

RAPPORT FÖR

Ludvika kommun

FÖRDJUPNING AV CYKELFRÄMJANDETS
KOMMUNVELOMETER 2019



CYKEL

1934

FRÄMJANDET

Innehåll

Introduktion	5
Bakgrund	6
Totalresultat	7
Rekommendationer	9
1. Infrastruktur	11
1.1 Infrastrukturinvesteringar	11
1.2 Infrastrukturåtgärder	12
2. Information och marknadsföring	14
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	14
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	15
3. Organisation	17
3.1 Cykelpolitik	17
3.2 Uppföljning och mätning	19
3.3 Organisatoriska åtgärder	21



Foto: Johan Gustafsson

Introduktion

Kommunvelometern är en benchmarking-studie som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Syftet med studien är att kunna jämföra nuläget i en kommun gentemot andra kommuner, se förändringar över tid samt att belysa områden där det finns potential för förbättringar. Detta är den fördjupade resultatrapporten från Kommunvelometern 2019 för Ludvika kommun.

Årets cykelfrämjarkommun är Uppsala, som toppar Kommunvelometern för andra året i rad efter många år av ökade poäng. På andra plats kommer Linköping och på tredje plats Lund, som båda delade andraplatsen i förra årets Kommunvelometer. I kommungruppen mellanstora kommuner vinner Karlstad och i gruppen små kommuner tar Danderyd förstaplatsen. Läs mer om resultaten för hela Kommunvelometern 2019 på Cykelfrämjandets hemsida. Missa inte heller de andra deltagande kommunernas fördjupade kommunrapporter som också finns att ladda ner på cykelframjandet.se/kommunvelometern.

I år firar Kommunvelometern tio år. Sammanlagt under dessa år har över 100 kommuner deltagit i granskningen. I årets upplaga deltar 45 kommuner, varav fem deltar för första gången och sex kommuner, Göteborg, Malmö, Jönköping, Borås, Gävle och Varberg deltar för tionde året i rad! Du kan läsa mer om dessa kommuners arbete för ökad cykling de senaste tio åren i rapporten för Kommunvelometern 2019.

Inför tio-års jubileet av Kommunvelometern har Cykelfrämjandet genomfört ett reviderings- och uppdateringsarbete av Kommunvelometern i samarbete med Koucky & Partners som tagit fram metoden för att förbättra granskningsmallen så att den bättre fångar upp kommunernas arbete för ökad cykling. Läs mer om metoden för Kommunvelometern i bilagan till Kommunvelometern 2019.

Kommunvelometern bygger på självrapportering från kommuner av kontrollerbara uppgifter inom tre områden med totalt 90 möjliga poäng.

Poängfördelning

1. Infrastruktur (30p)

- 1.1 infrastrukturinvesteringar (20p)
- 1.2 infrastruktursåtgärder (10p)

2. Information och marknadsföring (30p)

- 2.1 informations- och marknadsföringsinvesteringar (20p)
- 2.2 informations- och marknadsföringsåtgärder (10p)

3. Organisation (30p)

- 3.1 cykelpolitik (10p)
- 3.2 uppföljning och mätning (10p)
- 3.3 organisatoriska åtgärder (10p)

Kommunerna delas även upp i kommungrupper baserat på antal invånare för att underlätta jämförbarhet mellan kommunerna: stora kommuner med fler än 100 000 invånare, mellanstora kommuner med 50 000-100 000 invånare och små kommuner med färre än 50 000 invånare. Granskningen mäter varken utvecklingen av själva cykeltrafiken inom kommuner eller cyklisters nöjdhet med förhållandena för cykling inom kommunen. Vi har istället valt att mäta kommunernas insatser för cykling inom områdena ovan då det ger en mångfacetterad bild av kommunernas arbete med cykling. Metoden bygger på tesen att starkare insatser för cykling på sikt även leder till nöjdare cyklister och ökad cykeltrafik. För att fånga upp cyklistperspektivet har Cykelfrämjandet under 2018 lanserat en ny nationell granskning Cyklistvelometern som syftar till att låta cyklister tycka till om hur cykelvänlig de upplever sin hemkommun. Läs mer om Cyklistvelometern på cykelframjandet.se/cyklistvelometern.

Sammanlagt har årets deltagande kommuner 4 881 159 invånare, ungefär 48 procent av Sveriges befolkning. Kommunvelometern granskar därmed en stor del av de kommuner där Sveriges befolkning cyklar. Genom att granskningen görs i ett flertal kommuner och kontinuerligt under flera år skapar vi en bild av hur prioriterad cyklingen är bland svenska kommuner och hur cyklingens status utvecklas. Detta är en viktig del av vårt gemensamma arbete för ökad, säker och attraktiv cykling.

Bakgrund

BAKGRUNDSINFORMATION

Kommun: Ludvika kommun

Antal invånare: 26 925 invånare

Kommungrupp: Små kommuner

Antal år i kommunvelometern: 3

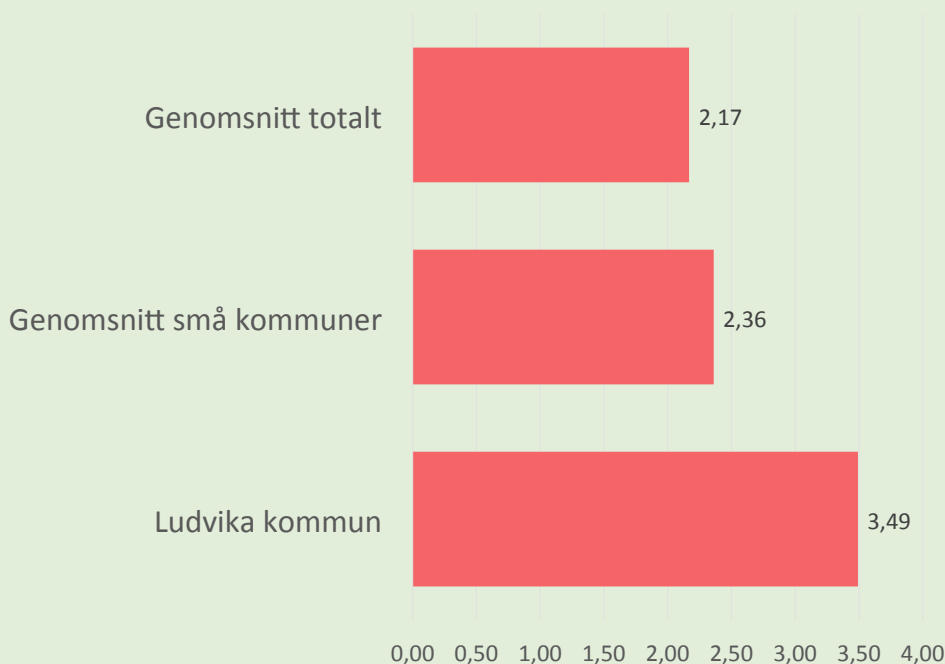
Medlem Svenska Cykelstäder?: Nej

Total längd cykelväg: 113 kilometer

Ludvika kommun med sina 26 925 invånare tillhör gruppen små kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 3 gånger tidigare i Kommunvelometern. Kommunen är inte medlem i Svenska Cykelstäder

Totalt har kommunen 94 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 3,49 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mer än genomsnittet bland små kommuner. Dessutom finns 19 kilometer som en annan part ansvar för. Total längd cykelväg är därmed 113 kilometer.

CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



Totalresultat

Ludvika deltar för fjärde året i Kommunvelometern och får 46,5 av 90 möjliga poäng i årets granskning av kommunernas cykelarbete. Kommunen kommer på femte plats bland små kommuner och 28:e plats totalt. Ludvika satsar på cykelinfrastruktur och har höga poäng i informations- och marknadsföringsåtgärder, men skulle gynnas av tydligare politiska mål och uppdaterade strategiska dokument för cykling inom kommunen.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Ludvika kommun investerade under 2018 totalt 313 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 84 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 278 kr per invånare. Kommunen får totalt 9 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 7 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt cykelparkering.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 3 av 20 poäng inom delområdet för Informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 30665 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 8 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört vinterkampanjer för främjandet av vintercykling.

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 6,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte antagit en cykelplan under de senaste 5 åren.

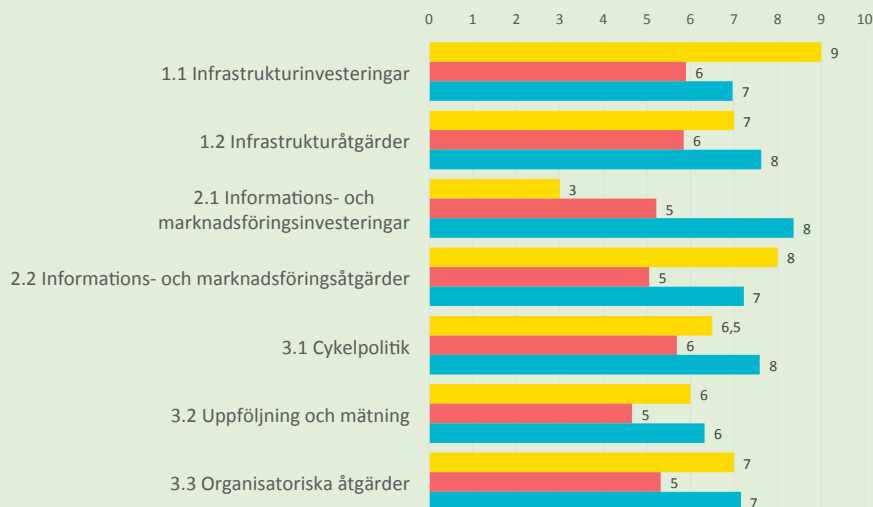
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Ludvika kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 82% av kommuner som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 51 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR LUDVIKA KOMMUN



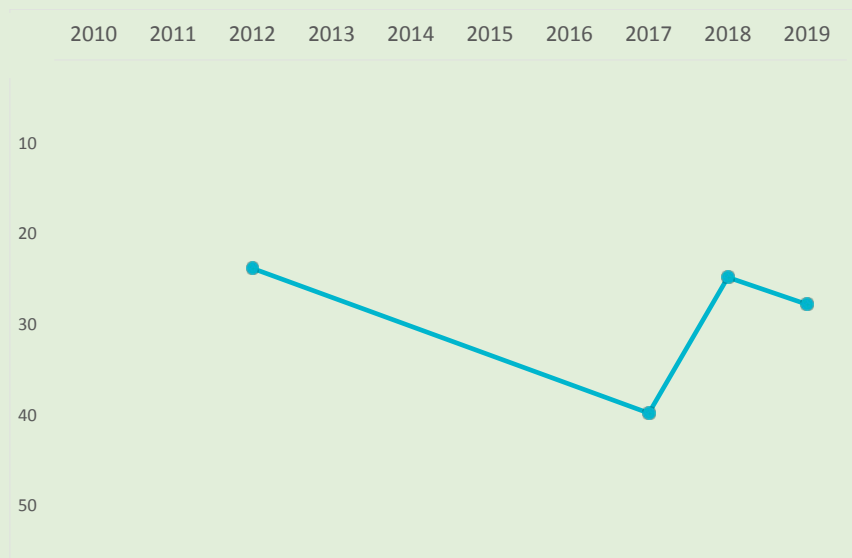
■ Ludvika kommun

■ Genomsnitt små kommuner

■ Genomsnitt totalt

RANKING I KOMMUNVELOMTERN

UTVECKLING FÖR LUDVIKA KOMMUN MELLAN 2010-2019



**LUDVIKA KOMMUN FÅR
TOTALT 46,5 POÄNG I ÅRETS
UNDERSÖKNING OCH PLACERAR
SIG PÅ PLATS 28 BLAND 45
DELTAGANDE KOMMUNER**

**BLAND SMÅ KOMMUNER
PLACERAR SIG LUDVIKA
KOMMUN PÅ PLATS 5 BLAND
TOTALT 19 MEDVERKANDE
KOMMUNER**

POÄNGÖVERSIKT FÖR LUDVIKA KOMMUN

	Ludvika kommun	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt	Maxpoäng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	9	6	7	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	7	6	8	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	3	5	8	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	8	5	7	10
3.1 Cykelpolitik	6,5	6	8	10
3.2 Uppföljning och mätning	6	5	6	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	7	5	7	10
Totalpoäng	46,5	38	51	90

Rekommendationer

Ludvika kommun deltar för fjärde gången i Kommunvelometern och har de senaste åren tagit stora framsteg i sitt cykelfrämjande arbete. Kommunen får i år 46,5 av 90 möjliga poäng och får en femte plats bland små kommuner och 28:e plats totalt. Kommunen visar i årets resultat att de satsar på infrastruktur för cykling, arbetar aktivt med och genom den egna organisationen för ökad cykling och har ett brett, om något underfinansierat arbete för informations- och marknadsföringsåtgärder.

Ludvika får åtta av tio möjliga poäng i delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder - ett starkt resultat som visar på ett brett arbete med påverkanssatsningar för ökad cykling. Ludvika presterar dock under genomsnittet i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen rekommenderas därför se över om tillräckligt med medel och personresurser är öronmärkta till området för att nå uppsatta mål och skapa långsiktig beteendeförändring för ökad folkhälsa och en hållbar stad.

Ludvika arbetar aktivt med att ta fram styrdokument och stärka rutiner för uppföljning och mätning för cykling. Kommunen har till exempel de senaste åren börjat genomföra cykelbokslut för att redovisa kommunens samlade insatser för cykling. Ett viktigt steg för kommunen är att ta fram tidsatta och mätbara mål för cykelns andel av trafiken som kan ge riktning i framtagandet av strategi- och styrdokument såsom cykelprogram och cykelplaner/utbyggnadsplaner. Vidare saknar kommunen idag regelbundet samarbete med cyklister. Dialog med en referensgrupp eller ett cykelråd som representerar olika cyklister och delar av samhället är ett bra sätt att öka förståelsen för hur cykling upplevs bland invånare i kommunen idag och kan även vara en bra plattform för att diskutera möjliga åtgärder och satsningar.

Kommunen har flera viktiga nyckeldelar på plats inom den egna organisationen för att främja cykling, både utåtriktat och internt. Ett sätt att ytterligare stärka organisationen

som en cykelvänlig aktör är att erbjuda för-
månscyklar till anställda och tillhandahålla
och använda transport- och lådcyklar inom
t.ex. kommunal förskola eller annan kom-
munal verksamhet, t.ex. park eller gata. Detta
visar att kommunen prioriterar cykling även
inom den egna organisationen och sätter
även ett gott föredöme för andra arbetsgivare
i kommunen.



Foto: Johan Gustafsson

1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastrukturinvesteringar 2018:

313 kr/capita, 8 420 159 kr totalt

Budgeterat 2019:

299 kr/capita, 8 037 500 kr totalt

Drift och underhåll

Investerat 2018:

84 kr/capita, 2 263 000 kr totalt

Budgeterat 2019:

104 kr/capita, 2 800 000 kr totalt

budgeterade medel 2019 samt personresurser för utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur. Kostnaderna räknas per person för att möjliggöra jämförbarhet mellan kommuner av olika storlekar.

Ludvika kommun investerade under 2018 totalt 313 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 84 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 278 kr per invånare. Kommunen får totalt 9 av 20 poäng på delområdet.

**LUDVIKA KOMMUN
FÅR 9 AV 20 POÄNG
PÅ OMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
INVESTERINGAR**

I delområdet infrastrukturinvesteringar poängsätts kommunens investeringar i ny cykelinfrastruktur och drift och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur under 2018,

INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSNITTET FÖR SMÅ KOMMUNER OCH TOTALT

	Ludvika kommun	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt
Investeringar i ny cykelinfrastruktur under 2018 kronor per capita	313	184	213
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2019 kronor per capita	299	186	239
Investeringar i drift och underhåll av cykelbanor under 2019 kronor per capita	84	94	98
Budget för investering i drift och underhåll av cykelbanor under 2018 kronor per capita	104	87	93
Summa investering kronor per capita (ny infrastruktur + drift och underhåll)	397	278	311
Summa budget kronor per capita (ny infrastruktur + drift och underhåll)	403	273	332

**3,7 PERSONER PER 100 000
INVÅNARE ARBETAR MED
UTVECKLING OCH PLANERING
AV CYKELINFRASTRUKTUR
I KOMMUNEN**

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Ludvika kommun	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt
3,7	1,9	2,1

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

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

förutsättningar för cyklisterna, förstärkt belysning längs cykelstråk eller nya cykelparkeringar.

Kommunen får totalt 7 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen byggt cykelparkering.

**LUDVIKA KOMMUN
FÅR 7 AV 10 MÖJ-
LIGA POÄNG PÅ
OMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
ÅTGÄRDER**

AKTIVITETER INOM OMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Ludvika kommun	Andel av små kommuner som genomfört åtgärden	Andel bland samtliga kommuner som genomfört åtgärden
Byggt nya cykelvägar		74%	87%
Säkerhetshöjande åtgärder på befintliga cykelvägar		53%	78%
Byggt cykelparkering		58%	76%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)		32%	49%
Byggt ut belysning längs cykelväg		53%	69%
Anlagt säker cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser		26%	51%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i kommunens cykelställ		37%	64%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik		16%	29%
Genomfört insatser såsom "bike parks", MTB-leder för nybörjare, "pump tracks" eller dylikt		11%	33%
Drift och underhåll på sommaren		95%	96%
Drift och underhåll på vintern		100%	100%
Installerat/byggt offentlig luftstation		32%	47%
Installerat/byggt offentlig cykelservicestation		0%	16%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem		5%	22%



Foto: Johan Gustafsson

2. Information och marknadsföring

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

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

Kommunen får totalt 3 av 20 poäng inom delområdet för Informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 30665 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018.

LUDVIKA KOMMUN
FÅR
3 AV 20 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET
FÖR
INFORMATIONS-
OCH MARKNADSFÖRINGS-
INSATSER

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

	Investerade kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018 per capita	Budgeterade kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019 per capita
Ludvika kommun	1,1	1,1
Genomsnitt små kommuner	1,5	4,2
Genomsnitt totalt	4,5	5,6

0,6 PERSONER PER
100 000 INVÅNARE ARBETAR
MED PÅVERKANSSATSNINGAR FÖR CYKLING I
KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Ludvika kommun	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt
0,6	0,8	1,1

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Vi har i år utvecklat en kompletterande lista inom området information och marknadsföring med diverse åtgärder för att visa bredden på möjliga aktiviteter inom påverkansarbete för ökad cykling. Kommunerna får ett poäng för varje åtgärd de genomfört under 2018 med max tio poäng i delområdet.

Kommunen får 8 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört vinterkampanjer för främjandet av vintercykling.

LUDVIKA KOMMUN FÅR
8 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
INFORMATIONS- OCH
MARKNADSFÖRINGS-
ÅTGÄRDER

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Ludvika kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Tryckt upp och spridit cykelkarta eller uppdaterat befintlig	✓	42%	71%
Lanserat och genomfört påverkanskampanjer	✓	53%	78%
Genomfört aktivitet för att främja rekreationscykling	✗	16%	40%
Genomfört aktivitet för att främja motionscykling	✗	11%	16%
Genomfört aktivitet för att främja mountainbike-cykling	✗	21%	27%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga	✗	5%	18%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga	✗	37%	56%
Startat upp/drivit/sponsrat cykelkök	✗	5%	13%
Drivit eller sponsrat cykelbibliotek eller dylikt	✗	21%	24%
Drivit eller sponsrat utbildningar, såsom t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna	✗	21%	31%
Drivit eller sponsrat "Cykling för äldre" eller dylikt	✗	11%	24%
Genomfört vinterkampanjer för främjandet av vintercykling	✓	32%	47%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg (och t.ex. utdelning av frukostpåse)	✗	11%	47%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och företags anställda	✓	16%	42%
Varit aktiva inom sociala media eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling	✓	63%	80%
Drivit felanmälningsfunktion (t.ex. anmälan av brister i infrastruktur)	✓	53%	73%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt i kommunen	✓	21%	36%
Informerat om kommunens cykelinsatser/träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikantveckan eller i samband med annat event	✓	63%	78%



3. Organisation

3.1 CYKELPOLITIK

I delområdet cykelpolitik undersöker vi kommunens cykelpolitiska mål, styrdokument och interna arbete för att främja cykling. En tydlig målformulering som förankras politiskt och följs upp är en grundpelare för att cykelarbetet ska lyckas långsiktigt. En cykelstrategi och cykelplan är även de centrala för cykelpolitiken tillsammans med flera andra cykelpolitiska aktiviteter som redogörs för i detta

delområde. Bedömningen omfattar endast om mål, styrdokument och planer finns, inte hur de tillämpas eller följs upp. Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 6,5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte antagit en cykelplan under de senaste 5 åren.

LUDVIKA KOMMUN
FÅR 6,5 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
CYKELPOLITIK

AKTIVITETER INOM MÅL OCH UPPFÖLJNING

	Ludvika kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Finns det uttalade politiska mål om att öka andelen cykeltrafik i kommunen?		79%	91%
Är dessa mål tidsatta?		32%	64%
Är dessa mål mätbara?		37%	69%
Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken?		63%	76%

AKTIVITETER INOM CYKELPOLITIK

	Ludvika kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen antagit någon cykelstrategi eller ett cykelprogram för ökad cykling?		42%	71%
Har kommunen antagit någon cykelplan de senaste 5 åren?		37%	60%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?		53%	71%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?		47%	73%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?		53%	76%
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?		68%	80%
Jobbar kommunen med TA-planer (trafikanordningsplaner) och/eller har kommunen rutiner för omledning av cykeltrafik vid t.ex. vägbyggen eller annat som påverkar framkomlighet?		74%	89%
Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor/-vägar som prioriterar cykling?		47%	71%
Har kommunen genomfört några kompetenshöjande insatser för politiker och/eller tjänstemän för att lära mer om främjandet av cykling? I		79%	87%
I egenskap av arbetsgivare, arbetar kommunen aktivt med att få sina anställda att cykla till och i sitt jobb?		58%	69%

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

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

kartläggning/inventering, felanmälningsfunktioner samt cykelbokslut och cykelrevisioner. Ludvika kommun får 6 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 82% av kommuner som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

**LUDVIKA KOMMUN
FÅR
6 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
UPPFÖLJNING OCH
MÄTNING**

MÄTNINGAR

	Har kommunen genomfört några flödesmätningar av cykeltrafiken under de senaste fem åren?	Kontinuerliga mätningar	Periodiska mätningar
Ludvika kommun			
Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	68%	42%	37%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	82%	62%	47%

**LUDVIKA KOMMUN ÄR EN AV DE
82% KOMMUNER SOM GENOM-
FÖR FLÖDESMÄTNINGAR AV
CYKELTRAFIKEN**

AKTIVITETER INOM UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

	Ludvika kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen inrapporterat alla sina cykelvägar i NVDB?		58%	62%
Har kommunen en felanmälsfunktion?		79%	89%
Har kommunen någon uppsatt ambition om att allvarliga fel som felanmäls ska vara åtgärdade inom 48 timmar?		47%	47%
Har kommunen genomfört någon resvaneundersökning där cykelns färdmedelsandel mätts bland kommunens invånare de senaste 5 åren?		47%	69%
Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste 5 åren?		53%	69%
Har kommunen någon dialog med cyklister regelbundet (minst 2 ggr om året), antingen cykelorganisationer eller referensgrupper?		26%	53%
Har kommunen inventerat/kartlagt cykelparkering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet under 2018?		47%	60%
Har kommunen inventerat/kartlagt cykelparkering i kommunen utifrån typ av cykelställ/kvalité under 2018?		37%	53%
Har kommunen gjort något cykelbokslut de senaste 5 åren?		26%	56%
Har kommunen gjort en cykelrevision, exempelvis en BYPAD, de senaste 5 åren?		0%	11%

LUDVIKA KOMMUN ÄR EN AV DE 69% KOMMUNER SOM GJORT EN NÖJDHETSMÄTNING BLAND CYKLISTER

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Det tredje delområdet inom organisation är organisatoriska åtgärder. Dessa åtgärder inkluderar element av både cykelpolitik och uppföljning och mätning, där vikten är att åtgärden ska ha genomförts under det gångna året, snarare än inom de fem senaste åren. Delområdet inkluderar även flera åtgärder kopplade till främjandet av cykling bland kommunens anställda. Kommunerna får ett poäng för var åtgärd de genomfört under 2018 med max

tio poäng i delområdet. Kommunen får totalt 7 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 51 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

**LUDVIKA KOMMUN
FÅR
7 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
ORGANISATORISKA
ÅTGÄRDER**

ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Ludvika kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Nya eller reviderade politiska cykelmål (revidering = tydligt genomarbetade/uppdaterade mål)		16%	22%
Ny eller reviderad cykelpolicy/-strategi (revidering = tydligt genomarbetade/uppdaterade dokument)		11%	20%
Ny eller reviderad cykelplan (reviderad = tydligt genomarbetad/uppdaterad plan)		26%	33%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik		58%	80%
Genomfört en resvaneundersökning		26%	33%
Genomfört nöjdhetsundersökning (aktiv spridning av t.ex. Cyklistvelometern är ok)		42%	58%
Genomfört något cykelbokslut eller cykelrevision (BYPAD)		21%	51%
Tillhandahållit lånecyklar för interna resor för kommunanställda		68%	87%
Genomfört kompetenshöjande insatser (utbildningar, konferenser, studiebesök)		63%	84%
Deltagande i Kommunvelometern 2018		68%	76%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda		11%	33%
Inventerat befintlig cykelvägsinfrastruktur (utifrån t.ex. kvalité)		58%	64%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)		37%	56%
Arrangerat cykelutmaningar för kommunanställda/kommunala bolag och/eller företag i kommunen		32%	44%



Foto: Fanny Westin

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2019

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

Medverkande: Emilia Sternberg (Cykelfrämjandet), Emil Törnsten (Cykelfrämjandet), Fanny Westin (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Erik Nyberg (Enkätfabriken), Daniel Olander (Enkätfabriken), Josefin Stagge (Enkätfabriken), Martin Forsberg (Koucky & Partners), Kalle Bern

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

Omslagsfoto: fotograf: Johan Gustafsson, på fotot: Arijana Marjanovic

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



OM CYKELFRÄMJANDET

CYKELFRÄMJANDETS MÅL ÄR TILLVARATA ALLA CYKLISTERS INTRESSEN SÅ ATT FLER KAN OCH VILL CYKLA MER OCH OFTARE. VI JOBBAR FÖR EN BÄTTRE, SÄKRARE OCH MER ATTRAKTIV CYKELMILJÖ. VÅRA MEDLEMMAR ÄR ORGANISERADE I ORTSKRETSAR, FRÅN NORR TILL SÖDER, OCH STÅR FÖR EN VIKTIG DEL AV ENGAGEMANGET. FÖRENINGEN HAR ETT KANSLI I STOCKHOLM OCH VOLONTÄRER SOM ENGAGERAR SIG ÖVER HELA LANDET. VI GENOMFÖR DEN ÅRLIGA GRANSKNINGEN KOMMUNVELOMETERN AV KOMMUNERNAS ARBETE FÖR CYKLING OCH CYKLISTVELOMETERN – EN UNDERSÖKNING AV CYKLISTERS NÖJDHET MED CYKLING I SIN KOMMUN.

CYKELFRÄMJANDETS MÅL HAR SEDAN STARTEN VARIT ATT SAMLA ALLA SORTERS CYKLISTER. DET ÄR FORTFARANDE VÅR LEDSTJÄRNA OCH VÅRT MOTTO. VÄLKOMMEN ÄVEN DU ATT ENGAGERA DIG I VÅR VERKSAMHET.

