

RAPPORT FÖR

Linköpings kommun

FÖRDJUPNING AV CYKELFRÄMJANDETS
KOMMUNVELOMETER 2021



CYKEL
1934
FRÄMJANDET

INNEHÅLL

CYKELFRÄMJANDETS KOMMUNVELOMETER 2021	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 2021

FÖRDJUPANDE RAPPORT OM LINKÖPINGS 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 2021 för Linköpings kommun.

I år är Kommunvelometerns tolfte omgång och totalt har 118 kommuner deltagit i granskningen sedan 2010. I år deltar 57 kommuner – ett nytt rekord för Kommunvelometern! Årets cykelfrämjarkommun är Uppsala, som toppar Kommunvelometern för fjärde året i rad. Andra plats tar Lund och på tredje plats är Helsingborg. Dessa kommuner utgör även topp-tre placeringarna i gruppen stora kommuner. I gruppen mellanstora kommuner vinner Luleå, som 2018 delade förstaplatsen med Karlstad, och i gruppen små kommuner tar Danderyd förstaplatsen för andra gången sedan 2019. Läs mer om resultaten för årets Kommunvelometer på Cykelfrämjandets hemsida och ladda ner totalrapporten för Kommunvelometern 2021. 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 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 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 2021. Granskningen genomförs av Cykelfrämjandet med stöd av Enkätfabriken.

För att fånga upp cyklistperspektivet har Cykelfrämjandet 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 genomfördes för andra gången under sommaren 2020 och 18 000 cyklister tyckte till om cyklingen i sin kommun! Se vilka kommuner som toppar cyklisternas lista av bästa cykelkommuner på cykelframjandet.se/cyklistvelometern.

Sammanlagt har årets 57 deltagande kommuner 4 143 070 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: Linköpings kommun

Antal invånare: 164 783 invånare

Kommungrupp: stora kommuner

Antal år i Kommunvelometern: 9

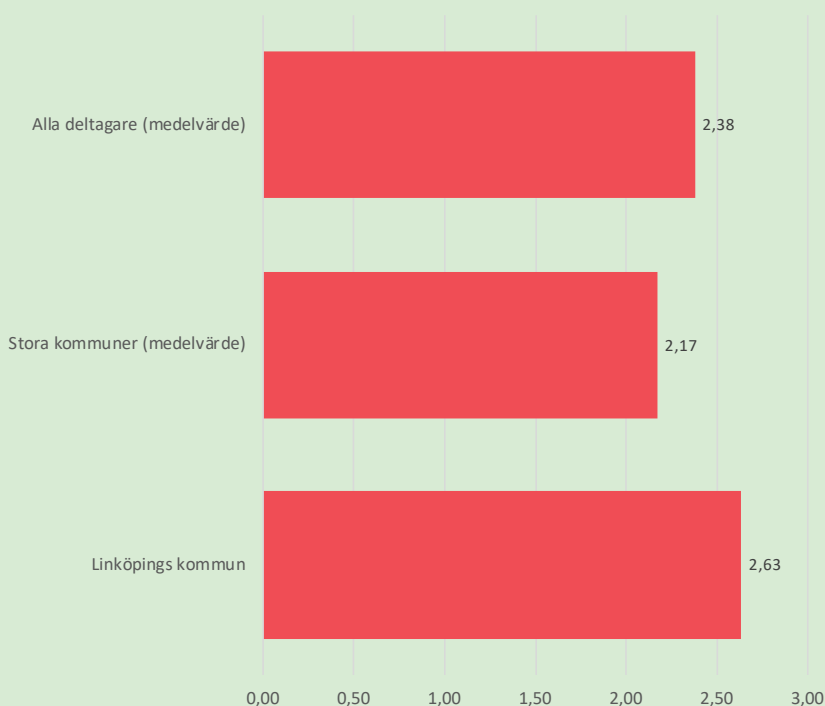
Medlem Svenska Cykelstäder: Ja

Total längd cykelväg: 536 kilometer

Linköpings kommun med sina 164 783 invånare tillhör gruppen stora kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 9 gånger tidigare i Kommunvelometern. Kommunen är medlem i Svenska Cykelstäder.

Totalt har kommunen 434 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 2,63 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mer än genomsnittet bland stora kommuner. Dessutom finns 102 kilometer som en annan part ansvar för. Total längd cykelväg i kommunen är därmed 536 kilometer.

CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



Totalresultat

Linköping deltar för sjunde året i rad och nionde gången totalt. I Kommunvelometern 2021 hamnar kommunen på en delad fjärdeplats, tillsammans med Malmö, av totalt 57 deltagare. Fjärdeplatsen innebär en liten nedåtgång efter att ha kammat hem andraplatsen tre år i rad. Linköping får generellt höga poäng och ligger över snittet i alla delområden förutom uppföljning och mätning jämfört med stora kommuner i år. Totalt får kommunen 73 poäng av 90 möjliga. Starkast är kommunen inom området organisation med totalt 28,5 poäng av 30 möjliga fördelat över delområdena: cykelpolitik, uppföljning och mätning samt organisatoriska åtgärder. För att stärka resultatet ytterligare är det i infrastrukturstrukturerinvesteringar kommunen har störst potential att förbättras.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Linköpings kommun investerade under 2020 totalt 362 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 64 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 335 kronor 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 14 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1 000 000 kronor i påverkanssatsningar och information och marknadsföring för cykling under 2020.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

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

3.1 CYKELPOLITIK

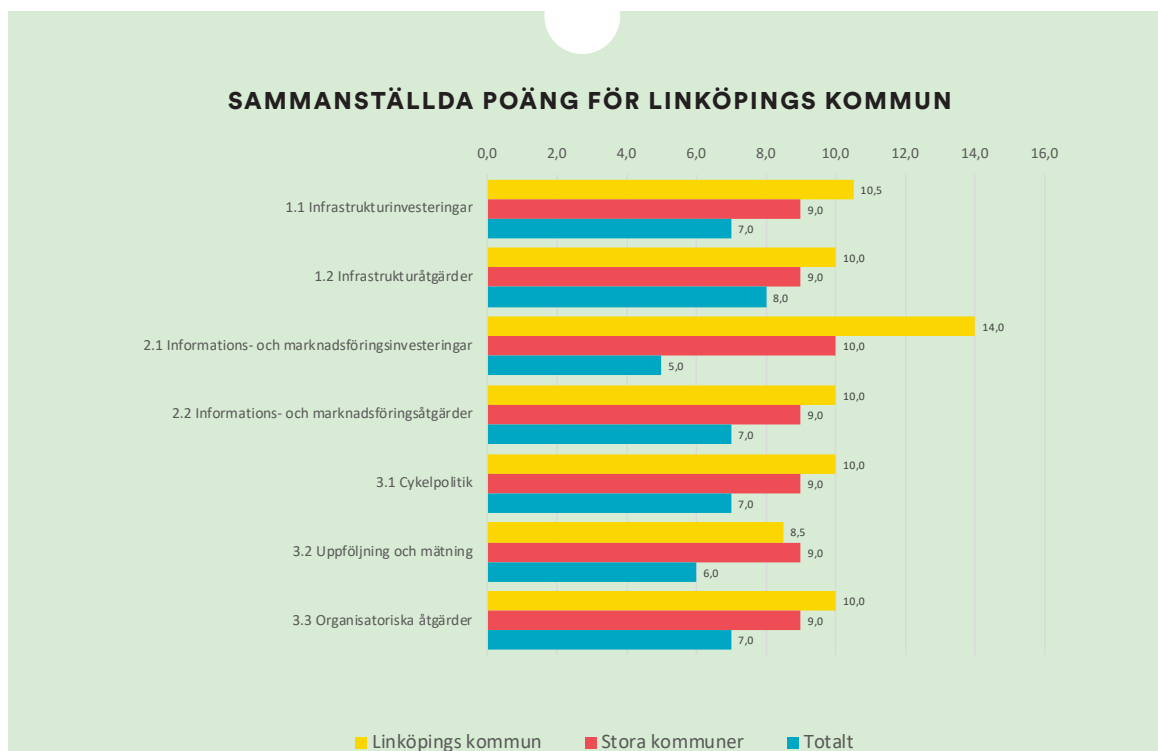
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 10 poäng av 10 möjliga. Kommunen har en aktuell cykelplan.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Linköpings kommun får 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 74 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 63 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



RANKNING I KOMMUNVELOMETERN

UTVECKLING FÖR LINKÖPINGS KOMMUN MELLAN 2010-2021



LINKÖPINGS KOMMUN FÅR TOTALT 73,0 POÄNG I ÅRETS UNDERSÖKNING OCH PLACERAR SIG PÅ PLATS 4 BLAND 57 DELTAGANDE KOMMUNER

BLAND STORA KOMMUNER PLACERAR SIG LINKÖPINGS KOMMUN PÅ PLATS 4 BLAND TOTALT 11 MEDVERKANDE KOMMUNER

POÄNGÖVERSIKT FÖR LINKÖPINGS KOMMUN

	Linköpings kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt	Maxpoäng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	10,5	9	7	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	10,0	9	8	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	14,0	10	5	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	10,0	9	7	10
3.1 Cykelpolitik	10,0	9	7	10
3.2 Uppföljning och mätning	8,5	9	6	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	10,0	9	7	10
Totaltpoäng	73,0	65	48	90

Rekommendationer

Efter att ha plockat hem andraplatsen tre år i rad hamnar Linköping i år på delad fjärdeplats tillsammans med Malmö. Förra året var Linköping endast 2 poäng från förstaplatsen. I år har avståndet vuxit till 7 poäng. Med samma poäng som förra året hade Linköping delat förstaplatsen med Uppsala i år. Nästan hela kommunens poängtapp går att hänvisa till delområde information- och marknadsföringsinvesteringar där Linköping tappar 6 poäng.

I delområde infrastrukturinvesteringar får Linköping 10,5 poäng av 20 möjliga och i infrastrukturåtgärder 10 poäng av 10 möjliga. 10,5 poäng i delområde infrastrukturinvesteringar är 1,5 poäng högre än genomsnittet för stora kommuner. Linköping en av de kommuner som satsar mest per capita på att planera och anlägga ny cykelinfrastruktur. För att placera sig högre i Kommunvelometern krävs trots det större infrastrukturinvesteringar de kommande åren. Kommunen har genomfört många olika typer av infrastrukturåtgärder under året. En av dem är att anlägga cykelöverfarter vid viktiga cykelstråk i kommunen, en åtgärd som både förbättra framkomligheten och säkerheten utmed dessa stråk.

Trots att Linköping tappat 6 poäng i delområde informations- och marknadsföringsinvesteringar jämfört med förra året är det fortfarande ett starkt resultat med 14 poäng av 20 möjliga. Det är 4 poäng över genomsnittet för stora kommuner. I delområde informations- och marknadsföringsåtgärder får Linköping också 10 poäng av 10 möjliga. Åtgärder har genomförts inom ett brett fält av aktiviteter, i allt från cykelturism och rekreation till pendlings- och vintercykling.

Inom område organisation får Linköping 28,5 poäng av 30 möjliga. För full pott saknas det 1,5 poäng i uppföljning och mätning. Det som saknas för full pott är samarbete med människor som cyklar i kommunen, till exempel via samarbeten med cykelorganisationer eller i form av ett cykelråd. Det saknas även en cykelrevision vilket är en grundligare granskning av kommunens cykelarbete. Viktiga strategiska

dokument och verktyg finns på plats för att planera cyklingen i Linköping. Kommunen har en cykelplan och ett cykelboksut genomförs vartannat år. De saknas dock en rutin för samtal med de som cyklar i kommunen. Den typen av samtal är viktiga för att få en bättre förståelse för vad invånarna tycker om cykling i kommunen och kan ske genom samarbeten med cykelorganisationer eller genom att upprätta ett cykelråd. Det är positivt att bjuda in andra aktörer i arbete med att få fler att cykla, såsom Linköping gör med deras gröna resplaner vilka görs i samverkan med arbetsgivare och fastighetsägare. Utveckling av mobility as a service-tjänster bidrar också till omställningen mot fler aktiva transporter då tillgången till delade fordon vid behov kan göra det enklare byta bilen mot cykeln.

Cyklingen ökar i Linköpings kommun, vilket är glädjande. Den ökar dock inte i tillräcklig takt för att nå upp till kommunens uppsatta mål om att 40 procent av alla resor ska ske på cykel i kommunen år 2030. Med en god organisation på plats och ett omfattande arbete med information och marknadsföring är det troligtvis större investeringar i utbyggnaden av ny cykelinfrastruktur som mest kan bidra till att få fler att cykla i Linköpings kommun framöver.



1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastrukturinvesteringar 2020:

362 kr/capita, 59 700 000 kr totalt

Budgeterat 2021

474 kr/capita, 78 050 000 kr totalt

Drift och underhåll

Spenderat 2020:

64 kr/capita, 10 592 000 kr totalt

Budgeterat 2021:

97 kr/capita, 16 009 000 kr totalt

surser 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.

Linköpings kommun investerade under 2020 totalt 362 kronor per invånare i ny infrastruktur för cykling och 64 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra stora kommuner som i snitt investerade totalt 335 kronor per invånare. Kommunen får totalt 10,5 av 20 poäng på delområdet.

LINKÖPINGS
KOMMUN FÅR 10,5
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 2020, budgeterade medel 2021 samt interna personre-

INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSNIETTET FÖR STORA KOMMUNER OCH TOTALT

	Linköpings kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
Kostnader för ny cykelinfrastruktur under 2020 kronor per capita	362	251	203
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2021 kronor per capita	474	329	245
Kostnader för drift och underhåll av cykelinfrastruktur under 2020 kronor per capita	64	84	73
Budget för drift och underhåll av cykelbanor under 2021 kronor per capita	97	94	77
Summa kostnader kronor per capita 2020 (ny cykelinfrastruktur + drift och underhåll)	426	335	277
Summa budget kronor per capita 2021 (ny cykelinfrastruktur + drift och underhåll)	571	423	322

2,4 PERSONER PER 100 000 INVÅNARE ARBETAR MED UTVECKLING OCH PLANERING ELLER DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELINFRASTRUKTUR I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Linköpings kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
2,4	5,4	5,0

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.



AKTIVITETER INOM DELOMRÅDET 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%	93%
Säkerhetshöjande och/eller framkomlighetshöjande åtgärder på befintliga cykelbanor		91%	86%
Säkerhetshöjande eller framkomlighetshöjande åtgärder för cyklister i blandtrafik		64%	56%
Förbättrat cykelförutsättningar runt skolor		64%	54%
Byggt cykelparkering eller upprustat befintliga		82%	68%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)		82%	42%
Byggt ut belysning längs cykelbanor		82%	63%
Byggt cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser, eller standardhöja befintliga		64%	53%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i cykelställ		100%	74%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik		18%	12%
Genomfört insatser såsom "bike parks", stigcykling/MTB-leder, "pump tracks" eller dylikt		73%	40%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under sommarhalvåret		100%	100%
Drift och underhåll av cykelinfrastruktur under vinterhalvåret		100%	100%
Installerat/byggt/upprustat offentlig luftstation		82%	46%
Installerat/byggt/upprustat offentlig cykelservicestation		36%	14%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem/cykelpool (ex. el- eller lådcykelpool)		36%	26%



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 av 20 poäng inom delområdet för informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 1000000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2020.

LINKÖPINGS KOMMUN FÅR
14 AV 20 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET
FÖR
INFORMATIONS-
OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

	Investerade kronor i information och marknadsföring för cykling under 2020 per capita	Budgeterade kronor i information och marknadsföring för cykling under 2021 per capita
Linköpings kommun	6,1	6,1
Genomsnitt stora kommuner	5,3	5,7
Genomsnitt totalt	2,3	2,4

1,5 PERSONER PER
100 000 INVÅNARE ARBETAR
MED PÅVERKANSSATSNINGAR
OCH INFORMATION
OCH MARKNADSFÖRING
FÖR CYKLING I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Linköpings kommun	Genomsnitt stora kommuner	Genomsnitt totalt
1,5	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 2020 med max tio poäng i delområdet.

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

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

INFORMATIONSS- 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		91%	61%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga		9%	7%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt eller aktivitet inom kommunen		64%	54%
Genomfört eller varit en aktiv del i något rekreationscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		55%	42%
Genomfört eller varit en aktiv del i något motionscyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		18%	19%
Genomfört eller varit en aktiv del i något stigcyklings/MTB-cyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		36%	32%
Genomfört eller varit en aktiv del i något pendelcyklingsprojekt eller aktivitet inom kommunen		45%	40%
Genomfört vinterkampanjer eller aktiviteter för främjandet av vintercykling		82%	51%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och/eller företags anställda, t.ex. Cykelvänlig Arbetsplats eller dylikt.		73%	42%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg med t.ex. utdelning av frukostpåse eller dylikt		64%	47%
Tryckt upp och spridit cykelkarta eller uppdaterat befintlig		73%	51%

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 cykelinsatser eller träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikantveckan eller i samband med annat event		64%	53%
Varit aktiva inom sociala medier eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling		100%	82%
Marknadsfört eller aktivt informerat om kommunens felanmälningsfunktion		91%	51%
Drivit/sponsrat cykelkök		18%	5%
Drivit/sponsrat cykelbibliotek eller dylikt		36%	18%
Drivit/sponsrat cykelutbildningar, som t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna		64%	25%
Drivit/sponsrat "cykling för äldre" eller dylikt		36%	18%
Drivit/sponsrat "prova på" kampanjer eller projekt för t.ex. elcyklar, vikcyklar eller lådcyklar		55%	35%
Implementerat "nudging" åtgärder relaterade till cykling		55%	25%



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 cykeltrafiken i kommunen?	✓	100%	86%
Finns det andelsmål specifikt för cykel?	✓	91%	51%
Är dessa mål tidsatta?	✓	91%	58%
Är dessa mål kvantifierade?	✓	91%	60%
Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) eller motsvarande regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken i kommunen?	✓	91%	67%

AKTIVITETER INOM CYKELPOLITIK

	Linköpings kommun	Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen antagit någon cykelstrategi eller ett cykelprogram för ökad cykling		91%	60%
Har kommunen en aktuell cykelplan?		91%	68%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?		91%	61%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringsstal?		100%	65%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?		91%	58%
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%	68%
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%	93%
Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor (dvs. en specifik underhållsplan för cykel eller att underhåll av cykelinfrastruktur ingår tydligt i en bredare underhållsplan)?		73%	61%




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 8,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 74 procent av kommunerna som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.







**LINKÖPINGS KOMMUN
FÅR
8,5 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
Linköpings kommun			
Andel av stora kommuner som genomfört aktiviteten	100%	100%	82%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	74%	60%	53%

LINKÖPINGS KOMMUN ÄR EN AV DE 74% KOMMUNER SOM GENOMFÖR FLÖDESMÄTNINGAR AV CYKELTRAFIKEN

AKTIVITETER INOM UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

	Linköpings kommun	Andel av stora 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?		91%	81%
Har kommunen en felanmälningsfunktion?		100%	98%
Har kommunen någon uppsatt ambition om att allvarliga fel som felanmäls ska vara åtgärdade inom 48 timmar?		100%	75%
Har kommunen genomfört (eller deltagit i en annan aktörs) resvaneundersökning där cykelns färdmedelsandel mäts bland kommunens invånare de senaste fem åren (from. 2016)?		91%	63%
Använder och följer kommunen upp olycksstatistik (STRADA) med koppling till cyklister?		100%	88%
Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste fem åren (from. 2016)?		100%	63%
Har kommunen någon regelbunden dialog med cyklister (minst 2 gånger per år), antingen cykelorganisationer eller referensgrupp?		73%	30%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet de senaste fem åren (from. 2016)?		100%	63%
Har kommunen inventerat/kartlagt så att det finns uppgifter om cykelparkering utifrån typ av cykelställ och/eller kvalitet de senaste fem åren (from. 2016)?		73%	56%
Har kommunen genomfört något cykelbokslut de senaste fem åren (from. 2016)?		82%	40%
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. 2016)?		18%	5%

LINKÖPINGS KOMMUN ÄR EN AV DE 63% 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 2020 med max tio poäng i delområdet.

Kommunen får totalt 10 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 63 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.

LINKÖPINGS KOMMUN 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		27%	21%
Uppföljning av cykelmåluppfyllelse av berörd nämnd eller motsvarande		64%	39%
Tagit fram eller reviderat cykelprogram/-strategi		27%	19%
Tagit fram eller reviderat cykelplan		36%	25%
Genomfört en cykelrevision		0%	0%
Tagit fram eller reviderat cykelparkeringsplan		36%	16%
Tagit fram eller reviderat underhållsplan för cykelinfrastruktur		55%	28%
Tagit fram eller reviderat skriftliga rutiner för TA-planer/omledning av cykeltrafik		9%	12%
Genomfört/deltagit i kompetenshöjande insatser inom cykelfrågor för tjänstepersoner och /eller politiker		91%	63%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik		100%	70%
Genomfört en resvaneundersökning		36%	16%
Genomfört nöjdhetsundersökning bland cyklister		100%	51%
Genomfört ett cykelbokslut		64%	37%
Inventerat befintlig cykelinfrastruktur		64%	58%

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 2020		91%	54%
Tillhandahållit låncyklar för interna resor för kommunanställda		100%	88%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda		73%	46%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)		91%	58%
Genomfört information och marknadsföringsinsatser för kommunanställda/kommunala bolag i kommunen (t.ex. aktiviteter, utmaningar och tävlingar)		55%	39%
Genomfört resvaneundersökning bland kommunanställda		27%	32%
Tillhandahållit lönebonus/reseersättning för personal som cyklar till och i tjänsten		9%	5%
Byggt eller upprustat faciliteter för kommunanställda att cykla till och i tjänsten (t.ex. cykelparkering, verktyg, omklädningsrum)		64%	35%



Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2021

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

Medverkande: Emilia Sternberg (Cykelfrämjandet), Axel Pihl (Cykelfrämjandet), Nicole Carpman (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Erik Nyberg (Enkätfabriken), Lovisa Köllerström (Enkätfabriken), Elisabet Wahl

Metod: Koucky & Partners och Cykelfrämjandet

Grafisk form: Lovisa Valentino (Enkätfabriken)

Omslag och foto: fotograf (om annat ej anges): Chris Lanaway. Tack till Cykelkraft Jönköping för lån av Hövding till bilderna.

Kontakta Cykelfrämjandet: 072 – 228 73 00
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. Vår vision är ett Cykelsverige där fler cyklar mer, året runt. Välkommen även du att engagera dig i vår verksamhet.

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

