

RAPPORT FÖR

Luleå kommun

FÖRDJUPNING AV CYKELFRÄMJANDETS
KOMMUNVELOMETER 2022



CYKEL
1934
FRÄMJANDET

INNEHÅLL

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



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2022

FÖRDJUPANDE RAPPORT OM LULEÅ KOMMUN

Kommunvelometern är en benchmarking-studie som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Syftet med studien är att kunna jämföra nuläget i en kommun gentemot andra kommuner, se förändringar över tid samt att belysa områden där det finns potential för förbättringar. Detta är den fördjupade resultatrapporten från Kommunvelometern 2022 för Luleå kommun.

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

Kommunvelometern bygger på självrapportering från kommuner av kontrollerbara uppgifter inom tre områden som består av olika delområden med totalt 90 möjliga poäng:

1. Infrastruktur (30p)
 - 1.1 Infrastrukturinvesteringar (20p)
 - 1.2 Infrastrukturåtgärder (10p)
2. Information och marknadsföring (30p)
 - 2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar (20p)
 - 2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder (10p)
3. Organisation (30p)
 - 3.1 Cykelpolitik (10p)
 - 3.2 Uppföljning och mätning (10p)
 - 3.3 Organisatoriska åtgärder (10p)

Kommunerna delas upp i grupper baserat på antal invånare för att underlätta jämförbarhet mellan kommunerna: stora kommuner med fler än 100 000 invånare, mellanstora kommuner med 50 000-100 000 invånare

och små kommuner med färre än 50 000 invånare. Metoden för Kommunvelometern är framtagen av Koucky & Partners i samarbete med Cykelfrämjandet. Granskningen mäter varken utvecklingen av själva cykeltrafiken inom kommuner eller cyklisters nöjdhet med förhållandena för cykling inom kommunen. Vi har istället valt att mäta kommunernas insatser för cykling inom områdena ovan då det ger en mångfacetterad bild av kommunernas arbete med cykling. Metoden bygger på tesen att starkare insatser för cykling på sikt även leder till nöjdare cyklister och ökad cykeltrafik. Läs mer om metoden för Kommunvelometern och justeringar som har gjorts till årets undersökning i bilagan till huvudrapporten för Kommunvelometern 2022. Granskningen genomförs av Cykelfrämjandet med stöd av Enkätfabriken.

För att fånga upp cyklistperspektivet genomför Cykelfrämjandet en nationell granskning vartannat år, Cyklistvelometern, som syftar till att låta cyklister tycka till om hur cykelvänlig de upplever sin hemkommun i en webbaserad enkät och rapport. Denna enkät genomfördes för andra gången under sommaren 2020 och 18 000 cyklister tyckte till om cyklingen i sin kommun! Under 2022 genomförs dessutom Cyklistvelometern för tredje gången och resultatet presenteras 19 oktober 2022. Håll utkik på cykelframjandet.se/cyklistvelometern! Där går det också att se vilka kommuner som i Cyklistvelometern 2020 toppade cyklisternas lista av bästa cykelkommuner.

Sammanlagt har årets 55 deltagande kommuner 4 245 141 invånare och är tillsammans väghållare för cirka 9 000 kilometer cykelinfrastruktur. Kommunvelometern granskar därmed en stor del av de kommuner där Sveriges befolkning cyklar. Genom att granskningen görs i ett flertal kommuner och kontinuerligt under flera år skapar vi en bild av hur prioriterad cyklingen är bland svenska kommuner och hur cyklingens status utvecklas. Detta är en viktig del av vårt gemensamma arbete för ökad, säker och attraktiv cykling.

Bakgrund

BAKGRUNDSINFORMATION

Kommun: Luleå kommun

Antal invånare: 78 549 invånare

Kommungrupp: Mellanstora kommuner

Antal år i Kommunvelometern: 11

Medlem Svenska Cykelstäder: Ja

Total längd cykelväg: 231,0 kilometer

Luleå kommun med sina 78 549 invånare tillhör gruppen mellanstora kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 11 gånger i Kommunvelometern. Kommunen är medlem i Svenska Cykelstäder.

Totalt har kommunen 195 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 2,5 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mer än genomsnittet bland mellanstora kommuner. Dessutom finns 36 kilometer som en annan part ansvar för. Total längd cykelväg är därmed 231 kilometer.

CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



Totalresultat

Luleå deltar i Kommunvelometern för 11:e gången och klättrar ner från plats 6 i fjol till delad 22:a plats i år av 55 deltagande kommuner. Inom gruppen mellanstora kommuner intar Luleå delad 8:e plats av 15 kommuner. Kommunen får totalt 54,5 poäng av 90 möjliga, vilket är 14 poäng mindre än fjolårets resultat. Poängminskningen går främst att se inom delområdena cykelpolitik, informations- och marknadsföringsåtgärder och infrastrukturinvesteringar. Inom dessa områden finns också den största utvecklingspotentialen för kommunen. Däremot ligger Luleå hela 7,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar där de får 14,5 av 20 möjliga poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Luleå kommun investerade under 2021 totalt 48 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 89 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 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 470 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

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

3.1 CYKELPOLITIK

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

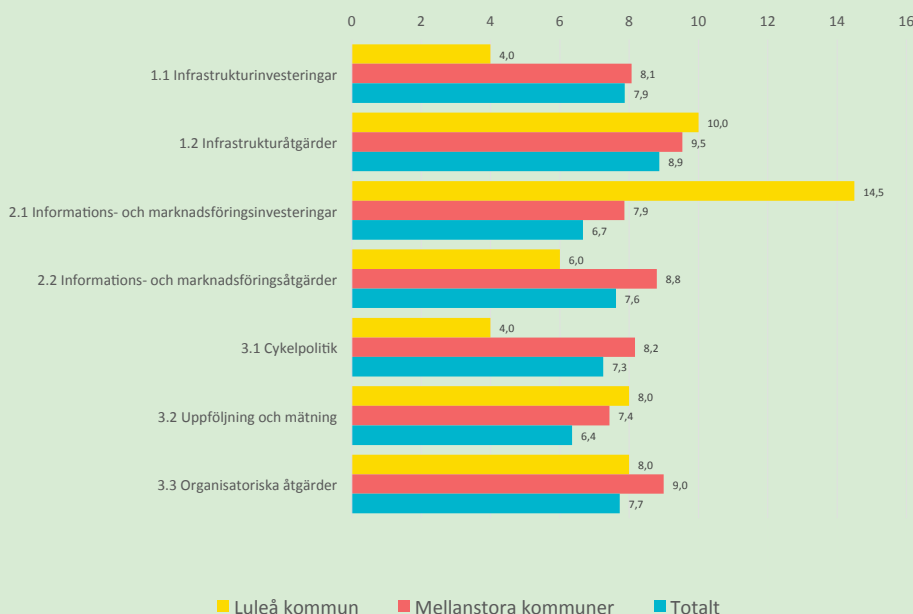
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Luleå kommun får 8 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Luleå kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR LULEÅ KOMMUN



RANKNING I KOMMUNVELOMETERN

UTVECKLING FÖR LULEÅ KOMMUN MELLAN 2010-2022



**LULEÅ KOMMUN FÅR
TOTALT 54,5 POÄNG I ÅRETS
UNDERSÖKNING OCH PLACERAR
SIG PÅ PLATS 22 BLAND 55
DELTAGANDE KOMMUNER**

**BLAND MELLANSTORA
KOMMUNER PLACERAR
SIG LULEÅ KOMMUN PÅ
PLATS 8 BLAND TOTALT 15
MEDVERKANDE KOMMUNER**

POÄNGÖVERSIKT FÖR LULEÅ KOMMUN

	Luleå kom- mun	Genomsnitt mellanstora kommuner	Genomsnitt totalt	Maxpo- äng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	4	8	7	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	10	10	8	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	14,5	8	5	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	6	9	7	10
3.1 Cykelpolitik	4	8	7	10
3.2 Uppföljning och mätning	8	7	6	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	8	9	7	10
Totalpoäng	54,5	59	48	90

Rekommendationer

Luleå deltar i Kommunvelometern för 11:e gången och klättrar ner från plats 6 i fjol till delad 22:a plats av 55 deltagare i år. Inom gruppen mellanstora kommuner intar Luleå delad 8:e plats av 15 kommuner. Kommunen får totalt 54,5 poäng av 90 möjliga, vilket är 14 poäng mindre än fjolårets resultat. Poängminskningen beror främst på minskade insatser i delområdena cykelpolitik, informations- och marknadsföringsåtgärder och infrastrukturinvesteringar.

Väl utbyggd och underhållen cykelinfrastruktur är avgörande för att få fler människor att välja cykeln för sina vardagliga resor. Luleå kommun investerade under 2021 totalt 48 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 89 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är långt mindre än andra Mellanstora kommuner som i snitt investerade 278 kronor per invånare i ny cykelinfrastruktur och 70 kronor per invånare i drift och underhåll. I detta delområde får Luleå 4 poäng av 20 möjliga, vilket är en halvering av poäng sett till fjolåret. I delområdet infrastrukturåtgärder får Luleå däremot full pott vilket är i snitt med övriga deltagande Mellanstora kommuner.

Inom information och marknadsföring ligger Luleå i topp vad gäller investeringar. Luleå får 14,5 poäng av 20 möjliga i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, vilket är 7,5 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Däremot får Luleå 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet informations- och marknadsföringsåtgärder, vilket är 2 poäng under snittet för samtliga deltagande kommuner och 4 poäng mindre sett till fjolåret. Detta beror på att flera av kommunens cykelåtgärder från fjolåret har fallit bort, som att genomföra aktiviteter för att främja cykling för barn och unga samt påverkanssatsningar för ökad pendling och kampanjer för vintercykling. För att säkerställa ökad och attraktiv cykling i kommunen är det viktigt att återuppta arbetet med dessa så kallade mjuka åtgärder, framförallt då pendlingen till arbete och skola är större sommartid än vintertid i

Luleå.

Det organisatoriska arbetet är viktigt för att se till att cykelperspektivet tas med i planeringen i kommunen. I delområdet cykelpolitik får Luleå 4 poäng av 10 möjliga vilket ligger 4 poäng under snittet för deltagande Mellanstora kommuner. Luleå har uttalade politiska mål om att öka cykeltrafiken i kommunen, men saknar mål som är tidsatta och kvantifierade. Dessutom saknar kommunen andelsmål specifikt för cykel. En tydligare målsättning angående cyklingen i kommunen skulle göra det enklare att följa upp huruvida kommunen är på rätt väg. Kommunen har även under pågående arbete med att ta fram både en cykelstrategi och en cykelplan som de i nuläget saknar. Framtagandet av dessa kommer avsevärt förbättra kommunens förutsättningar att främja cykling i kommunen. Inom delområdet uppföljning och mätning får Luleå 8 poäng av 10 möjliga, vilket är 2 poäng över snittet för samtliga deltagande kommuner. Luleå genomför bland annat årligen ett cykelbokslut och vart femte år en resvaneundersökning. Dessa är viktiga verktyg för att säkerställa att cykelplanen verkställs och strategin efterföljs.

Luleå har genom tidigare års deltagande i Kommunvelometern visat att kommunen har både kompetens och verktyg att främja cykling inom kommunen. Den stora utmaningen för kommunen är att upprätthålla satsningar inom både infrastruktur såväl som information och marknadsföring över tid. Den nya cykelplanen och cykelstrategin kommer däremot underlätta ett långsiktigt främjande av cykling i Luleå.



1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastrukturinvesteringar 2021:

48 kr/capita, 3 792 000 kr totalt

Budgeterat 2022:

21 kr/capita, 1 675 000 kr totalt

Drift och underhåll

Spenderat 2021:

89 kr/capita, 6 976 829 kr totalt

Budgeterat 2022:

83 kr/capita, 6 529 763 kr totalt

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

Luleå kommun investerade under 2021 totalt 48 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 89 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra mellanstora kommuner som i snitt investerade totalt 347 kronor per invånare. Kommunen får totalt 4 av 20 poäng på delområdet.

LULEÅ KOMMUN FÅR
4 AV 20 POÄNG PÅ
DELOMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
INVESTERINGAR

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

INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSNITTET FÖR MELLANSTORA KOMMUNER OCH TOTALT

	Luleå kommun	Genomsnitt, mellanstora kommuner	Genomsnitt, totalt
Kostnader för ny cykelinfrastruktur under 2021 kronor per capita	48	278	219
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2022 kronor per capita	21	391	336
Kostnader för drift och underhåll av cykelinfrastruktur under 2021 kronor per capita	89	70	77
Budget för drift och underhåll av cykelbanor under 2022 kronor per capita	83	68	79
Summa kostnader kronor per capita 2021 (ny cykelinfrastruktur + drift och underhåll)	137	347	296
Summa budget kronor per capita 2022 (ny cykelinfrastruktur + drift och underhåll)	104	459	414

4,1 PERSONER PER 100 000
INVÅNARE ARBETAR MED
UTVECKLING OCH PLANERING
ELLER DRIFT OCH UNDERHÅLL
AV CYKELINFRASTRUKTUR
I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Luleå kommun	Genomsnitt, mellanstora kommuner	Genomsnitt, totalt
4,1	4,4	5,8

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

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

förstärkt belysning längs cykelstråk eller nya cykelparkeringar.

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

**LULEÅ KOMMUN FÅR
10 AV 10 MÖJLIGA
POÄNG PÅ DELOMRÅ-
DET FÖR
INFRASTRUKTUR-
ÅTGÄRDER**

AKTIVITETER INOM DELOMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Luleå kom- mun	Andel av mel- lanstora kom- muner som genomfört åtgärden	Andel bland samtliga kommu- ner som genom- fört åtgärden
Byggt nya cykelbanor		100%	100%
Säkerhetshöjande och/eller framkomlighetshöjande åtgärder på befintliga cykelbanor		93%	93%
Säkerhetshöjande eller framkomlighetshöjande åtgärder för cyklister i blandtrafik		60%	65%
Förbättrat cykelförutsättningar runt skolor		60%	67%
Byggt cykelparkering eller upprustat befintliga		93%	76%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)		27%	31%
Byggt ut belysning längs cykelbanor		80%	76%
Byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser, eller standardhöja befintliga		67%	60%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i cykelställ		93%	80%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik		27%	25%
Genomfört insatser såsom "bike parks", stigcykling/MTB-leader, "pump tracks" eller dylikt		53%	47%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret		100%	98%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret		100%	100%
Installerat/byggt/upprustat offentlig luftstation		60%	42%
Installerat/byggt/upprustat offentlig cykelservicestation		20%	11%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem/cykelpool (ex. el- eller lådcykelpool)		47%	27%



2. Information och marknadsföring

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

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

Kommunen får totalt 14,5 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 470 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2021.

LULEÅ KOMMUN
FÅR
14,5 AV 20 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET
FÖR
INFORMATIONS-
OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

	Investerade kronor i information och marknadsföring för cykling under 2021 per capita	Budgeterade kronor i information och marknadsföring för cykling under 2022 per capita
Luleå kommun	6,0	7,0
Genomsnitt, mellanstora kommuner	3,0	3,8
Genomsnitt, totalt	2,3	2,4

1,0 PERSONER PER
100 000 INVÅNARE ARBETAR
MED PÅVERKANSSATSNIG-
NAR OCH INFORMATION
OCH MARKNADSFÖRING
FÖR CYKLING I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Luleå kommun	Genomsnitt mellanstora kommuner	Genomsnitt totalt
1,0	1,0	0,9

2.2 INFORMATIONSS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

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

poäng i delområdet.

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..

LULEÅ KOMMUN FÅR 6
AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
INFORMATIONSS- OCH
MARKNADSFÖRINGS-
ÅTGÄRDER

INFORMATIONSS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Luleå kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktivite- ten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga		87%	69%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga		33%	15%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen		47%	56%
Genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		47%	51%
Genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		33%	36%
Genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/MTB-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		27%	40%
Genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		47%	45%
Genomfört vinterkampanjer eller aktiviteter för främjandet av vintercykling		67%	51%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. Cykelvänlig arbetsplats eller dylikt.		47%	47%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt		53%	45%
Tagit fram eller uppdaterat samt spridit cykelkarta (tryckt eller digital)		53%	53%

FORTSÄTTNING 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
Informerat om kommunens cykelin- satser eller träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikant- veckan eller i samband med annat event		60%	62%
Varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommu- nens insatser för cykling		93%	82%
Marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälningsfunktion		53%	55%
Drivit/sponsrat cykelkök		7%	9%
Drivit/sponsrat cykelbibliotek eller dylikt		27%	13%
Drivit/sponsrat cykelutbildningar, som t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna		20%	24%
Drivit/sponsrat "cykling för äldre" eller dylikt		27%	16%
Drivit/sponsrat "prova på" kampan- jer eller projekt för t.ex. elcyklar, vikcyklar eller lådcyklar		27%	36%
Implementerat "nudging" åtgärder relaterade till cykling		20%	25%
Installerat/driftat en offentlig cykel- mätare för att uppmuntra till ökad cykling		60%	36%



3. Organisation

3.1 CYKELPOLITIK

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

delområde. Bedömningen omfattar endast om mål, styrdokument och planer finns, inte hur de tillämpas eller följs upp. Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 4 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte en aktuell cykelplan.

LULEÅ KOMMUN FÅR
4 AV 10 POÄNG PÅ
DELOMRÅDET FÖR
CYKELPOLITIK

MÅL FÖR ÖKAD CYKLING

	Luleå kommun	Andel av mellanstora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Finns det uttalade politiska mål om att öka cykeltrafiken i kommunen?		93%	87%
Finns det andelsmål specifikt för cykel?		67%	53%
Är dessa mål tidsatta?		67%	60%
Är dessa mål kvantifierade?		73%	62%
Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) eller motsvarande regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken i kommunen?		87%	75%

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		73%	71%
Har kommunen en aktuell cykelplan?		80%	76%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?		73%	71%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?		100%	71%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?		93%	65%
Har kommunen dokumenterade kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse, t.ex. i översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner, områdesprogram eller detaljplaner		73%	71%
Jobbar kommunen med TA-planer (trafikanordningsplaner) och/eller har kommunen rutiner för omledning av cykeltrafik vid t.ex. vägbyggen eller annat som påverkar framkomlighet?		93%	96%
Har kommunen någon aktuell och dokumenterad underhållsplan för cykelbanor (dvs. en specifik underhållsplan för cykel eller att underhåll av cykelinfrastruktur ingår tydligt i en bredare underhållsplan)?		87%	60%

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

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

tering, felanmälsfunktioner samt cykelbokslut och cykelrevisioner. Luleå kommun får 8 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen tillhör de 80 procent av kommunerna 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	100%	93%	53%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	80%	60%	55%

**LULEÅ KOMMUN TILLHÖR DE
80% AV KOMMUNERNA SOM GE-
NOMFÖR 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 rutiner för att leverera in data om nya cykelvägar till Nationell Vägdatabas (NVDB) inom ett år av byggnation?		80%	85%
Har kommunen en felanmälningsfunktion?		100%	98%
Har kommunen en prioritetsordning för fel som anmäls på cykelnätet samt tidsperiod under vilken felen skall åtgärdas enligt prioritetsordningen?		27%	45%
Har kommunen genomfört (eller deltagit i en annan aktörs) resvaneundersökning där cykelns färdmedelsandel mätts bland kommunens invånare de senaste fem åren (from. 2017)?		80%	65%
Använder och följer kommunen upp olycksstatistik (STRADA) med koppling till cyklister?		100%	85%
Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste fem åren (from. 2017)?		73%	65%
Har kommunen någon regelbunden dialog med cyklister (minst 2 gånger per år), antingen cykelorganisationer eller referensgrupp?		53%	35%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet de senaste fem åren (from. 2017)?		87%	69%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån typ av cykelställ och/eller kvalitet de senaste fem åren (from. 2017)?		87%	58%
Har kommunen genomfört något cykelbokslut de senaste fem åren (from. 2017)?		67%	49%
Ett annat verktyg är en cykelrevision, som är en mer ingående analys av kommunens arbete med cykling. Har kommunen genomfört någon cykelrevision de senaste fem åren (from. 2017)?		0%	4%

LULEÅ KOMMUN TILLHÖR DE 65% AV KOMMUNERNA 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. Delområdet inkluderar även flera åtgärder kopplade till främjandet av cykling bland kommunens anställda. Kommunerna får ett poäng för var åtgärd de genomfört under 2021 med max tio poäng i delområdet. Luleå

kommun får totalt 8 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 40 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision under 2021.

**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
Tagit fram eller reviderat politiska cykelmål		20%	20%
Uppföljning av cykelmåluppfyllelse av berörd nämnd eller motsvarande		67%	53%
Tagit fram eller reviderat cykelprogram/-strategi		27%	24%
Tagit fram eller reviderat cykelplan		7%	29%
Tagit fram eller reviderat cykelparkeringsplan		7%	22%
Tagit fram eller reviderat underhållsplan för cykelinfrastruktur		33%	29%
Tagit fram eller reviderat skriftliga rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik		40%	25%
Genomfört/deltagit i kompetenshöjande insatser inom cykelfrågor för tjänstepersoner och /eller politiker		87%	69%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik		100%	80%
Genomfört en resvaneundersökning		13%	13%
Genomfört nöjdhetsundersökning bland cyklister		7%	15%
Genomfört ett cykelbokslut		53%	40%
Genomfört en cykelrevision		0%	2%
Inventerat befintlig cykelinfrastruktur		73%	60%

FORTSÄTTNING: 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
Deltagande i Kommunvelometern 2021		80%	76%
Tillhandahållit låncyklar för interna resor för kommunanställda		100%	93%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda		33%	44%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)		73%	64%
Genomfört information och marknadsföringsinsatser för kommunanställda/kommunala bolag i kommunen (t.ex. aktiviteter, utmaningar och tävlingar)		53%	42%
Genomfört resvaneundersökning bland kommunanställda		33%	18%
Tillhandahållit lönebonus/reseersättning eller annan förmån (förutom förmåncyklar) för personal som cyklar till och i tjänsten		0%	7%
Byggt eller upprustat faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten (t.ex. cykelparkering, verktyg, omklädningsrum)		60%	38%



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2022

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

Medverkande: Sara Majkic (Cykelfrämjandet), Sonja Perander (Cykelfrämjandet), Nicole Carpman (Cykelfrämjandet), Emilia Sternberg (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Elisabet Wahl (frilansjournalist)

Metod: Koucky & Partners och Cykelfrämjandet

Grafisk form: Lovisa Valentino (Enkätfabriken)

Omslag och foto (om ej annat anges): Chris Lanaway.

Kontakta Cykelfrämjandet: 072 - 228 73 00
info@cykelframjandet.se

Kontaktperson: Sara Majkic, Cykelfrämjandet
076 - 910 50 05
sara.majkic@cykelframjandet.se



OM CYKELFRÄMJANDET

Cykelfrämjandets mål är att tillvarata alla cyklisters intressen så att fler kan och vill cykla mer och oftare. Vi jobbar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Våra medlemmar är organiserade i ortskretsar, från norr till söder, och står för en viktig del av engagemanget. Föreningen har ett kansli i Stockholm och volontärer som engagerar sig över hela landet. Vi granskar årligen kommunernas arbete för cykling genom Kommunvelometern. Vartannat år genomförs även Cyklistvelometern, en nationell nöjdhetsundersökning där alla cyklister i Sverige kan tycka till om cykelförutsättningarna i sin kommun.

Cykelfrämjandets ambition har sedan starten varit att samla alla sorters cyklister. Vår vision är ett Cykelsverige där fler cyklar mer året om. Välkommen att engagera dig i vår verksamhet!

Bli medlem på: cykelframjandet.se/bli-medlem/



Cykelfrämjandet
Järnvägsgatan 36, 131 54 Nacka
www.cykelframjandet.se