

RAPPORT FÖR

Luleå 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 Luleå 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: Luleå kommun

Antal invånare: 77 832 invånare

Kommungrupp: Mellanstora kommuner

Antal år i kommunvelometern: 8

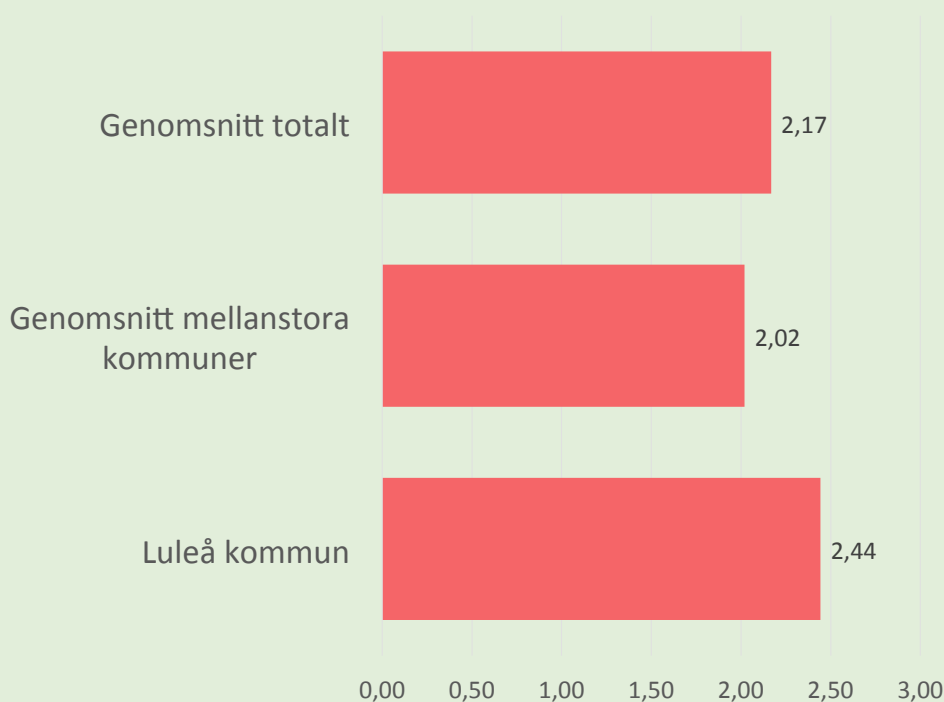
Medlem Svenska Cykelstäder?: Ja

Total längd cykelväg: 216 kilometer

Luleå kommun med sina 77 832 invånare tillhör gruppen mellanstora kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 8 gånger tidigare i Kommunvelometern. Kommunen är medlem i Svenska Cykelstäder

Totalt har kommunen 190 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 2,44 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mer än genomsnittet bland mellanstora kommuner. Dessutom finns 26 kilometer som en annan part ansvar för. Total längd cykelväg är därmed 216 kilometer.

CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



Totalresultat

Luleå har deltagit i Kommunvelometern samtliga år förutom 2011. I år kommer kommunen in på tionde plats med 66 poäng av 90 möjliga. Luleå har ett fortsatt högt resultat även inom den egna kommungruppen med en fjärdeplats bland mellanstora kommuner. Luleå har särskilt höga poäng i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar där kommunen ligger långt över genomsnittvärdet, något som även syns i kommunens starka resultat i delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder med 10 av 10 poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Luleå kommun investerade under 2018 totalt 57 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 252 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 263 kr per invånare. Kommunen får totalt 8 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

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

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 16 av 20 poäng inom delområdet för Informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 800000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

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

3.1 CYKELPOLITIK

Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 8 poäng av 10 möjliga. Kommunen har antagit en cykelplan under de senaste 5 åren.

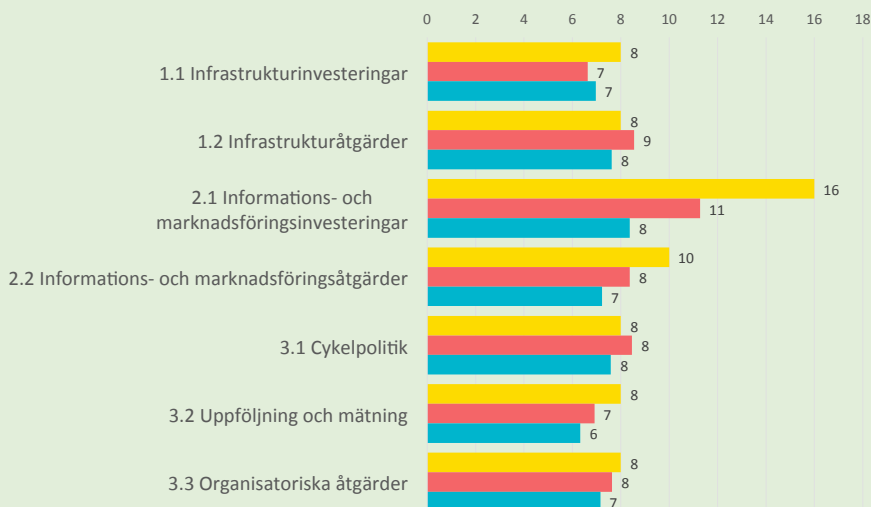
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Luleå kommun får 8 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

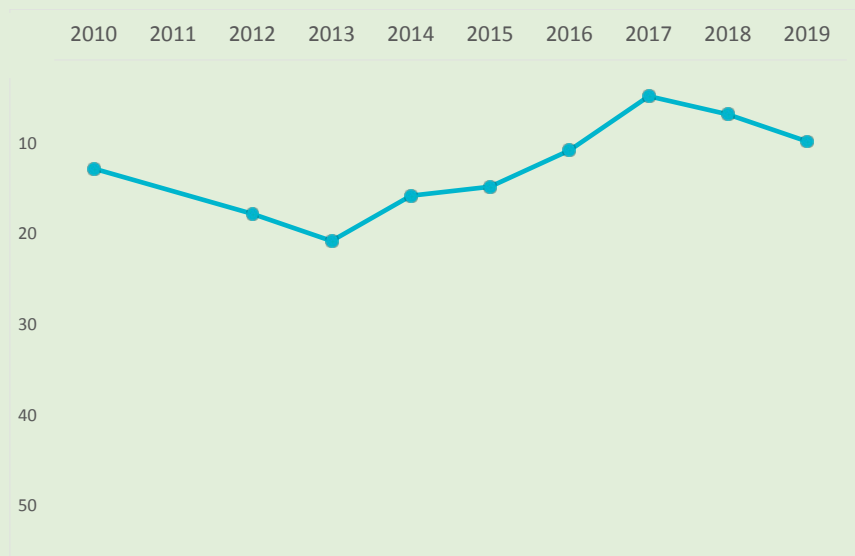
Kommunen får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 51 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR LULEÅ KOMMUN



RANKING I KOMMUNVELOMTERN

UTVECKLING FÖR LULEÅ KOMMUN MELLAN 2010-2019



**LULEÅ KOMMUN FÅR
TOTALT 66 POÄNG I ÅRETS
UNDERSÖKNING OCH PLACERAR
SIG PÅ PLATS 10 BLAND 45
DELTAGANDE KOMMUNER**

**BLAND MELLANSTORA
KOMMUNER PLACERAR
SIG LULEÅ KOMMUN PÅ
PLATS 4 BLAND TOTALT 11
MEDVERKANDE KOMMUNER**

POÄNGÖVERSIKT FÖR LULEÅ KOMMUN

	Luleå kom- mun	Genomsnitt mellanstora kommuner	Genomsnitt totalt	Maxpo- äng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	8	7	7	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	8	9	8	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	16	11	8	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	10	8	7	10
3.1 Cykelpolitik	8	8	8	10
3.2 Uppföljning och mätning	8	7	6	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	8	8	7	10
Totalpoäng	66	58	51	90

Rekommendationer

Två av tre Luleåbor tycker att kommunen ska prioritera gångtrafik och cykeltrafik före biltrafik även om det innebär nackdelar för den senare, enligt den resvaneundersökning som gjordes år 2015. Det är på det mandatet som Luleås politiska ledning kunnat vara proaktiva i arbetet för bättre folkhälsa och minskade utsläpp genom att främja insatser för ökad och bättre cykling. Kommunen har kunnat behålla sin numera permanenta plats på topp tio-listan tack vare en kanonad av åtgärder, vilket tyder på att man förstått vikten av att ha en stor bredd på insatserna. Om det finns en vilja att skynda på utvecklingen mot ökat hållbart resande så finns samtidigt andra kommuner att lära av som satsar mer pengar eller som har kommit längre i det interna arbetet med att strukturera upp organisationen för att kunna arbeta optimalt.

När det gäller infrastruktur ligger den norrbottniska residentsstaden över genomsnittet för alla deltagande kommuner i termer av finansiering. Uppsala satsar dock över tre gånger mer per invånare än vad Luleå gör på att skapa en attraktiv cykelinfrastruktur. Vill Luleå få de stora samhällsvinsterna som cyklingen kan ge så krävs investeringar: i städer som Köpenhamn väljer de flesta cykeln just för att det upplevs vara snabbt, bekvämt och tryggt. Kommunen skulle kunna öka bredden på de infrastrukturåtgärder som görs med exempelvis standardhöjningar av det befintliga nätet, främjande av kombinationsresor och anläggandet av cykelvårdsstationer.

Kommunens investeringar under 2018 i att marknadsföra cykling och göra den mer lättillgänglig genom prova på-aktiviteter är över genomgenomsnittet. Om man blickar uppåt mot de kommuner som Luleå har framför sig så finns utrymme att öka takten: Uppsala och Växjö satsade närapå 150 procent mer per invånare under 2018. Den beslutade budgeten för att uppmuntra till beteendeförändring i Luleå under 2019 är halverad, vilket riskerar att minska chanserna att föra Luleås transportsektor i en hållbar riktning. I jämförelse med infrastrukturåtgärder kan beteendepåverkan,

om det utförs rätt, ge utdelning för relativt små kostnader och det kan därför vara värt att se över möjligheterna att framöver snarare skala upp investeringarna. Några möjliga nya inriktningar skulle kunna vara äldreboenden, platser där barn utövar fritidsaktiviteter och cykelkök där man kan lära sig att laga cyklar.

Fundamentet till framtida satsningar har Luleå redan med bland annat kvantifierade cykelmål, en cykelplan och uppföljning av utvecklingen i ett årligt cykelbokslut. Ett fokus bör vara att hålla styrdokument och mål uppdaterade och planera långsiktigt för den stad man önskar sig av framtiden. Kommunen har en tillståndsbedömning av cykelvägarnas underhållsbehov som har uppdaterats kontinuerligt men som kan behöva bli föremål för en större översyn. Det kan också vara värt att se över möjligheten att systematisera arbetet och avsätta personalresurser för att inventera cykelparkeringar, göra cykelvägsanalyser och regelbundna granskningar av vägnätet ifrån cykelsadeln, eftersom brister kontinuerligt kan uppstå i infrastrukturen.

En lågt hängande frukt kan också vara att fortsätta arbeta för ökad cykling inom den kommunala organisationen, något som kan bidra till förbättrad personalhälsa och göra kommunen mer attraktiv som arbetsgivare. Cyklar för tjänsteresor möjliggör redan idag för kommunanställda att resa aktivt i tjänsten. Genom att erbjuda de anställda förmånscyklar kan kommunen även bidra till att stärka personalhälsan genom ökad cykelpendling.



Foto: Johan Gustafsson

1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastrukturinvesteringar 2018:

57 kr/capita, 4 435 000 kr totalt

Budgeterat 2019:

64 kr/capita, 5 000 000 kr totalt

Drift och underhåll

Investerat 2018:

252 kr/capita, 19 600 000 kr totalt

Budgeterat 2019:

244 kr/capita, 19 000 000 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.

**LULEÅ KOMMUN
FÅR 8 AV 20 POÄNG
PÅ OMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
INVESTERINGAR**

Luleå kommun investerade under 2018 totalt 57 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 252 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 263 kr per invånare. Kommunen får totalt 8 av 20 poäng på delområdet.

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

INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSNITTET FÖR MELLANSTORA KOMMUNER OCH TOTALT

	Luleå kommun	Genomsnitt mellanstora kommuner	Genomsnitt totalt
Investeringar i ny cykelinfrastruktur under 2018 kronor per capita	57	168	213
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2019 kronor per capita	64	246	239
Investeringar i drift och underhåll av cykelbanor under 2019 kronor per capita	252	95	98
Budget för investering i drift och underhåll av cykelbanor under 2018 kronor per capita	244	92	93
Summa investering kronor per capita (ny infrastruktur + drift och underhåll)	309	263	311
Summa budget kronor per capita (ny infrastruktur + drift och underhåll)	308	337	332

**2,6 PERSONER PER 100 000
INVÅNARE ARBETAR MED
UTVECKLING OCH PLANERING
AV CYKELINFRASTRUKTUR
I KOMMUNEN**

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Luleå kommun	Genomsnitt mellanstora kommuner	Genomsnitt totalt
2,6	1,7	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 cyklister, förstärkt belysning längs cykelstråk eller nya cykelparkeringar.

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

**LULEÅ KOMMUN
FÅR 8 AV 10 MÖJ-
LIGA POÄNG PÅ
OMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
ÅTGÄRDER**

AKTIVITETER INOM OMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Luleå kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört åtgärden	Andel bland samtliga kommuner som genomfört åtgärden
Byggt nya cykelvägar		91%	87%
Säkerhetshöjande åtgärder på befintliga cykelvägar		91%	78%
Byggt cykelparkering		100%	76%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)		36%	49%
Byggt ut belysning längs cykelväg		73%	69%
Anlagt säker cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser		55%	51%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i kommunens cykelställ		73%	64%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik		55%	29%
Genomfört insatser såsom "bike parks", MTB-leder för nybörjare, "pump tracks" eller dylikt		45%	33%
Drift och underhåll på sommaren		91%	96%
Drift och underhåll på vintern		100%	100%
Installerat/byggt offentlig luftstation		36%	47%
Installerat/byggt offentlig cykelservicestation		9%	16%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem		18%	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 16 av 20 poäng inom delområdet för Informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 800 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018.

LULEÅ KOMMUN
FÅR
16 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
Luleå kommun	10,3	5,1
Genomsnitt mellanstora kommuner	7,6	7,6
Genomsnitt totalt	4,5	5,6

1,9 PERSONER PER
100 000 INVÅNARE ARBETAR
MED PÅVERKANSSATSNINGAR FÖR CYKLING I
KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Luleå kommun	Genomsnitt mellanstora kommuner	Genomsnitt totalt
1,9	1,4	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 10 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga.

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

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Luleå kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Tryckt upp och spridit cykelkarta eller uppdaterat befintlig	✓	100%	71%
Lanserat och genomfört påverkanskampanjer	✗	91%	78%
Genomfört aktivitet för att främja rekreationscykling	✗	45%	40%
Genomfört aktivitet för att främja motionscykling	✗	18%	16%
Genomfört aktivitet för att främja mountainbike-cykling	✗	36%	27%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga	✓	18%	18%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga	✗	55%	56%
Startat upp/drivit/sponsrat cykelkök	✓	9%	13%
Drivit eller sponsrat cykelbibliotek eller dylikt	✓	9%	24%
Drivit eller sponsrat utbildningar, såsom t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna	✗	36%	31%
Drivit eller sponsrat "Cykling för äldre" eller dylikt	✓	36%	24%
Genomfört vinterkampanjer för främjandet av vintercykling	✓	64%	47%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg (och t.ex. utdelning av frukostpåse)	✓	73%	47%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och företags anställda	✓	45%	42%
Varit aktiva inom sociala media eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling	✓	82%	80%
Drivit felanmälningsfunktion (t.ex. anmälan av brister i infrastruktur)	✗	82%	73%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt i kommunen	✗	36%	36%
Informerat om kommunens cykelinsatser/träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikantveckan eller i samband med annat event	✓	91%	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 8 poäng av 10 möjliga. Kommunen har antagit en cykelplan under de senaste 5 åren.

LULEÅ KOMMUN FÅR
8 AV 10 POÄNG PÅ
DELOMRÅDET FÖR
CYKELPOLITIK

AKTIVITETER INOM MÅL OCH UPPFÖLJNING

	Luleå kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Finns det uttalade politiska mål om att öka andelen cykeltrafik i kommunen?		100%	91%
Är dessa mål tidsatta?		91%	64%
Är dessa mål mätbara?		91%	69%
Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken?		73%	76%

AKTIVITETER INOM CYKELPOLITIK

	Luleå kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen antagit någon cykelstrategi eller ett cykelprogram för ökad cykling?		91%	71%
Har kommunen antagit någon cykelplan de senaste 5 åren?		82%	60%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?		64%	71%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?		82%	73%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?		82%	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?		73%	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?		100%	89%
Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor/-vägar som prioriterar cykling?		91%	71%
Har kommunen genomfört några kompetenshöjande insatser för politiker och/eller tjänstemän för att lära mer om främjandet av cykling? I		91%	87%
I egenskap av arbetsgivare, arbetar kommunen aktivt med att få sina anställda att cykla till och i sitt jobb?		55%	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. Luleå kommun får 8 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 82% av kommuner som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

**LULEÅ KOMMUN FÅR
8 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
Luleå kommun			
Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	91%	82%	55%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	82%	62%	47%

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

AKTIVITETER INOM UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

	Luleå kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen inrapporterat alla sina cykelvägar i NVDB?		64%	62%
Har kommunen en felanmälsfunktion?		91%	89%
Har kommunen någon uppsatt ambition om att allvarliga fel som felanmäls ska vara åtgärdade inom 48 timmar?		27%	47%
Har kommunen genomfört någon resvaneundersökning där cykelns färdmedelsandel mätts bland kommunens invånare de senaste 5 åren?		82%	69%
Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste 5 åren?		82%	69%
Har kommunen någon dialog med cyklister regelbundet (minst 2 ggr om året), antingen cykelorganisationer eller referensgrupper?		73%	53%
Har kommunen inventerat/kartlagt cykelparkering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet under 2018?		55%	60%
Har kommunen inventerat/kartlagt cykelparkering i kommunen utifrån typ av cykelställ/kvalité under 2018?		45%	53%
Har kommunen gjort något cykelbokslut de senaste 5 åren?		73%	56%
Har kommunen gjort en cykelrevision, exempelvis en BYPAD, de senaste 5 åren?		0%	11%

LULEÅ 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 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 51 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

**LULEÅ KOMMUN FÅR
8 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
ORGANISATORISKA
ÅTGÄRDER**

ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Luleå kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Nya eller reviderade politiska cykelmål (revidering = tydligt genomarbetade/uppdaterade mål)		9%	22%
Ny eller reviderad cykelpolicy/-strategi (revidering = tydligt genomarbetade/uppdaterade dokument)		9%	20%
Ny eller reviderad cykelplan (reviderad = tydligt genomarbetad/uppdaterad plan)		45%	33%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik		91%	80%
Genomfört en resvaneundersökning		9%	33%
Genomfört nöjdhetsundersökning (aktiv spridning av t.ex. Cyklistvelometern är ok)		55%	58%
Genomfört något cykelbokslut eller cykelrevision (BYPAD)		64%	51%
Tillhandahållit lånecyklar för interna resor för kommunanställda		100%	87%
Genomfört kompetenshöjande insatser (utbildningar, konferenser, studiebesök)		100%	84%
Deltagande i Kommunvelometern 2018		82%	76%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda		36%	33%
Inventerat befintlig cykelvägsinfrastruktur (utifrån t.ex. kvalité)		55%	64%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)		73%	56%
Arrangerat cykelutmaningar för kommunanställda/kommunala bolag och/eller företag i kommunen		36%	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.

