
RAPPORT

UPPDRAG: 2131027000

CYKEL I ÖVERSIKTSPLANER



2013-10-30

Sweco Infrastructure

Louise Bergström
Krister Isaksson
Björn Jerbic

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Inledning	4
1.1	Syfte	4
2	Metod	5
2.1	Studerade kommuner	5
2.2	Kriterier	7
2.3	Betyg och poäng	9
3	Resultat	10
3.1	Cykelplan	10
3.2	Övriga planer och strategier	11
3.3	Översiktsplaner	11
3.3.1	Poäng och betyg	11
4	Analys	14
4.1	Ålder på översiktsplanen	14
4.2	Uppfyllelse av kriterier	14
4.2.1	Bäst uppfyllelse av kriterium	15
4.2.2	Lägst uppfyllelse av kriterium	16
4.2.3	Hållbara transporter	16
4.2.4	Cykeltrafik eller GC-trafik	17
5	Slutsatser	18

1 INLEDNING

För att nå de nationella målen om ett ökat cyklande är det av stor vikt att cykeltrafiken hanteras i samtliga delar av den statliga, regionala och kommunala planeringen, från den övergripande planeringen till detaljutformningen. Denna studie och rapport kommer att fokusera på den kommunala planeringen.

En översiktsplan beskriver kommunens planering för den fysiska miljön. Enligt Plan och Bygglagen (PBL) ska varje kommun upprätta en översiktsplan som täcker hela kommunen.¹ En översiktsplan är inte juridiskt bindande men är vägledande för vid upprättande av detaljplaner och områdesbestämmelser, dvs. till de juridiskt bindande dokumenten som styr markanvändningen. Översiktsplanen ska hållas uppdaterad och aktualitetsprövas under varje mandatperiod. I övrigt finns det ingen definition på hur gammal en översiktplan får vara.

En översiktsplan beskriver hur kommunen tar hand om riksintressen, miljö kvalitetsnormer och allmänna intressen. Vanligtvis omfattar översiktsplanen även en vision för framtiden samt strategiska inriktningar för kommunen. Kommunen ska också redovisa hur hänsyn tas till nationella och regionala mål, planer och program. Den fungerar därmed som plattform för kommunens medverkan i den regionala utvecklings- och transportplaneringen. Såväl kommunens egna som andra aktörers investeringar i infrastruktur, nya bostäder och lokaler underlättas. Planen ska också vägleda kommunens vardagsbeslut när det gäller detaljplanering, planbesked, bygglov och andra tillståndsprövningar.

En översiktsplan ska också omfatta miljökonsekvensbeskrivning. I många kommuner är trafiken ett av de största miljöproblemen. Därför är det viktigt att trafikplanering går hand i hand med planeringen av ny bebyggelse. Stads kärnor och centrala delar av städer behöver många gånger avlastas från biltrafik. Förtätning av städerna ger goda förutsättningar för ett ökat användande av cykel som transportmedel. Ska cykeln lyckas flytta fram positionen och bli ett attraktivt transportmedel är det av yttersta vikt att cykeltrafiken behandlas i ÖP.

Av betydelse och som en del av denna planeringsprocess är också att kommuner har en aktuell cykelplan.

1.1 SYFTE

Syftet med utredningen är att kartlägga hur cykel frågor hanteras i kommunala översiktsplaner och om de studerade kommunerna har en cykelplan. En genomgång av översiktsplanerna i 30 av landets största kommuner, sett till antal invånare, kommer att visa kommunernas långsiktiga strategi och förutsättningar för att utveckla cykeltrafiken.

¹ http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/?bet=2010:900

2 METOD

Studien utgår ifrån de utvalda kommunernas översiktsplaner, cykelplaner och övriga relevanta dokument, exempelvis trafikplaner/strategier eller framkomlighetsstrategier. En analys görs utifrån ett antal kriterier. Studerade dokument är de som finns tillgängliga på respektive kommuns hemsida.

Cykelplaner och övriga planer, exempelvis trafikplaner eller framkomlighetsstrategier, studeras inte i detalj, utan en dokumentation görs om det finns eller ej. En ålderskontroll av cykelplanen görs då bedömning är att den inte bör vara äldre än från år 2008, dvs. maximalt 5 år i år. För övriga planer sätts ingen ålders gräns.

Översiktsplanerna läses och studeras utifrån ett antal kriterier, se avsnitt om kriterier nedan.

2.1 STUDERADE KOMMUNER

Studien undersöker planer och översiktplaner i 30 av landets största kommuner, sett till antal invånare. Invånarantalet i dessa kommuner utgör nästan hälften av landets befolkning. De 30 kommunerna har valts ut enligt följande:

- 1-25 av landets största kommuner har valts baserat på invånarantal (dvs. landets 25 största kommun)
- Utöver de 25 största kommunerna har Svensk Cykling valt ut följande 5 kommuner: Varberg, Trelleborg, Kalmar, Östersund och Luleå

Följande kommuner undersöks, befolkningsstatistik från SCB:

Ranking antal invånare	Kommun	Folkmängd 31 december
2012		2012
1	Stockholm	881 235
2	Göteborg	526 089
3	Malmö	307 758
4	Uppsala	202 625
5	Linköping	148 521
6	Västerås	140 499
7	Örebro	138 952
8	Norrköping	132 124
9	Helsingborg	132 011
10	Jönköping	129 478
11	Umeå	117 294
12	Lund	112 950
13	Borås	104 867
14	Huddinge	101 010
15	Eskilstuna	98 765
16	Sundsvall	96 687
17	Gävle	96 170
18	Halmstad	93 231
19	Nacka	92 873
20	Södertälje	89 473
21	Karlstad	86 929
22	Botkyrka	86 274
23	Växjö	84 800
24	Kristianstad	80 507
25	Haninge	79 430
27	Luleå	74 905
34	Kalmar	63 671
36	Östersund	59 485
37	Varberg	59 186
50	Trelleborg	42 605

2.2 KRITERIER

Syftet är att studera hur cykeltrafik hanteras i kommunala översiktsplaner. Baserat på detta syfte har ett antal kriterier tagits fram som skapar en bild av i vilken omfattning cykeltrafik behandlas i kommunerna samt i översiktsplanerna.

Följande övergripande frågor studeras i de undersökta kommunerna:

1. Har kommunen en cykelplan? Om ja, är den från 2008 eller senare?
2. Har kommunen några övriga trafikstrategier där cykel ingår? (exempelvis trafikstrategi, framkomlighetsstrategi)
3. Från vilket år är översiktsplanen?

Dessa frågor avser att studera hur omfattande och uppdaterad kommunens planer. Syftet med trafikplaner och cykelplaner är att planera hur transportsystemet ska förbättras. En cykelplan bör uppdateras kontinuerligt för att vara aktuell och därför har en åldersgräns satts på 5 år. För översiktsplaner har ingen åldersgräns satts då en översiktsplan ska aktualitetsprövas varje mandatperiod och på så sätt fortfarande kan anses vara aktuell trots att den togs fram för länge sedan.

Översiktsplanerna studeras utifrån 12 kriterier. För varje kriterium finns alternativa svar där ett är godkänt eller önskvärt ur ett cykelperspektiv, detta alternativ har fetmarkerats. Nedan följer en kort beskrivning av respektive kriterium:

1. Behandlar översiktsplanen cykel? **JA/NEJ**
För att uppnå JA på detta kriterium krävs att översiktsplanen omfattar cykeltrafik i något sammanhang. Det behöver inte finnas ett helt kapitel utan en enkel koll görs om cykel omnämns i texten.
2. Används cykel enskilt eller i termer av GC-trafik i textsammanhang? **C/GC**
I vilket sammanhang beskrivs cykel generellt? Om all text genomgående beskrivs gång- och cykeltrafik ges betyget GC, om cykeltrafik och gångtrafik särskrivs och beskrivs olika, i exempelvis olika kapitel ges betyget C. Detta kriterium handlar om att belysa skillnaden mellan de olika trafikslagen och att de måste skiljas då de har olika förutsättningar.
3. Beskrivs cykel som ett transportslag eller en del av turism och rekreation? **C/T&R**
Detta kriterium studerar i vilka sammanhang cykeltrafik förekommer i översiktsplanen, som en del av vardagliga transporter eller beskrivs cykel som en del av turism och rekreation. Önskvärt är att cykeln ses som ett prioriterat transportslag och som ett viktig färdmedel för dagliga resor.
4. Finns en separat karta för cykelvägnätet? **JA/NEJ**
Kriteriet avser att studera om en separat karta finns för cykelvägnätet. Denna får inte vara sammanslagen med andra trafikslag eller teknikområden för att uppfylla kriteriet.

5. Beskrivs cykel i eget kapitel eller tillsammans med gångtrafik? **C/GC**
Genom att skilja på gång- och cykeltrafik i kapitlen poängteras vikten av att särskilja transportslagen då de har olika förutsättningar. Därför uppfylls kriteriet om ett separat kapitel finns för cykeltrafik.
6. Är cykel ett utpekat fokusområde i kommunen (i inledning av ÖP)? **JA/NEJ**
Översiktsplanens inledande fokus och inriktning är en viktig utgångspunkt för hela kommunens arbete. Det är därför en stor fördel om cykel pekas ut som ett fokusområde eller en inriktning för planeringen i kommunen.
7. Finns cykel med i stadens vision/strategi? **JA/NEJ**
Kriteriet liknar kriterium 6 men skillnaden är att detta kriterium studera om cykel finns med i stadens vision.
8. Finns mål för cykeltrafiken? **JA/NEJ**
Genom att sätta upp för mål för cykeltrafiken ökas vikten av uppföljning och prioritering. Exempel på mål kan vara att cykelvägnätet ska byggas ut med xx km/år.
9. Finns mål för andelen cykeltrafik av det totala resandet? **JA/NEJ**
Kriteriet är likvärdigt med kriterium 8 med skillnaden att detta kriterium tydligt studerar om cykeltrafikens andel av det totala resandet ska öka. Detta kriterium visar på att cykeltrafik prioriteras.
10. Nämns hållbara effektiva transport/resor som är bra för hälsan? **JA / NEJ**
Hållbara transporter innebär att cykel, gång och kollektivtrafik prioriteras. Detta kriterium ser över kommunernas generella prioritering.
11. Alla är cyklister. Nämns barn och äldre som cyklister? **JA / NEJ**
Detta kriterium studerar vilka typer av cyklister som översiktsplanen tar hänsyn till. Ja uppnås endast om barn och/eller äldre pekas ut som cyklister i översiktsplanen.
12. Finns det tydligt hur prioritering sker mellan olika trafikslag? **JA / NEJ**
Prioritering mellan transportslag är en viktig del i planeringen då det alltid är avväganden kring vad som ska prioriteras i gaturummet.

2.3 BETYG OCH POÄNG

Baserat på kriterierna och önskvärda svar görs en bedömning av hur väl översiktsplanen hanterar cykeltrafik och cyklister. Baserat på nedanstående skala ges varje översiktplan ett betyg.

Betygsskala presenteras i tabellen nedan:

Tabell 1. Betyg och poäng

BETYG	Antal poäng (max 12 poäng baserat på tabell ovan)
0	0
1	1-2
2	3-4
3	5-6
4	7-9
5	10-12

För att kunna förverkliga nationella och många kommunala mål om ökat och säkert cyklande och en omställning mot ett mer hållbart transportsystem bedömer vi det nödvändigt att betyg 5 uppnås.

3 RESULTAT

3.1 CYKELPLAN

Cykelplan är ett viktigt dokument för planering och genomförande av åtgärder på cykelvägnätet. En cykelplan skapar möjlighet till bättre villkor och prioritering för ökad och säker cykeltrafik. En cykelplan bör hållas uppdaterad för att fungera som ett stödjande dokument i det dagliga arbetet i kommunerna.

Endast 17 av de 30 studerade kommunerna (57 %) har en cykelplan från 2008 eller senare.

Tre av de undersökta kommunerna har en cykelplan som är äldre än från 2008. Det innebär att 9 kommuner helt saknar cykelplan. I vissa kommuner pågår framtagning av cykelplan, exempelvis Göteborg och Karlstad. Dessa räknas dock som att de saknar cykelplan eftersom ingen gällande cykelplan finns.

Tabell 2. Kommuner med cykelplan

Kommuner med cykelplan från 2008 eller senare	Kommuner som saknar cykelplan
Stockholm	Göteborg
Malmö	Örebro
Uppsala	Norrköping
Linköping	Helsingborg*
Västerås	Borås*
Jönköping	Sundsvall*
Umeå	Nacka
Lund	Karlstad
Huddinge	Kristianstad
Eskilstuna	Luleå
Gävle	Östersund
Halmstad	Trelleborg
Södertälje	
Botkyrka	
Växjö	
Haninge	
Kalmar	
Varberg	

*cykelplan finns som är äldre än från år 2008.

3.2 ÖVRIGA PLANER OCH STRATEGIER

Utöver översiktsplaner och cykelplaner finns det andra dokument som kan stödja kommunerna i deras arbete med trafiken i staden. Ett exempel på en sådan plan är Stockholms stads Framkomlighetsstrategi som tydligt pekar ut prioritering mellan transportslag och som är ett dokument som stödjer översiktsplanens genomförande för trafikplaneringen.

19 av 30 kommuner (63 %) har andra planer och strategier som bedöms vara relevanta för arbetet med cykling och cykeltrafik i kommunen.

3.3 ÖVERSIKTSPLANER

3.3.1 POÄNG OCH BETYG

Baserat på uppsatta kriterier ges en poäng per uppnått kriterium. Totalt antal poäng är därmed 12.

I tabellen nedan finns en översikt på antal poäng samt vilket betyg som kommunen har uppnått baserat på de olika kriterierna.

Tabell 3. Poäng och betyg

Kommun	Poäng	Betyg
Stockholm	7	4
Göteborg	7	4
Malmö	10	5
Uppsala	8	4
Linköping	10	5
Västerås	6	3
Örebro	7	4
Norrköping	5	3
Helsingborg	7	4
Jönköping	2	1
Umeå	4	2
Lund	6	3
Borås	0	0
Huddinge	6	3
Eskilstuna	6	3
Sundsvall	9	4
Gävle	4	2
Halmstad	8	4
Nacka	5	3
Södertälje	7	4
Karlstad	9	4
Botkyrka	5	3
Växjö	5	3
Kristianstad	2	1
Haninge	6	3
Luleå	9	4
Kalmar	7	4
Östersund	7	4
Varberg	5	3
Trelleborg	4	2

Betygen fördelas enligt följande:

5:a 2 kommuner
 4:a 12 kommuner
 3:a 10 kommuner
 2:a 3 kommuner
 1:a 2 kommuner
 0 1 kommuner

Godkända kommuner

Malmö
 Linköping

Underkända kommuner

Stockholm
 Göteborg
 Uppsala
 Västerås
 Örebro
 Norrköping
 Helsingborg
 Jönköping
 Umeå
 Lund
 Borås
 Huddinge
 Eskilstuna
 Sundsvall
 Gävle
 Halmstad
 Nacka
 Södertälje
 Karlstad
 Botkyrka
 Växjö
 Kristianstad
 Hanninge
 Luleå
 Kalmar
 Östersund
 Varberg
 Trelleborg

4 ANALYS

4.1 ÅLDER PÅ ÖVERSIKTSPLANEN

Den äldsta översiktsplanen som studerats är från år 2002 (Norrköping och Jönköping). Det pågår arbete med nya översiktsplaner i flera av de studerade städerna. I Sundsvall, Malmö, Huddinge, Eskilstuna, Södertälje, Botkyrka, Halmstad och Östersund finns nya översiktsplaner framtagna men vilket ej antagits av kommunfullmäktige. Dessa har dock studerats då bedömning gjorts att de kommit tillräckligt långt i arbetet med planen, dvs. de har genomgått samråd och publicerats i form av en samrådsversion. I Jönköping och Haninge har arbete med ny ÖP påbörjats men ej kommit tillräckligt långt och då har den gällande översiktsplanen studerats. Gällande översiktsplan i Jönköping är från år 2002 och Haninges gällande plan är från 2005.

Halmstad kommun kan statuera exempel på att det är skillnad på nya och gamla översiktsplaner. Den gällande översiktsplanen är från år 2002 och en ny översiktsplan är framtagen men ej antagen av kommunfullmäktige än. Båda planerna har studerats men poäng och betyg gäller den nya, ej antagna planen. Den gällande översiktsplanen från 2002 fick 0 poäng vid genomgång av kriterierna och den nya översiktsplanen fick 8 poäng.

Det finns dock inget tydligt samband på att en nyare översiktsplan får bättre poäng än en äldre plan. Dock har de planerna som fått lägst poäng tillika varit de äldsta planerna. Borås översiktsplan är från 2006 och fick 0 poäng. Jönköpings gällande översiktsplan är från 2002 och fick endast 2 poäng. Däremot fick Kristianstads översiktsplan från 2013 endast 2 poäng. Det innebär ju att det inte finns några tydliga tecken på att en nyare plan är bättre än en äldre.

De två översiktsplanerna som har fått högst poäng är Malmö och Linköping med 10 poäng vardera. Malmös översiktsplan är från år 2012 och Linköpings är från år 2010.

4.2 UPPFYLLELSE AV KRITERIER

Ingen av de studerade kommunerna uppfyller samtliga av de 12 uppsatta kriterierna. Som mest uppnås 10 utav 12 kriterier (Linköping och Malmö) och endast en kommun uppnår noll av kriterierna (Borås). Fördelning av uppfyllelse av de olika kriterierna är relativt jämt fördelat, se tabell nedan.

Tabell 4. Uppfyllelse av de 12 kriterierna

Kriterier	Antal kommuner som uppfyller kriteriet	Procent av de 30 kommunerna som uppfyller kriteriet
1. Behandlas cykel i översiktsplanen?	29	97 %
2. Används cykel enskilt eller används GC-trafik i textsammanhang?	19	63 %
3. Beskrivs cykel som ett transportslag eller en del av turism och rekreation?	27	90 %
4. Finns en separat karta för cykelvägnätet?	13	43 %
5. Beskrivs cykel i eget kapitel eller tillsammans med gångtrafik?	14	47 %
6. Är cykel ett utpekat fokusområde i kommunen (i inledning av ÖP)?	6	20 %
7. Finns cykel med i stadens vision/strategi?	8	27 %
8. Finns mål för cykeltrafiken?	12	40 %
9. Finns mål för andelen cykeltrafik av det totala resandet?	6	20 %
10. Nämns hållbara effektiva transport/resor som är bra för hälsan?	23	77 %
11. Alla är cyklister. Nämns barn och äldre som cyklister?	9	30 %
12. Finns det tydligt hur prioritering sker mellan olika trafikslag?	17	57 %

4.2.1 BÄST UPPFYLLELSE AV KRITERIUM

Bäst uppfyllelse har kriterium 1, 3 och 10 vilka de flesta kommunerna uppfyller i översiktsplanerna.

Kriterium 1, om cykel behandlas överhuvudtaget i översiktplanen, uppfylls av 29 utav 30 kommuner. I vilket utsträckning cykel behandlas framgår inte utan detta kriterium gör endast en koll om cykeltrafik, cykelvägar/banor och/eller cykelvägnät omnämns i översiktsplanen i ett sammanhang. Detta kriterium känns grundläggande för att cykeltrafik ska behandlas i kommunens arbete.

Kriterium 3 handlar om hur synen på cykeltrafik: om cykel anses vara ett transportslag eller omnämns som en del av turism och rekreation. 27 av 29 kommuner anser cykel vara

ett transportslag och bör planeras för det. en kommun, Borås, behandlar inte cykeltrafik och deras inställning är därför inte uttalad.

Kriterium 10 behandlar begreppet hållbara transporter vilket används i 23 av 30 översiktsplaner.

4.2.2 LÄGST UPPFYLLELSE AV KRITERIUM

Lägst uppfyllelse har kriterierna 6, 7, och 9.

Kriterium 6 behandlar handlar om cykel pekats ut som ett fokusområde i översiktsplanen. Det är fallet i 6 av de 30 studerade kommunerna. Kriteriet är det som har lägst uppfyllelse vilket tyder på att cykel generellt inte pekas ut som ett viktigt fokusområde i översiktsplanens inledning. Ett exempel på hur detta kan göras är Huddinge som i inledningen av översiktsplanen lyfter cykel, gång och kollektivtrafik som prioriterade trafikslag. Sundsvall är också ett bra exempel där hållbara transporter, och specifikt cykel, lyfts fram som prioriterat samt att biltrafiken uttryckligen bör minska.

Kriterium 7 handlar om att uttala fokus på cykel i stadens vision. Detta uppfylls i 8 av 30 kommuner. Flera av de undersökta kommunerna har ingen uttalad vision i sin översiktsplan. Eftersom det inte finns någon bestämd utformning av en översiktsplan skiljer det sig mycket mellan olika översiktsplaner. Att uttala cykel som en viktig del av en framtida stad i en vision är att tydligt ta avstamp och visa att cykeln har en naturlig plats i staden. Detta framhåller följande kommuner: Stockholm, Göteborg, Malmö, Uppsala, Västerås, Luleå, Kalmar och Varberg. Flera av de studerade översiktsplanerna beskriver vikten av hållbara transporter i visionen. Detta har inte godtagits för att uppfylla kriteriet men är naturligtvis också att delvis fokusera på cykeltrafik.

Kriterium 9 - Att sätta mål för cykeltrafiken i kommunen exempelvis att det ska bli genare att ta sig fram med cykel, att cykeltrafiken ska prioriteras eller att cykelvägnätet ska byggas ut, är en viktig utgångspunkt för att kunna uppnå bättre förutsättningar för cyklister. Detta stäms av i kriterium 8 vilket uppnås av 12 av 30 kommuner. Vidare är det ännu färre kommuner som sätter mål för andelen cykelresor av det totala resandet, vilket kan utläsas i kriterium 9. Detta gör endast 6 av 30 kommuner. Att sätta ett sådant mål är ett enkelt sätt att följa upp hur de insatser som görs i kommuner faller ut i färdmedelsfördelningen. Om målet är att uppnå ett hållbart samhälle med hållbara transporter innebär detta att resor i större utsträckning måste flyttas över från biltrafik till cykel, gång och kollektivtrafik.

4.2.3 HÅLLBARA TRANSPORTER

Av de studerade översiktsplanerna är det 17 av de 30 kommunerna som tydligt prioriterar hållbara transportmedel före bilen. För att få poäng på detta kriterium (kriterium 12) krävs att denna prioritering är tydlig och tydligt framgår. Exempelvis kan detta uttryckas:

*"Fortsatt prioritering och utveckling av cykelnätet till ett sammanhängande nät.
Cykelvägar bör definieras tydligt gentemot gångbanor och bilvägar"*

Halmstad översiktsplan

"I den framtida stads- och trafikplaneringen ska prioriteringen för framkomlighet göras i följande ordning; gång, cykel, kollektivtrafik, varutransporter och biltrafik."

Östersund översiktsplan

"En ökad vägtrafik leder emellertid även till andra miljöproblem och planeringen måste skapa en stadsmiljö och en struktur som stödjer en kraftig utbyggnad av kollektivtrafik, främjar gång och cykel och som leder till att användningen av bil begränsas."

Stockholms översiktsplan

Prioritering mellan transportslag är viktigt för planering av utrymmet i staden. Genom att lyfta fram hållbara transporter; kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik, kan dessa ges bättre förutsättningar i staden. Traditionellt har biltrafiken varit prioriterad och upptar mycket av gatutrymmet i städer och stadskärnor trots att det är denna del av trafiken som står för utsläpp och problem med miljön.

Kriterium 10 behandlar begreppet hållbara transporter och har högre uppfyllelse (77 %) än kriterium 12 som handlar om prioritering mellan transportslag. Genom att behandla hållbara transporter finns en viss prioritering med i översiktsplanen dock är det tydligare att peka ut prioriteringsordning.

4.2.4 CYKELTRAFIK ELLER GC-TRAFIK

Att särskilja gångtrafik och cykeltrafik är viktigt då dessa har olika förutsättningar. Det krävs ofta olika planering och genomförande av gång- och cykelinfrastruktur.

14 av 30 kommuner har ett separat avsnitt för cykeltrafik och resterande beskriver gång- och cykeltrafik gemensamt eller inte alls.

19 av 30 kommuner beskriver cykel enskilt och använder cykeltrafik. Resterande kommuner använder begreppet gång- och cykeltrafik.

13 av 30 kommuner har en separat karta för cykelvägar. Resterande saknar karta för detta ändamål.

5 SLUTSATSER

- Ingen av de studerade kommunerna uppfyller alla kriterier som satts upp för översiktsplanerna.
- Två av kommunerna, Malmö och Linköping uppnår en femma i betyg och de får båda 10 poäng.
- Övriga 28 kommuner får underkänt betyg vad gäller att ha en långsiktig strategi för att säkerställa att cykeltrafiken ges goda förutsättningar i kommunens transportsystem.