



RAPPORT FÖR

Linköpings kommun

FÖRDJUPNING AV CYKELFRÄMJANDETS
KOMMUNVELOMETER 2020

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	18
3.1 Cykelpolitik	18
3.2 Uppföljning och mätning	20
3.3 Organisatoriska åtgärder	22



Introduktion

Kommunvelometern är en benchmarkingstudie 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 2020 för Linköpings kommun.

Årets upplaga är Kommunvelometerns elfte omgång och över 100 kommuner har deltagit i granskningen sedan 2010. Årets cykelfrämjarkommun är Uppsala, som toppar Kommunvelometern för tredje året i rad! Andra plats tar Linköping för andra året i rad och på en delad tredje plats hamnar i år Malmö och Umeå. Dessa kommuner utgör även topp tre-placeringarna i gruppen stora kommuner. I gruppen mellanstora kommuner vinner Karlstad för tredje året i rad och i gruppen små kommuner tar Finspång förstaplatsen. Läs mer om resultaten för årets Kommunvelometer på Cykelfrämjandets hemsida och ladda ner totalrapporten för Kommunvelometern 2020. Missa inte heller de andra deltagande kommunernas fördjupade kommunrapporter som också finns att ladda ner på cykelframjandet.se/kommunvelometern.

Kommunvelometern bygger på kommunernas självrapportering av kontrollerbara uppgifter inom tre områden med totalt 90 möjliga poäng:

1. Infrastruktur (30p)

1.1 infrastrukturinvesteringar (20p)

1.2 infrastruktuksåtgärder (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.

Granskningen mäter varken utvecklingen av själva cykeltrafiken inom kommunerna 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 i en webbaserad enkät och rapport. Denna enkät genomförs för andra gången under sommaren 2020 och resultaten publiceras under hösten 2020. Läs mer om Cyklistvelometern på cykelframjandet.se/cyklistvelometern.

Metoden för Kommunvelometern är framtagen av Koucky & Partners i samarbete med Cykelfrämjandet. Inför Kommunvelometern 2019 genomfördes ett reviderings- och uppdateringsarbete av Kommunvelometern för att utveckla granskningsmallen så att den bättre fångar upp kommunernas arbete för ökad cykling. Inför årets Kommunvelometer har vissa justeringar gjorts granskningsmallen och innehållet i enkäten som är basen för Kommunvelometern. Läs mer om detta och metoden för Kommunvelometern i bilagan till Kommunvelometern 2020 på sidorna 85-95. Granskningen genomförs av Cykelfrämjandet med stöd av Enkätfabriken.

Sammanlagt har årets deltagande kommuner 4888 388 invånare vilket representerar nästan hälften 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: Linköpings kommun

Antal invånare: 163 051 invånare

Kommungrupp: Stora kommuner

Antal år i kommunvelometern: 8

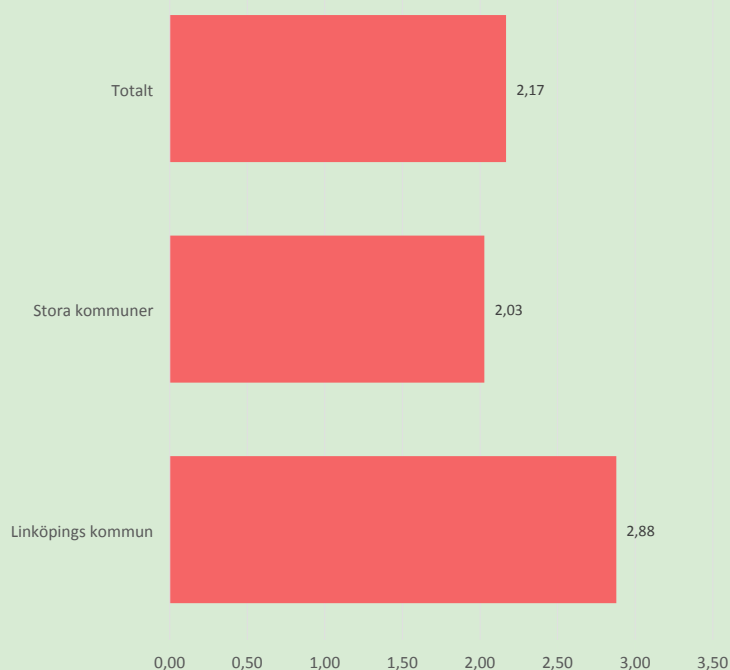
Medlem Svenska Cykelstäder?: Ja

Total längd cykelväg: 538 kilometer

Linköpings kommun med sina 163 051 invånare tillhör gruppen stora kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 8 gånger i Kommunvelometern. Kommunen är medlem i Svenska Cykelstäder.

Totalt har kommunen 469 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 2,88 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mer än genomsnittet bland stora kommuner. Dessutom finns 69 kilometer som en annan part ansvar för. Total längd cykelväg är därmed 538 kilometer.

CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



Totalresultat

Linköpings kommun deltar för åttonde gången i Kommunvelometern och har tagit andraplatsen i rankingen de senaste två åren. Även i år tar kommunen andraplatsen totalt och andraplatsen i gruppen stora kommuner. Kommunen får 80 poäng och har därmed minskat med 0,5 poäng sedan i fjol - med en minskning på 1,5 poäng i delområdet infrastrukturinvesteringar men en ökning med 1 poäng i delområdet uppföljning och mätning. Linköping är en av de fyra kommuner som har fått 20 av 20 möjliga poäng i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar, vilket tyder på att kommunen satsar stort på beteendeförändringsåtgärder och informationsinsatser för ökad cykling. För att bli den högst rankade cykelfrämjarkommunen har kommunen som störst möjlighet att utveckla sina satsningar i delområdet infrastrukturinvesteringar, där kommunen får 10,5 av 20 möjliga poäng.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Linköpings kommun investerade under 2019 totalt 360 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 59 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 10,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

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

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 20 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 2 826 000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

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

3.1 CYKELPOLITIK

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

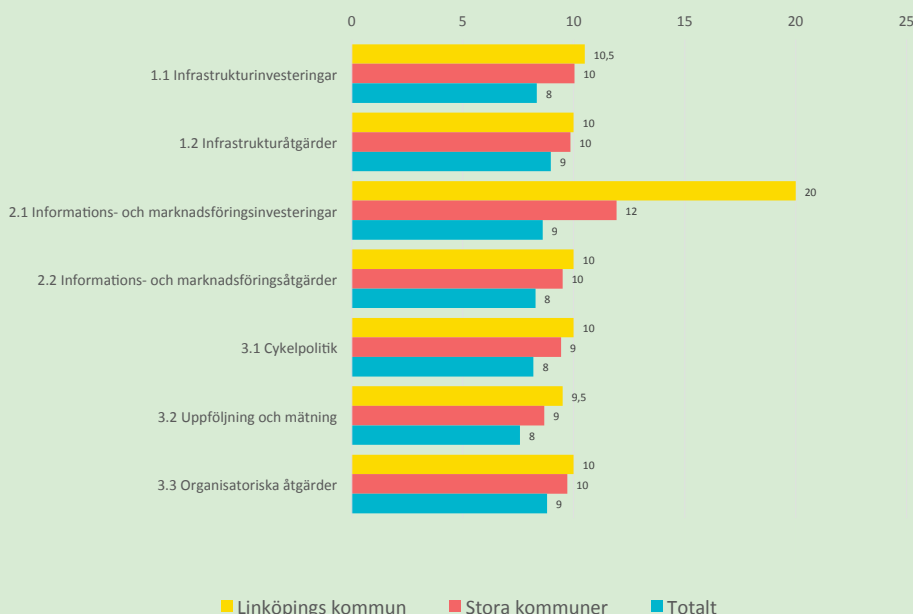
3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Linköpings kommun får 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

SAMMANSTÄLLDA POÄNG FÖR LINKÖPINGS KOMMUN



RANKNING I KOMMUNVELOMETERN

UTVECKLING FÖR LINKÖPINGS KOMMUN MELLAN 2010-2019



**LINKÖPINGS KOMMUN FÅR
TOTALT 80 POÄNG I ÅRETS
UNDERSÖKNING OCH PLACERAR
SIG PÅ PLATS 2 BLAND 40
DELTAGANDE KOMMUNER**

**BLAND STORA KOMMUNER
PLACERAR SIG LINKÖPINGS
KOMMUN PÅ PLATS 2 BLAND
TOTALT 14 MEDVERKANDE
KOMMUNER**

POÄNGÖVERSIKT FÖR LINKÖPINGS KOMMUN

	Linköpings kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt	Maxpoäng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	10,5	10	8	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	10	10	9	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	20	12	9	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	10	10	8	10
3.1 Cykelpolitik	10	9	8	10
3.2 Uppföljning och mätning	9,5	9	8	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	10	10	9	10
Totalpoäng	80	69	59	90

Rekommendationer

Linköping tar andraplatsen i Kommunvelometern för tredje året i rad. I år skiljer sig Linköpings resultat och Uppsalas, som tagit förstaplatsen tre år i rad nu, bara med två poäng. För att ta förstaplatsen i nästa års Kommunvelometer krävs utökade investeringar i cykelinfrastruktur och förbättringar i kommunens arbete med uppföljning och mätning av cykling.

Linköping får 10,5 poäng av 20 möjliga delområdet infrastrukturinvesteringar. Kommunens investeringar i ny infrastruktur skiljer sig inte väsentligt per capita från förstaplatskommunen Uppsalas. Uppsala satsar dock runt dubbel så mycket som Linköping på drift och underhåll per capita samt fler personresurser per 100 000 invånare för utveckling och planering av cykelinfrastruktur. För att uppnå ett ännu starkare resultat i framtiden behöver kommunen upprätthålla ambitiösa satsningar på ny cykelinfrastruktur, men även se till att hålla det befintliga cykelvägnätet vid hög standard.

Linköping har ett brett och välutvecklat arbete för att öka andelen hållbara och aktiva transporter i staden via informations och marknadsföringsåtgärder. Linköping behåller samma starka resultat i området som i föl med 30 av 30 möjliga poäng. Kommunen har under det senaste året satsat på bland annat vintercyklingsaktiviteter, cykelvänlig arbetsplats för företag i kommunen och aktiviteter för att främja MTB och stigcykling. En av få aktiviteter som Linköping inte har arbetat med under 2019 är ett cykelbibliotek. Detta kan vara ett bra sätt att introducera kommuninvånare till olika typer av cyklar som el-lastcyklar och vikbara cyklar som kan ersätta mindre hållbara färdmedel i vardagen.

Linköping har nästintill maxpoäng inom organisation och har de viktigaste styrdokument och verktyg på plats. För att få maxpoäng i området saknas en uppdaterad cykelrevision som en del av kommunens verktygslåda. Utöver det cykelbokslut som kommunen redan genomför varje eller vartannat år kan en

cykelrevision ge djupare insikter i kommunens behov och potentiella utvecklingsområden. Linköping sticker ut som en kommun som arbetar särskilt strategiskt för att få fler att cykla till, från och under arbetet. Utöver att Linköping leder med exempel som aktör genom att bla. tillhandahålla lånecyklar för cykling i tjänsten och erbjuda kommunanställda förmånscykel, arbetar Linköping även med gröna resplaner kopplade till stora arbetsplatsområden i kommunen, i samråd med stora arbetsgivare. Genom kommunens olika gröna resplaner nås ca. 35 000 anställda vilket har ett stort potential att bidra till hållbara och hälsosamma resor i kommunen.

Linköping har som mål att nå 40 procent cykelandel till år 2030. Kommunen arbetar resultatnriktat och strategiskt med cykelfrämjande åtgärder i flera områden för att uppnå målet. För att fler Linköpingsbor ska välja cykeln och för att bli Sveriges cykelfrämjarkommun, behöver kommunen se över de resurser som satsas på ny cykelinfrastruktur och underhåll av befintlig infrastruktur, samt bibehålla en fortsatt hög nivå i övriga områden de kommande åren.



1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastrukturinvesteringar 2019:

360 kr/capita, 58 705 000 kr totalt

Budgeterat 2020

432 kr/capita, 70 495 000 kr totalt

Drift och underhåll

Investerat 2019:

59 kr/capita, 9 700 000 kr totalt

Budgeterat 2020:

76 kr/capita, 12 440 000 kr totalt

budgeterade medel 2020 samt personresurser för utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur. Kostnaderna räknas per person för att möjliggöra jämförbarhet mellan kommuner av olika storlekar.

Linköpings kommun investerade under 2019 totalt 360 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 59 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mindre än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 427 kr per invånare. Kommunen får totalt 10,5 av 20 poäng på delområdet.

LINKÖPINGS
KOMMUN FÅR 10,5
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 2019,

INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSnittET FÖR STORA KOMMUNER OCH TOTALT

	Linköpings kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
Investeringar i ny cykelinfrastruktur under 2019 kronor per capita	360	312	233
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2020 kronor per capita	432	337	274
Investeringar i drift och underhåll av cykelbanor under 2019 kronor per capita	59	115	104
Budget för investering i drift och underhåll av cykelbanor under 2020 kronor per capita	76	99	95
Summa investering kronor per capita 2019 (ny infrastruktur + drift och underhåll)	419	427	337
Summa budget kronor per capita 2020 (ny infrastruktur + drift och underhåll)	508	435	369

1,8 PERSONER PER 100 000
INVÅNARE ARBETAR MED
UTVECKLING OCH PLANERING
AV CYKELINFRASTRUKTUR
I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Linköpings kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
1,8	2,9	2,6

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 förbättrat cykelförutsättningar runt skolor.

LINKÖPINGS KOMMUN FÅR 10 AV 10 MÖJLIGA POÄNG PÅ OMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

AKTIVITETER INOM OMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Linköpings kommun	Andel av stora kommuner som genomfört åtgärden	Andel bland samtliga kommuner som genomfört åtgärden
Byggt nya cykelbanor		100%	95%
Säkerhetshöjande och/eller framkomlighetshöjande åtgärder på befintliga cykelbanor		100%	93%
Säkerhetshöjande eller framkomlighetshöjande åtgärder för cyklister i blandtrafik		57%	70%
Förbättrat cykelförutsättningar runt skolor		93%	70%
Byggt cykelparkering eller upprustat befintliga		100%	75%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)		64%	50%
Byggt ut belysning längs cykelbanor		100%	75%
Byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser, eller standardhöja befintliga		86%	65%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i cykelställ		100%	78%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik		36%	28%
Genomfört insatser såsom "bike parks", stigcykling/MTB-leder, "pump tracks" eller dylikt		43%	33%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret		100%	100%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret		100%	100%
Installerat/byggt/upprustat offentlig luftstation		64%	53%
Installerat/byggt/upprustat offentlig cykelservicestation		36%	20%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem/cykelpool (ex. el- eller lådcykelpool)		43%	35%



2. Information och marknadsföring

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

LINKÖPINGS KOMMUN FÅR
20 AV 20 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
INFORMATIONS- OCH
MARKNADSFÖRING-
INVESTERINGAR

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 20 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 2826000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019.

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

	Investerade kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019 per capita	Budgeterade kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2020 per capita
Linköpings kommun	17,3	15,5
Genomsnitt stora kommuner	7,6	6,6
Genomsnitt totalt	4,8	4,4

1,2 PERSONER PER
100 000 INVÅNARE ARBETAR
MED PÅVERKANS-
SATSNINGAR FÖR CYKLING I
KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Linköpings kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
1,2	1,2	1,1

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Följande är 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 2019 med max tio poäng i delområdet.

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

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

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Linköpings kommun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga		86%	75%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga		29%	18%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen		64%	45%
Genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		43%	40%
Genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		36%	28%
Genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/MTB-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		43%	40%
Genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		86%	63%
Genomfört vinterkampanjer eller aktiviteter för främjandet av vintercykling		79%	53%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. Cykelvänlig Arbetsplats eller dylikt.		86%	50%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt		79%	73%
Tryckt upp och spridit cykelkarta eller uppdaterat befintlig		79%	68%

FORTSÄTTNING INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Linköpings kommun	Andel av stora 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		93%	78%
Varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommu- nens insatser för cykling		93%	93%
Marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälningsfunktion		71%	53%
Drivit/sponsrat cykelkök		29%	10%
Drivit/sponsrat cykelbibliotek eller dylikt		43%	25%
Drivit/sponsrat cykelutbildningar, som t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna		64%	38%
Drivit/sponsrat "cykling för äldre" eller dylikt		36%	25%
Drivit/sponsrat "prova på" kampan- jer eller projekt för t.ex. elcyklar, vikcyklar eller lådcyklar		57%	50%
Implementerat "nudging" åtgärder relaterade till cykling		57%	28%



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

LINKÖPINGS KOMMUN FÅR 10 AV 10 POÄNG PÅ DELOMRÅDET FÖR CYKELPOLITIK

MÅL FÖR ÖKAD CYKLING

	Linköpings kommun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Finns det uttalade politiska mål om att öka andelen cykeltrafik i kommunen?		100%	95%
Finns det andelsmål specifikt för cykel?		71%	58%
Är dessa mål tidsatta?		93%	80%
Är dessa mål kvantifierade?		93%	83%
Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken?		93%	88%

AKTIVITETER INOM CYKELPOLITIK

	Linköpings kommun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen antagit eller reviderat en cykelstrategi eller cykelprogram för ökad cykling som är gällande?		86%	68%
Har kommunen en aktuell cykelplan?		100%	85%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?		93%	80%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?		100%	80%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?		93%	80%
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?		100%	88%
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%	90%
Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor (dvs. en specifik underhållsplan för cykel eller att underhåll av cykelinfrastruktur ingår tydligt i en bredare underhållsplan)?		93%	80%

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/inventering, felanmälningsfunktioner samt cykelbokslut och cykelrevisioner. Linköpings kommun får 9,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 87 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

MÄTNINGAR

	Har kommunen genomfört några flödesmätningar av cykeltrafiken under de senaste fem åren?	Kontinuerliga mätningar	Periodiska mätningar
Linköpings kommun			
Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	100%	93%	79%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	98%	83%	65%

LINKÖPINGS KOMMUN ÄR EN AV DE 98% KOMMUNER SOM GENOMFÖR FLÖDESMÄTNINGAR AV CYKELTRAFIKEN

LINKÖPINGS KOMMUN FÅR 9,5 AV 10 POÄNG PÅ DELOMRÅDET FÖR UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

AKTIVITETER INOM UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

	Linköpings kommun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Levererar kommunen in data om nya cykelvägar till Nationell Vägdatabas (NVDB) inom ett år av byggnation?		100%	90%
Har kommunen en felanmälningsfunktion?		100%	100%
Har kommunen någon uppsatt ambition om att allvarliga fel som felanmäls ska vara åtgärdade inom 48 timmar?		79%	78%
Har kommunen genomfört (eller deltagit i en annan aktörs) resvaneundersökning där cykelns färdmedelsandel mätts bland kommunens invånare de senaste fem åren (from. 2015)?		100%	70%
Använder och följer kommunen upp olycksstatistik (STRADA) med koppling till cyklister?		93%	93%
Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste fem åren (from. 2015)?		86%	73%
Har kommunen någon regelbunden dialog med cyklister (minst 2 gånger per år), antingen cykelorganisationer eller referensgrupp?		71%	58%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet de senaste fem åren (from. 2015)?		100%	78%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån typ av cykelställ och/eller kvalité de senaste fem åren (from. 2015)?		86%	75%
Har kommunen genomfört något cykelbokslut de senaste fem åren (from. 2015)?		79%	68%
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. 2015)?		21%	10%

LINKÖPINGS KOMMUN ÄR EN AV DE 73% 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.. Delområdet inkluderar även flera åtgärder kopplade till främjandet av cykling bland kommunens anställda. Kommunerna får ett poäng för var åtgärd de genomfört under 2019 med max tio poäng i delområdet. Kom-

munen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 58 procent av kommunerna som har genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

LINKÖPINGS KOM-
MUN FÅR
10 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
ORGANISATORISKA
ÅTGÄRDER

ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Linköpings kommun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Tagit fram eller reviderat politiska cykelmål		36%	33%
Uppföljning av cykelmåluppfyllelse av berörd nämnd eller motsvarande		79%	63%
Tagit fram eller reviderat cykelpolicy/-strategi		21%	30%
Tagit fram eller reviderat cykelplan		43%	35%
Tagit fram eller reviderat cykelparkeringsplan		36%	23%
Tagit fram eller reviderat underhållsplan för cykelinfrastruktur		57%	35%
Tagit fram eller reviderat skriftliga rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik		14%	15%
Genomfört/deltagit i kompetenshöjande insatser inom cykelfrågor för tjänstemän och /eller politiker		100%	75%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik		100%	93%
Genomfört en resvaneundersökning		43%	38%
Genomfört nöjdhetsundersökning bland cyklister		57%	48%
Genomfört ett cykelbokslut		71%	58%
Inventerat befintlig cykelinfrastruktur		71%	60%

FORTSÄTTNING: ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Linköpings kommun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Deltagande i Kommunvelometern 2019		86%	68%
Tillhandahållit låncyklar för interna resor för kommunanställda		100%	100%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda		71%	45%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)		71%	58%
Genomfört information och marknadsföringsinsatser för kommunanställda/kommunala bolag i kommunen (t.ex. aktiviteter, utmaningar och tävlingar)		57%	53%
Genomfört resvaneundersökning bland kommunanställda		14%	20%
Tillhandahållit lönebonus/reseersättning för personal som cyklar till och i tjänsten		14%	5%
Byggt eller upprustat faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten (t.ex. cykelparkering, verktyg, omklädningsrum)		79%	45%



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2020

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

Medverkande: Emilia Sternberg (Cykelfrämjandet), Emil Renslava (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Erik Nyberg (Enkätfabriken), Oscar Svensson (Enkätfabriken), Kalle Bern

Metod: Koucky & Partners och Cykelfrämjandet

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

Omslag och foto: fotograf (om annat ej anges): Klapp.co (fotografi), Elizabeth Chi (på fotot) och Max Hoffman (på fotot). Tack till ATR (And The Revolution) för lån av cykel och hjälmar.

Kontakta Cykelfrämjandet: 08 - 16 00 17
info@cykelframjandet.se

Kontaktperson: Emilia Sternberg, Cykelfrämjandet
073 - 078 0835
emilia.sternberg@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 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.

