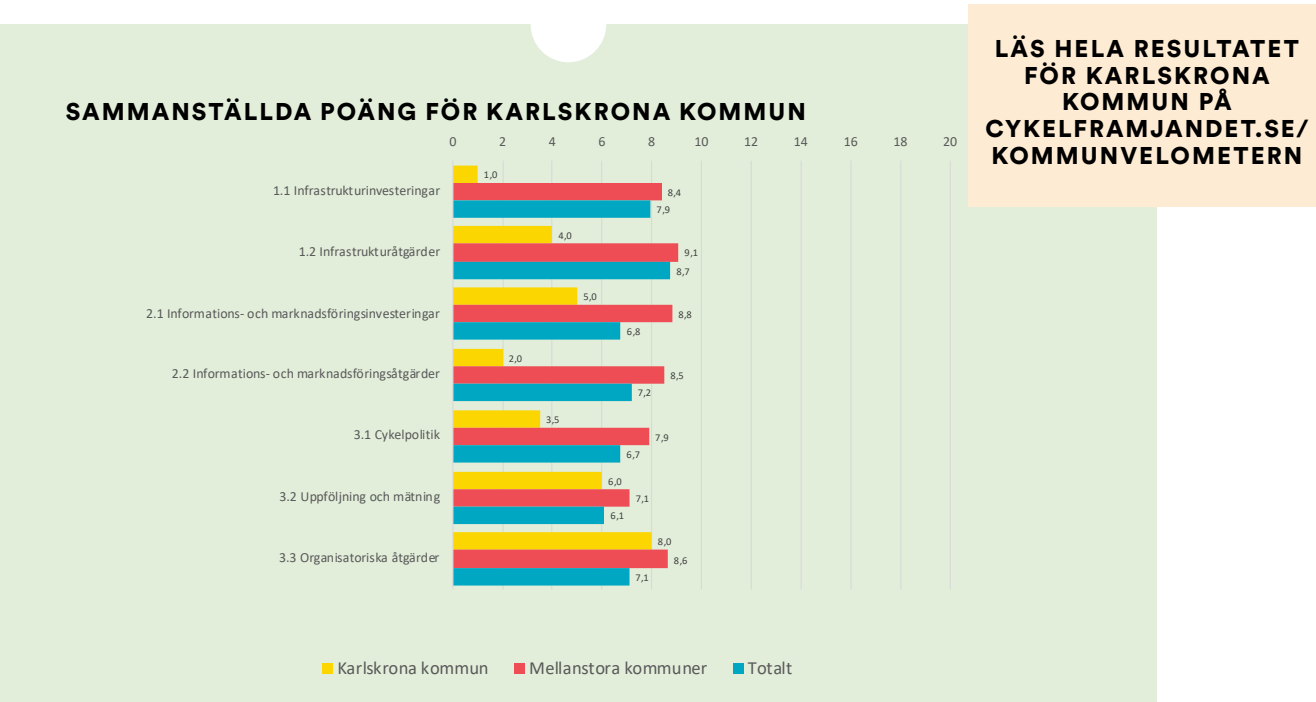
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 50 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

3.1 CYKELPOLITIK
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 3,5 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 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Karlskrona kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Karlstads kommun

Karlstad deltar för tionde gången i Kommunvelometern och tar i år plats 4 av 54 deltagande kommuner, med 73 poäng av 90 möjliga. Karlstad får full pott, 10 poäng av 10 möjliga, inom tre delområden: infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder samt organisatoriska åtgärder. Karlstad får vidare 15,5 poäng av 20 möjliga inom området infrastrukturinvesteringar, vilket är 7,5 poäng högre än snittet för samtliga deltagande kommuner. Sett till gruppen mellanstora kommuner ligger Karlstad över snittet inom alla delområden förutom ett, uppföljning och mätning, där kommunen ligger en poäng under snittet med 6 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Karlstads kommun investerade under 2022 totalt 426 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 140 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 381 kronor per invånare. Kommunen får totalt 15,5 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.

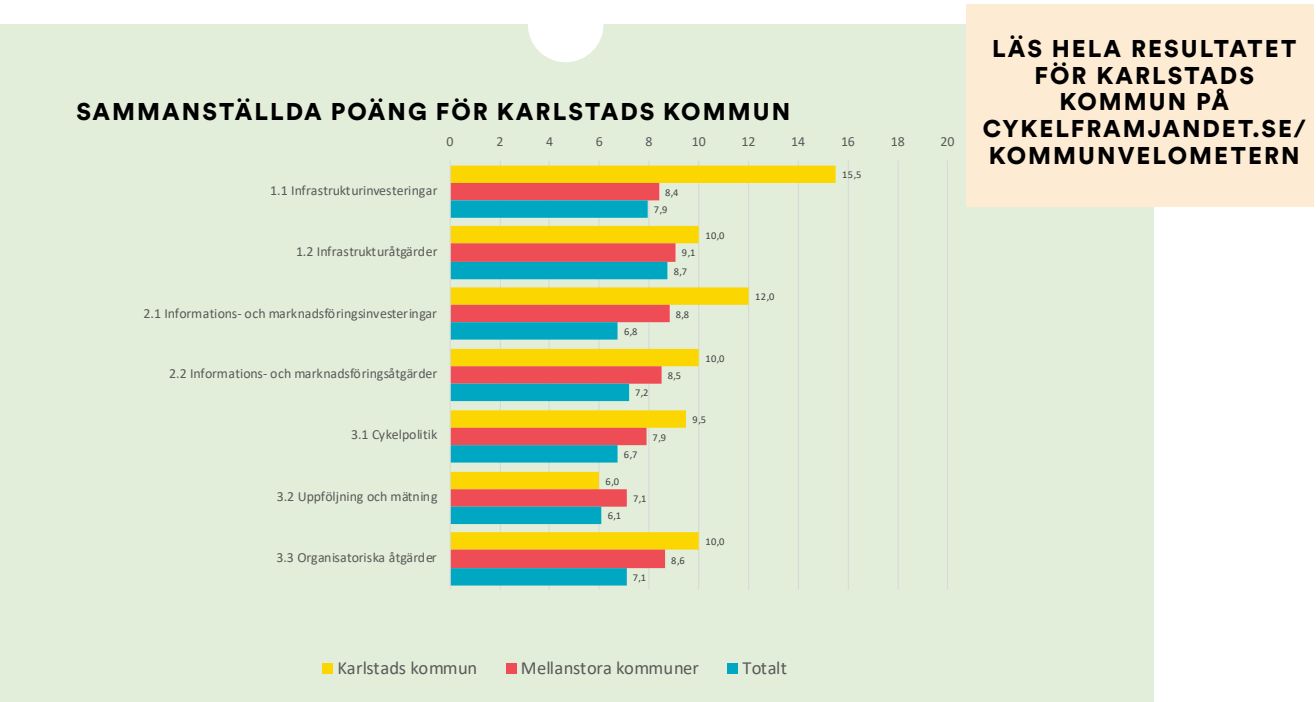
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 12 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 590 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 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 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.





Katrineholms kommun

Katrineholm deltar för åttonde gången i Kommunvelometern och hamnar på plats 24 av 54 deltagande kommuner, med 53 poäng av 90 möjliga. Inom gruppen små kommuner hamnar Katrineholm på plats 5 av 31 kommuner. Bäst resultat får kommunen inom området infrastrukturinvesteringar där de med 13 av 20 poäng ligger 5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Katrineholm får även 10 poäng av 10 möjliga inom området infrastrukturåtgärder. Störst utvecklingspotential finns inom området information och marknadsföring där kommunen totalt får 8,5 poäng av 30 möjliga, vilket är 5,5 poäng under snittet för samtliga kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Katrineholms kommun investerade under 2022 totalt 402 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 157 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 13 av 20 poäng på delområdet.

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

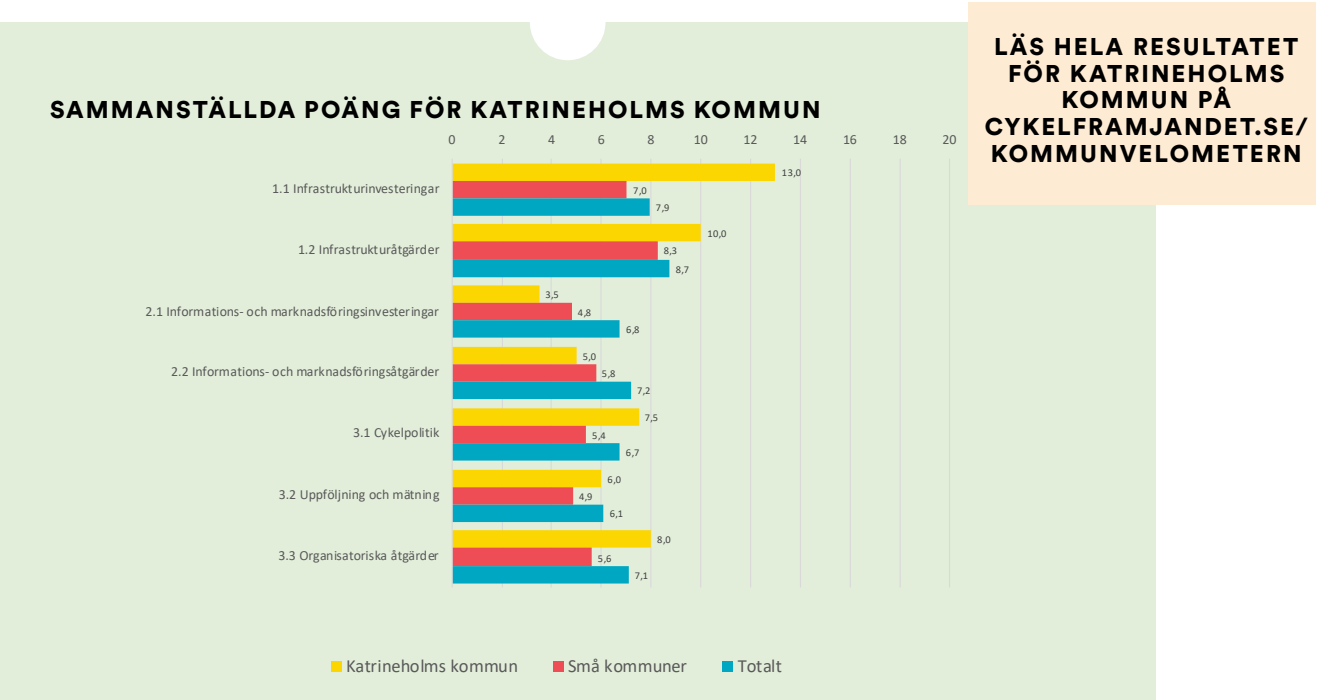
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 3,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 50 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 5 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 7,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Katrineholms kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Katrineholms kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Kristianstads kommun

Kristianstad deltar i år för sjätte gången i Kommunvelometern. Kommunen deltog senast 2021 och hamnade då på plats 22 av 57 deltagare med 50 poäng av 90 möjliga. I år får Kristianstad 53,5 poäng av 90 möjliga, vilket ger dem plats 23 bland samtliga 54 deltagande kommuner, och plats 10 av 14 kommuner i gruppen mellanstora kommuner. Inom två delområden får Kristianstad 10 poäng av 10 möjliga: infrastrukturåtgärder samt informations- och marknadsföringsåtgärder. Kommunen får även gott resultat på området infrastrukturinvesteringar, där de ligger 5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner med 13 poäng av 20 möjliga. Möjlighet till utveckling finns främst inom området informations- och marknadsföringsinvesteringar där Kristianstad får 4 poäng av 20 möjliga, vilket är 3 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Kristianstads kommun investerade under 2022 totalt 413 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 138 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 381 kronor per invånare. Kommunen får totalt 13 av 20 poäng på delområdet.

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

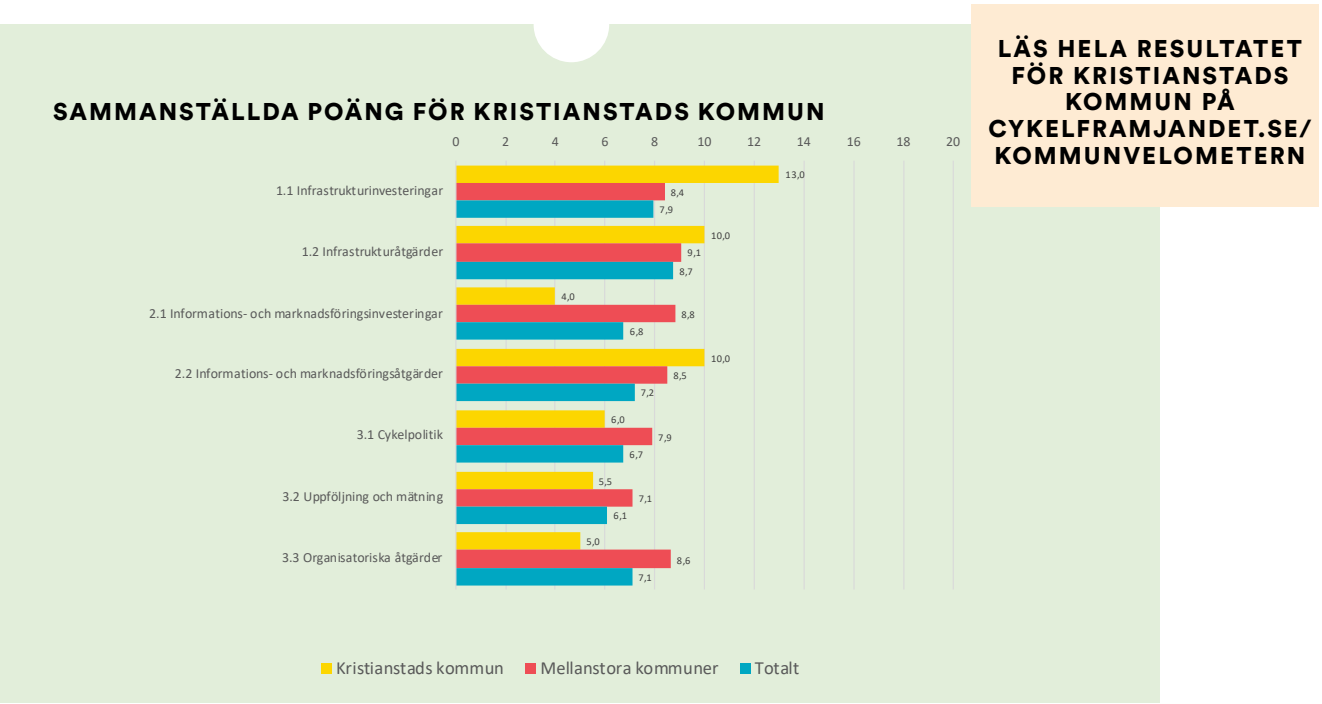
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 4 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 109 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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
Kristianstads kommun får 5,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Kristianstads kommun får totalt 5 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Kävlinge kommun

Kävlinge deltog i Kommunvelometern för första gången år 2017, och deltar i år för andra gången. Denna gång får kommunen totalt 25 poäng av 90 möjliga och placerar sig därmed på plats 53 av 54 deltagande kommuner. 2017 hamnade Kävlinge på plats 34 av 50 deltagande kommuner. Kommunen har störst utvecklingspotential i områdena som berör investeringar. Inom områdena infrastrukturinvesteringar samt informations- och marknadsföringsinvesteringar ligger kommunen 7,5 respektive 7 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner. Inom området infrastrukturåtgärder ligger kommunen däremot en poäng över snittet för de deltagande kommunerna med 10 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Kävlinge kommun investerade under 2022 totalt 0 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 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 0,5 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 0 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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 företagsanställda, t.ex. cykelvänlig arbetsplats eller dylikt..

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
Kävlinge kommun får 4 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Kävlinge kommun får totalt 1 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.

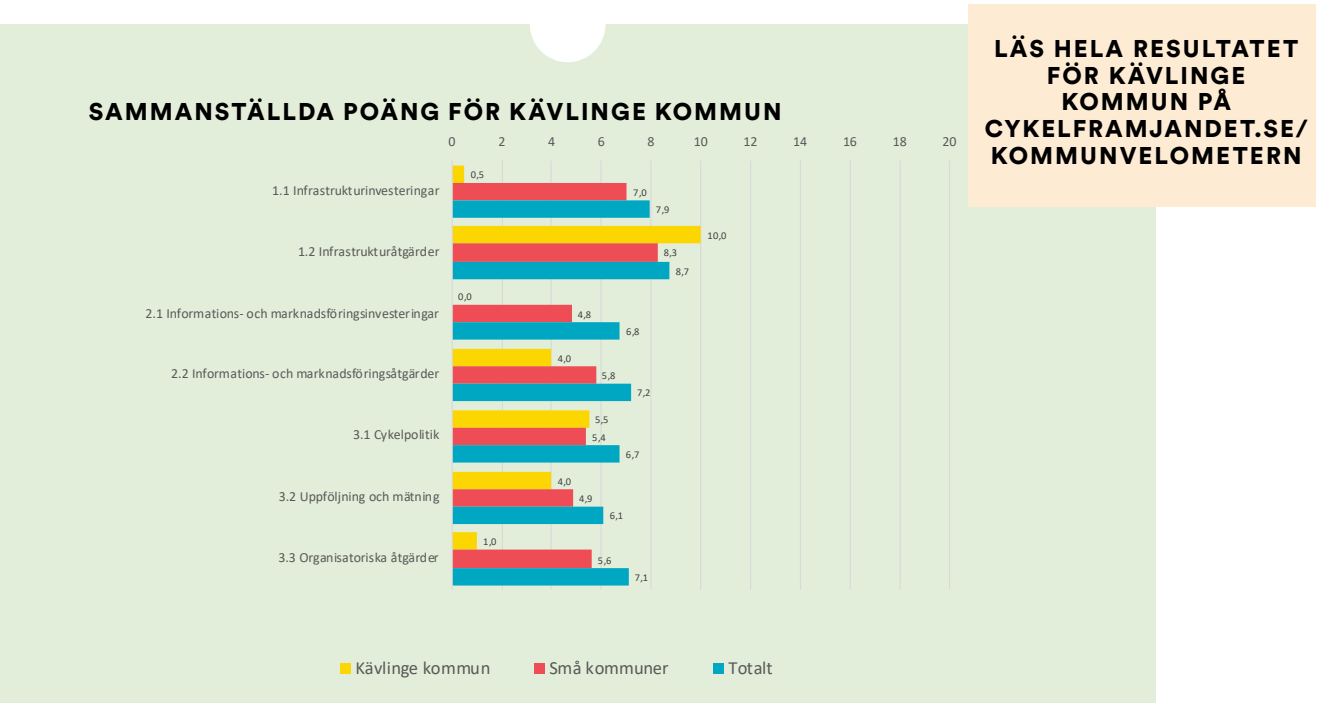




Foto: Laholms kommun

Laholms kommun

I år är första gången Laholm deltar i Kommunvelo- metern och med 43,5 poäng av 90 möjliga hamnar de på plats 37 av 54 deltagande kommuner. I katego- rin små kommuner tar de plats 15 av 31 deltagande kommuner och jämfört med andra små kommu- ner ligger Laholms totalpoäng 1,5 poäng över snit- tet. Bäst resultat får kommunen inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, där de med 15,5 poäng av 20 möjliga ligger 8,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Laholm presterar över snittet även inom delom- rådet informations- och marknadsföringsåtgärder, med 9 poäng av 10 möjliga. Störst utvecklingspo- tential har kommunen inom delområdena cykel- politik samt organisatoriska åtgärder. Där får de 1,5 poäng respektive 2 poäng av 10 möjliga, vilket drar ner deras totala resultat med 16,5 poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Laholms kommun investerade under 2022 totalt 192 kronor per invånare i ny infrastruktur för cyk- ling och 75 kronor per invånare i drift och under- håll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 5 av 20 poäng på delområdet.

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

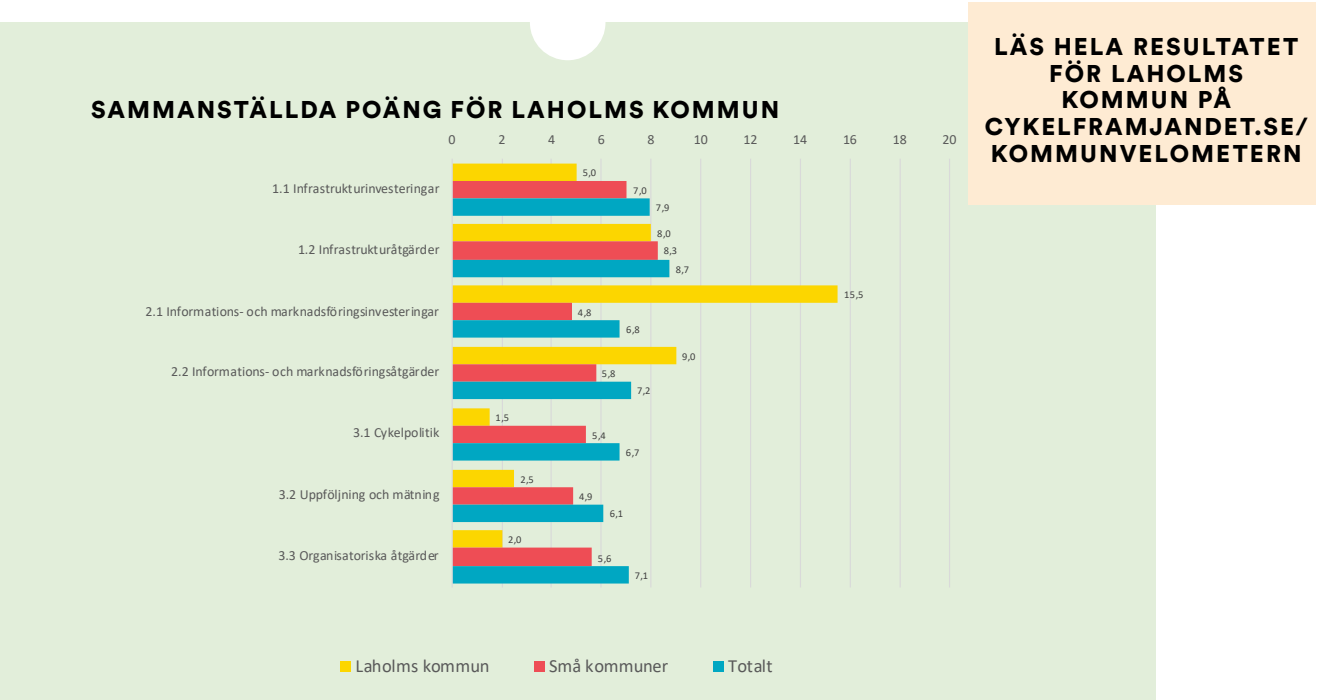
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 15,5 av 20 poäng inom delom- rådet för informations- och marknadsföringsinves- teringar. Kommunen har investerat 200 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

3.1 CYKELPOLITIK
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 1,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Laholms kommun får 2,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 24 procent kom- muner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Laholms kommun får totalt 2 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Landskrona deltar i år för andra gången i Kommunvelometern. Senast deltog de år 2014 och hamnade då på plats 30 av 34 kommuner. Denna gång hamnar Landskrona på plats 39 av 54 deltagande kommuner med totalt 41,5 poäng av 90 möjliga. Detta är 9,5 poäng under snittet för samtliga kommuner och 0,5 poäng under snittet för gruppen små kommuner. Bäst presterar kommunen inom delområdet infrastrukturåtgärder där de får full pott, 10 poäng av 10 möjliga. Landskrona presterar även bra inom delområdet cykelpolitik, där de får 8,5 poäng av 10 möjliga. Störst potential för förbättring finns inom delområdena som rör information och marknadsföring. Inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar får kommunen 3 poäng av 20 möjliga och inom delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder får de 3 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Landskrona kommun investerade under 2022 totalt 208 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 301 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 3 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 30 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 3 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling.

3.1 CYKELPOLITIK

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Landskrona kommun får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Landskrona stad får totalt 5 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Linköpings kommun investerade under 2022 totalt 245 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 83 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 391 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 13 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 000 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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 76 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 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Ludvika kommun

Ludvika deltar för åttonde gången i Kommunvelo- metern samt sjunde året i rad och klättrar upp en plats från fjolårets resultat. Med 49 poäng av 90 möjliga hamnar Ludvika på plats 30 av 54 delta- gande kommuner och intar plats 10 av 31 delta- gande små kommuner. Jämfört med fjolåret har kommunens resultat ökat med totalt 0,5 poäng - från 48,5 till 49 poäng - vilket främst beror på ökade infrastrukturinvesteringar. Jämfört med andra små kommuner ligger Ludvika totalt 7 poäng över snittet fördelat över 4 av 7 delområden, nämligen infrastrukturinvesteringar, infrastrukturåtgärder, cykelpolitik samt uppföljning och mätning. Störst utvecklingspotential har kommunen inom delom- rådet informations- och marknadsföringsinves- teringar, där kommunen ligger 6 poäng under snittet för övriga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Ludvika kommun investerade under 2022 totalt 412 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 291 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kom- munen får totalt 12,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER
Kommunen får totalt 10 av 10 poäng inom delområ- det för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kom- munen förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

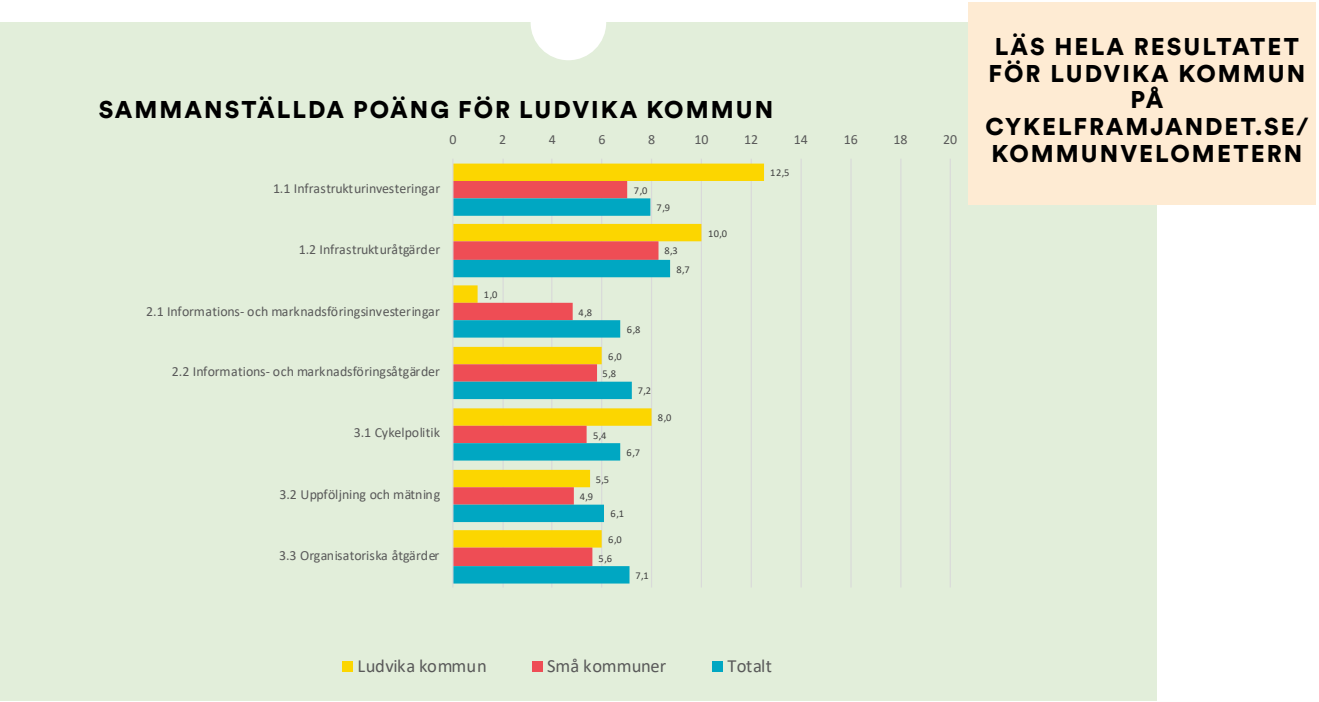
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 1 av 20 poäng inom delområ- det för informations- och marknadsföringsinves- teringar. Kommunen har investerat 20 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
”Kommunen får 6 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom ””events”” längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt.”

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Ludvika kommun får 5,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Ludvika kommun får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Luleå kommun

Luleå deltar i Kommunvelo- metern för tolfte gången och klättrar från fjolårets plats 22 av 55 deltagande kommuner till plats 17 av 54 deltagande kommuner i år. Inom gruppen mellanstora kommuner intar Luleå åttonde plats av 14 kommuner. Kommu- nen får totalt 60 poäng av 90 möjliga, vilket är 5,5 poäng mer än fjolårets resultat. Poängökningen går främst att se inom delområdena informations- och marknadsföringsåtgärder samt cykelpolitik. Inom dessa områden får kommunen 4 poäng respektive 4,5 poäng mer än i fjol. Störst minskning från förra året går att se inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, där Luleå med 9,5 poäng av 20 möjliga får 5 poäng mindre än i fjol. Trots detta ligger kommunen ändå 2,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner inom delområdet.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Luleå kommun investerade under 2022 totalt 32 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 101 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommu- ner som i snitt investerade totalt 381 kronor per invånare. Kommunen får totalt 5 av 20 poäng på delområdet.

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

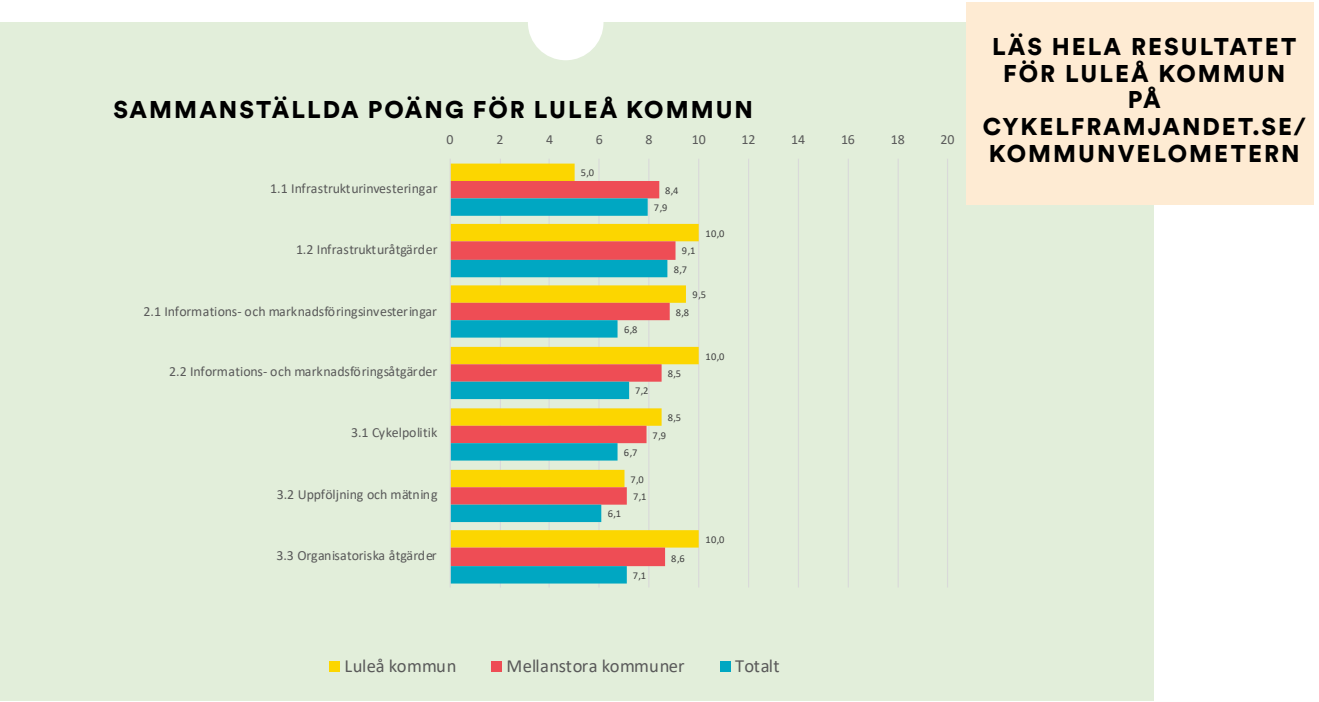
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 9,5 av 20 poäng inom delom- rådet för informations- och marknadsföringsinves- teringar. Kommunen har investerat 346 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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
Luleå kommun får 7 poäng av 10 möjliga på delom- rådet. Kommunen tillhör de 76 procent av kom- munerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Luleå kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Lunds kommun

Lund deltar i Kommunvelometern för trettonde året i rad och hamnar i år på plats 5 av 54 deltagande kommuner. Inom gruppen stora kommuner tar Lund hem en tredje plats med sina 71 poäng av 90 möjliga. Kommunen får 5,5 poäng mindre jämfört med fjolårets totala resultat, men ligger ändå 20 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. 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 7 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Däremot finns utvecklingspotential inom områdena infrastrukturinvesteringar och cykelpolitik där kommunen, liksom i fjol, ligger något under snittet bland deltagare inom gruppen stora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Lunds kommun investerade under 2022 totalt 351 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 123 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 391 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 byggt cykelparkering eller upprustat befintliga.

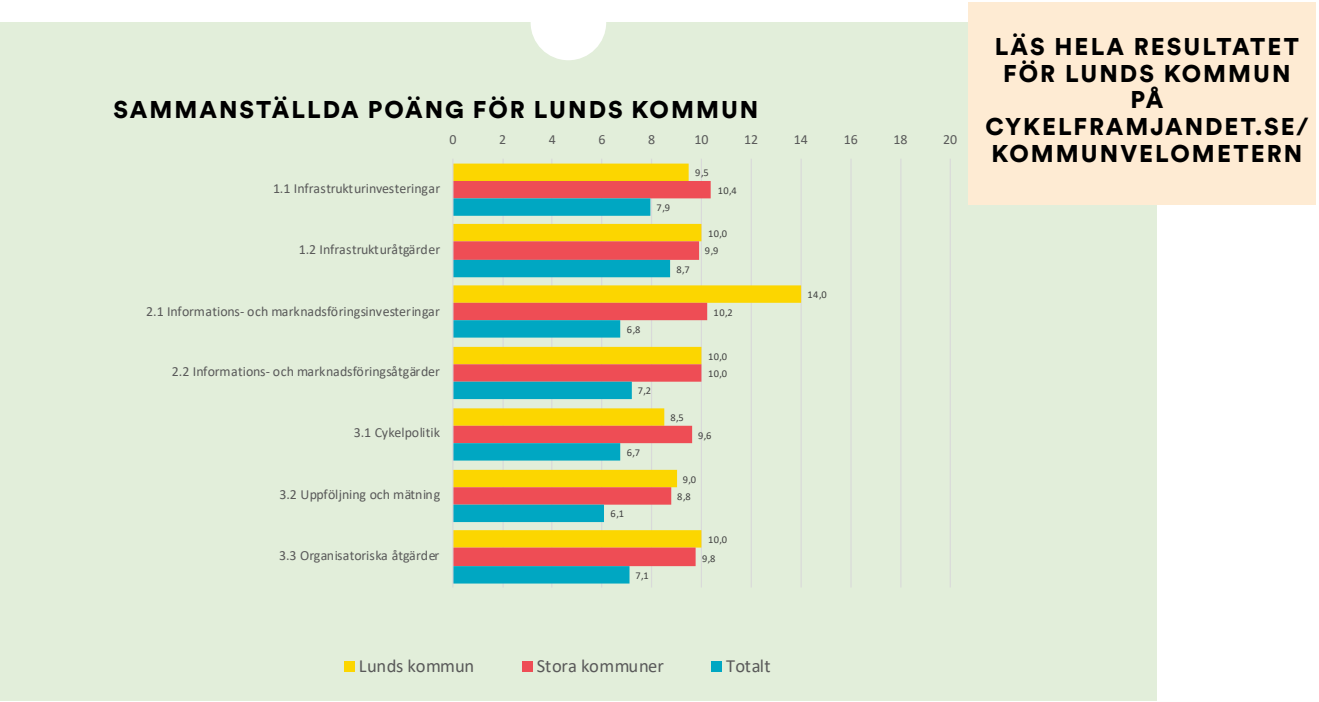
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 14 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 800 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Lunds kommun får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 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 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Lysekils kommun

Lysekil deltar i Kommunvelometern för andra gången, varav första gången var år 2021. Då hamnade kommunen på plats 57 av 57 deltagande kommuner, men detta år klättrar de femton placeringar till plats 42 av 54 deltagande kommuner. Totalt får kommunen 38 poäng av 90 möjliga, vilket är något under snittet för deltagande små kommuner. Bäst presterar Lysekil inom delområdet organisatoriska åtgärder, där de med 10 poäng av 10 möjliga ligger 3 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner och 4 poäng över snittet i gruppen små kommuner. Störst utvecklingspotential finns inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, där kommunen får 0,5 av 20 poäng. Även inom delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder har Lysekil potential till förbättring med sina 4 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Lysekils kommun investerade under 2022 totalt 381 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 176 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 7 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.

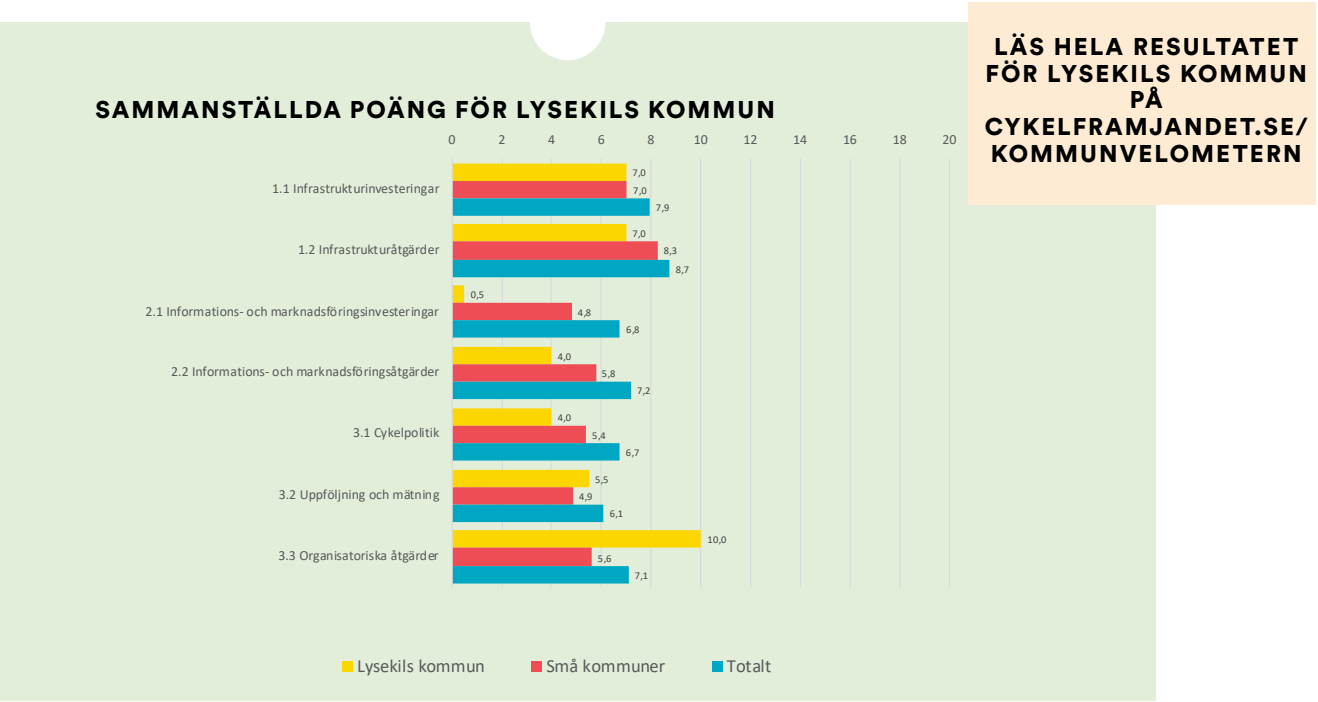
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 0,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 4 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 4 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Lysekils kommun får 5,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Lysekils kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Malmö stad

Malmö har deltagit i Kommunvelometern samtliga 14 år och har samtliga år, bortsett från år 2019, tagit topp 10-placeringar. I år hamnar kommunen på trettonde plats av 54 deltagande kommuner med 64 poäng av 90 möjliga. Inom gruppen stora kommuner intar Malmö plats 8 av 9. Kommunen har klättrat ner tre steg från fjolårets tionde plats bland alla deltagande kommuner, främst på grund av bortfall av poäng i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar. Däremot ligger kommunen strax över snittet för samtliga deltagande kommuner i sex av sju delområden. Malmö har även fått full pott med 10 poäng av 10 möjliga i fyra delområden: infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder, cykelpolitik och organisatoriska åtgärder. Som tidigare år finns störst utvecklingspotential för Malmö inom delområdena infrastrukturinvesteringar samt informations- och marknadsföringsinvesteringar.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Malmö kommun investerade under 2022 totalt 225 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 109 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 391 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.

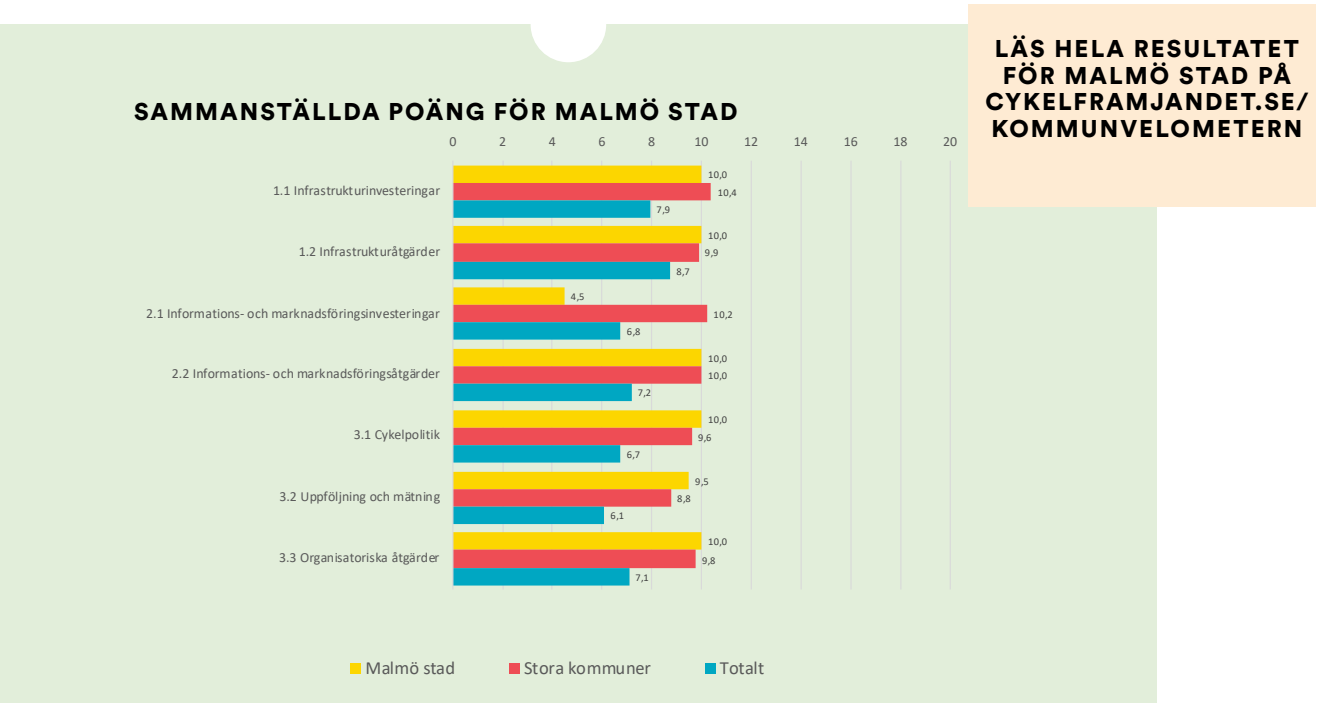
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 4,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 500 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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 kommun får 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 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 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Mjölby kommun

Mjölby deltar i Kommunvelometern för första gången och intar plats 27 av 54 deltagande kommuner och plats 7 av 31 deltagande små kommuner. De får totalt 50 poäng av 90 möjliga, vilket är 8 poäng över snittet för gruppen små kommuner. Bäst presterar Mjölby inom delområdet infrastrukturåtgärder, där de får 10 poäng av 10 möjliga. De får även höga poäng inom delområdet organisatoriska åtgärder med 9 poäng av 10 möjliga. Störst utvecklingspotential finns inom investeringar i infrastruktur samt information och marknadsföring, där kommunen ligger under snittet för samtliga deltagande kommuner. Det finns även potential till förbättring inom delområdet cykelpolitik, där kommunen i år får 4,5 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Mjölby kommun investerade under 2022 totalt 76 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 123 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 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.

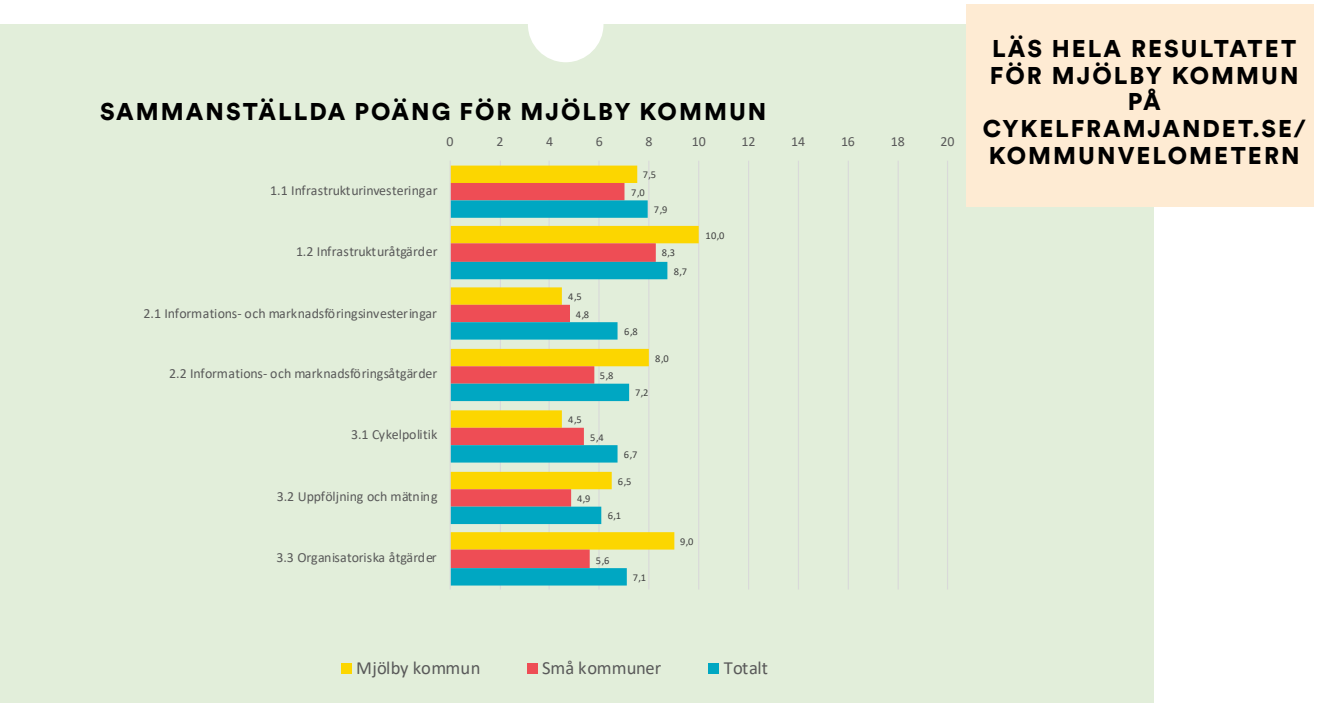
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 4,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 120 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 8 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 4,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Mjölby kommun får 6,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Mjölby kommun får totalt 9 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Motala kommun

Motala deltar i Kommunvelometern för nionde gången i år med ett resultat på 59 poäng av 90 möjliga. Det är en ökning med hela 25,5 poäng från fjolåret och ger Motala plats 19 av 54 deltagande kommuner. Bland små kommuner tar de tredjeplatsen av 31 deltagande kommuner. Det förbättrade resultatet beror främst på ökade informations- och marknadsföringsinvesteringar. Inom detta delområde går Motala från 1,5 poäng av 20 möjliga i fjol till full pott, 20 av 20 poäng, i år. Utöver detta område är det även inom delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder som kommunen lägger sig över genomsnittet för alla deltagande kommuner. I gruppen små kommuner ligger Motala 4 poäng över genomsnittet inom delområdet. Kommunens största förbättringspotential finns inom delområdena infrastrukturinvesteringar där kommunen får 6 poäng av 20 möjliga, och inom uppföljning och mätning där kommunen får 1,5 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Motala kommun investerade under 2022 totalt 33 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 137 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 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.

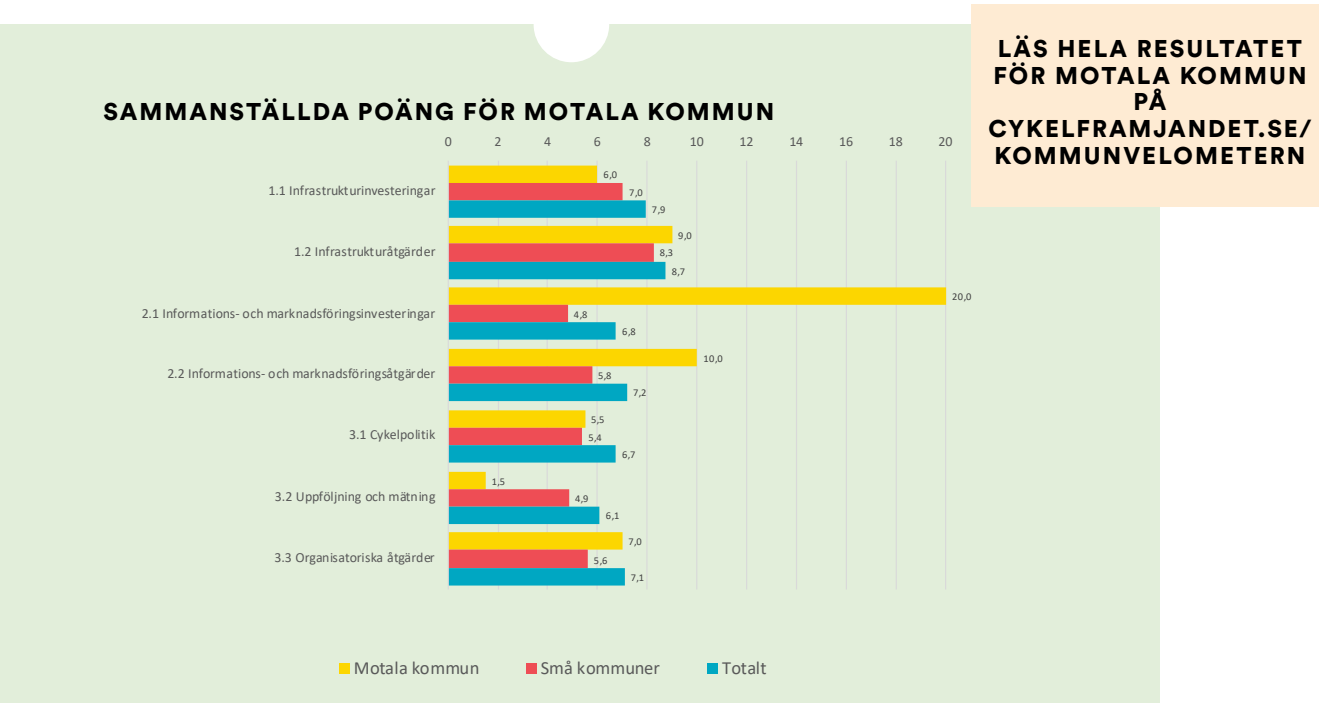
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 20 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 800 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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 en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Motala kommun får 1,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 24 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Motala kommun får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Nyköpings kommun

Nyköping deltar i Kommunvelometern för tredje året i rad och klättrar i år upp till plats 14 av 54 deltagande kommuner med 63,5 poäng av 90 möjliga. Inom gruppen mellanstora kommuner hamnar Nyköping på femte plats av 14 kommuner. Jämfört med förra året har kommunen ökat sitt resultat med totalt 9 poäng. Störst ökning har skett inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, där de går från 6 poäng i fjol till 14,5 poäng av 20 möjliga i år. Däremot ligger kommunen 4 poäng under genomsnittet inom området infrastrukturinvesteringar, både sett till alla deltagande kommuner och i gruppen mellanstora kommuner. Det är inom detta område som kommunen alltså har störst utvecklingspotential. Det finns även förbättringsmöjligheter för kommunen inom området cykelpolitik, där kommunen får 7,5 poäng av 10 möjliga, vilket är något under snittet för deltagande mellanstora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Nyköpings kommun investerade under 2022 totalt 52 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 60 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 381 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.

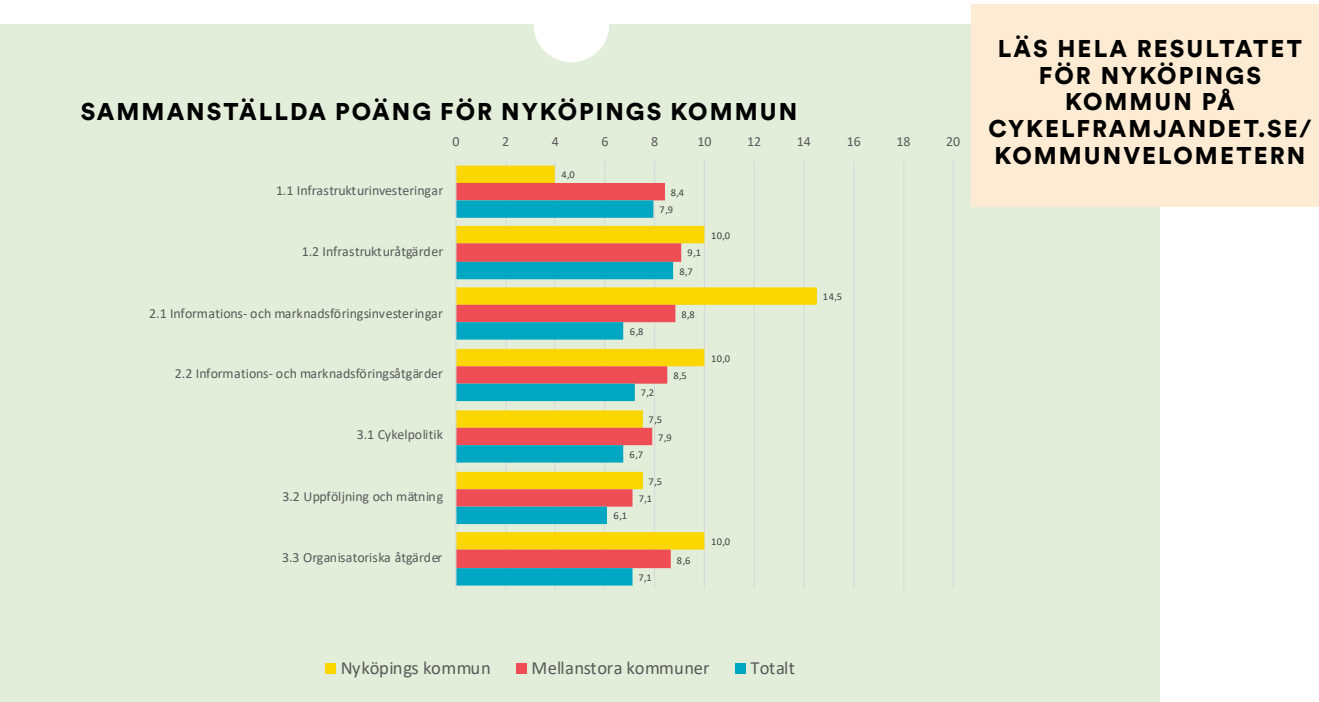
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 14,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 323 700 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

3.1 CYKELPOLITIK
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 7,5 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 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Nyköpings kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Nässjö kommun

Nässjö deltar för fjärde året i rad i Kommunvelometern och klättrar i år upp till plats 36 av 54 deltagande kommuner från fjolårets plats 45 av 55 deltagande kommuner. I gruppen små kommuner intar Nässjö plats 14 av 31. Nässjö får 44 poäng av 90 möjliga i år, vilket är en ökning på 6,5 poäng från förra året. Poängökningen beror främst på satsningar inom delområdet infrastrukturåtgärder, där kommunen får 3 poäng mer än i fjol. Inom detta område får Nässjö full pott, 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen presterar även bra inom delområdet organisatoriska åtgärder, där de får 8 poäng av 10 möjliga. I gruppen små kommuner ligger Nässjö strax över snittet i delområdena infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder, cykelpolitik samt organisatoriska åtgärder. Störst utvecklingspotential har kommunen inom delområdena infrastrukturinvesteringar där kommunen får 5 poäng av 20 möjliga, samt informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen får 2 poäng av 20.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Nässjö kommun investerade under 2022 totalt 140 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 60 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 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.

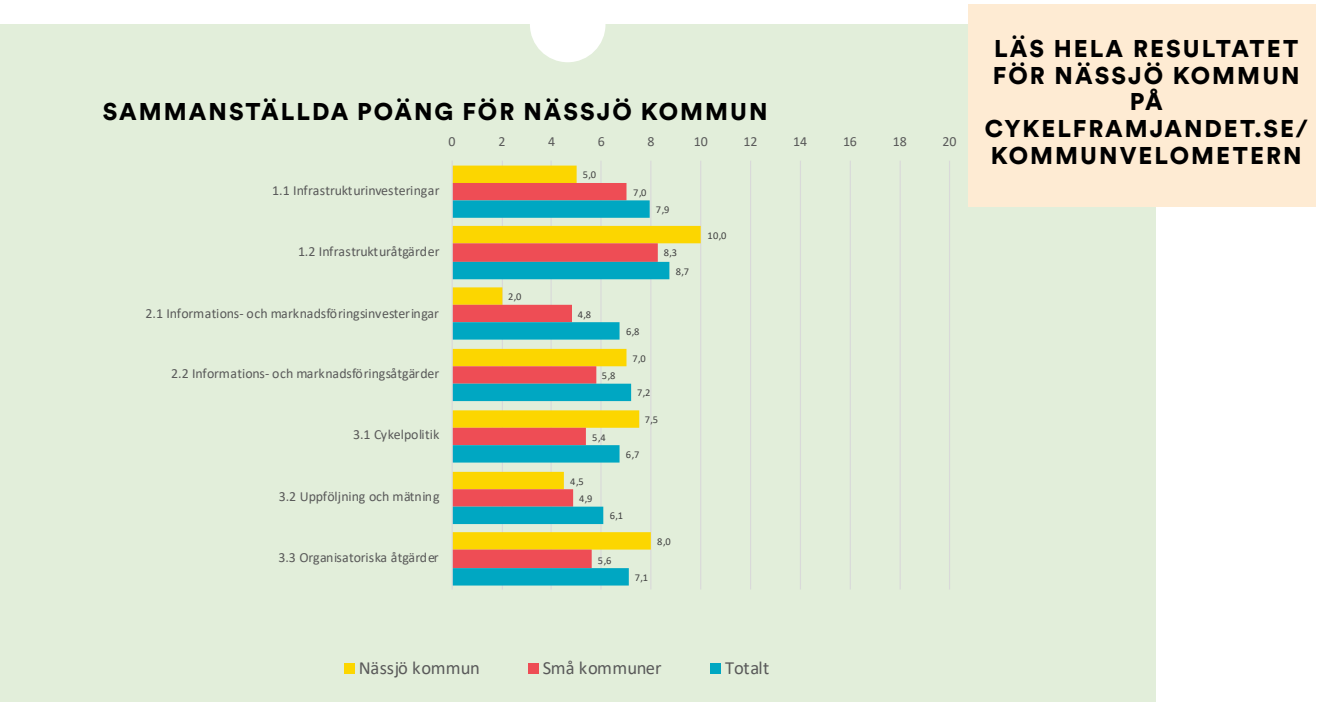
1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 2 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 41 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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 7,5 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 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Nässjö kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Olofströms kommun

Olofström deltar i Kommunvelometern för första gången och hamnar på plats 47 av 54 deltagande kommuner. Bland små kommuner intar de plats 25 av 31 kommuner. Totalt får de 30 poäng av 90 möjliga, vilket är 21 poäng under snittet för samtliga kommuner. Olofström ligger något under snittet inom samtliga delområden och här finns stor möjlighet till att knipa fler poäng kommande år. Bäst presterar kommunen inom delområdet organisatoriska åtgärder, där de får 6 poäng av 10 möjliga. Störst utvecklingspotential finns inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, där kommunen får 2,5 poäng av 20 möjliga. Ett annat område med stor potential är cykelpolitik, där Olofström får 2 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Olofströms kommun investerade under 2022 totalt 36 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 38 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 5,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER
Kommunen får totalt 5 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt ut belysning längs cykelbanor.

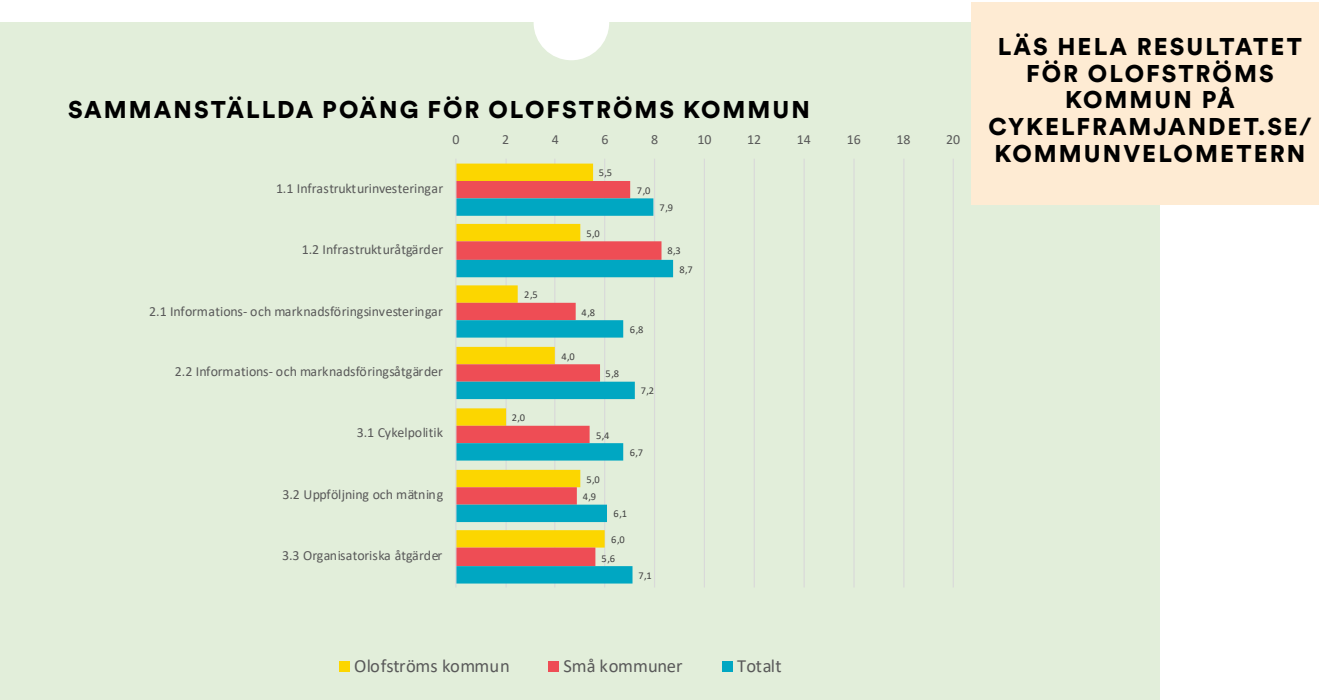
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 2,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 10 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 4 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 2 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Olofströms kommun får 5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 24 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Olofströms kommun får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Oxelösunds kommun

Oxelösund deltar i Kommunvelometern för andra gången, första gången de deltog var år 2017. I år hamnar kommunen på plats 52 av 54 deltagande kommuner med totalt 25,5 poäng av 90 möjliga. Delområdet som Oxelösund får högst poäng i är infrastrukturinvesteringar, där de får 13,5 poäng av 20 möjliga, vilket är 5,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Ett delområde där det finns stor potential för utveckling är information och marknadsföring där kommunen får 0 poäng av totalt 30 möjliga, vilket är 14 poäng under snittet för de deltagande kommunerna. Även inom delområdet organisatoriska åtgärder finns möjlighet till utveckling där kommunen i år får 1 poäng av 10 möjliga, vilket är 6 poäng under snittet för de deltagande kommunerna.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Oxelösunds kommun investerade under 2022 totalt 360 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 199 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 13,5 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 0 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 0 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 3,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Oxelösunds kommun får 1,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 24 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Oxelösunds kommun får totalt 1 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.

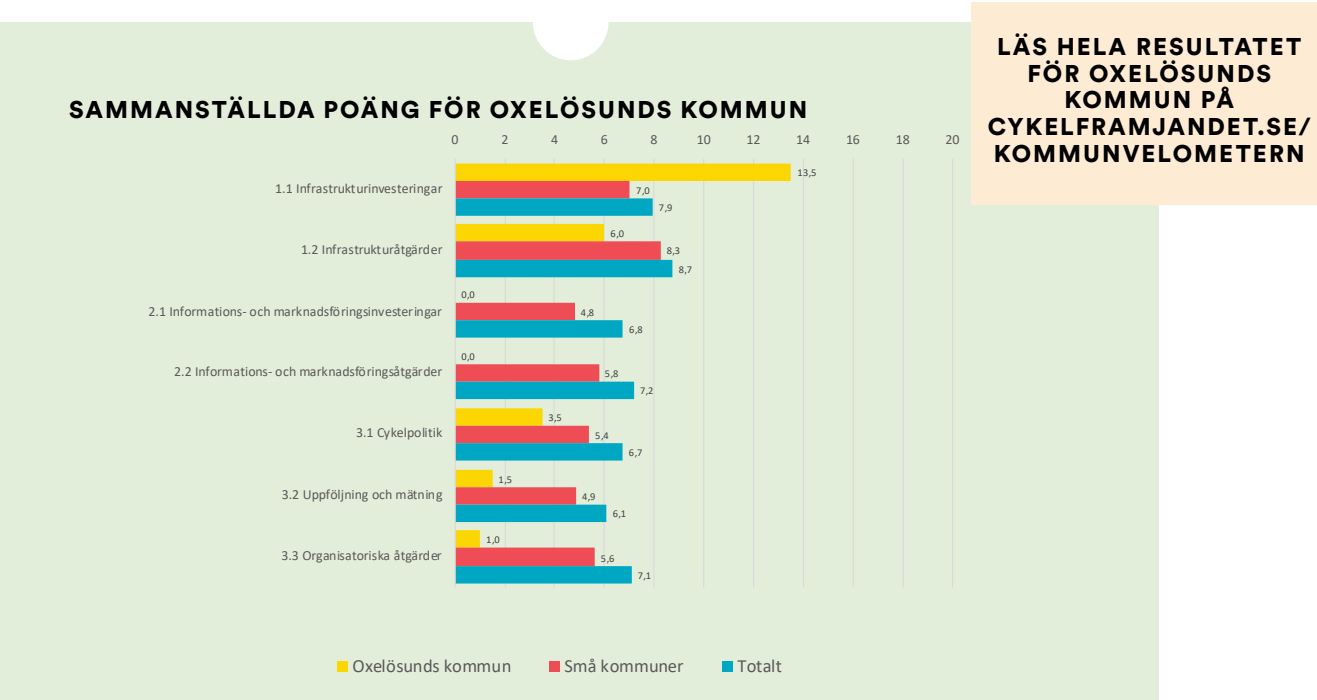




Foto: Partille kommun

Partille kommun

Partille deltar i Kommunvelometern för tredje gången i rad efter att ha deltagit både år 2021 och år 2022. I fjol hamnade kommunen på plats 48 av 55 deltagande kommuner med 35,5 poäng av 90 möjliga. I år klättrar kommunen uppåt i rankningen till plats 28 av 54 deltagande kommuner med totalt 49,5 poäng av 90 möjliga, vilket är 14 poäng mer än fjolårets resultat. I gruppen små kommuner hamnar Partille på plats 8 av 31 kommuner. Störst förbättring har skett inom delområdet organisatoriska åtgärder, där kommunen får 5 poäng mer än i fjol med 10 poäng av 10 möjliga. En stor ökning har även skett inom delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder där kommunen får 4 poäng mer än i fjol, med 9 poäng av 10 möjliga. Sett till totalpoäng ligger kommunen 7,5 poäng över snittet för gruppen små kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Partille kommun investerade under 2022 totalt 217 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 35 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 7 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.

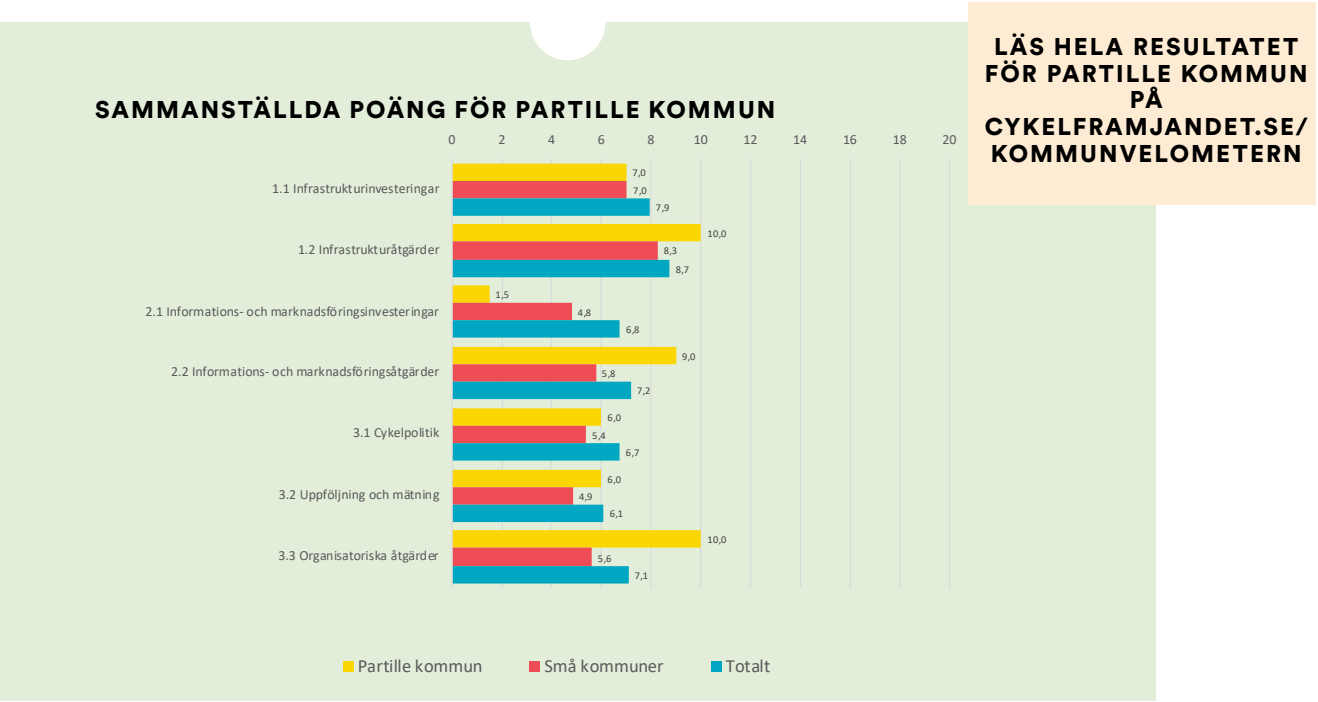
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 1,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 13 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 9 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 6 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Partille kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Partille kommun får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Piteå kommun

Piteå deltar i Kommunvelometern för tredje gången. Första gången kommunen deltog var år 2013, då de hamnade på plats 28 av 33 deltagande kommuner. Denna gång hamnar Piteå på plats 41 av 54 deltagande kommuner med totalt 39,5 poäng av 90 möjliga. Störst avvikelse från snittet går att se inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen får 1,5 poäng av 20 möjliga, vilket är 5,5 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner. Bäst resultat får Piteå i delområdet infrastrukturåtgärder med 9 poäng av 10 möjliga, vilket är 1 poäng över snittet för deltagare i gruppen små kommuner. Även inom delområdet cykelpolitik ligger kommunen två poäng över snittet för små kommuner med 7 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Piteå kommun investerade under 2022 totalt 183 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 94 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 4,5 av 20 poäng på delområdet.

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

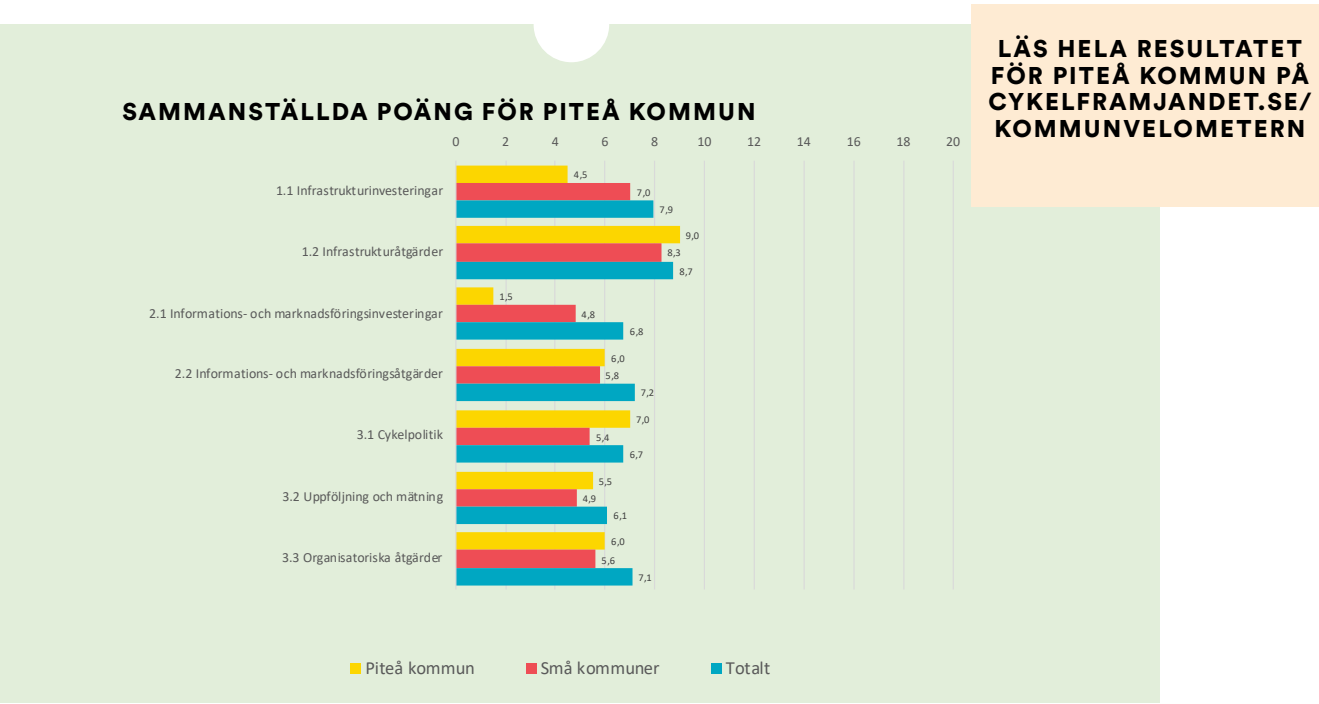
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 1,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 30 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Piteå kommun får 5,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Piteå kommun får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Salems kommun

Salem deltar för första gången i Kommunvelometern och hamnar på plats 46 av 54 deltagande kommuner och på plats 24 av 31 i gruppen små kommuner. Totalt får kommunen 31 poäng av 90 möjliga med flest poäng inom området infrastruktur, där de får totalt 20 poäng av 30 möjliga. Detta är 5 poäng över snittet för deltagarna i kategorin små kommuner samt 4 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Lägst poäng får Salem inom området information och marknadsföring där de får totalt 1,5 poäng av 30 möjliga, vilket är 12,5 poäng under snittet för deltagarna i årets Kommunvelometer. Utvecklingspotential finns även inom delområdet organisatoriska åtgärder där kommunen får 2 poäng av 10 möjliga, vilket är 5 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Salems kommun investerade under 2022 totalt 288 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 63 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 12 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER
Kommunen får totalt 8 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning).

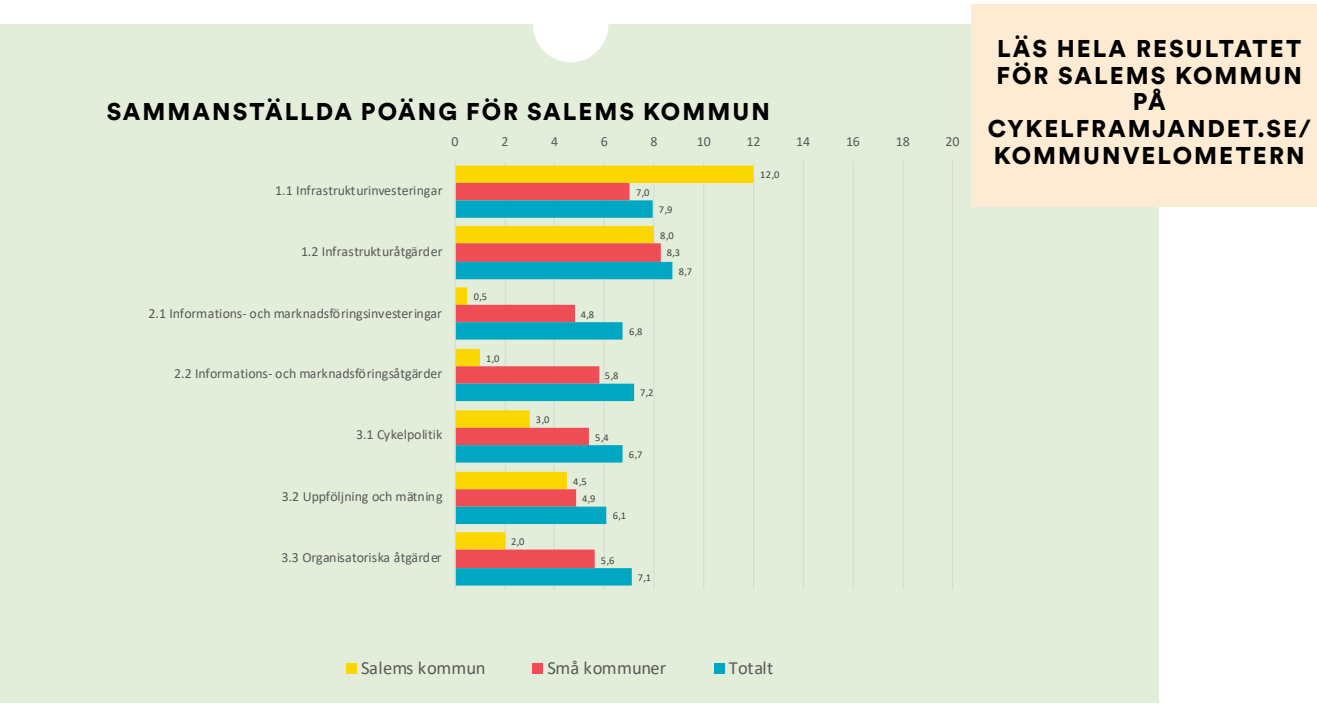
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 0,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 2 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 1 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling.

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Salems kommun får 4,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 24 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Salems kommun får totalt 2 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Sollentuna kommun

Detta år deltar Sollentuna i Kommunvelometern för tionde gången. Kommunen går upp i placering, från plats 26 av 55 deltagare i fjol, till plats 25 av 54 deltagande kommuner i år. Sollentuna får totalt 51 poäng av 90 möjliga och hamnar på plats 11 av 14 i kategorin mellanstora kommuner. Detta är ett något lägre resultat jämfört med i fjol, då kommunen fick totalt 53 poäng av 90 möjliga. Sollentuna ökar något i poäng på två delområden jämfört med förra årets resultat. I delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder får kommunen i år 8 poäng av 10 möjliga, vilket är ett poäng mer än förra året. I delområdet uppföljning och mätning får kommunen 7 poäng av 10 möjliga, vilket är ett halvt poäng mer än i fjol. Kommunen får full pott, 10 poäng av 10 möjliga, på delområdet organisatoriska åtgärder. Lägst poäng får kommunen i delområdena som rör investeringar, där även den största utvecklingspotentialen finns. I delområdet infrastrukturinvesteringar får kommunen 4,5 poäng av 20 möjliga och i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar får de 3,5 poäng av 20 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Sollentuna kommun investerade under 2022 totalt 92 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 58 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 381 kronor per invånare. Kommunen får totalt 4,5 av 20 poäng på delområdet.

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

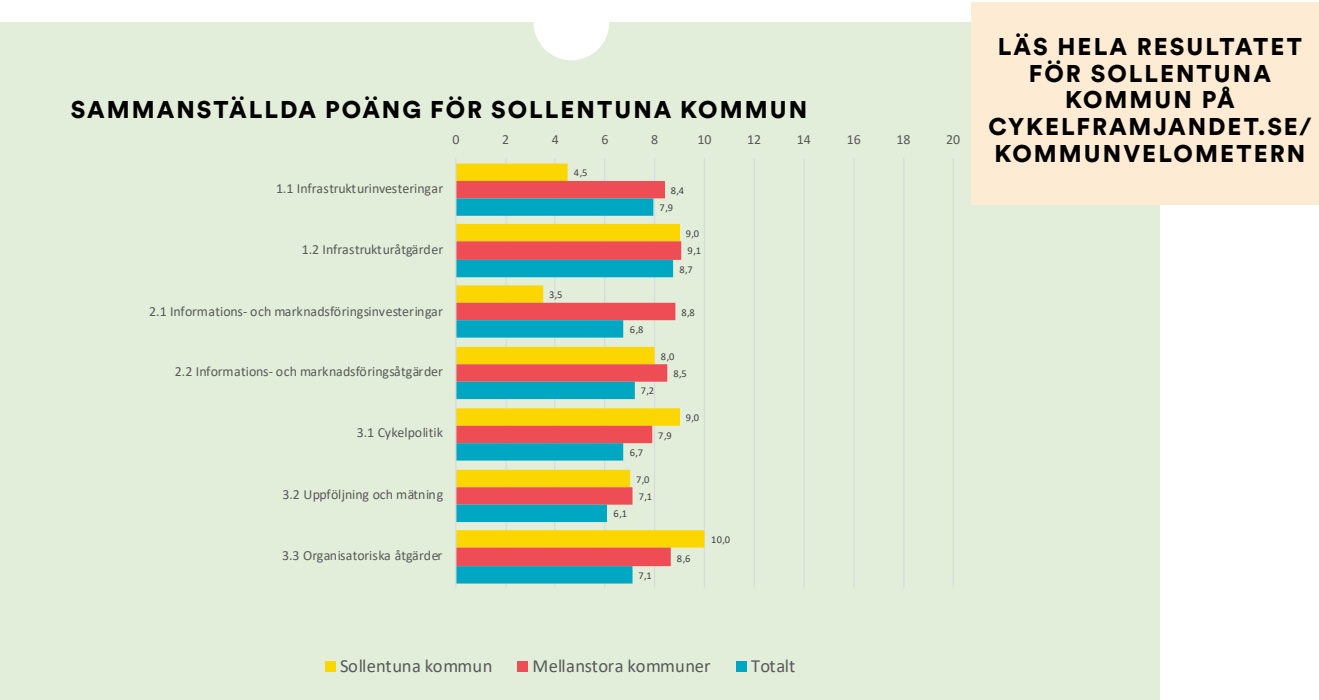
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 3,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 74 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Sollentuna kommun får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 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 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Solna stad

Solna deltar i Kommunvelometern för femte gången och får i år 58 poäng av 90 möjliga, vilket innebär en ökning på 5,5 poäng från fjolårets resultat. Störst ökning gör kommunen i delområdet infrastrukturinvesteringar där de får 7 poäng av 20 möjliga, vilket innebär en ökning på 2,5 poäng från i fjol. Ett annat delområde där kommunen ökat i poäng är uppföljning och mätning, där kommunen ökar med 2 poäng, från 7 till 9 poäng av 10 möjliga. Solna får full pott på fyra delområden; infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder, cykelpolitik och organisatoriska åtgärder. Jämfört med övriga deltagande kommuner ligger Solna 7 poäng över snittet när det kommer till totalpoäng. Ett delområde där kommunen däremot ligger under snittet är informations- och marknadsföringsinvesteringar där de får 2 poäng av 20 möjliga, vilket är 5 poäng under snittet för samtliga deltagare.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Solna kommun investerade under 2022 totalt 222 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 28 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 381 kronor per invånare. Kommunen får totalt 7 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.

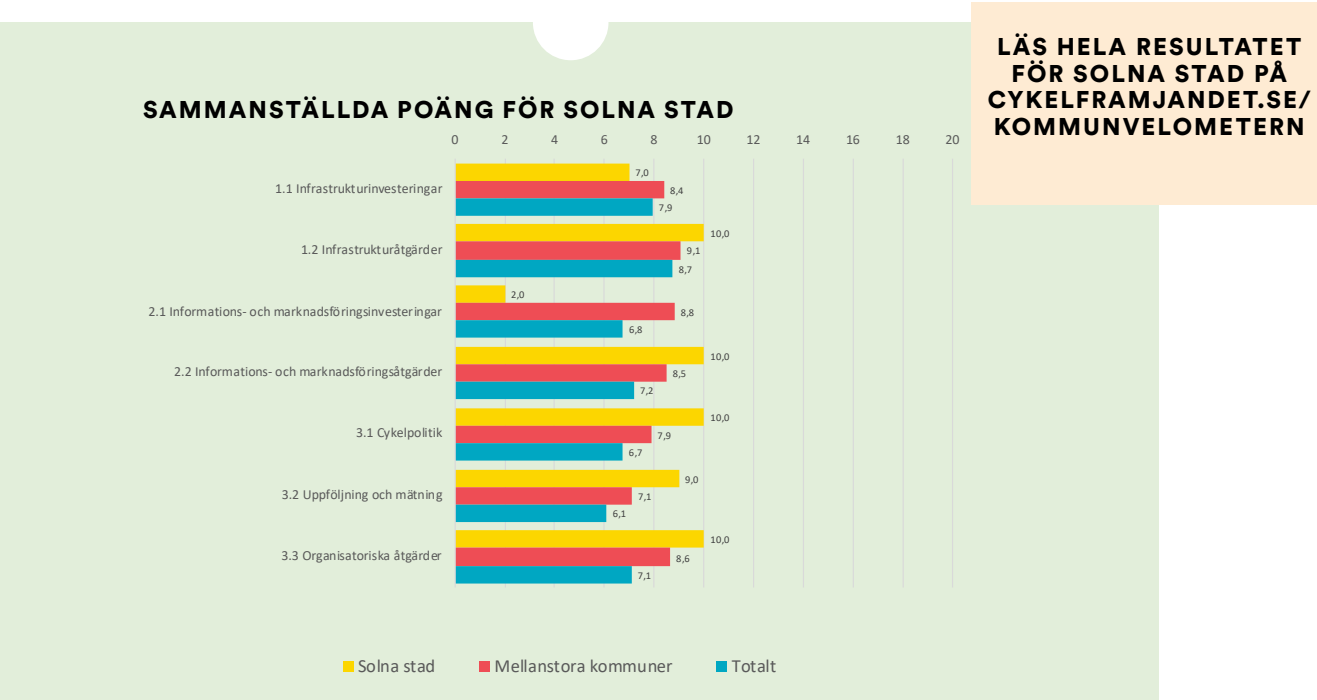
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 2 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 15 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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 kommun får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 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 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Tranemo kommun

I år är första gången Tranemo deltar i Kommunvelometern och med 28,5 poäng av 90 möjliga hamnar de på plats 50 av 54 deltagande kommuner. Inom ett delområde ligger kommunen över snittet jämfört med andra små kommuner; informations- och marknadsföringsinvesteringar. På detta område får Tranemo 6 poäng av 20 möjliga. Inom övriga delområden ligger kommuner däremot under snittet. Störst utvecklingspotential finns inom delområdet infrastrukturinvesteringar, där kommunen får 4 poäng av 20 möjliga. Detta är 4 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner. Det finns också stor utvecklingspotential inom delområdena uppföljning och mätning samt organisatoriska åtgärder, där kommunen får 3 poäng av 10 möjliga på vardera delområde.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Tranemo kommun investerade under 2022 totalt 42 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 78 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 4 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 4 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning).

2.1 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 6 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 20 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH

MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 4 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.

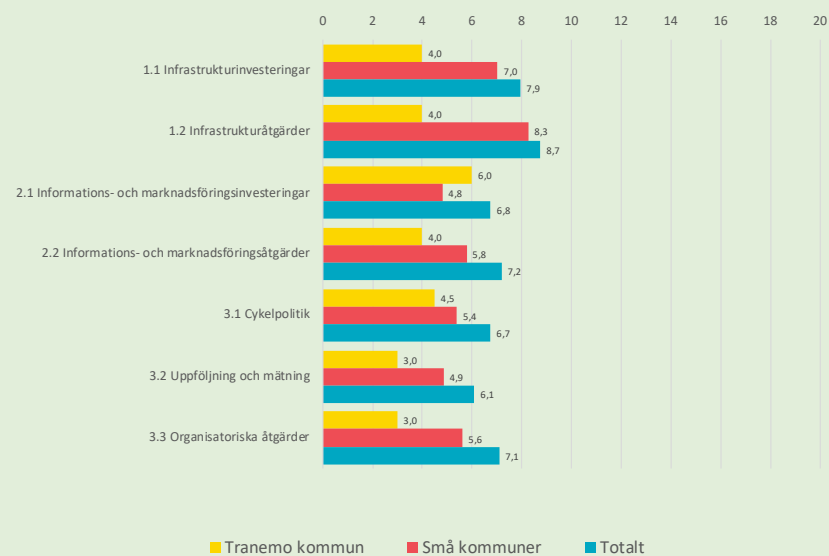
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Tranemo kommun får 3 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 24 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Tranemo kommun får totalt 3 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR TRANEMO KOMMUN



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



Tranås deltar i Kommunvelometern för fjärde gången och tappar i år något i placering till plats 22 av 54 deltagande kommuner, från fjolårets tjugonde plats. I gruppen små kommuner hamnar Tranås i topp fem, med en fjärde plats av 31 kommuner. Tranås får totalt 54 poäng av 90 möjliga vilket är två poäng mindre än fjolåret. Tranås totalpoäng ligger hela 12 poäng över snittet för de små kommunerna, och de utmärker sig främst inom delområdet cykelpolitik. Med 8 poäng av 10 möjliga i delområdet ligger kommunen tre poäng över snittet i gruppen små kommuner. Störst möjlighet till utveckling finns inom delområden kopplade till investeringar i infrastruktur samt information och marknadsföring. Inom dessa delområden ligger Tranås under snittet för samtliga deltagare, med 10,5 poäng av 20 möjliga inom infrastrukturinvesteringar och 6 poäng av 20 möjliga inom informations- och marknadsföringsinvesteringar.

Tranås kommun investerade under 2022 totalt 360 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 165 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 10,5 av 20 poäng på delområdet.

Kommunen får totalt 8 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning).

Kommunen får totalt 6 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 30 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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.

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

Tranås kommun får 6,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

Tranås kommun får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Trelleborgs kommun investerade under 2022 totalt 200 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 43 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 6 av 20 poäng på delområdet.

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

Kommunen får totalt 4 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 50 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

Kommunen får 4 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.

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 3,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

Trelleborgs kommun får 5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 24 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

Trelleborgs kommun får totalt 3 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Täby deltar för tionde gången i rad i Kommunvelo-
metern och hamnar i år på plats 35 av 54 deltagande
kommuner. De får totalt 45,5 poäng av 90 möjliga,
vilket är något mindre än fjolårets resultat med 49,5
poäng av 90 möjliga. Jämfört med övriga kommu-
ner ligger Täbys totalpoäng 5,5 poäng under snit-
tet för samtliga kommuner och 12,5 poäng under
snittet för mellanstora kommuner. Bäst presterar
kommunen i delområdet infrastrukturåtgärder,
där de får 10 poäng av 10 möjliga. De får även höga
poäng i delområdet cykelpolitik, med 9,5 poäng av
10 möjliga. Störst utvecklingspotential för kommu-
nen finns i delområdet informations- och mark-
nadsföringsinvesteringar, där Täby får 0,5 poäng
av 20 möjliga. Detta är 6,5 poäng under snittet för
samtliga kommuner. Ett annat område med för-
bättringspotential är infrastrukturinvesteringar
där kommunen får 4 poäng av 20 möjliga, vilket är
4 poäng under snittet sett till övriga deltagare.

Täby kommun investerade under 2022 totalt 160 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 31 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 381 kronor per invånare. Kommunen får totalt 4 av 20 poäng på delområdet.

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

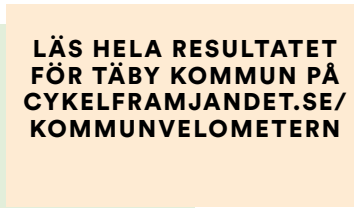
Kommunen får totalt 0,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

Kommunen får 7 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga.

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

Täby kommun får 6,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

Täby kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Ulricehamn deltar för tredje gången i Kommunvelometern. De deltog senast förra året och hamnade då på plats 48 av 55 deltagare med 35,5 poäng av 90 möjliga. I år får kommunen 43 poäng av 90 möjliga och klättrar därmed upp i rankingen till plats 38 av 54 deltagande kommuner. Störst ökning i poäng har kommunen inom delområdet infrastrukturinvesteringar, där de med 11 poäng av 20 möjliga får 3,5 poäng mer än i fjol. I delområdet organisatoriska åtgärder får Ulricehamn 5 poäng av 10 möjliga, vilket är en ökning med 2 poäng från fjolåret. Trots det ligger kommunen under snittet jämfört med andra kommuner inom detta delområde. Ett annat område med förbättringspotential är informations- och marknadsföringsinvesteringar, där kommunen med 0,5 poäng av 20 möjliga ligger 6,5 poäng under snittet, sett till samtliga deltagande kommuner.

Ulricehamns kommun investerade under 2022 totalt 273 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 52 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 11 av 20 poäng på delområdet.

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

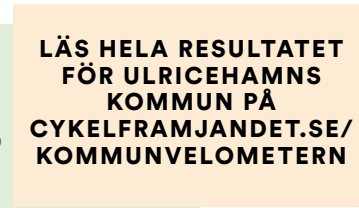
Kommunen får totalt 0,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 0 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

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

Ulricehamns kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

Ulricehamns kommun får totalt 5 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Upplands-Bro kommun

I år deltar Upplands-Bro för fjärde gången i Kommunvelometern. Senast var år 2022 då de med 52,5 poäng av 90 möjliga kom på plats 28 av 55 deltagande kommuner. I år sjunker kommunens poäng till 46,5 och de tappar några placeringar i rankingen till plats 32 av 54 deltagande kommuner. Störst poängminskning från i fjol går att se inom delområdet infrastrukturinvesteringar, där kommunen med 8 poäng av 20 möjliga minskat med 7 poäng sen i fjol. Bäst presterar Upplands-Bro inom delområdet cykelpolitik, där de får 9 poäng av 10 möjliga. Detta är 2 poäng över snittet för de deltagande kommunerna. Förbättringspotential finns bland annat inom delområdet organisatoriska åtgärder, där kommunen får 4 poäng av 10 möjliga och därmed ligger 3 poäng under snittet för de deltagande kommunerna.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Upplands-Bro kommun investerade under 2022 totalt 213 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 25 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 8 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.

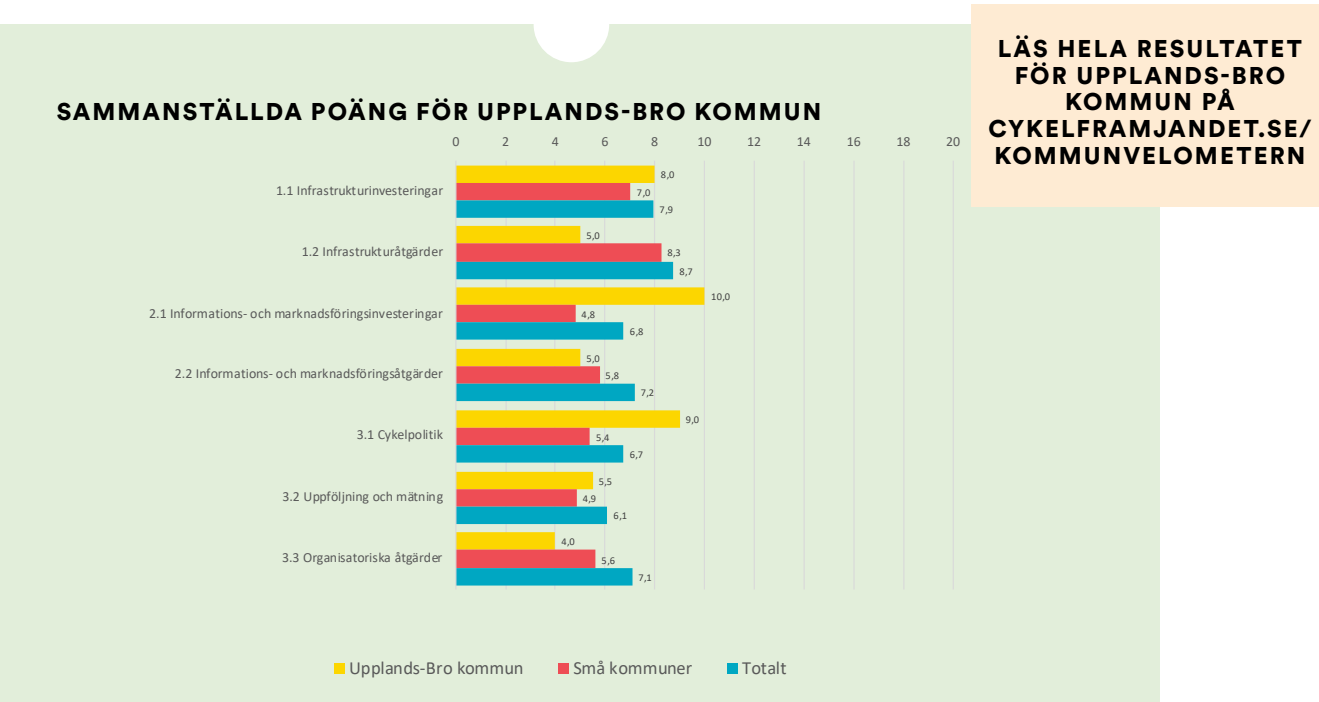
2.1 INFORMATIONSD- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 10 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 150 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONSD- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 5 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 9 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Upplands-Bro kommun får 5,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 24 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Upplands-Bro kommun får totalt 4 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Uppsala kommun

Uppsala deltar i Kommunvelometern för tolfte gången och tar detta år hem andraplatsen bland totalt 54 deltagande kommuner. De hamnar dessutom på andra plats bland 9 deltagare i gruppen stora kommuner. Uppsala får detta år 1 poäng mer än förra året: totalt 77 poäng av 90 möjliga. Precis som förra året får kommunen full pott, 10 poäng av 10 möjliga, på följande delområden: infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder, uppföljning och mätning samt organisatoriska åtgärder. Kommunen har höjt sin poäng från förra årets 10 poäng till årets 14,5 poäng av 20 möjliga på området infrastrukturinvesteringar. Däremot har de tappat 3,5 poäng från förra året på delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder, där poängen landar på 12,5 av 20 möjliga. På samtliga delområden ligger Uppsala i linje med eller över poänggenomsnittet för gruppen stora kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Uppsala kommun investerade under 2022 totalt 282 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 176 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 391 kronor per invånare. Kommunen får totalt 14,5 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 INFORMATIONSD- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 12,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 156 325 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONSD- 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
Uppsala kommun får 10 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 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 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.

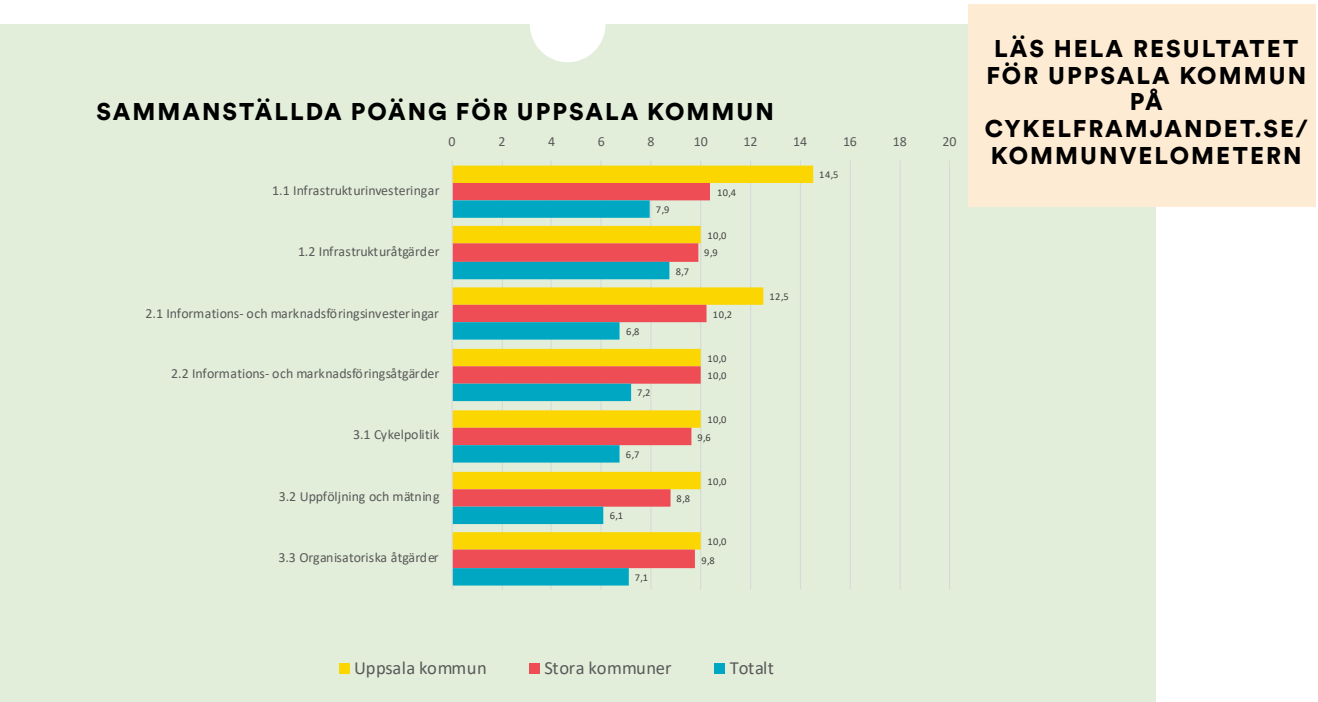




Foto: Varbergs kommun

Varbergs kommun

Varberg är en av fem kommuner som deltagit i Kommunvelometern samtliga 14 år. I år får kommunen 75 poäng av 90 möjliga och hamnar på tredje plats bland samtliga 54 deltagare, samt första plats bland de 31 små kommunerna. Detta innebär en ökning på 2 poäng från fjolårets resultat på 73 poäng där störst ökning skett på delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, från 12,5 poäng i fjol till 14 poäng av 20 möjliga i år. Detta är 7 poäng över snittet i år för de deltagande kommunerna, och det område där kommunen sticker ut mest, i positiv bemärkelse. Varberg får vidare full pott, 10 av 10 poäng, i tre delområden: infrastrukturåtgärder, cykelpolitik samt organisatoriska åtgärder. Totalt ligger kommunen 24 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Varbergs kommun investerade under 2022 totalt 627 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 87 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 381 kronor per invånare. Kommunen får totalt 13 av 20 poäng på delområdet.

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

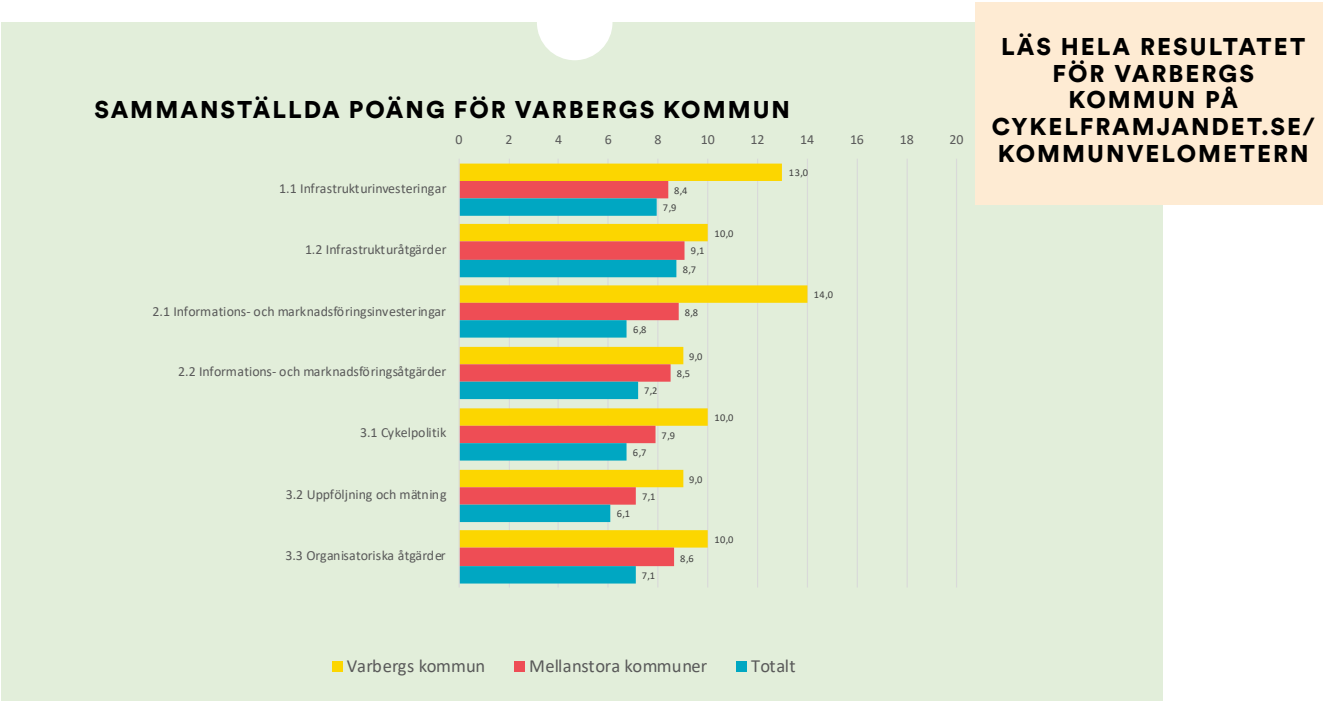
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 14 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 387 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Varbergs kommun får 9 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 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 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Vårgårda kommun

Vårgårda deltar i Kommunvelometern för tredje gången och tredje året i rad och får i år 36,5 poäng av 90 möjliga. Detta placerar Vårgårda på plats 43 av 54 deltagande kommuner, samt på plats 21 av 31 deltagande små kommuner. Med 9,5 poäng av 20 möjliga inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar ligger kommunen något över snittet både i gruppen små kommuner och sett till samtliga deltagande kommuner. Inom övriga delområden placerar Vårgårda sig under snittet, jämfört med övriga deltagande kommuner. Störst utvecklingspotential har kommunen inom delområdena infrastrukturinvesteringar samt uppföljning och mätning. För infrastrukturinvesteringar får kommunen 4 poäng av 20 möjliga och för uppföljning och mätning 1 poäng av 10 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Vårgårda kommun investerade under 2022 totalt 82 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 41 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 4 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.

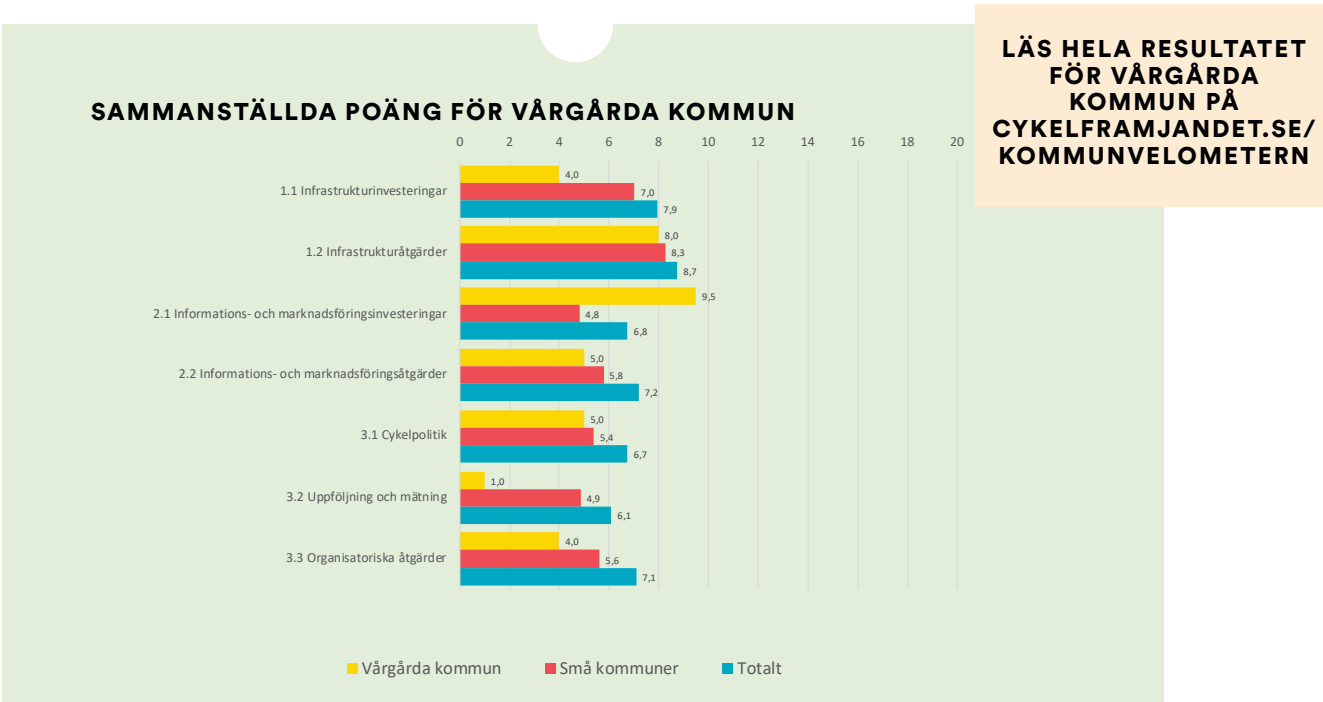
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 9,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 450 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Vårgårda kommun får 1 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 24 procent kommuner som inte genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Vårgårda kommun får totalt 4 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Vänersborgs kommun

Vänersborg deltar i Kommunvelometern för fjärde gången. Sedan senaste deltagandet, år 2021, har kommunen klättrat upp 6 placeringar från plats 34 till plats 28 bland 54 deltagande kommuner i år. Vänersborg får 49,5 poäng av 90 möjliga, vilket är en ökning med 5 poäng sedan förra gången. Inom infrastrukturåtgärder får kommunen full pott, med 10 poäng av 10 möjliga, men placerar sig även bra sett till samtliga deltagande kommuners genomsnittspoäng inom delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder, där kommunen får 9 poäng av 10 möjliga. Sett till deltagande små kommuner ligger Vänersborg 2 poäng över snittet inom delområdena cykelpolitik, organisatoriska åtgärder, samt uppföljning och mätning. Störst utvecklingspotential för kommunen finns inom investeringar både i cykelinfrastruktur och i information och marknadsföring. För sina investeringar får kommunen totalt 8,5 poäng av 40 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Vänersborgs kommun investerade under 2022 totalt 225 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 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 6 av 20 poäng på delområdet.

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

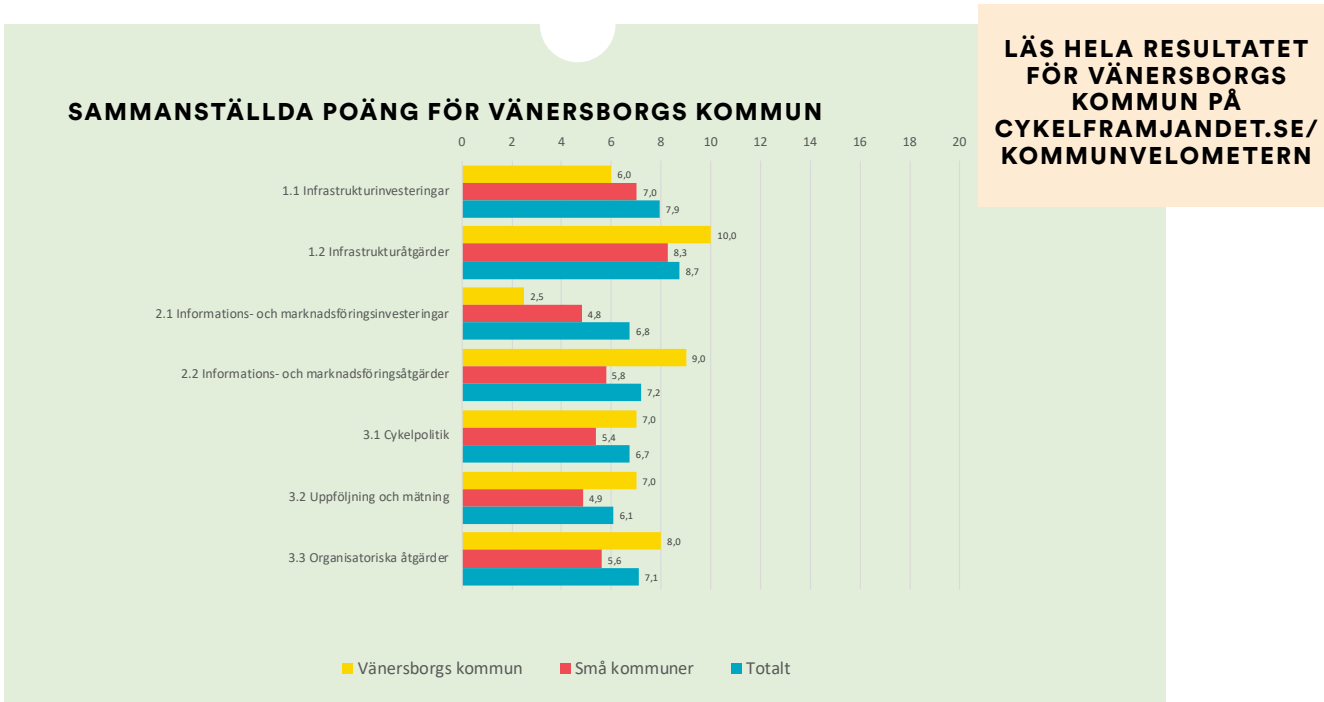
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 2,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 52 500 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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

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

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING
Vänersborgs kommun får 7 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Vänersborgs kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Västerviks kommun

Västervik har deltagit i Kommunvelometer tre år i rad och kliver upp i rankningen från plats 54 i fjol, till plats 44 i år. Kommunen får 34,5 poäng av 90 möjliga, vilket är 10 poäng mer än förra året. Poängökningen beror framför allt på ökade investeringar i information och marknadsföring, där kommunen får 8,5 poäng av 20 möjliga. I totalpoäng ligger kommunen däremot 16,5 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner. Förbättringspotential finns främst inom delområdena infrastrukturinvesteringar, informations- och marknadsföringsåtgärder, samt cykelpolitik. För investeringar i infrastruktur får kommunen 3 poäng av 20 möjliga, vilket är 5 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Västerviks kommun investerade under 2022 totalt 104 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 28 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 301 kronor per invånare. Kommunen får totalt 3 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.

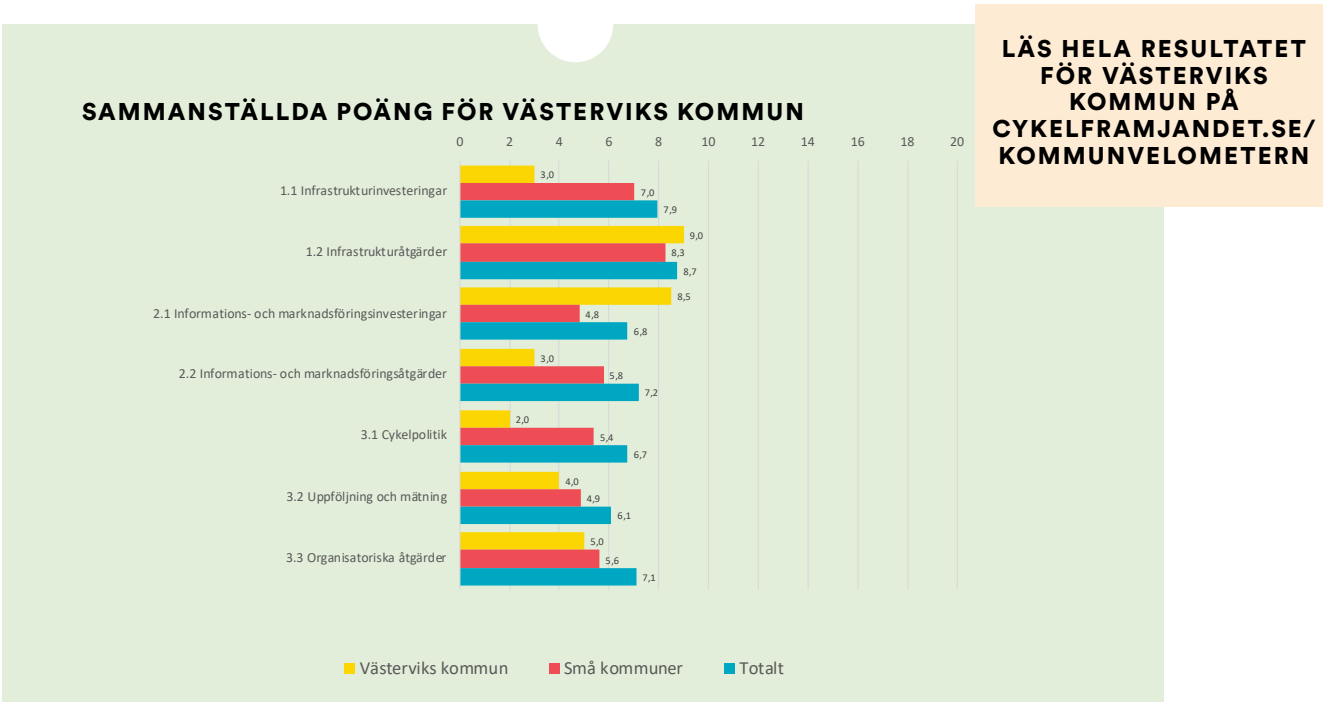
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 8,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 150 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER
Kommunen får 3 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 2 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 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Västerviks kommun får totalt 5 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Växjö kommun

Växjö deltog i Kommunvelometern första gången år 2012 och har sedan dess deltagit alla 12 år. Kommunen får i år 62,5 poäng av 90 möjliga, vilket innebär att de kliver upp några steg i placeringen. Detta år hamnar de på plats 15 av 54 deltagande kommuner, och plats 6 i gruppen mellanstora kommuner. Kommunen har i år ökat sina investerade medel i information och marknadsföring, vilket ger dem 7 poäng mer inom delområdet i jämförelse med fjolåret. Växjö får även full pott, med 10 poäng av 10 möjliga, för åtgärder inom infrastruktur, information och marknadsföring, samt organisation. Utvecklingspotential finns däremot inom infrastrukturinvesteringar där Växjö placerar sig 2,5 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner, med 5,5 poäng av 20 möjliga.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Växjö kommun investerade under 2022 totalt 82 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 84 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 381 kronor per invånare. Kommunen får totalt 5,5 av 20 poäng på delområdet.

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

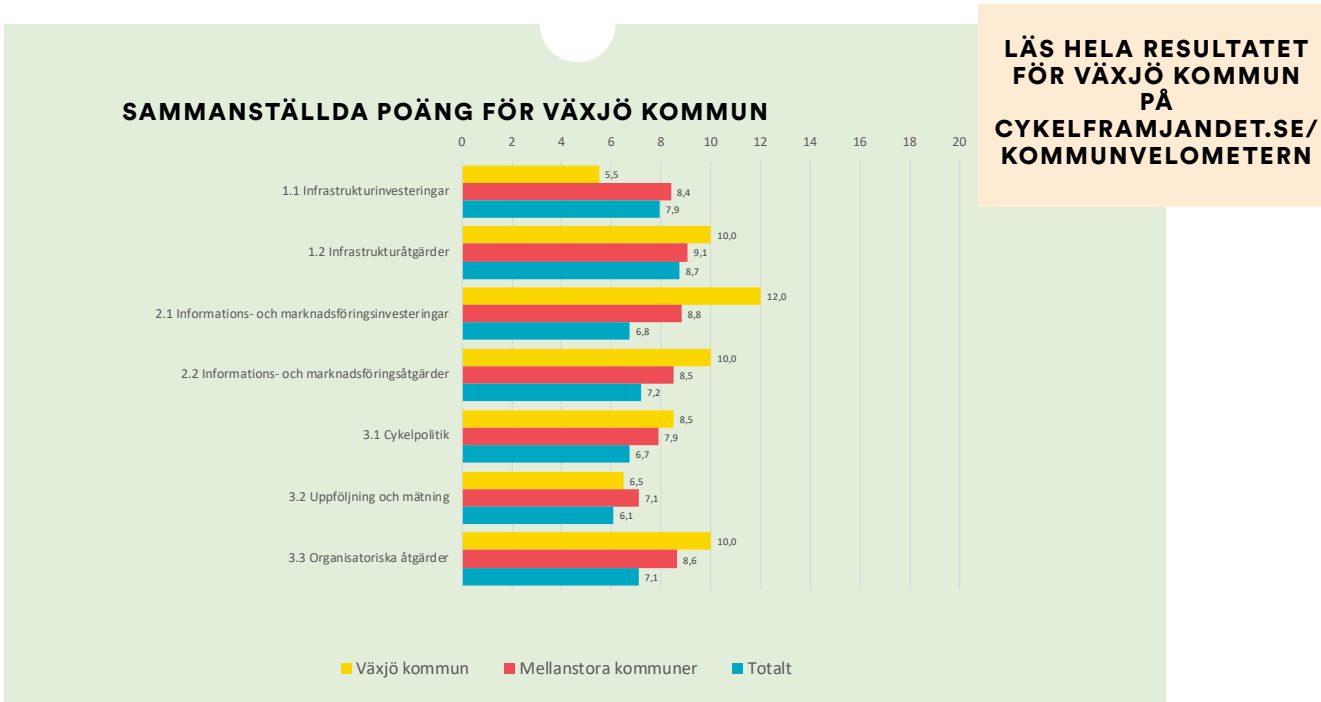
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 12 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 640 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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
Växjö kommun får 6,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 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 33 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Östersunds kommun

Östersund har deltagit i Kommunvelometern elva gånger och deltar i år för åttonde gången i rad. Med 70 poäng av 90 möjliga klättrar kommunen två steg upp i placering från fjolåret, och intar i år plats 6 bland 54 deltagande kommuner. I gruppen mellanstora kommuner hamnar Östersund på tredje plats. Kommunen fortsätter att sticka ut inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar där de i år får 13,5 poäng av 20 möjliga, vilket är en ökning på 6 poäng från fjolårets poäng. Kommunen tar hem full pott, med 10 poäng av 10 möjliga, inom delområdena infrastrukturåtgärder, informations- och marknadsföringsåtgärder, samt cykelpolitik. Däremot har kommunen tappat 6 poäng sedan fjolåret inom infrastrukturinvesteringar och får inom detta område i år 10,5 poäng av 20 möjliga. Det är därmed inom infrastrukturinvesteringar som kommunen har störst förbättringspotential.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR
Östersunds kommun investerade under 2022 totalt 789 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 72 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 381 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.

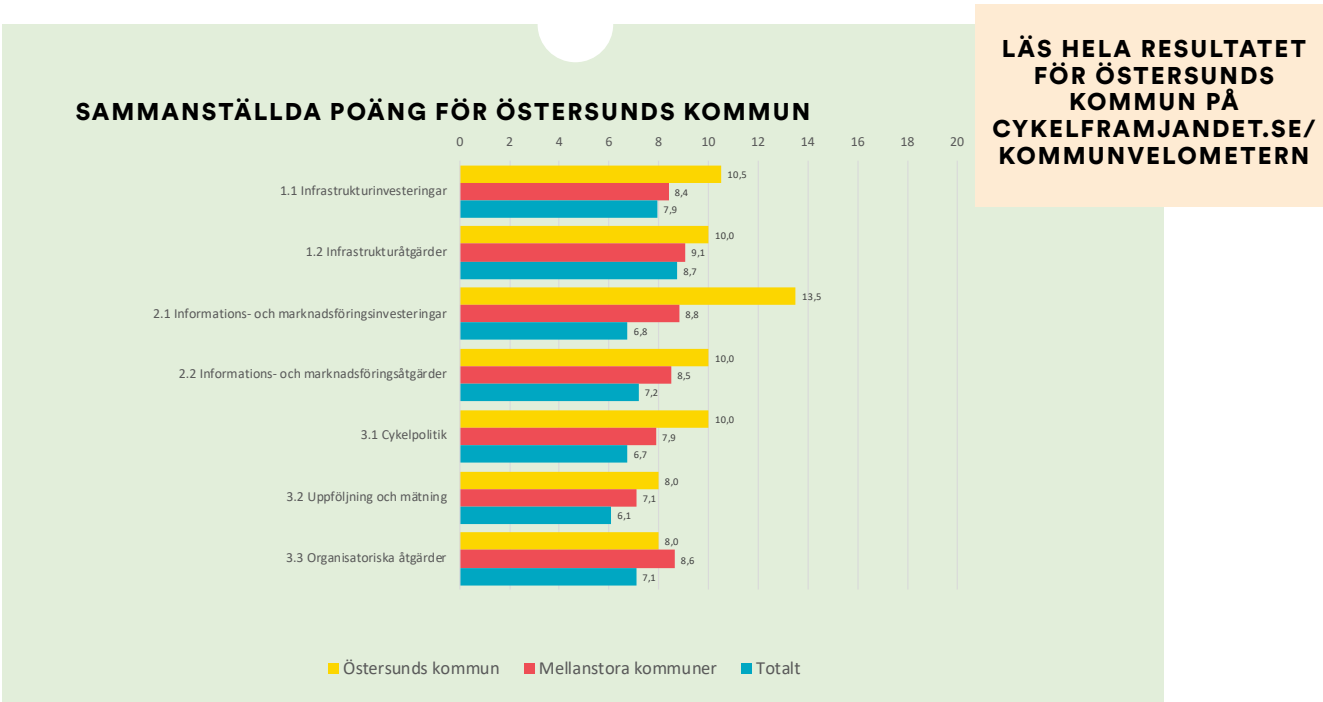
2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR
Kommunen får totalt 13,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 200 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2022.

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
Östersunds kommun får 8 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 76 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER
Östersunds kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 67 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2022.



Cykelsatsningar med fokus på barn och unga

I år har vi fortsatt att fokusera extra på barn och ungas cykling och ställt några tillägsfrågor kring detta till kommunerna, utan att poängsätta svaren. 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 och det är även en av Cykelfrämjandets prioriterade frågor i föreningens verksamhetsplan.



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 54 deltagande kommuner har 18 angett att de har tagit fram styrdokument för säkra skolvägar som inkluderar cykling, vilket utgör mindre än hälften av deltagarna. Däremot har över hälften av kommunerna, 32 av 54 deltagare, svarat att de regelbundet (minst en gång per år) genomför mjuka åtgärder som syftar till att öka barn och ungdomars skolcykling. I en knapp majoritet av svaren framgår att kommunerna utnyttjat olika nationella kampanjer som Trafikkalenderns "Gå och cykla till skolan", NTF:s "Hjälpm Femman" och Västtrafiks "På egna ben". Men det har även genomförts en del kommunala kampanjer. I Lund har det genomförts en skolutmaning vid namn "Hitta vägen". I utmaningen ska deltagande klasser under två veckor samla poäng genom att resa aktivt och hållbart till skolan och genom att utföra uppdrag kopplat till hållbar mobilitet och cykling i klassen. I Kristianstad har en liknande tävling "Smart Start" genomförts för att uppmuntra 4-9 klassare att resa hållbart till skolan.

Av 54 deltagande kommuner har 52 svarat att de inte har någon åldersgräns som tillämpas i skolor för när barn får cykla själva till skolan. Det är ett positivt resultat eftersom studier visar att skolcykling främjas av att barn i tidig ålder får utveckla sina cykelfärdigheter och lära sig cykla i trafiken på ett säkert sätt.

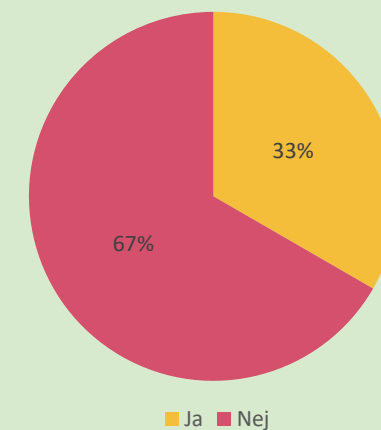
En dryg tredjedel av kommunerna, 20 av 54 deltagare, följer utvecklingen av barn och ungdomars cykling i kommunen via exem-

pelvis resvaneundersökningar. Av 54 deltagande kommuner är det 9 kommuner som angett att de har uppsatta mål för barn och ungdomars resor i kommunen som inkluderar cykling. Målen består huvudsakligen av att öka andelen som går och cyklar till skola och fritidsaktiviteter.

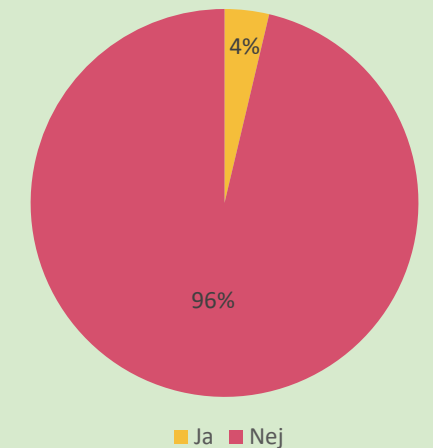
Drygt hälften av kommunerna, 28 av 54 deltagare, genomför barnkonsekvensanalyser i samband med planering av nya skolor i kommunen som inkluderar trafiksäkerhets- och tillgänglighetsperspektiv för aktiva transporter, inklusive cykel. På frågan om det finns kommunala cykellekplatser eller cykelparker i kommunen där barn och unga kan öva på sina cykelfärdigheter har 15 av 54 deltagande kommuner svarat ja och angett mellan 1 till 3 parker per kommun.

Kommunerna har stor utvecklingspotential när det kommer till att sätta upp mål för barn och ungdomars resor i kommunen, där cykeln är inkluderad. Endast 17 procent 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 15 procent av de deltagande kommunerna har cykellekplatser och/eller cykelparker i kommunen.

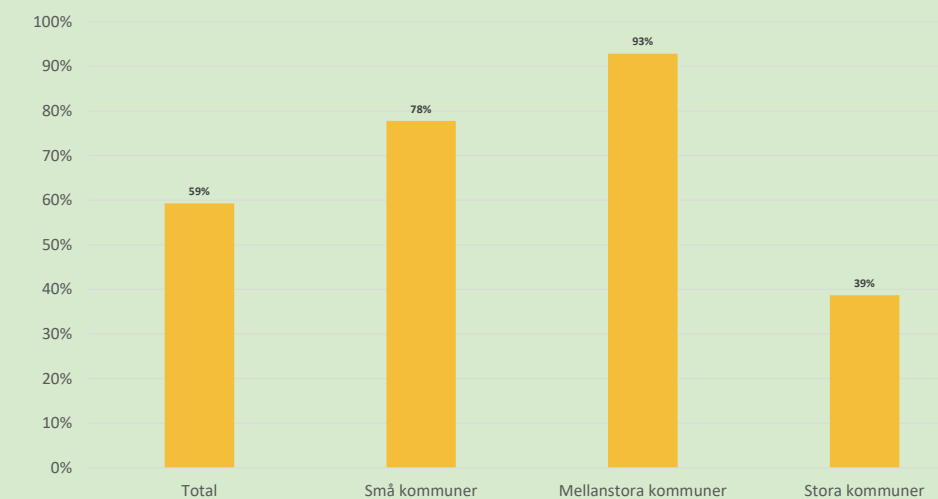
HAR KOMMUNEN STYRDOKUMENT FÖR SÄKRA SKOLVÄGAR SOM INKLUDERAR CYKLING, T.EX. EN PLAN ELLER RIKTLINJER?



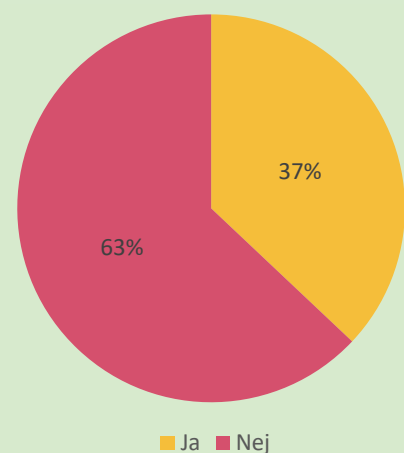
HAR KOMMUNEN NÅGON ÅLDERSGRÄNS SOM TILLÄMPAS I SKOLOR FÖR NÄR BARN FÅR CYKLA SJÄLVA TILL SKOLAN?



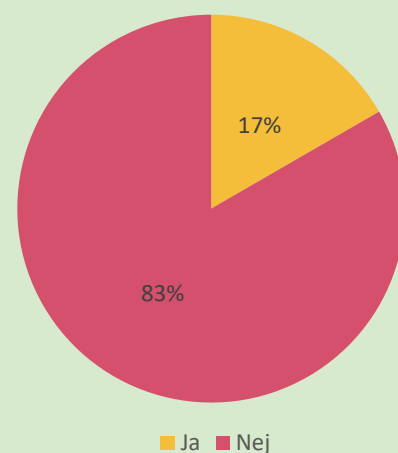
ANDEL KOMMUNER SOM REGELBUNDET GENOMFÖR MJUKA ÅTGÄRDER SOM SYFTAR TILL ATT ÖKA BARN OCH UNGDOMARS SKOLCYKLING (MINST EN GÅNG PER ÅR)



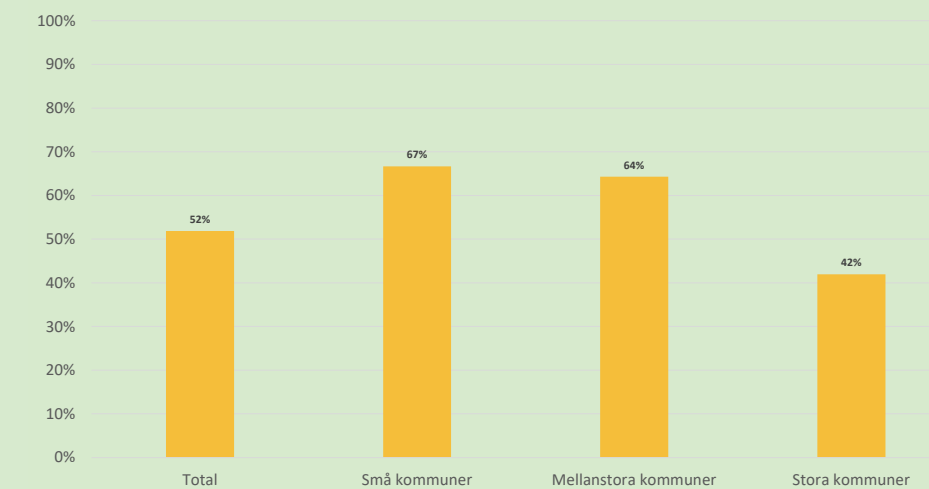
FÖLJER NI UTVECKLINGEN AV BARNS OCH UNGDOMARS CYKLING I KOMMUNEN VIA EXEMPELVIS RESVANEUNDERSÖKNINGAR?



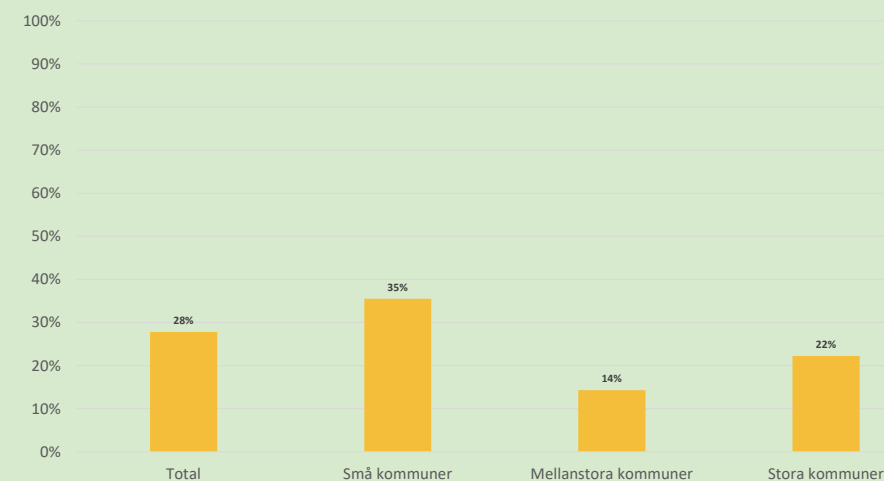
HAR NI MÅL FÖR BARN OCH UNGDOMARS RESOR I KOMMUNEN, INKLUSIVE CYKEL?



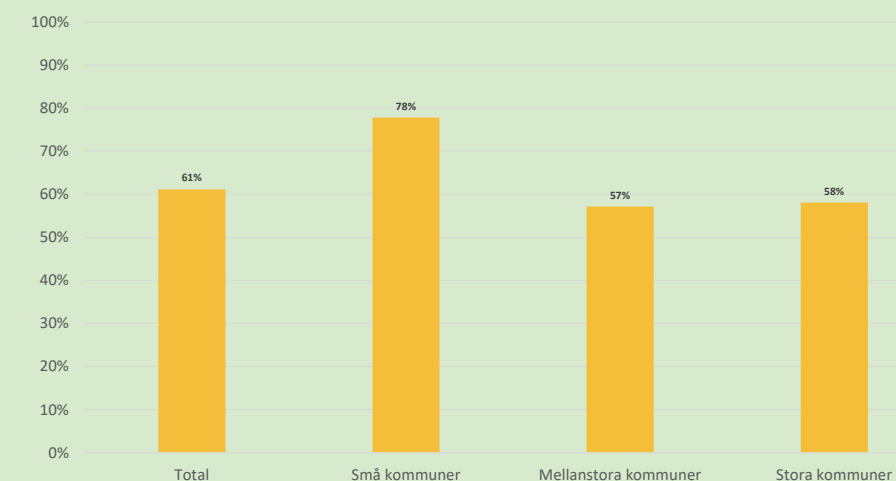
ANDEL KOMMUNER SOM GENOMFÖR BARNKONSEKVENSPANALYSER I SAMBAND MED PLANERING AV NYA SKOLOR I KOMMUNEN, SOM INKLUDERAR TRAFIKSÄKERHETS- OCH TILLGÄNGLIGHETSPERSPEKTIV FÖR AKTIVA TRANSPORTER (INKLUSIVE CYKEL)



ANDEL KOMMUNER SOM HAR KOMMUNALA CYKEL-/TRAFIKLEK-PLATSER/PARKER DÄR BARN OCH UNGA KAN ÖVA PÅ SINA CYKELFÄRDIGHETER



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



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.

2022 ÅRS VINNARE

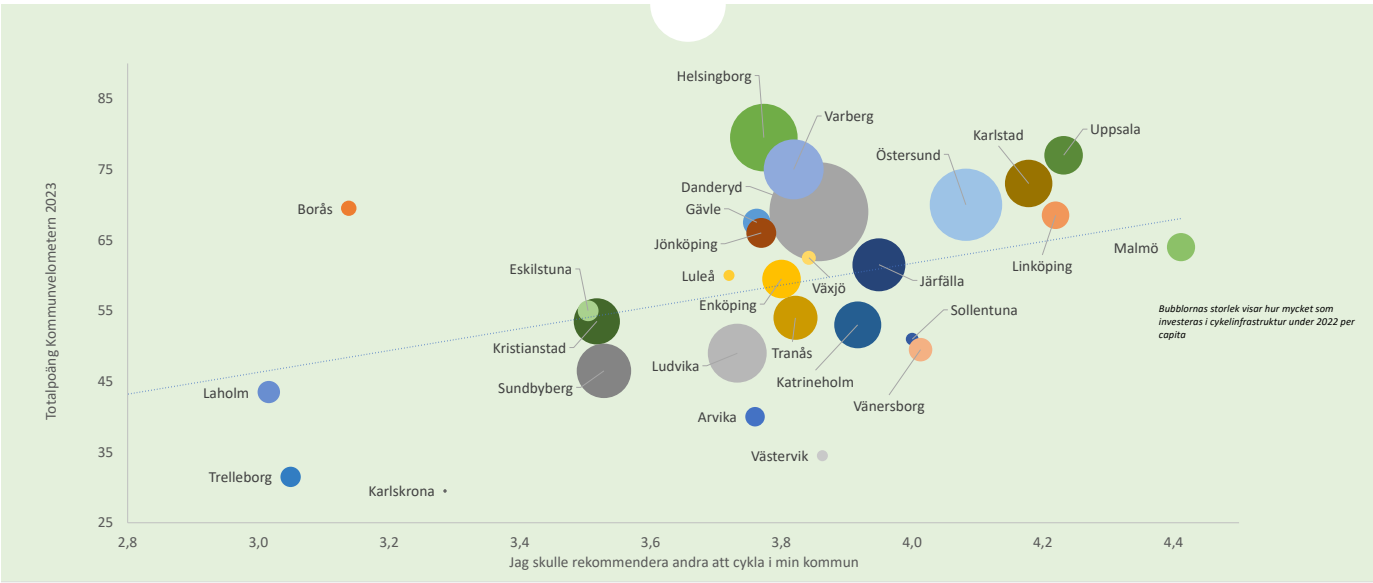
Den senast genomförda undersökningen gjordes under 2022. Mest nöjda cyklister i kategorin små kommuner hade Vänersborg. Bland de mellanstora kommunerna fick Karlstad högst betyg för andra gången i rad, och i gruppen stora kommuner tog Linköping hem vinsten. Läs mer om Cyklistvelometern på cykelframjandet.se/cyklistvelometern.

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 2023. Den horisontella x-axeln representerar medelvärdet av svaren på frågan i Cyklistvelometern 2022 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 2023. Storlek på cirk-larna representerar hur mycket kommunen har investerat i cykelinfrastruktur per invånare under 2022.

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 LINKÖPING	1 KARLSTAD	1 VÄNERSBORG
2 MALMÖ	2 ÖSTERSUND	2 FINSPÅNG
3 ÖREBRO	3 JÄRFÄLLA	3 KATRINEHOLM



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 2022. 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 106-115.

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 31 augusti på Cykelkonferensen 2023 som äger rum i Sundsvall. 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:

- Infrastruktur, 30 möjliga poäng
 - Infrastrukturinvesteringar (20 möjliga poäng)
 - Infrastrukturåtgärder (10 möjliga poäng)
- Information och marknadsföring, 30 möjliga poäng
 - Informations- och marknadsföringsinvesteringar (20 möjliga poäng)
 - Informations- och marknadsföringsåtgärder (10 möjliga poäng)
- Organisation, 30 möjliga poäng
 - Cykelpolitik (10 möjliga poäng)
 - Uppföljning och mätning (10 möjliga poäng)
 - 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 inte inkluderats i årets Kommunvelometer.

1.1 Infrastrukturinvesteringar

– Formuleringen som tidigare löd: "Hur mycket har kommunen spenderat på drift och underhåll av cykelinfrastruktur under 2021?" har i år ändrats till "Hur mycket har kommunen investerat i drift och underhåll av cykelinfrastruktur under 2022?". Som förtydligande lades meningen “Räkna ej in kostnader för energiförsörjning till belysning vid cykelinfrastruktur.” till i beskrivningen tillhörande frågan.

1.2 Infrastrukturståtgärder

– Meningen som tidigare löd: “Genomfört insatser såsom ‘bike parks’, stigcykling/MTB-leder, ‘pump tracks” eller dylikt’ har i år omformulerats till “Installerat/byggt/upprustat ‘bike parks’, stigcykling/MTB-leder, ‘pump tracks’ eller dylikt”.

2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder

– Åtgärden som tidigare löd: “Informerat om kommunens cykelinsatser eller träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikantveckan eller i samband med annat event” har i år omformulerats till “Informerat om kommunens cykelinsatser och/eller träffat kommuninvånare i samband med events, under t.ex. Europeiska mobilitetsveckan”.

3.1 Cykelpolitik

– Formuleringen av den fråga som tidigare löd: “Har kommunen en aktuell cykelplan?” har i årets enkät ändrats till “Har kommunen en aktuell cykelplan som är politiskt antagen?”

4. Barn och ungas cykling

– I år har en ny fråga tillkommit som lyder: “Har kommunen någon åldersgräns som tillämpas i skolor för när barn får cykla själva till skolan?” med ja och nej som svarsalternativ och möjlighet att lämna en kommentar. Frågan är liksom övriga frågor i detta avsnitt inte poängsatt.

Vissa mindre textändringar har gjorts vid andra frågor i enkäten i uppdaterings- eller förtydligande syfte men poängskallorna och poängfördelningen är oförändrade jämfört med Kommunvelometern 2022. 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 2022 och planering inför 2023 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 2022 och budgeterade medel till ny cykelinfrastruktur för 2023. Detta kombineras med kostnader för drift och underhåll av cykelinfrastruktur under 2022 samt budgeterade medel för 2023. 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 2022	Kr/invånare	≥900 = 9p 850-899 = 8,5p 800-849 = 8p 750-799 = 7,5p	9
	Total budget cykelinfrastruktur + drift och underhåll 2023	Kr/invånare	700-749 = 7p 650-699 = 6,5p 600-649 = 6p 550-599 = 5,5p 500-549 = 5p 450-499 = 4,5p 400-449 = 4p 350-399 = 3,5p 300-349 = 3p 250-299 = 2,5p 200-249 = 2p 150-199 = 1,5p 100-149 = 1p 50-99 = 0,5p <50= 0p	9
	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 2022. 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 standardhöjt 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	Installerat/byggt/upprustat ‘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 (t.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 infrastrukturesatsningarna 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 2022 och budgeterade medel till dessa för 2023, 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 2022	Kr/invånare	≥ 9 = 9p 8,5 - <9 = 8,5p 8 - <8,5 = 8p	9
	Budgeterade medel till information/ marknadsföring 2023	Kr/invånare	7,5 - <8 = 7,5p 7 - <7,5 = 7p 6,5 - <7 = 6,5p 6 - <6,5 = 6p 5,5 - <6 = 5,5p 5 - <5,5 = 5p 4,5 - <5 = 4,5p 4 - <4,5 = 4p 3,5 - <4 = 3,5p 3 - <3,5 = 3p 2,5 - <3 = 2,5p 2 - <2,5 = 2p 1,5 - <2 = 1,5p 1 - <1,5 = 1p 0,5 - <1 = 0,5p <0,5 = 0p	9
	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 INFORMATION- 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 2022 för årets Kommunvelometer. Se poängskala för informations- och marknadsföringsåtgärder nedan.

POÄNGSKALA FÖR INFORMATION- 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. Cykel-vänlig Arbetsplats eller dylikt.	1
10	Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom ”events” längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdel-ning av frukostpåse eller dylikt	1
11	Tagit fram eller uppdaterat samt spridit cykelkarta (tryckt eller digital)	1
12	Informerat om kommunens cykelinsatser och/eller träffat kommuninvånare i samband med events, under t.ex. Europeiska mobilitetsveckan	1
13	Varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling	1
14	Marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälnansfunktion	1
15	Drivit/sponsrat cykelkök	1
16	Drivit/sponsrat cykelbibliotek eller dylikt	1
17	Drivit/sponsrat cykelutbildningar, såsom 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 pri-oriteras 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 cykelpar-keringstal 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 vägbyggnadsområ-den. 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 som är politiskt antagen	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
	Felanmälsansfunktion	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 cykelparke-ring (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 2022 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	Deltagit i Kommunvelometern 2022	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 informations- 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 (utöver förmånscyklar) för personal som cyklar till och i tjänsten	1
22	Byggt eller upprustat faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten (t.ex. cykelparke-ring, verktyg, omklädningsrum)	1
23	FRISVAR. Svaren bedöms för poäng i varje enskilt fall.	1
	Total maxpoäng:	10

4. 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-/trafikleplatser/parker i kommunen där barn och unga kan öva på sina cykelfärdigheter?	0
8	Har kommunen någon åldersgräns som tillämpas i skolor för när barn får cykla själva till skolan?	0
	Total maxpoäng:	0

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2023

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), Matilda Ottelid (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Emma Oskarsson (Enkätfabriken), Oskar Fagerholm (Enkätfabriken), Elisabet Wahl (frilansjournalist)

Metod: Koucky & Partners och Cykelfrämjandet

Grafisk form: Oskar Fagerholm (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 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
Järnväggsgatan 36, 131 54 Nacka
www.cykelframjandet.se