

# Rena Resan

Fossilfrukt 2030

## Arbete för ökad cykling i Östergötland

Testcykelprojekt och kartläggning av kommuners arbete



# Författarna



**Ylva Ek**

**Projektledare**

Energikontoret Östergötland



**Sara Spjuth**

**Energi- och klimatstrateg,  
miljömålssamordnare**

Länsstyrelsen Östergötland



**Elin Bäckström**

**Energi- och klimatstrateg**

Länsstyrelsen Östergötland







# Innehåll

<b>Bakgrund</b> .....	<b>4</b>
Syfte och disposition .....	<b>5</b>
Mål med rapporten.....	<b>5</b>
<b>Del 1 – Testperioderna</b> .....	<b>6</b>
1. Analys av testperiod och utvärderingsmaterial .....	<b>7</b>
1.1 Övergripande information om testperioderna.....	<b>7</b>
1.2 Testperiod i Åtvidabergs kommun.....	<b>8</b>
1.3 Testperiod i Finspångs kommun .....	<b>8</b>
1.4 Testperiod i Mjölby kommun .....	<b>9</b>
1.5 Jämförelse av svaren från utvärderingen.....	<b>10</b>
2. Diskussion och slutsatser .....	<b>16</b>
<b>Del 2 – Kartläggning av kommunernas     arbete med cykelfrågan</b> .....	<b>19</b>
1. Inledning.....	<b>20</b>
2. Kommunernas arbete för ökad cykelanvändning.....	<b>21</b>
2.1 Cykelstrategi och mål för ökad cykling.....	<b>21</b>
2.2 Kommunernas arbete för ökad cykelanvändning inom det geografiska området.....	<b>24</b>
2.3 Kommunernas arbete för ökad cykelanvändning inom organisationen.....	<b>40</b>
3. Sammanfattning .....	<b>49</b>
4. Slutsatser .....	<b>51</b>
<b>Bilagor</b> .....	<b>53</b>
1. Exempel på roller som deltagit i workshoparna.....	<b>53</b>
2. Frågor till workshopar med kommunerna.....	<b>53</b>



# Bakgrund

En tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser kommer från transporter. Huvuddelen av dessa utsläpp kommer från vägtrafiken där personbilar står för den största delen av dessa utsläpp följt av tunga fordon<sup>1</sup>. Utsläppen från transporter måste minska om vi ska nå de nationella klimat- och miljömålen.

I Sveriges miljömål finns därför ett etappmål för inrikes transporter som säger att utsläppen ska minska med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Hittills har utsläppen minskat med 27 procent men fortsatta satsningar behövs för att nå målet. För att minska utsläppen behöver vi ställa om till en mer hållbar transportsektor och öka antalet hållbara resor<sup>2</sup>. Att öka antalet hållbara resor är det som projektet Rena resan bygger på.

Rena resan är ett EU projekt som finansieras av den europeiska regionala utvecklingsfonden och vars syfte är att bidra till att det hållbara resandet ökar och att koldioxidutsläppen minskar. Projektägare är Region Örebro och samverkanspartner är Region Östergötland, Region Sörmland och Biodriv öst. Projektet handlar om att stötta offentliga organisationer i arbetet med att främja nya beteenden och förändra resmönster. När projektet är avslutat är målet att fler människor väljer cykel, gång eller kollektivtrafik som transportmedel. Projektet har bland annat inneburit satsningar på cykelkampanjer i sociala medier, förändringar i den fysiska miljön och prova på-perioder för elcyklar och vikcyklar vilket är ett av de fokusområden denna rapport kommer kretsa kring<sup>3</sup>.

I Region Östergötland har de tre kommunerna, Åtvidaberg, Finspång och Mjölby genomfört testperioder för elcyklar inom Rena resan projektet. I dessa kommuner har det arrangerats testperioder

där deltagare har fått testa olika typer av elcyklar och även vikcyklar. Testcyklisterna som har varit med i testperioderna fick efter de deltagit svara på en utvärderingsenkät med frågor kopplade till bland annat deras upplevelse av testperioden och deras resvanor både innan och efter testperioden.

## Målsättning i Sverige för ökad cykling

Regeringen beslutade 2017 om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling<sup>4</sup>. Strategin har fem insatsområden som är:

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen
- Öka fokus på grupper av cyklister
- Främja en funktionell infrastruktur
- Främja en säker cykling
- Forskning och innovationer





## Syfte och disposition

Denna rapport består av två delar. Del ett har som syfte att analysera utvärderingsmaterialet från testperioderna som genomförts i kommunerna Ätvidaberg, Finspång och Mjölby för att se om testperioderna lett till förändrade resvanor och ökat hållbart resande. Denna första del inleds med bakgrundsinformation om bland annat målgrupper för testperioderna och antal cyklar som användes i varje kommun följt av resultat från utvärderingarna. Därefter följer en jämförelse och analys av utvärderingsmaterialet med en fråga i taget. Del ett avslutas med en kort diskussion och slutsatser utifrån utvärderingsmaterialet.

Syftet med del två av rapporten är att kartlägga det arbete kommunerna i Östergötland gör för att främja cyklande och hållbart resande. Kartläggningen baseras på material från workshops som genomförts med sex av de kommuner i regionen som deltagit i Rena resan projektet. Syftet med att göra kartläggningen är dels att visa hur kommunerna arbetar med cykling, redogöra för framgångsfaktorer och utmaningar, dels lyfta fram goda exempel som kommunerna ser i deras arbete med att öka cykling i sina kommuner.



## Mål med rapporten

- Tydliggöra möjlig samverkan inom och mellan kommunerna kring gemensamma utgångspunkter i cykelfrågan.
- Undersöka om det finns behov av samverkan på regional nivå.
- Sprida goda exempel mellan kommuner kring cykelfrågan.



De1 1



# De1 1 Testperioderna



Rena Resan



# 1. Analys av testperiod och utvärderingsmaterial

## 1.1 Övergripande information om testperioderna

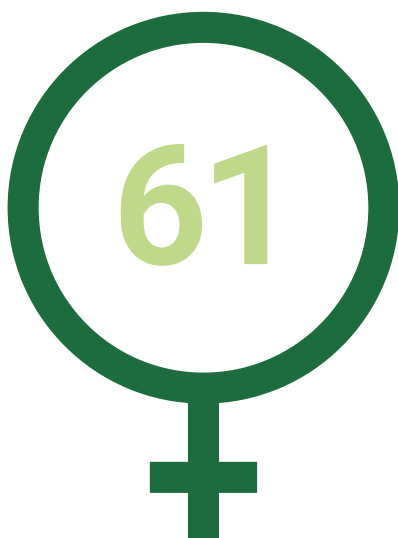
Testperioderna riktade sig till personer som var villiga att ersätta bilresor med cykelresor, detta var ett krav för att få delta och en fråga som fanns med på den ansökan potentiella deltagare fyllde i för att delta i projektet. Urvalet av testcyklister gjordes utifrån detta krav i alla tre kommuner. Av de deltagare som sedan svarade på enkäten efter testperioderna var det 78 procent som svarade att de främst använde bil som transportsätt i sin vardag. Erbjudande om testperioderna begränsade sig inte bara till invånare i respektive kommun utan riktade sig även till personer som är verksamma i respektive kommun och arbetspendlar.

Cyklarna som användes i testperioderna var alla elcyklar av olika modeller, från vanliga elcyklar till, lådcyklar samt vikcyklar. Alla cyklar var av god kvalitet med prisklass från 30–70 000 kronor. Cyklarna lånades ut till kommunerna via Energikontoret Östergötland som hade upphandlat en leverantör för denna tjänst. Kommunerna fick bestämma vilka typer av cyklar de ville använda i sina testperioder utifrån vilken målgrupp de hade.

## Fördelning ålder och kön

Av totalt 105 personer som svarade på utvärderingen var 61 stycken kvinnor och 54 stycken män.

- I Åtvidaberg och Finspång var fördelningen ca 70 procent kvinnor och 30 procent män.
- I Mjölby var 66 procent män och 34 procent kvinnor.
- Det är inte så stora skillnader mellan åldrarna på deltagarna i de tre olika kommunerna, de flesta deltagare var mellan 30–59 år gamla. Mjölby är den kommun som har den mest jämna fördelningen mellan åldrarna även om majoriteten även här var mellan 30–59 år.
- I Åtvidaberg var 91 procent av deltagarna mellan 30–59 år. Sex procent var yngre än 30 år och tre procent 60 år eller äldre.
- I Finspång var 97 procent mellan 30–59 år. Tre procent var yngre än 30 år.
- I Mjölby var 80 procent av deltagarna var mellan 30–59 år. 11 procent var yngre än 30 år och nio procent 60 år eller äldre.



Av totalt 105 personer som svarade på utvärderingen var 61 stycken kvinnor och 54 stycken män





## 1.2 Testperiod i Åtvidabergs kommun

Testperioderna i Åtvidaberg riktade sig mot privata hushåll och kommunanställda. Totalt genomfördes åtta testperioder med sju cyklar där två var lådcyklar (två och trehjuliga) och de andra fem vanliga elcyklar.

Det hade varit högt tryck med många som ville delta i testperioderna speciellt på våren 2022 och då var det lådcyklarna som gick åt snabbast. Det var inte lika högt tryck på att få delta under hösten, troligtvis på grund av årstiden och att större del av marknadsföringen skedde under våren. I den sista testperioden som avslutades i november 2022 var det några cyklar som inte kom till användning alls.

Av totalt 56 deltagare var det 32 personer som svarade på utvärderingen i Åtvidaberg.

## 1.3 Testperiod i Finspångs kommun

Testperioderna i Finspång riktade sig främst mot privatpersoner och barnfamiljer och totalt genomfördes åtta testperioder.

Totalt lånades sex cyklar ut i Finspångs kommun, fyra lastcyklar (tre stycken trehjuliga och en tvåhjulig) och två vanliga elcyklar. Det var högt tryck på att få delta i testperioderna och det var framför allt vanliga elcyklar som var mest populära.

De två "vanliga" cyklarna var av ett fint märke och testpersonerna uttryckte att det gjorde stor skillnad då dessa cyklar var snabba, stabila och upplevdes vara roliga att cykla med. Det var dessa cyklar som var mest efterfrågade, tätt följt av den tvåhjuliga lastcykeln. Den cykeln var många skeptiska till i början men efter varje testperiod var alla otroligt nöjda över hur smidig den cykeln var.

Totalt var det 48 personer som provade på att vara testcyklist varav 39 personer som svarade på utvärderingen i Finspång.

Responsen på testperioderna var generellt positiv, att det var lätt och smidigt att cykla i kommunen. Några deltagare lämnade värdefull feedback om att det är svårt att ta sig genom vissa passager/bommar med bred lastcykel, dessa synpunkter kan kommunen ta med sig till kommande åtgärder. En del sa att cykelvägarna på vissa ställen är lite för trånga när man har lastcykel.





## 1.4 Testperiod i Mjölby kommun

I Mjölby hade kommunen flera testperioder för elcyklar där de hade totalt 14 cyklar som lånades ut. Av dessa var fyra elcyklar, tre ellådcyklar och sju vikcyklar. Totalt var det 156 testcyklister som provat sin cykel i 20 dagar i fyra testperioder under vår och höst år 2021 till år 2022. Denna rapport fokuserar endast på testperioderna som genomfördes med specifikt fokus på vikcyklar då vi enbart har utvärderingar från dessa testperioder. Dessa testperioder genomfördes under år 2022 och riktades mot målgruppen arbetspendlare anställda på Toyota Material Handling Manufacturing i Mjölby. Deltagarna som vanligtvis pendlade med bil till jobbet på Toyota fick i stället testa att kombinera vikcykel med kollektivtrafik i sin arbetspendling.

Totalt lånades sju vikcyklar ut i två testperioder. Av totalt 156 personer (alla testperioder) som deltog i testperioderna var det 35 personer som deltog i utvärderingen.

Responserna på testperioden från deltagarna var generellt positiv, flera lyfte att det var ett bra initiativ av kommunen att få möjligheten att testa både cyklar och kollektivtrafik. Flera av deltagarna lyfte de hälsovinster som de hade upplevt under testperioden och att förutsättningarna för att cykla i kommunen upplevdes som god. Viss punktvis återkoppling kom in på det fysiska cykelnätet som kommunen kunde ta med sig i kommande fysiska åtgärder.

### Utsläppsminskning

Eftersom Mjölby kommun fokuserade på testperioder riktade mot arbetspendlare så fick deltagare ange sina hemadresser för att se vilket avstånd de hade till sin arbetsplats vilket är Toyota Material Handling Manufacturing i Mjölby. Utifrån informationen om deltagarnas avstånd till arbetsplatsen kan det göras uträkningar på utsläppsminskningen som skett när deltagare istället för att ta bilen valt att ta cykeln i kombination med pendeltåg till sin arbetsplats. Utsläppsminskningen av CO<sub>2</sub> beräknas utifrån deltagarnas hela avstånd dörr till dörr från sitt hem till sitt arbete oavsett hur stor del av avstånd som var via tåg. Emissionsfaktorn är lika med 150 g CO<sub>2</sub>/fordonskilometer<sup>5</sup>.

Flest deltagare bodde i Linköping och Motala, några deltagare var även från andra orter i närheten av Mjölby. Det går inte att se vart de som svarat på de olika alternativen bor så det går därmed inte att räkna mer exakt på den utsläppsminskning de

bidragit till genom att delta i testperioderna men vi kan dock göra ett antagande utifrån att 50 procent av deltagarna angav i utvärderingen att de tänkte fortsätta cykla till och från jobbet och då se en ungefärlig utsläppsminskning under ett år.

Flest deltagare var som sagt från Linköping och Motala och pendlade från dessa städer. Utifrån de adresser som deltagarna från dessa städer anggett räknades antal kilometer de hade till jobbet på Toyota i Mjölby. Utifrån detta räknades sedan ut ett medelvärde för det genomsnittliga avståndet mellan Linköping och Mjölby (41 km) samt Motala och Mjölby (30 km). Om 50 procent av deltagarna (vilket motsvarar 17 personer) skulle cykla 3–5 dagar i veckan antingen från Linköping eller Motala istället för att ta bilen till och från jobbet i Mjölby så visar tabellen nedan utsläppsminskningen de skulle bidra till i ett intervall mellan 3 och 5 dagar:

Pendling med cykel från:	Utsläppsminskning av kg CO <sub>2</sub> vid cykling 3–5 dagar i veckan till/från Mjölby:
Linköping	627 kg–1046 kg CO <sub>2</sub>
Motala	454 kg–757 kg CO <sub>2</sub>

Om vi gör ett antagande att dessa 17 personer cyklar 3–5 dagar i veckan året runt och vi drar bort 8 veckor för semester och andra ledigheter så skulle detta vara den ungefärliga utsläppsminskningen de bidrar till på ett år:

Pendling med cykel från:	Utsläppsminskning av kg CO <sub>2</sub> vid cykling 3–5 dagar i veckan till/från Mjölby för 1 år:
Linköping	27 608–46 002 kg CO <sub>2</sub> per år
Motala	19 975–33 286 kg CO <sub>2</sub> per år

Om 50 procent av deltagarna från Linköping pendlar med cykel tre dagar i veckan under ett år så motsvarar det ungefär CO<sub>2</sub> utsläppen från 12 tur- och returer med flyg till Thailand<sup>6</sup>.

Om 50 procent av deltagarna från Motala pendlar med cykel fem dagar i veckan under ett år så motsvarar det ungefär CO<sub>2</sub> utsläppen från 15 tur- och returer med flyg till Thailand<sup>6</sup>.

5. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/Luft/Dokument-och-lankar-om-luft/handbok-for-vagtrafikens-luftfororeningar/>

6. <https://klimatsmartsemester.se/>



## 1.5 Jämförelse av svaren från utvärderingen

### 1. På vilket sätt transporterar du dig vanligtvis i vardagen?

53 procent av testcyklisterna i Åtvidaberg svarade att de vanligtvis använder bil eller moped/MC som transportmedel till vardags. 44 procent svarade att de åkte bil ensamma, sex procent att de samåkte och tre procent svarade moped/MC. Det var även många som svarade att de cyklar mest till vardags (25 procent) samt att det var 19 procent som svarade att gång var deras vanligaste sätt att transportera sig. Tre procent använde även kollektivtrafik vilket innebär att nästan hälften redan använde mer hållbara transporter i sin vardag.

Totalt var det 84 procent som använder bil till vardags som deltog i testperioderna. Majoriteten av deltagarna (74 procent) i Finspång svarade att de vanligtvis transporterar sig ensam i bil och tio procent svarade att de vanligtvis samåker i bil. Utöver bil som transportsätt var det 16 procent som svarade att de vanligtvis använder cykel.

91 procent av deltagarna i Mjölby svarade att de åker bil ensamma. Utöver denna siffra var det tre procent vardera som svarade att det vanligtvis använder kollektivtrafik, promenerar eller samåker i bil.

**84%** av de som deltog i testperioderna använde bil till vardags

### Jämförelse och analys

Av deltagarna i Åtvidaberg var det 25 procent av deltagarna som svarade att de redan använde cykeln som främsta transportsätt till vardags vilket sticker ut då urvalet av deltagarna gjordes utifrån kravet att de skulle ersätta sina bilresor med cykelresor. Även i Finspång var det några personer som angett att de vanligtvis använder cykeln i vardagen. Mjölby är den kommun där den största andelen av deltagarna åkte bil.

### 2. Har du testat på el-cykel någon gång före testperioden?

**31 procent** av testcyklisterna i Åtvidaberg svarade att de hade testat el-cykel förut och 69 procent hade inte gjort det.

I **Finspång** svarade 26 procent av testcyklisterna att de hade provat elcykel och 74 procent svarade nej.

I **Mjölby** svarade 20 procent av testcyklisterna att de hade provat el-cykel innan 80 procent att de inte hade det.

**70–80%** hade inte provat elcykel tidigare

### Jämförelse och analys

70–80 procent av deltagarna i alla kommunerna hade inte testat elcykel innan vilket gör att det för majoriteten av testcyklisterna var en ny upplevelse att cykla elcykel.

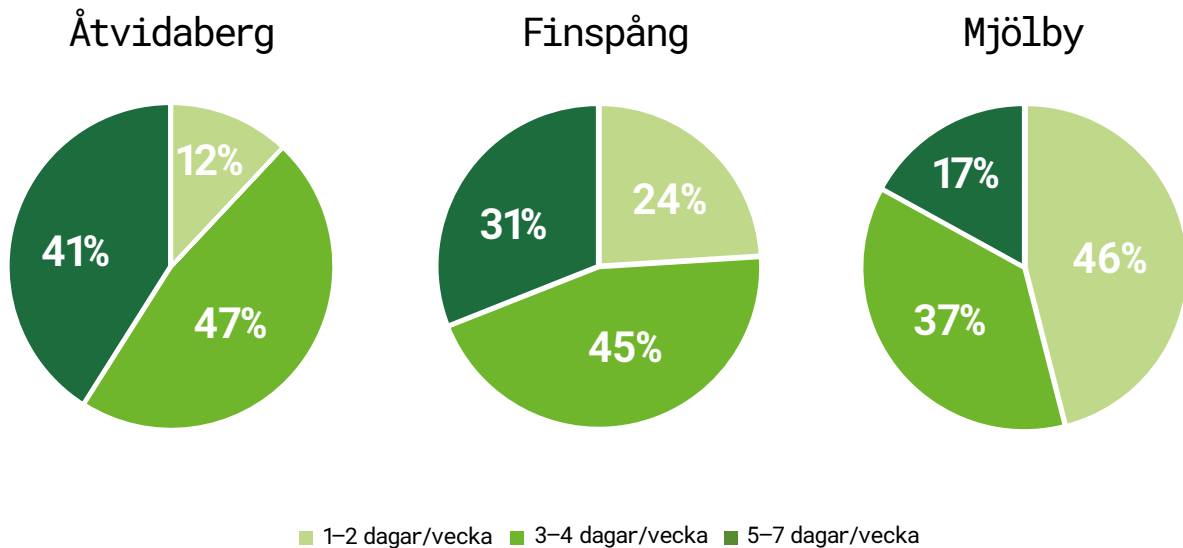






## 1.5

### 3. Hur ofta använde du cykeln under testperioden?



I **Åtvidaberg** cyklade 41 procent av deltagarna 5-7 dagar i veckan, 47 procent 3-4 dagar i veckan och 12 procent 1-2 dagar per vecka.

I **Finspång** cyklade 31 procent av deltagarna 5-7 dagar i veckan, 45 procent 3-4 dagar i veckan och 24 procent använde den 1-2 dagar i veckan.

I **Mjölby** cyklade 17 procent 5-7 dagar i veckan, 37 procent 3-4 dagar i veckan och 46 procent nyttjade cykeln 1-2 dagar i veckan.

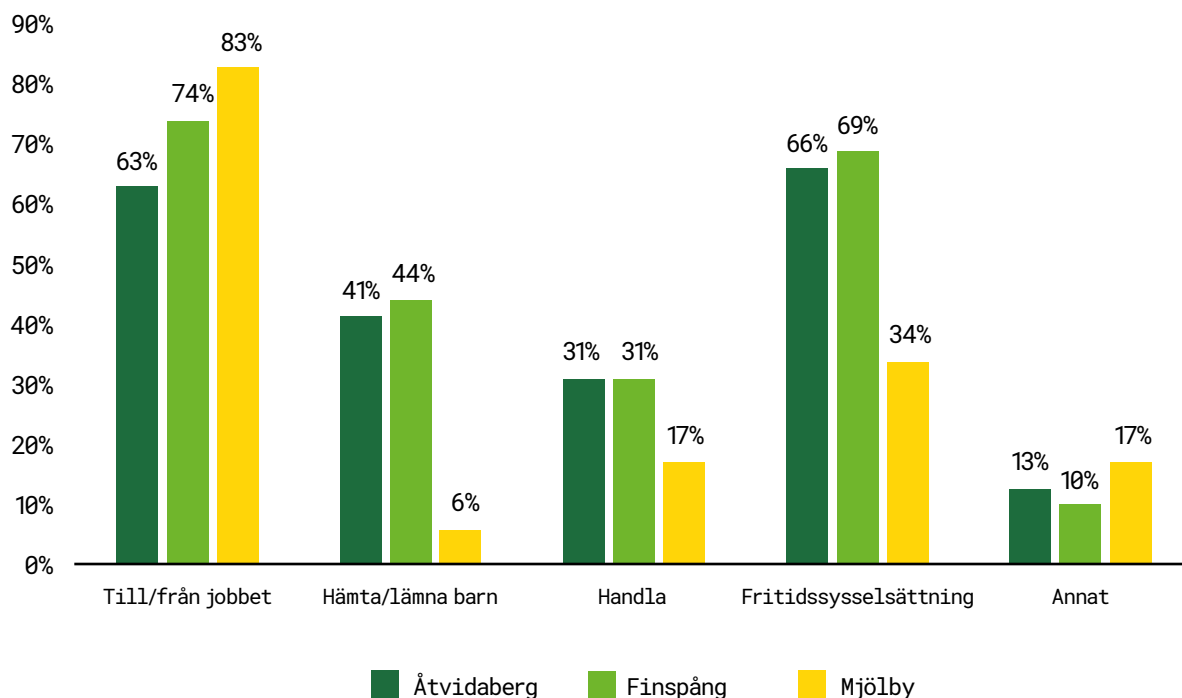
#### Jämförelse och analys

I både Åtvidaberg och Finspång har majoriteten, 80-90 procent av deltagarna cyklat mellan tre-sju dagar i veckan. I Mjölby var det istället flest deltagare (47 procent) som cyklade 1-2 dagar i veckan, jämfört med de andra två kommunerna var det fler personer i Mjölby som var bilister innan testperioden. Att byta bekvämligheten som kommer med bilen med att arbetspendla med cykel och kollektivtrafik kan vara ett större kliv för en van bilist jämfört med en van cyklist som Åtvidaberg hade fler av. Att deltagarna i Mjölby dessutom pendlade från kommuner som Linköping och Motala till Mjölby vilket innebär en längre pendlingssträcka kan också vara bidragande till denna siffra då det kan vara bekvämare att ta bilen när man har längre pendlingsavstånd. Svaren från Mjölby kan även reflektera den mer negativa upplevelse som några deltagare hade med vikcyklarna i att man upplevde dem som krångliga att vika upp och ihop, samt tunga att bära (se mer under fråga 8).



## 1.5

### 4. Vilka typer av resor gjorde du med den lånade cykeln?



Denna fråga var en flervalfråga och resultatet visar att deltagarna i Åtvidaberg och Finspång samt några enstaka i Mjölby har nyttjat cyklarna till de flesta vardagsbehoven såsom att ta sig till och från arbete, hämta lämna barn och handla. För Mjölby ses en tydlig majoritet i kategorin till/från jobbet som står för 83 procent av svaren. I Åtvidaberg och Finspång har över 60 procent även nyttjat cyklarna i fritidssysselsättningar.

I kategorin annat har deltagare kommenterat att de även använt cykeln inom jobbet och för utflykter eller för nöjes skull.

### Jämförelse och analys

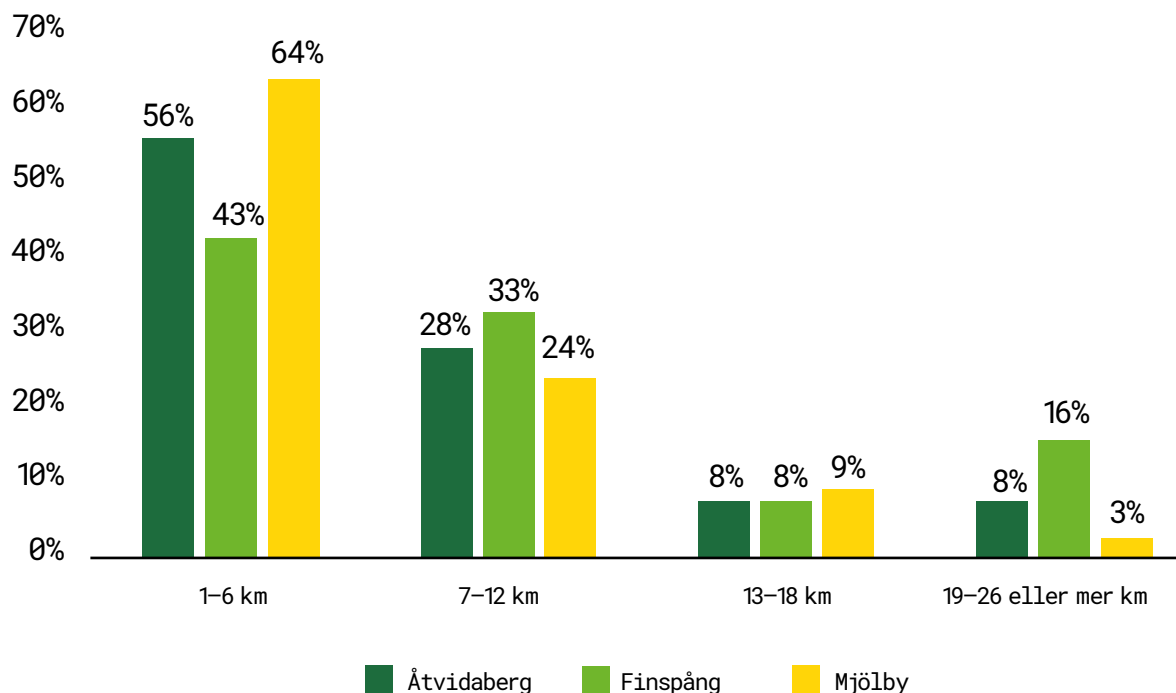
Svaren mellan Åtvidaberg och Finspång är väldigt lika och speglar det breda användningsområde som olika typer av elcyklar och el-lådcyklarna möjliggör. I Mjölby nyttjades vikcyklarna mest till arbetspendling, vilket ju också var syftet.





## 1.5

### 5. Hur många kilometer per dag uppskattar du att du har cyklat under testperioden?



I **Åtvidaberg** har 56 procent uppskattat att deras dagliga cykelsträckor var mellan 1–6 km och majoriteten av deltagarna (84 procent) mellan 1–12 km. Utöver det finns det enstaka personer som uppger att deras dagliga resor är uppskattade att vara mellan 13–26 km eller mer.

I **Finspång** har 43 procent uppskattat sina dagliga cykelsträckor till 1–6 km och majoriteten av deltagarna (76 procent) har cyklat mellan 1–12 km per dag. Det finns även några deltagare som cyklat mellan 13 till 26 km och mer per dag. Av dessa var det tre personer som cyklade omkring 20 km per dag och tre personer som även cyklade 26 km eller mer per dag.

I **Mjölby** har 64 procent cyklat 1–6 km och majoriteten av deltagarna (88 procent) har cyklat mellan 1–12 km. Nästan alla har cyklat mellan 1–15 km per dag förutom en person som har cyklat 26 km eller mer.

### Jämförelse och analys:

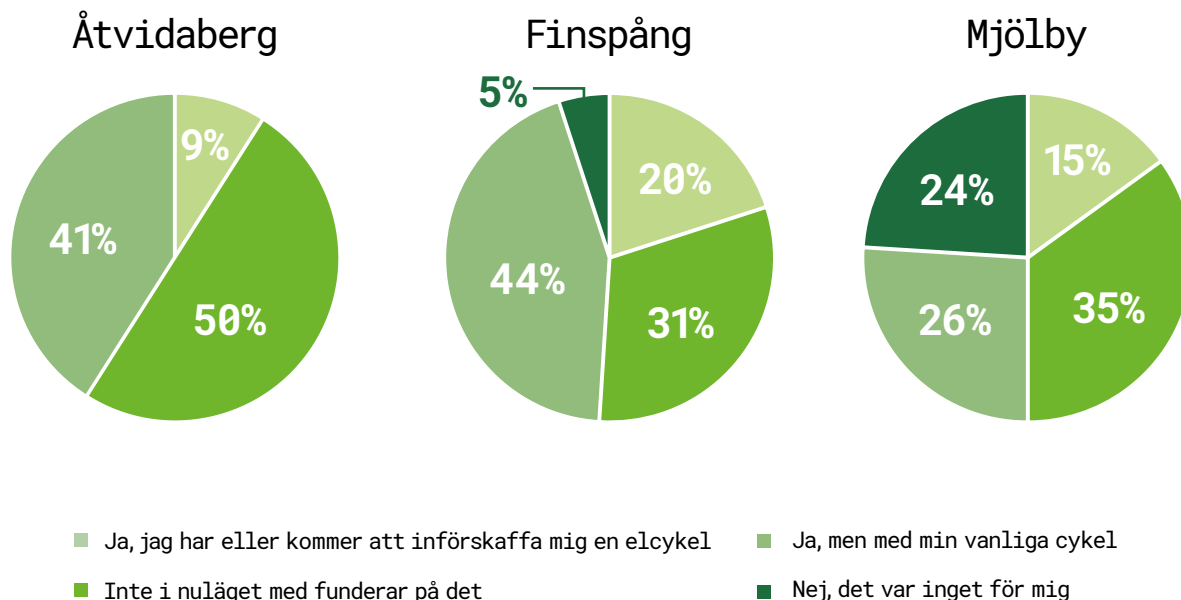
I samtliga kommuner har majoriteten av deltagarna cyklat mellan 1–12 km per dag under testperioden med en större andel på mellan 1–6 km/dag.

57 procent av deltagarna i Finspång, 44 procent i Åtvidaberg och 35 procent i Mjölby har cyklat en mil eller längre. Detta kan visa på att dessa testcyklister erfarit att elcyklar gör det möjligt att fysiskt orka längre sträckor med el-assistans.



## 1.5

### 6. Kommer du att fortsätta cykla till/från jobbet?



I **Åtvidaberg** svarade majoriteten (59 procent) att de kommer fortsätta cykla antingen på en vanlig cykel eller en elcykel efter testperioden och använda den till arbetspendling. 41 procent av deltagarna svarade att det inte kommer fortsätta cykla till/från jobbet i nuläget.

I **Finspång** svarade 51 procent av deltagarna att de tänker fortsätta cykla till/från jobbet efter testperioden antingen med deras vanliga cykel eller med elcykel, vilket kan ses som ett positivt resultat av testperioderna eftersom 84 procent av deltagarna vanligtvis använder bilen till vardags. 44 procent har svarat att de inte kommer fortsätta cykla i nuläget men att de funderar på det och endast 5 procent har svarat att cykeln inte var något för dem.

I **Mjölby** kommer hälften av deltagarna fortsätta cykla till/från jobbet, de flesta kommer fortsätta med sin vanliga cykel och några har eller kommer skaffa en elcykel. Hälften av deltagarna kommer inte att fortsätta cykla och här är det nästan lika många som inte tänker fortsätta cykla i nuläget men som funderar på det som de som svarade nej och att det inte var något för dem.

#### Jämförelse och analys:

I både Finspång och Åtvidaberg planerar över 50 procent av testcyklisterna fortsätta cykla efter testperioderna antingen på en vanlig cykel eller en elcykel.

I Finspång där 84 procent av deltagarna har svarat att de vanligtvis använder bilen till vardags, kan detta innebära att testperioderna bidragit till att flera bilister nu kommer att välja cykel i stället för bil i vardagen. I Åtvidaberg behöver beaktas att ungefär hälften av deltagarna redan transporterade sig med cykel eller gång i sin vardag.

I Mjölby som hade störst andel bilister innan testperioderna (91 procent) svarade 76 procent av dem som deltog i testperioderna att de antingen tänker fortsätta cykla eller att man funderar på att göra det. Det visar på att testperioderna har haft en positiv påverkan på deltagarnas syn på cykelpendling.

Mjölby utmärker sig även i att de har flest testcyklisterna som svarade att cykeln inte var något för dem vilket troligtvis är att några (6 av 35) testresenärer upplevt att vikcyklarna varit krångliga att vika upp och ihop samt tunga att bära.





## 1.5

### 7. Skulle du rekommendera någon annan att testa el-cykel?

I **Åtvidaberg** svarade samtliga testcyklister att de skulle rekommendera någon annan att testa elcykel.

I **Finspång** var det 97 procent av deltagarna som svarade ja på att de skulle rekommendera andra att prova på elcykel, en person svarade nej på samma fråga.

I **Mjölby** svarade 88 procent av testcyklister att de skulle rekommendera andra att prova på elcykel och 12 procent svarade nej på denna fråga.

#### Jämförelse och analys:

Det är positiva svar från samtliga kommuner i denna fråga då majoriteten svarat att de skulle rekommendera andra att testa elcyklar.

# 97%

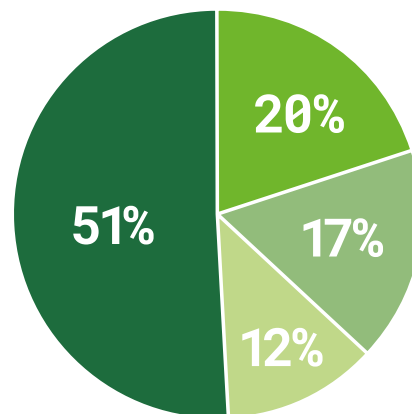
av deltagarna i Finspång skulle rekommendera elcykel till andra

### 8. Du som har lånat en vikcykel, hur upplevde du att resa med vikcykeln ihop med kollektivtrafiken?

Mjölby var den enda kommunen av de tre som hade testperioder fokuserade på vikcyklar och att kombinera kollektivtrafik med cykel i arbetspendling.

20 procent av deltagarna har svarat att upplevelsen av att resa med vikcykel ihop med kollektivtrafik inte var så bra. I kommentarerna har sex testresenärer upplevt att vikcyklarna var krångliga att vika upp och ihop samt tunga att bära. Några kommenterade även att det var trångt på pendeltågen vilket gjorde det upplevdes som svårt att ta med cykeln.

#### Mjölby



■ Inte så bra      ■ Mycket bra  
 ■ Bra              ■ Kommentar



## 2. Diskussion och slutsatser

Detta avsnitt består av en kort diskussion kring jämförelsen och analysen av utvärderingsmaterialet samt en presentation av slutsatser som dragits utifrån analysen av svaren från utvärderingen.

Tjänstepersonerna på kommunerna ser testperioderna som en mycket positiv och värdefull aktivitet att ha organiserat och genomfört och kan tänka sig att göra något liknande igen eller rekommendera andra kommuner att ta efter. För samtliga kommuner var det administrativa och praktiska arbetet kring testperioderna mycket tidskrävande och det skulle behövas någon som enbart jobbar med detta under en period. En viktig lärdom och ett medskick är att man inte kan vara nog tydlig i kommunikation gällande till exempel urvalskriteriet med krav på att

# 50%

Cirka 50 procent av testcyklisterna i alla kommunerna anger att de kommer fortsätta cykla i vardagen

testcyklisterna i sin vanliga vardag främst nyttjar bil. 95 procent av alla testcyklisterna i alla kommuner har svarat att de skulle rekommendera andra att testa elcykel, vilket kan tolkas som att upplevelsen av testperioderna hos majoriteten av deltagarna har varit positiv. Cirka 50 procent av testcyklisterna i alla kommunerna anger att de kommer fortsätta cykla i vardagen, antingen på en elcykel eller med en vanlig cykel. Detta ses som ett mycket lyckat resultat från denna typ av aktivitet med syfte att ändra beteenden till mer hållbara resvanor. Även om vi här får ta med i beräkningen att nästan hälften av testcyklisterna i Åtvidaberg angett i utvärderingen att cykel var deras vanliga fortskaffningsmedel innan testperioderna.

Majoriteten av de 50 procent som har svarat att de kommer fortsätta cykla säger att de kommer göra det med en vanlig cykel. En fundering kring detta är om man generellt uppfattar att priset är väldigt högt för att köpa en ny kvalitets-cykel som kan kosta mellan 35–70 000 kronor eller mer och att man inte jämför eller ser totalkostnaden för att äga en bil. I fritextkommentarerna återfinns flera önskemål om att få leasa elcykel via kommunerna för att kunna ha råd. Elcyklarna av märket Rise & Muller var av extra hög kvalitet vilket testcyklisterna uppskattade. Men med en prisklass på cirka 70 000 kronor upplevde deltagarna det generellt som för mycket pengar att spendera på en cykel. Det är dock en intressant jämförelse att titta på totalkostnad för en elcykel av hög kvalitet och värdera hur den kan vara en realistisk ersättare för en bil.

Cykelframjandet har gjort en sammanställning av ekonomiska vinster med cykling<sup>7</sup>. I en av dessa studier<sup>8</sup> från cykelstaden Köpenhamn och lundaforskaren Stefan Gössling visas att det kan bli upp till sex gånger dyrare för individen och samhället att ta bilen istället för cykeln. Utöver dessa ekonomiska fördelar finns alla positiva hälso<sup>9</sup>- och miljöeffekter med minskad trängsel och renare luft i våra tätorter och städer. Utöver detta kan cykling även medföra vinster i att bli tidseffektivare genom att slippa köer, hitta parkering och gångtid sista sträckan. Forskare från Luleå tekniska universitet arbetar med projektet "Från oskyddad till aktiv trafikant – skapa nya normer för att främja barns aktiva skoltransporter" under åren 2021–2023<sup>10</sup> som syftar till att skapa och sprida en nationell rekommendation som bidrar till en norm och systemförändring där barn i första hand använder aktiva transporter vilket i sin tur främjar barns rättigheter, hälsa, trafiksäkerhet och miljö<sup>11</sup>.



7. <https://cykelframjandet.se/ekonomi/>

8. <https://www.lu.se/artikel/forskare-sex-ganger-dyrare-om-du-valjer-bilen>

9. <https://cykelframjandet.se/halsa/>

10. <https://www.forskning.se/2023/02/22/barn-mar-bast-av-att-ga-eller-cykla-till-skolan/>

11. <https://www.vinnova.se/p/fran-oskyddad-till-aktiv-trafikant-----skapa-nya-normer-for-att-framja-barns-aktiva-transporter/>





Bland testresenärerna i Mjölby som fick låna vikcykel i kombination med resekort i kollektivtrafiken upplevde några personer att det varit trångt att få plats med cykeln på pendeltåget. Tanken från projektets sida att erbjuda just vikcyklar var bland annat att dessa inte skulle ta så mycket plats under resan på tåget eller bussen. Östgötatrafiken hade, när testperioderna genomfördes, infört att resenärer i mån av plats får ta med sig vanliga cyklar i avsedd pendeltågsvagn. En slutsats är att testresenärerna kan ha upplevt detta som ett smidigare och billigare alternativ i jämförelse med vikcykel. Några kommentarer att el-kickbike är ett smidigare alternativ har också lämnats. Om utvecklingen går mot att många fler vill ta med cykel på tåget än det finns plats för kanske fördelarna med att vikcykeln tar liten plats värderas högre eftersom man som resenär får vänta till nästa avgång om inte en vanlig cykel får plats. En annan vinkel på detta är att det var en majoritet av män som testade vikscyklarna i Mjölby och att forskning visar på att kvinnor är mer benägna att resa hållbart än män<sup>12</sup>. Kanske kan det också vara så att de som varit enbart positiva inte varit lika benägna att lämna kommentarer.

I samtliga kommuner har majoriteten av deltagarna cyklat mellan 1–12 km per dag under testperioden med en större andel på mellan 1–6 km/dag. I Åtvidaberg och Finspång utgjorde kvinnor en majoritet (cirka 70 procent) av testcyklisterna. Forskning visar att kvinnor gör fler, men kortare, inköps- och serviceresor då flera ärenden uträttas, medan mäns bilresor i första hand är förknippade med transport till och från arbetet vilket styrker detta underlag. Testcyklisterna fick välja typ av cykel och resultaten visar på en bredd av olika användningsområden och behov i vardagen. Inställningen till de 2-hjuliga lådcyklarna var till en början skeptisk men övergick till att vara mycket positiv. I kommentarsfälten och i dialog återfinns flera positiva kommentarer om att transportera barn med lådcykel, vilket har upplevts som praktiskt, tidseffektivt och roligt.

57 procent i Finspång, 44 procent i Åtvidaberg och 35 procent i Mjölby har cyklat 1 mil eller längre. Detta kan visa på att dessa testcyklistar erfarit att elcyklar gör det möjligt att fysiskt orka längre sträckor med el-assistans.





## Några lärdomar och slutsatser

- Testperioderna har lett till att deltagarna har börjat cykla i större utsträckning.
- Elcyklar upplevs som dyra. Det är därmed av värde att undersöka former för cykelbibliotek, cykelpooler och leasing.
- Sträckor upp till 5 km och 1 mil var mest frekventa – effektiva insatser kan därmed vara att satsa på informationskampanjer för avstånd inom kommunen och visa på nyttor med att cykla samma sträcka som att åka bil.
- Vikcyklar och att kombinera cyklar med kollektivtrafik kan vara krångligt då det framför allt uttrycktes i utvärderingen att vikcyklarna var tunga att bära och det generellt upplevs vara ont om utrymme på buss och tåg för vanliga cyklar.
- Utifrån de beräkningar på utsläppsminskningar som kunde göras kan vi se att om 50 procent av deltagarna från Linköping och Motala i Mjölbys testperioder skulle fortsätta cykla mellan tre till fem dagar i veckan under ett år så skulle det leda till en betydande utsläppsminskning motsvarande utsläppen från 12–15 tur- och returresor till Thailand med flyg.





# Del 2

## Kartläggning av kommunernas arbete med cykel frågan





# 1. Inledning

I del två av rapporten presenteras resultat från diskussionerna kring cykel frågan som uppkom under de workshoptillfällen vi hade med sex kommuner i länet. Workshop genomfördes med deltagare i ordningen Finspång, Linköping, Åtvidaberg, Mjölby, Ydre och Kinda och vi har valt att presentera resultaten i samma följd genom del två. Från Länsstyrelsen hade vi förberett frågor som skickades ut till kommunerna i förväg och som deltagarna sedan diskuterade och svarade på under själva workshopen.

## Det vi främst var intresserade av att få reda på var:

- Hur nulägesbilden av cykelanvändningen i kommunen såg ut
- Vilken utvecklingspotential som finns i att öka cyklandet
- Utmaningar och behov kommunerna har inom cykel frågan
- Samla in goda exempel och reflektera kring framgångsfaktorer som lett till ökad cykling och/eller större engagemang för cykel frågan i kommunerna.

I slutändan blev workshoptillfällena väldigt olika även om vi utgick från samma frågeformulär och upplägg. Antal deltagare och roller som var med på workshoparna skiljde sig åt och samtalen fick olika fokus beroende på vad som kändes mest aktuellt för respektive kommun. De kommuner som vi har pratat med har olika förutsättningar, topografi, geografiskt läge, politisk ledning, antal invånare och så vidare. Dessa faktorer påverkar om och hur kommunerna kan jobba med cykel frågan. Följande jämförelse har inte som syfte att ranka kommunerna i vem som gör mest i cykel frågan utan lyfta fram de lokala förutsättningarna och inte minst sprida goda exempel på hur man kan arbeta för att öka cykling.







## 2. Kommunernas arbete för ökad cykelanvändning

### 2.1 Cykelstrategi och mål för ökad cykling

Under workshoparna ställdes två övergripande frågor, en som handlade om ifall det finns en cykelstrategi i kommunen. Här var vi intresserade av att veta vad den strategin innehöll samt hur länge den är aktuell. En fråga ställdes även kring om kommunen har tydliga mål kring cykling och hur de följer upp de mål som är satta.

#### Finspång

I Finspång har de ingen renodlad cykelstrategi, istället ryms cykelfrågan i översiktsplanen som reviderades 2021. Under workshopen lyfte deltagarna att bland de som arbetar med cykling finns det en gemensam syn på hur de ska arbeta med frågan även om det inte finns en officiell plan eller strategi. Bland deltagarna uttrycktes dock en vilja att skapa en officiell cykelplan eller strategi för att arbeta vidare med cykelfrågan. När det kommer till mål för ökad cykling har Finspång ett övergripande mål att de arbetar för att öka cykelanvändningen i det stora hela i kommunen och antalet cyklister ska öka. Vid mätning år 2021 var ökningen av cyklister 21 procent och vid cykelbarometer motsvarande siffra år 2022 var ökningen av cyklister 20 procent. Nya cykelmätare är planerade att sättas upp i närtid. Det finns även specifika enhetsmål för att öka cykelanvändningen internt i organisationen.

#### Linköping

I Linköpings kommun finns det en aktuell cykelplan som gäller från år 2008 fram till och med år 2028. Syftet med den officiella cykelplanen är att den ska utgöra avstampet för ambitionen att Linköpings kommun inom en 20-årsperiod ska vara Europas bästa cykelstad. Några av de fokusområden som nämns i cykelplanen är bland annat att öka säkerhet, trygghet, framkomlighet och tillgänglighet för cyklister, förbättra cykelvägar, möjliggöra året-runt cykling, öka antal parkeringar bygga ut cykelnätverket samt bedriva fortlöpande informations- och kampanjverksamhet. Utöver cykelplanen finns även Ytterstadsplanen som är ett strategiskt dokument som används för utveckling av cykeltrafiken.

Översiktplaneringsavdelningen på kommunen ville sätta igång ett arbete med att ta fram en gång-, cykel- och mikromobilitetsplan men resurser i form av tid saknas i nuläget för att kunna göra det arbetet. Cykelplanering kommer även att ingå i en ny trafikstrategi som kommunen ska arbeta med de närmsta åren. När det gäller de mål kommunen har för ökad cykling så har de en målbild att i framtiden ska cykel stå för 40 procent av färdmedelsfördelningen.





## Mjölby

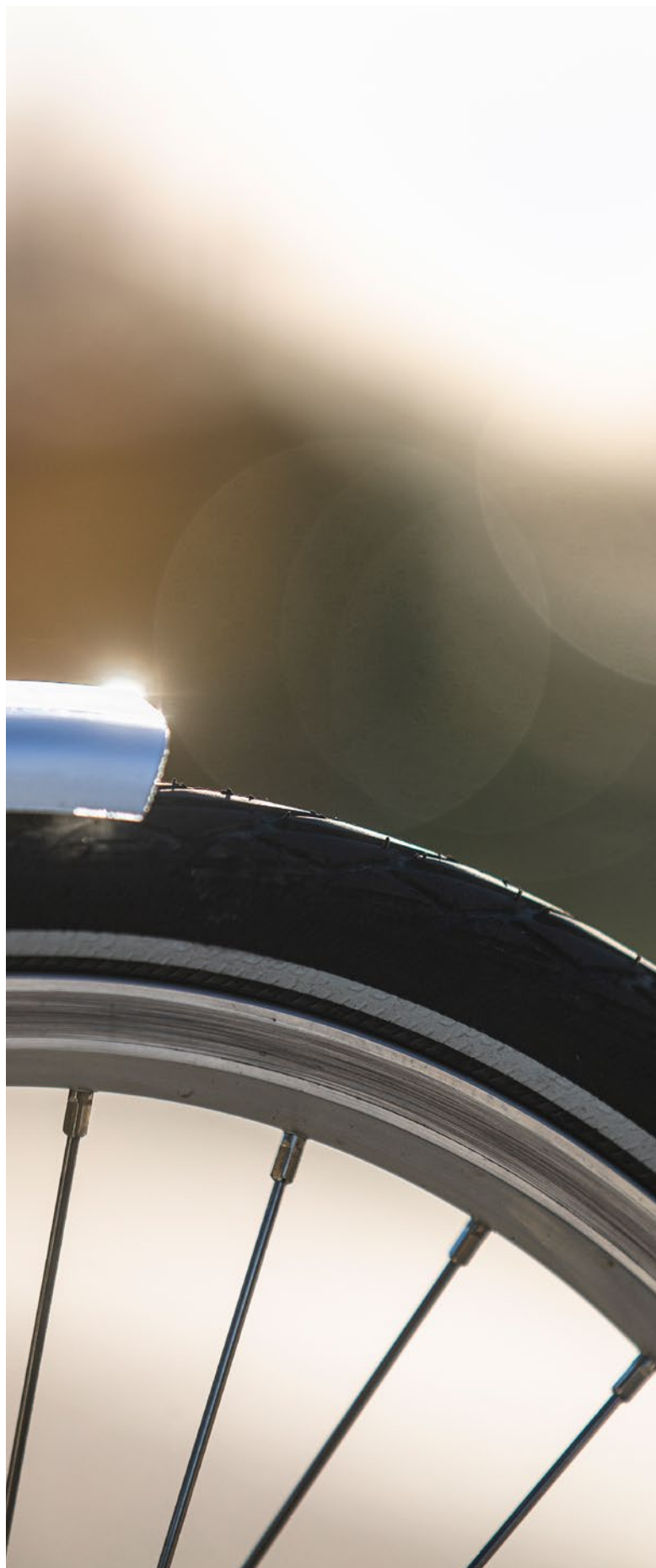
I Mjölby kommun finns en cykelplan som antogs år 2015 och som fortfarande är aktuell fram till och med år 2023. De har även fått ett nytt uppdrag från den politiska ledningen att ta fram en ny cykelstrategi men det är inte säkert vad den kommer innehålla. Den nuvarande cykelplanen fokuserar på behov av utbyggnad av cykelnätverket och består främst av fysiska åtgärder. Cykel frågan lyfts även i kommunens energi- och klimatstrategi där det finns ett mål om att öka antal passerande cyklister per år med 20 procent från nuläget (år 2018) som var 211 822 stycken. Målet följs främst upp genom att använda en permanent cykelräknare vid Mjölby resecentrum men de har även en portabel mätare. Helst skulle de genomföra en resevaneundersökning då mätningarna endast ger en nulägesbild men kostnaden för en sådan större undersökning gör det svårt att genomföra även om det finns en tjänstemannavilja.

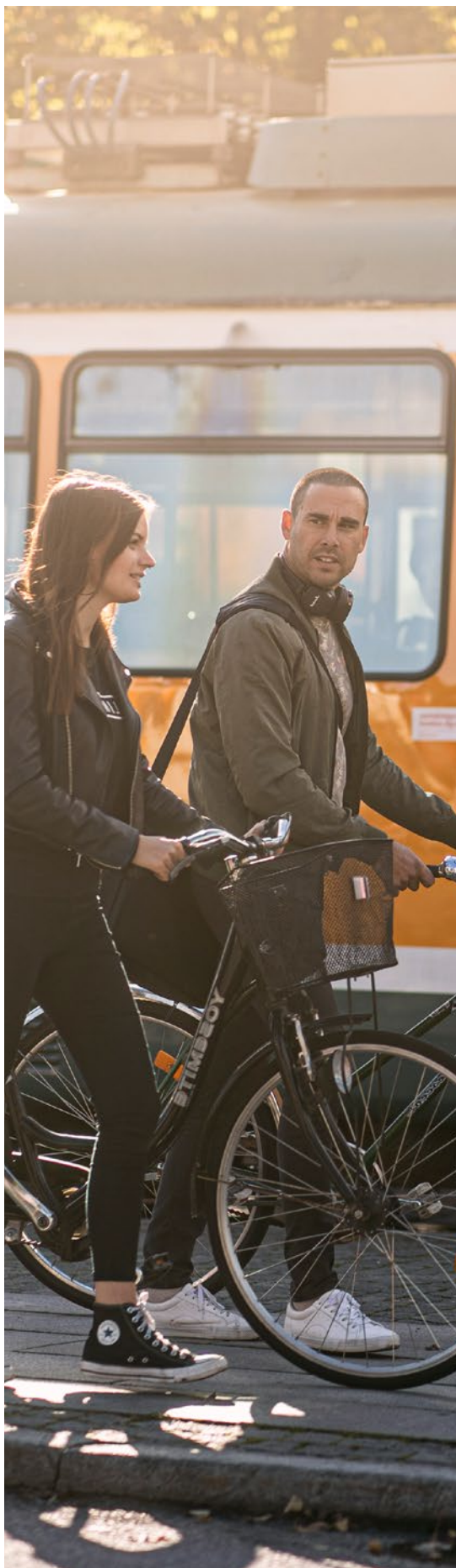
## Kinda

I Kinda kommun har de ingen egen cykelstrategi eller cykelplan. Den strategi de utgår ifrån i cykel frågan är istället den regionala cykelstrategin. Deras nya översiktsplan som just nu befinner sig i samråd (januari 2023) är den plan de själva tagit fram där cykel frågan till viss del ryms. De arbetar inte med några specifikt uppsatta mål för cykling men i den nya översiktsplanen finns det målsättningar och viljeriktningar för vad man vill ska hända med cykelanvändningen framöver. Bland annat ska det genomföras insatser för att öka andelen invånare och besökare som går, cyklar och åker kollektivt, utifrån detta finns en strävan att öka cykelanvändningen i kommunen.

Exempel från Kindas översiktsplan:

"För att göra det mer attraktivt att gå eller cykla i Kinda krävs en bättre trafiksituation för fotgängare och cyklister. Vid utveckling av nya och befintliga områden ska hänsyn alltid tas till ett effektivt gång- och cykelnät som ska vara trafiksäker, sammanhängande och framkomligt."





## Åtvidaberg

I Åtvidabergs kommun finns ingen cykelstrategi ännu. Arbetet med cykel frågan utgår därmed från en skrivning i den nya energi- och klimatstrategin som kom år 2021 "Rätt förutsättningar för gång- och cykel". Utöver detta tar kommunen stöd i material från SKR (Sveriges kommuner och regioner) och en kartläggning av kommunens cykelvägar gjordes år 2019 som även den är en utgångspunkt för kommunens arbete. Det finns inga direkta mål kopplat till cykling i Åtvidaberg, istället mäter de och följer upp koldioxidutsläppen från kommunens fordon, där nyttjande av cykel i verksamheterna bidrar till minskade utsläpp. Tjänstepersonerna på workshopen förklarar att de inom kommunen vill fokusera på hela mobilitetsfrågan och dess samlade utsläpp där cykeln är en del i pusslet.

## Ydre

Det finns ingen cykelstrategi eller cykelplan i Ydre kommun. Däremot har kommunen övergripande inriktningsmål för åren 2020–2024, under området "Hållbar miljö" finns verksamhetsmålet att utsläppen från kommunens transporter ska minska med 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010. I enlighet med inriktningsmålet ska kommunen främja miljövänlig transport och i den kommande översiktsplanen för Ydre kommun kommer flera möjliga cykelstråk omnämnas.





## 2.2 Kommunernas arbete för ökad cykelanvändning inom det geografiska området

### Nulägesanalys/bild

I denna del ges en övergripande bild och nulägesanalys av kommunernas cykelnätverk, parkeringar, säkerhet och trygghetsfrågor, påverkansåtgärder samt hur kommunerna arbetar för att öka cyklingen.

### Finspång

I Finspång finns det ett felanmälanssystem där synpunkter om cykelvägarna kommer in från allmänheten, synpunkterna registreras och ligger till grund för förbättringsåtgärder tillsammans med övrig planering i utvecklingen av cykelvägnätet. Kommunen vill fortsatt arbeta med att utveckla cykelvägnätet genom sammanlänkning av befintliga cykelbanor. De upplever att utveckling kring nätverket av cykelvägar till stor del möter det behov som finns i kommunens tätort. Finspångs kommun deltog för andra året i rad i cyklistvelometern och placerades år 2022 på andra plats av 73 för små kommuner. I kommunen består cykelvägnätet av gemensamma gång och cykelvägar eller separerade gång och cykelvägar. De mest populära vägarna är trånga men det är svårt att åtgärda med den befintliga bebyggelse som finns. Enligt deltagarna finns ett behov att bredda cykelvägar och ett önskemål är att bygga högfartscykelväg. Gällande cykelparkeringar finns det mer att göra enligt deltagarna då kommunen än så länge bara har "vanliga" cykelställ och parkeringar. Kommunen kollar på möjligheten att skaffa låsbara cykelboxar samt cykelgarage för att skapa fler säkrare parkeringsmöjligheter.

Inom kommunen arbetar de med "hela resan konceptet" där de satsat på att det ska gå att kombinera resor med kollektivtrafik. Till exempel har kommunen byggt cykelparkering vid hållplatser, ute på landsbygden finns även möjligheten att parkera bilen och kombinera resan med kollektivtrafiken. De skulle gärna utveckla detta vidare.

När det gäller cykelns prioritering i stadsplaneringen har cykeln högst prioritering i Finspång och de nämnde att de alltid ser till att det finns ett fokus på cykeln i planeringen. När det gäller underhåll har Finspång en jämställd underhållsplan där cykel- och gångvägar prioriteras före bilvägar vid exempelvis snöröjning. Även kollektivtrafikstråk prioriteras på samma nivå som gång- och cykelvägar.







## Linköping

Enligt resultatet från 2022 års cyklistvelometer ligger Linköping på första plats bland stora städer därmed är även tjänstepersonernas upplevelse av cykelvägnätet att det möter de behov som finns hos cyklisterna i kommunen. Den kritik som kommer in till kommunen från allmänheten via Facebook rör främst cykelvägnätverket i centrum samt bristfällande info kring omledning vid vägarbeten. Kommunen har även en felanmälnings tjänst för trafik och gata där människor kan lämna synpunkter kring cykelvägarna.

Kommunen gör kontinuerliga mätningar av antal cyklister på cykelvägarna där de använder sig av kameror, slangmätningar samt cykeltavlor som uppdateras i realtid och visar siffrorna på antalet cyklister direkt på tavlan. Linköpings kommun gör också resevanundersökningar för att få ökad kunskap om resmönster för olika trafikgrupper, detta används sedan som underlag i planering samt för formulering av mål och indikatorer. Den senaste undersökningen genomfördes hösten år 2022.

När det kommer till cykelvägar har Linköping något som de kallar för cykellänken vilket är en fem meter bred cykelväg som har tydlig uppdelning mellan vägbanorna för gång respektive cykel samt en återkommande färg och symbol för att tydliggöra att man är på en cykellänk. Dessa vägar har bättre belysning och högsta prioritering på drift och underhåll året runt. Cykellänkarna tillsammans med åtgärder som tydliga riktningssmarkeringar är även ett sätt för kommunen att hantera den ökade användningen av cykelvägar så fler typer av fordon som elsparkcyklar och lastcyklar får plats på vägarna. De arbetar även med trafiksäkra korsningar med cykelöverfarter för att öka säkerheten.

För att påverka attityder och beteenden kopplat till cykling har kommunen genomfört bland annat vintercyklist kampanjer, hälsokampanjer som pekar på nyttan med att cykla, cykla till skolan kampanj samt deltagit på mobilitetsveckan genom frukost-påseutdelning, uppmärksammat cykelns dag med mera.

Linköpings kommun har även arbetat med ett koncept som heter ”cykelvänlig arbetsplats” vilket innebär att via informationskampanjer, sociala medier och nyhetsbrev försöka få arbetsplatser att ansluta sig till projektet som går ut på att uppnå så många cykelvänlighetskriterier som möjligt. Drygt 20 företag deltog. Idag är kommunen med i plattformen ”Cykelvänligast” där hittills tio företag gått med för Linköpings del.

## Mjölby

I Mjölby kommun finns många långdistansvägar som går mellan Mjölby, Skänninge och Mantorp men där finns det glapp i cykelvägarna både mellan och inom tätorterna. Det har inte kommit in så mycket synpunkter från allmänheten på cykelvägarna i kommunen när det gäller antal vägar samt drift och underhåll i den årliga Medborgarundersökningen. Tjänstepersonerna kunde därmed bara utgå ifrån sitt eget perspektiv på hur de upplever cykelvägnätet och menar att det är tillräckligt och bra men skulle kunna nyttjas mer. Deltagarna på workshopen lyfter funderingen de har kring om det skulle se annorlunda ut om fler cyklade kontinuerligt. Intresset finns att använda sig av Cykelfrämjandets Kommunvelometer något år för att få fram mer underlag kring cykel frågan att lyfta till politiken.

I Mjölby finns i dagsläget bara delade gång- och cykelbanor, intresse och behov kan finnas av att utveckla fler typer av cykelvägar, inte minst se över om några av de bredare vägarna kan göras till separata gång- och cykelbanor. För drift och underhåll med exempelvis underhåll av vinterväglag har gång- och cykelvägar högre prioritet än bilvägarna i kommunen, framför allt de vägar som leder till resecentrum. I Mjölby's Energi- och klimatstrategi<sup>13</sup> lyfts dock behovet av att utveckla teknikerna för underhåll av cykelbanorna med bland annat sopsaltning.

Stadskollektivtrafik kommer läggas ner i kommunen och fokus kommer därmed riktas på tåg som pendlingsmöjlighet. Det medför att bil, gång och cykel är de transportmedel som blir kvar inom tätorten för att transportera sig och för kommunen innebär det att utbyggnation med cykelvägar kommer genomförs mot resecentrum.

För att påverka attityder kring cykling har Mjölby deltagit i Aktivitetsjakten tre år i rad under mobilitetsveckan som har arrangerats av Energikontoret.





## Kinda

I Kinda ansåg deltagarna på workshopen att nätverket av cykelvägar inte var bra och överlag bristfälligt då det är en rörig miljö längs gång- och cykelvägar vilket skapar en osäkrare trafikmiljö. Att nätverket av cykelvägar är bristfälligt beror till stor del på att utbyggnaden av cykelvägar är svårt att genomföra på grund av den befintliga bebyggelse som finns i kommunen. De typer av cykelvägar som finns i kommunen är blandade gång- och cykelvägar utan separation.

Då kommunens arbete med att utveckla cykelinfrastrukturen begränsas av den befintliga bebyggelsen ligger mycket fokus i stadsplaneringen istället på att kolla över säkerhetsaspekter kring gång- cykelvägar, riskfyllda korsningar och passager som cykel- och gångtrafik berörs av. Senast en sammanställning av säkerhetsaspekter gjordes var år 2017. De arbetar ingenting i kommunen med påverkansåtgärder då det inte finns resurser för dessa åtgärder. När det kommer till underhåll och drift är gång- och cykelstråk prioriterade efter huvudstråken för biltrafiken vid snöröjning.





## Åtvidaberg

Åtvidabergs kommun ligger bra till gällande statusen på cykelvägarna, enligt en utredning genomförd av Sweco. I dagsläget finns ännu bara delade gång- och cykelbanor i kommunen men behovet och intresset finns av att utveckla olika typer av cykelvägar. Den generella upplevelsen av kommunens cykelarbete är positiv och utveckling sker med små steg i taget. Exempelvis har en av skolorna med större behov av utvecklad cykelinfrastruktur stort fokus i ett aktuellt detaljplaneprojekt.

Topografin med kuperad miljö i kommunen försvårar dock utbyggnaden av cykelvägar åt sydväst. Kommunen har arbetat med att säkra upp gång- och cykelvägar kring skolorna, exempelvis har en del passager förbättrats. Det finns fortfarande utvecklingspotential på det här området och det är något som är prioriterat för kommunen att utveckla. Cykelbanorna i kommunen kan även göras längre då de i vissa fall slutar tvärt och i de flesta fall enbart går genom tätorten. Deltagarna i workshopen upplever att elcyklar har blivit fler i kommunen under de senaste åren, för lådcyklar kan parkeringsmöjlig-

heter bli en ny utmaning i de fall även den typen av cykel skulle öka. För "vanliga" cyklar finns parkeringsmöjligheter med cykeltak framför kommunhuset och vid stationen. Enklare varianter av cykelparkeringar finns även vid badplatser och utanför livsmedelsbutiker dock är det sämre med parkering på eller intill torget i Åtvidaberg. För samtliga cykelparkeringar finns endast möjlighet att låsa i hjulet och inte ramen. Kommunen har en felanmälnings-tjänst för trafik och gata där invånare och besökare kan lämna synpunkter kring cykelvägarna. Ingen resevaneundersökning har ännu gjorts i Åtvidaberg men det framkommer behov av utveckling av cykelvägar.

För att påverka attityder och beteenden kopplat till cykling har Åtvidaberg genomfört europeiska trafikantveckan en gång per år. Under Covid-pandemin utvecklade kommunen konceptet "Hemester" där privatpersoner kunde låna cyklar från kommunen, det var uppskattat och fungerade bra. För att främja cykelturismen har kommunen kartlagt cykelvägar och spridit information om dessa via turistbyrå.







## Ydre

Cyklennätet i Ydre upplevs av deltagarna på workshopen inte möta behovet av cykelvägar som finns hos allmänheten. Det finns en central cykelväg genom Österbymo och ett antal kortare cykelvägar ut till stall, bad och Ydrekullen. Motions- och sportcykling är stort i Ydre kommun dock använder cyklisterna till stor del landsvägarna som för många andra upplevs som otrygga och obekväma att cykla på. I en enkät som kommunen skickat ut till allmänheten inför revidering av översiktsplanen har önskemål kommit in på flera sätt att transportera sig på däribland fler cykelvägar.

Kopplat till cykelinfrastrukturen har gång- och cykelbanor högst prioritet vid snöröjning, säkerhetsaspekter är överlag i fokus, exempelvis med hastigheter för biltrafik och säkra övergångar. I Ydre finns i dagsläget bara standardcykelställ och det finns ett behov av fler cykelparkeringar centralt för att främja korta resor med cykel istället för bil.

Ydre kommun arbetar i dagsläget ingenting med påverkansåtgärder för ökad cykling då det inte finns resurser för dessa åtgärder.







# Goda exempel och framgångsfaktorer

Att lyfta goda exempel och framgångsfaktorer i hur man kan arbeta för ökad cykling och fler hållbara resor är viktigt för att uppmärksamma det arbete som görs för ökad cykling och för att inspirera i hur man kan arbeta inom denna fråga. Genom att lyfta goda exempel från de kommuner som deltog på workshopen hoppas vi att det kan ge en inblick i olika framgångsfaktorer samt att det kan inspirera andra kommuner i hur man kan arbeta i cykel-frågan och lösa de utmaningar man har kring cykling i sin egen kommun.

## Finspång

I Finspång lyftes det ett gott exempel kring hur de genom kommunal medfinansiering sammanlänkar cykelvägar, de har till exempel arbetat med att sammanlänka cykelvägar mellan Norrköping till Finspång och Kolstad. De använder sig även av möjligheten till statlig medfinansiering där det finns pengar till kommuner för utbyggnad av cykel- och gångvägar inom det kommunala vägnätet. Möjligheten till statsmiljöavtal finns även där kommunen ska genomföra kompensatoriska åtgärder istället för ekonomiskt bidrag om 50 procent. Deltagarna menade att det vore bra om det fanns något liknade för det statliga vägnätet för att förenkla utbyggnad av cykelvägar. Via länstransportplanen bidrar varde- ra aktör 50 procent finansiellt i cykelprojekt.

» **Kommunen har skapat markmålningar på cykelvägar runt om i kommunen på gång- och cykelvägar med positiva budskap för att uppmuntra cyklande "Trampa på" och "Du gör skillnad".**

Ett annat gott exempel är påverkansåtgärder som deltagarna lyfte där kommunen har skapat markmålningar på cykelvägar runt om i kommunen på gång- och cykelvägar med positiva budskap för att uppmuntra cyklande. Dessa budskap som till exempel "trampa på" och "du gör skillnad" har de sett skapat glädje och att det har spridit sig brett i sociala medier. De var noga med vart dessa budskap skulle placeras och fokuserade på platser där extra uppmuntran kunde behövas, som till exempel vid uppførsbackar och liknande. De ser det som ett bra exempel på hur man kan uppmuntra till cykling då de fått gott gensvar från allmänheten. Finspång fokuserar även mycket på att inkludera hållbart resande i skolorna och har bland annat haft "resebingo" och "vandrande skolbussar" för att uppmuntra elever

och i sin tur föräldrar att tänka mer hållbart när det gäller transporter. En framgångsfaktor som nämns i samband med detta är att de tycker det är viktigt att kommunicera genom till exempel sociala medier vad kommunen gör gällande cykel frågan och pekade även på vikten att få med sig media så att de rapporterar om olika projekt och insatser de arbetar med för att sprida information till medborgarna.

» **Finspång nyttjar befintliga beteenden hos medborgare genom att kartlägga vart människor ställer sina cyklar om det inte finns cykelställ och utifrån det behovet som framkommer planerar för nya cykelställ och cykelparkering."**

Finspång arbetar även med att inkludera cykel-pumpar på fler ställen där man bygger nytt samt att identifiera och analysera hur medborgarna beter sig gällande cykling. Till exempel kartlägga vart människor ställer sina cyklar om det inte finns cykelställ och utifrån det behovet som finns planera för nya cykelställ och cykelparkering.

Något Finspång ser som framgångsfaktorer i deras arbete är även att vara tillgänglig som tjänsteperson för medborgare och se till att vara ute och synas för att kunna ha samtal och svara på frågor från allmänheten. Rena resan ser de också som ett gott exempel som fått mycket uppmärksamhet i kommunen.

Slutligen är en av Finspångs framgångsfaktorer att de har en politisk ledning som vill satsa på cykling samt att de ser att det finns en framgång i att det finns en närhet till varandra på kommunen vilket gör det lättare att skapa gränsöverskridande samarbeten och samverka i olika cykel frågor på ett smidigt sätt.



## Linköping

I Linköping använder kommunen parkering som styrmedel. Ett exempel på hur de gör detta är att i större stadsutvecklingsprojekt som Vallastaden planera parkeringar så att det smidigaste transportsättet är att cykla eller gå och att det är lika långt till bilen som det är till kollektivtrafiken. Placering av olika typer av parkeringar fungerar därmed som fysiska nudgar för att få människor att välja cykel/gång före bil och kan ses som ett gott exempel som uppmuntrar cyklande.

De satsningar som gjorts på cykel som kommunen ser har haft störst genomslag är framförallt cykel-länkarna samt den sopsaltning de gör för att minimera is på cykelvägarna.

Den framgångsfaktor som kommunen ser bidrar till att fler använder cykel som transportmedel är att de har en kombination av hårda infrastrukturförbättrande åtgärder tillsammans med mjuka kommunikationsåtgärder.

Ett gott exempel som lyftes på workshopen var ett tidigare projekt i Vallastaden i Linköping där kommunen testade att låna ut cyklar till boende i området. I detta projekt hade cyklarna GPS-mätare på sig vilket gjorde det möjligt att kartlägga användningen av cyklarna.



” Linköping använder parkering som styrmedel genom att planera parkeringar så att det smidigaste transportsättet är att cykla eller gå istället för att ta bilen.”



## Kinda

En framgångsfaktor som lett till att fler cykelturister besökt Kinda kommun är att de 2021 gick med i organisationen Sweden by bike som är ett företag som samlar information och inspiration kring cykelturism i Sverige och som även marknadsför sig riktat åt utlandsturister<sup>14</sup>.

”Kinda har gått med i organisationen Sweden by Bike vilket har lett till en ökning av cykelturism i kommunen.”

Efter att ha gått med så har de sett en ökning av cykelturister som besöker kommunen vilket är ett gott exempel och en framgångsfaktor då det lett till fler besökare och ökad cykling i kommunen. Detta kan också innebära att det finns stor utvecklingspotential i Kinda när det kommer till cykelturism.

Ett annat gott exempel är att kommunen har sett ett positivt resultat av att de byggt cykelvägar till arbetsplatser. Specifikt på cykelvägen som går till Kinda Sågen har de sett att det skett en ökning av arbetspendling med cykel.

## Åtvidaberg

Testcyklistprojektet inom Rena resan har fått positiv respons. För Åtvidabergs del drevs dessa satsningar av kommunens energi- och klimatrådgivning. Även innan Testcyklist-projektet har energi- och klimatrådgivningen haft fyra elcyklar som lånats ut och under sommaren har turistinformationen ”tagit över” cyklarna och lånat ut för hemester. När sparbanken firade 100 år gav kommunen ellådcyklar till förskolor och ställde ut ett antal cyklar i samhället där den som hittade en fick behålla den. Åtvidaberg ser att det finns goda förutsättningar att hyra ut cyklar i olika former och utveckla det arbetssättet för att skapa mer engagemang kring cykel frågan. I kommunen arrangeras olika former av tävlingar som skapar engagemang och lyfter fram cykelmöjligheter.

”Samverkan mellan olika roller och korta beslutsvägar ses som en framgångsfaktor i Åtvidaberg. Redan vid uppstartsmötet för en planprocess får aktörer möjlighet att ge synpunkter utifrån sina respektive kompetenser.”

Regional samverkan och den regionala politiken upplevs som en framgångsfaktor och en avgörande förutsättning för att kunna satsa på cykelinfrastrukturen. Kommunen lyfter att det finns bra stöd från regional nivå med bidrag att söka.

Samverkan mellan olika roller och korta beslutsvägar ses som en framgångsfaktor i Åtvidaberg. I planarbetet bjuds exempelvis gata- och park in tidigt i planprocessen, redan vid uppstartsmötet för att ges möjlighet att ge synpunkter utifrån sin kompetens. Ett arbete för att utveckla rutiner för att involvera flera perspektiv tidigt i planskedet är även under framtagande.





” Att se kombinationer av uppdrag och tjänster med olika funktioner kan vara en framgångsfaktor för en mindre kommun som då kan få mer gjort med mindre resurser.”

### Ydre

En framgångsfaktor för Ydre kommun är att det mindre samhället skapar en kultur av sammanhållning som kan göra det lättare att få acceptans i vissa frågor. För snöröjningen exempelvis har invånarna i kommunen generellt god tolerans för högre snömängder, dels beroende på vana och förståelse för att ansvariga även har flera arbetsuppgifter samtidigt. Deltagarna på workshopen kunde ibland uppleva att kommunen ses som en ”modersgestalt” i området som invånarna kan vända sig till med frågor om vitt och brett.

En av deltagarna på workshopen lyfte en idé om att kombinera utveckling av ny cykelväg med ett projekt för att anlägga nya VA-ledningar när man ändå gör ett ingrepp i marken. Att se kombinationer av uppdrag och tjänster med olika funktioner kan vara en framgångsfaktor för en mindre kommun som då kan få mer gjort med mindre resurser.





## Utmaningar, behov och vilja att utveckla

En viktig del i arbetet med att öka cyklingen är att utmaningar och behov identifieras så rätt åtgärder sätts in efter de behov som finns. Utifrån detta så har vi sett workshoptillfällena som en möjlighet att utöver goda exempel även lyfta de utmaningar och behov som kommunerna ser för att kunna öka cyklandet. I denna del kommer därmed utmaningar kring cykelfrågan och behov kommunerna ser för att ökad cykling att tas upp.

### Finspång

Under workshopen i Finspång diskuterade deltagarna kring att det statliga vägnätet utgör ett hinder då det innebär att kommunen själva inte har mandat över alla vägar i kommunen vilket kan försvåra utbyggnad och sammanlänkning av cykelvägar. Att sammanlänka kommunens cykelvägar med cykelvägar utanför kommungränsen är något tjänstepersonerna skulle vilja arbeta mer med men det upplevs som en utmaning. Här ser deltagarna på workshopen att det finns ett behov av samverkan mellan Trafikverket och den regionala trafikplaneringen för att förenkla processen att bygga ut cykelnätverket. De menar att samarbetet mellan kommunen och Trafikverket fungerar bra men att det kan vara sakfrågor som står i vägen som drar ut på tiden och försvårar deras arbete med cykelfrågan.

En annan utmaning som lyftes i Finspång är när markägare eller fastighetsägare säger nej till utbyggnad av cykelvägar som går över mark som inte tillhör kommunen vilket helt sätter stopp för projekt att bygga cykelvägar. Markägare har rätt att säga nej men det skapar tyvärr ett hinder för när kommunen vill utveckla cykelvägar.

### Utvecklingspotential och vilja att ta vidare

Som nästa steg i arbete med ökad cykling tänker Finspång fortsätta utveckla cykelvägnätet i kommunen samtidigt som de även fortsätter arbeta med olika påverkansåtgärder för att få fler att välja cykel. Exempel på tidigare påverkansåtgärder är markmålningar och deltagande i mobilitetsveckan. En framtida åtgärd är att starta ett samarbete med utbildningssektorn för att öka hjälmanvändandet bland skolbarn. De pekar även på vikten att fortsätta kommunicera insatser som genomförs utåt för att öka engagemanget i cykelfrågan.

Det finns även utvecklingspotential i att ta fram ett planeringsunderlag för cykling och utifrån det göra en skrivelse för att tydligare se vilka prioriteringar de har när det gäller cykling i kommunen. De ser även utvecklingspotential i att identifiera områden där cykelvägar skulle kunna byggas och då strategiskt köpa upp mark för att möjliggöra framtida utveckling.

För att knyta ihop cykelvägar och utveckla cykelturismen både i den egna kommunen och regionalt ser tjänstepersonerna ett behov av och att det finns fördelar med regional samverkan kring cykelfrågan.





## Linköping

I Linköping är uppfattningen att cykelinfrastrukturen i grunden är bra men att den behöver bli bättre för att kommunen ska nå sina mål. De ser även ett stort behov av att inventera och digitalisera huvudcykelnätet för att kunna utveckla vägnätet på ett effektivt sätt i framtiden. Man vill även utveckla cykelparkeringsmöjligheterna i innerstaden. Deltagarna på workshopen såg även ett behov av fler parkeringar där det går att låsa fast ramen på cykeln samt väderskyddade parkeringar så detta är något de hoppas utveckla.

Normförskjutningen är även något som kommunen beskriver som en utmaning i arbetet med ökad cykling. Normförskjutning är när normer förändras, till exempel kring transporter. Att skapa en normförskjutning där fler väljer cykeln över bilen är en utmaning men även väldigt viktigt för att nå de cykelmål som finns i kommunen.

### Utvecklingspotential och vilja att ta vidare

För Linköping är nästa steg att fortsätta i det spår de redan påbörjat och speciellt utveckla cykellänkarna till andra områden i kommunen för att skapa fler prioriterade cykelvägar. De vill även genomföra trimningsåtgärder på huvudcykelnätet vilket är åtgärder som bidrar till att användningen av befintligt transportsystem blir mer hållbar genom att man förbättrar säkerhet, effektivitet och miljö<sup>15</sup>. Några exempel på trimningsåtgärder är att rätta ut knixiga kurvor, nyasfaltering och skapa trygghet i tunnlar. Att även fortsätta skapa säkra korsningspunkter, byta ut gamla cykelställ till säkrare parkering och fortsatt utveckla sopsaltningen på vintern är också en viktig del av utvecklingen för att öka cyklingen i kommunen.

För att kunna utveckla dessa delar vidare ser deltagarna på workshopen framför allt att det behövs ett bättre digitalt underlag på de befintliga cykelvägarna. Idag kan de bara se sträckan men det behövs information om bredder, standard, belysning med mera för kunna göra bättre GIS-analyser som underlag för prioriteringar av åtgärder.

För att utveckla cykelturismen i den egna kommunen men också i länet ser Linköping att det finns ett behov av regional samverkan och att det finns utvecklingspotential på området då efterfrågan på cykelturism speciellt längs Göta kanal har ökat de senaste åren.





## Mjölby

Cykel frågan upplevs som en svår samlingsfråga där flera aktörer behöver involveras i såväl planering som genomförande, trafik- och stadsplanering behöver bli en lika naturlig del som energi- och klimat menar deltagarna på workshopen. I dagsläget tar diskussionerna kring hur cykelbanan ska komma in i relation till bilen mycket tid, ett perspektivskifte kan behövas där planeringen utgår mer från cykeln. Cykel frågan drivs inte politiskt i Mjölby och avvägningar mellan plats för bilar och att ha cykel som utgångspunkt i planeringen kan ibland krocka.

Det finns ett behov av att utveckla cykelparkeringar i kommunen men deltagarna på workshopen upplever att det är svårt att få gehör för detta. Ansvaret för att driva igenom åtgärder, arbetstid och kostnadsställe är inte utpekade vilket gör att parkeringsfrågan faller mellan stolarna. Det skulle eventuellt behövas ett projekt för att finansiera och driva på utvecklingen av parkeringsplatser för cyklar.

För att utveckla cykelvägnätet utanför tätorterna där statliga vägar blandas med olika markägare tar samverkan lång tid och kan vara en utmaning för att komma framåt i arbetet. Exempelvis har kommunen fått in önskemål om en cykelbana mellan Mjölby och Väderstad där cykelvägen främst består av en, för cyklister, otrygg väg längst med bilvägen. Kommunen ligger på Trafikverket i denna fråga då de inte kan driva insatsen själva men ännu har ingen åtgärd planerats.

Att utveckla cykelvägnätet och infrastrukturen är en del i arbetet men deltagarna i workshopen landar i att knäckfrågan är att få fler att cykla i kommunen till att börja med.

### Utvecklingspotential och vilja att ta vidare

Träningscykling är stort i Mjölby, bland annat cyklar många ut till Väderstad för att fika. De använder då landsortsvägarna långa distanser och färdas ofta i stora grupper. För denna form av cykling och även för fritidscyklister finns det möjlighet för kommunen att utveckla cykelvägnätet mellan knutpunkter samt göra det enklare och mer praktiskt för cyklister inom knutpunkterna med exempelvis cykelparkeringar. Skänninge har cykelväg inom tätorten som deltagarna på workshopen lyfte fram som en "oslipad diamant" där finns det möjlighet att utveckla cykel-

vägen med faciliteter längs med sträckan samt kartunderlag att kommunicera till allmänheten. En generell idé föddes under workshopen att ta fram kartmaterial för rutter och leder där befintliga vägar kan användas för cykling och att detta kan kompletteras med utökad skyltning.

För den fysiska cykelinfrastrukturen ses säkra cykelförråd och parkeringar som en nyckelfråga och nästa steg att prioritera för att få fler att cykla i kommunen. Under workshopen sammanfattade deltagarna att det även är inställning till, och vanan att ta cykeln, som är nästa steg i arbetet för Mjölby, inte så mycket att utveckla själva cykelvägarna rent fysiskt. När det kommer till påverkansåtgärder för beteenden och vanor kring cykling har efterfrågan att jobba mer med detta kommit upp mer under de senaste åren. I Mjölby har Aktivitetsjakten genomförts under mobilitetsveckan, arrangerat av Energi-kontoret. Deltagarna på workshopen lyfter ett önskemål och behov av en utsedd person som arbetar fokuserat på cykel frågan kopplat till detta och som kan fungera som en länk mellan trafikingenjör och påverkansåtgärder. Deltagarna menar att om man genomför fysiska åtgärder och beteendepåverkande åtgärder tillsammans hade det kunnat ge ännu större resultat. Den här nya resursen skulle även kunna jobba mer utåtriktat med cykel frågan, med kommunikationsinsatser och mer kontinuerligt mot politiken.

Mjölby kommun har planerat en workshop kopplat till den nya trafikplanen där tankar finns om att ta med politiker på en cykeltur i tätorten och visa konkreta åtgärdsförslag i praktiken, en form av "Bike- the-talk".

För att knyta ihop cykelvägar och utveckla cykel-turismen, framför allt regionalt mellan kommunerna ser Mjölby kommun ett behov av regional samverkan kring cykel frågan. Under workshopen med Mjölby lyfts även möjligheten att på regional nivå arbeta med konceptet "hela-resan" och framför allt fokusera på den sista transportvägen mellan kollektivtrafik och arbetsplatsen. För att kunna få mer volym för en upphandling av exempelvis en cykelpool för denna sträcka skulle den regionala nivån, förslagsvis Energikontoret, Östgötatrafiken eller annan regional aktör, driva detta i projektform i samverkan med företag och arbetsgivare.



## Kinda

På frågan om vad deltagarna på workshopen ansåg var den största utmaningen kopplat till cykel frågan svarade de att struktur och kultur var utmaningen. Det finns ingen bra struktur i cykelvägnätet och det finns en kultur där många medborgare prioriterar bilen högst vilket gör det svårt att få fler att välja cykeln framför bilen. Det geografiska läget och den kuperade terrängen är också en utmaning som försvårar cykling och gör att fler väljer bilen över cykeln. Ett annat problem som är återkommande är att kommunen inte äger mycket mark vilket försvårar utbyggnad och sammanlänkning av cykelvägar då kommunikation med markägare kan vara långdragen och det kan uppstå konflikter som drar ut på processen.

En annan större utmaning som kom upp i workshopen med Kinda är att det finns en bristande trafiksäkerhet för både fotgängare och cyklister, speciellt för skolelever. I Kisa som är centralort i kommunen finns det två skolor som ligger på vardera sida om järnvägen och riksvägen som går genom centrum vilket tenderar att skapa en rörig trafikmiljö när barn ska passera under samma tider. Eftersom det finns bristande säkerhet i trafikmiljön är det många föräldrar som skjutsar sina barn till skolan och det kan upplevas som kaosartade situationer vid hämtning och lämning. Det gjordes en utredning om trafiksäkerhet vid skolorna då det är något som är bristande men problemet är att det inte finns plats för att bygga säkrare gång- cykelvägar på grund av den befintliga bebyggelsen. Att det är begränsat med plats att bygga nya cykelvägar är en återkommande utmaning som försvårar möjligheterna att öka cyklandet i kommunen.



## Utvecklingspotential och vilja att ta vidare

I Kindas arbete med cykling har de genomfört mindre projekt men inget som man ser har fått stort genomslag i att få fler att cykla i kommunen. Under workshopen diskuterades det dock om att det redan finns befintliga aktiviteter/eventemang där cykel skulle kunna inkluderas för att öka engagemanget för cykel frågan. Bland annat nämndes Bankvarvet som är ett fem km långt motionslopp som kommunen, skolorna med fler deltar i med gång och löpning. Här pratade deltagarna i workshopen om att de även skulle kunna inkludera cykling i detta lopp för att skapa intresse för cykel. Om cyklande inkluderades i loppet var även ett förslag som togs upp att företag skulle kunna vara med och delta för att uppmuntra cyklande hos deras anställda.

Under workshopen pratades det även mycket om att det finns en utvecklingspotential och goda förutsättningar att öka engagemanget i cykel frågan genom turismen och besöksnäringen i kommunen och eftersom cykelturismen är på framfart i Sverige finns det möjligheter i denna form av turism. Det finns även en Mountainbike (MTB) park i kommunen som är populär och här diskuterade deltagarna att Kinda kommun skulle kunna utvecklas till ett centrum för MTB vilket kan bidra till att uppmuntra cyklande i kommunen men att det också skulle vara värdefullt för besöksnäringen.

Efter utbyggnad av cykelväg till vissa större industrier i kommunen har deltagarna på workshopen som tidigare nämnt sett att fler har börjat cykla till jobbet, speciellt anställda som arbetar på Kinda Sågen. I och med detta kan det finnas utvecklingspotential att arbeta vidare med arbetspendling med cykel.

Kinda kommun ser att det finns ett behov hos dem av regional samverkan i cykel frågan speciellt inom marknadsföring och att kunna samarbeta även utanför besöksnäringens frågor. Ett exempel är att de skulle vilja samarbeta kring och gärna ta emot hjälp inom är hur de kan öka andelen arbetspendlare som cyklar istället för att ta bilen.





## Åtvidaberg

Åtvidaberg som mindre kommun ser utmaningar med kostnader för utbyggnad av cykelvägar. Smala gator och lite yta i den befintliga bebyggelsen skapar också utmaningar för att utveckla cykelinfrastrukturen. Cyklingen ses som en viktig fråga men det är ofta något annat som prioriteras högre på en övergripande nivå för kommunen. Markägarförhållanden är något som försvårar eller inte minst dröjer ut på processen att bygga ut cykelvägar även för Åtvidabergs kommun.

Beteendeförändring, vanor och kultur lyfts också fram som utmaningar för att utveckla cyklingen. En stor del av transporten blir bilburen i vardagen med resor för inhandling, arbetspendling, hämtning/lämning av barn då mycket utpendling sker från kommunen och bilen ses i många fall som det enklaste alternativet. Det finns flera exempel där cykling utvecklas i detaljplaneprojekt men det kan ändå resultera i att en ny cykelbana inte används när den väl är på plats. Fortsatt arbete behövs för att främja cykel- och gång till skolor, kombinationsresor med cykel till annan kollektivtrafik och framför allt beteendepåverkande åtgärder så som samarbete med skolor, arbetsplatser och kampanjer. Det är svårt att ändra vanor och beteenden men olika former av argument så som hälsoaspekter kan skapa mer incitament för den enskilde att välja cykeln.

## Utvecklingspotential och vilja att ta vidare

Nästa steg för Åtvidaberg är fortsatta fysiska åtgärder i cykelinfrastrukturen som fokuseras på cykelvägar som leder mot stationen och kopplat till skolorna i kommunen (områden där behovet av utvecklade cykelvägar är som störst), skapa säkra passager, täta till glapp i cykelvägnätet och generellt göra det enklare att cykla genom kommunen. Utvecklingspotential finns även i att fortsätta utveckla cykelparkeringar i kommunen genom att bygga tak över flera platser samt utveckla parkeringsmöjligheter vid skolorna.

För att ytterligare få en samlad bild och statistik på resor finns intresse att prova på fler mätutrustningsverktyg. I Åtvidaberg finns intresse av att delta i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och Cykelvelometer men kriteriet på minst 50 svarande har varit ett hinder förut som nu ska försöka passeras genom att driva på den frågan mer. Det ses som ett bra underlag att använda sig av för att få en tydligare bild av behov och utvecklingspotential i kommunen.

Trivector har genomfört en potentialstudie<sup>16</sup> som visar vilka möjligheter som finns inom kommuner för ökad cykling. En deltagare på workshopen hade utgått från detta material och sett att det finns stor potential för Åtvidaberg med många fler cykelresor som skulle kunna genomföras på de cykelvägar som finns. Dock ansågs denna uträknade potential svår att applicera på en mindre kommun då det kräver en del handpåläggning för att kunna få det bra. Däremot lyfte tjänstepersonen att underlaget kan användas som planeringsunderlag för att se var nya cykelvägar kan passa bäst.

För att knyta ihop längre cykelsträckor inom och mellan kommunerna, framför allt på landsbygden ser även Åtvidaberg ett behov av utvecklad regional samverkan kring cykel frågan.



16. <https://www.trivector.se/konsulttjanster/hallbara-transporter/stadsutveckling/cykeltrafik>



## Ydre

En utmaning för kommuner som Ydre är att det inte riktigt finns en koncentration av samhället och det är ofta långa avstånd mellan orter inom kommunen och till andra kommuner. För att skapa bra cykelvägar som kan ersätta cykling på landsväg eller biltransport krävs stora projekt som blir för kostsamma. I flera fall, inte minst vid statlig väg, måste kommunen samverka med Trafikverket vars höga kriterier också bidrar till stora kostnader. Trots möjligheten att få 50 % finansiering via Trafikverket räcker det inte alltid till finansiellt att utveckla cykelvägnätet på grund av de långa sträckor som behöver anläggas.

Som i många andra kommuner, inte alltid beroende av storlek på kommun, är vanor och beteenden också en utmaning. Deltagarna på workshopen menar att många invånare ser sig som "bilberoende" och hela resa-konceptet med kombination av cykel eller gång och kollektivtrafik behöver utvecklas för att få fler att cykla i vardagen.

## Utvecklingspotential och vilja att ta vidare

Nästa steg för Ydre kommun är att samla tankar och idéer på vidareutveckling av cykelvägar och infrastrukturen. Deltagarna på workshopen lyfte flera möjliga områden där cykelvägar kan utvecklas, exempelvis mellan Österbymo och Asby längst med en allmän väg som leder till en kommunal badplats, eller bygga en cykelbana ovan på en gammal banvall vid Rydsnäs. Dessa idéer behöver dock samordnas och lyftas fram som en mer prioriterad fråga i hela kommunen. Deltagarna på workshopen landar ändå i att det finns flera möjligheter och utvecklingspotential för Ydre att satsa på cyklingen mer och menar att det framför allt handlar om att fatta beslut och våga investera i utbyggnad av cykelvägnät och cykelinfrastruktur.

I samband med kommande översiktsplan finns potential i exploateringsområden där man vägt in att kolla på cykelanslutningar till kollektivtrafik. Tranås är en av de kommuner som Ydre samarbetar mycket med i dagsläget och en stor arbetspendling sker mellan orterna. Potential finns därmed i att utveckla pendlingsparkeringar och säkra cykelparkeringar i anslutning till busshållplatser mellan Ydre och Tranås. Kopplat till detta nämner deltagarna på workshopen att Östgötatrafiken ett projekt som syftar till att utöka pendlarparkeringar där målet är att det ska finnas fastlåsningsmöjlighet för cykelramen och väderskydd, detta skulle kunna vara en möjlighet för kommunen att haka på.

För att påverka beteenden och attityder finns möjlighet att genomföra kampanjer för ökad cykling tillsammans med de många föreningar som är aktiva inom kommunen. Ett exempel som kom upp under workshopen är att utveckla konceptet "geocatching" fast med cykel.

Ydre kommun upplevs ofta hamna på utkanten i regionala sammanhang. Långa avstånd och bristfälliga förbindelser för kollektivtrafik till grannkommuner försvårar också samverkan. Ökad involvering av mindre kommuner som Ydre med fokus på långa avstånd skulle behövas för att regional samverkan ska vara till nytta för kommunen.







## 2.3 Kommunernas arbete för ökad cykelanvändning inom organisationen

### Nulägesanalys/bild

I varje workshop diskuterades även hur deras respektive kommun arbetar med att öka cyklandet i den egna organisationen. Denna del av rapporten är därmed mer riktad mot den egna verksamheten istället för det arbete kommunen gör utåt mot allmänheten. Upplägget för texten är den samma som avsnitt 2.2. med en nulägesanalys följt av goda exempel /framgångsfaktorer, utmaningar och behov samt utvecklingspotential och vilja att ta vidare.

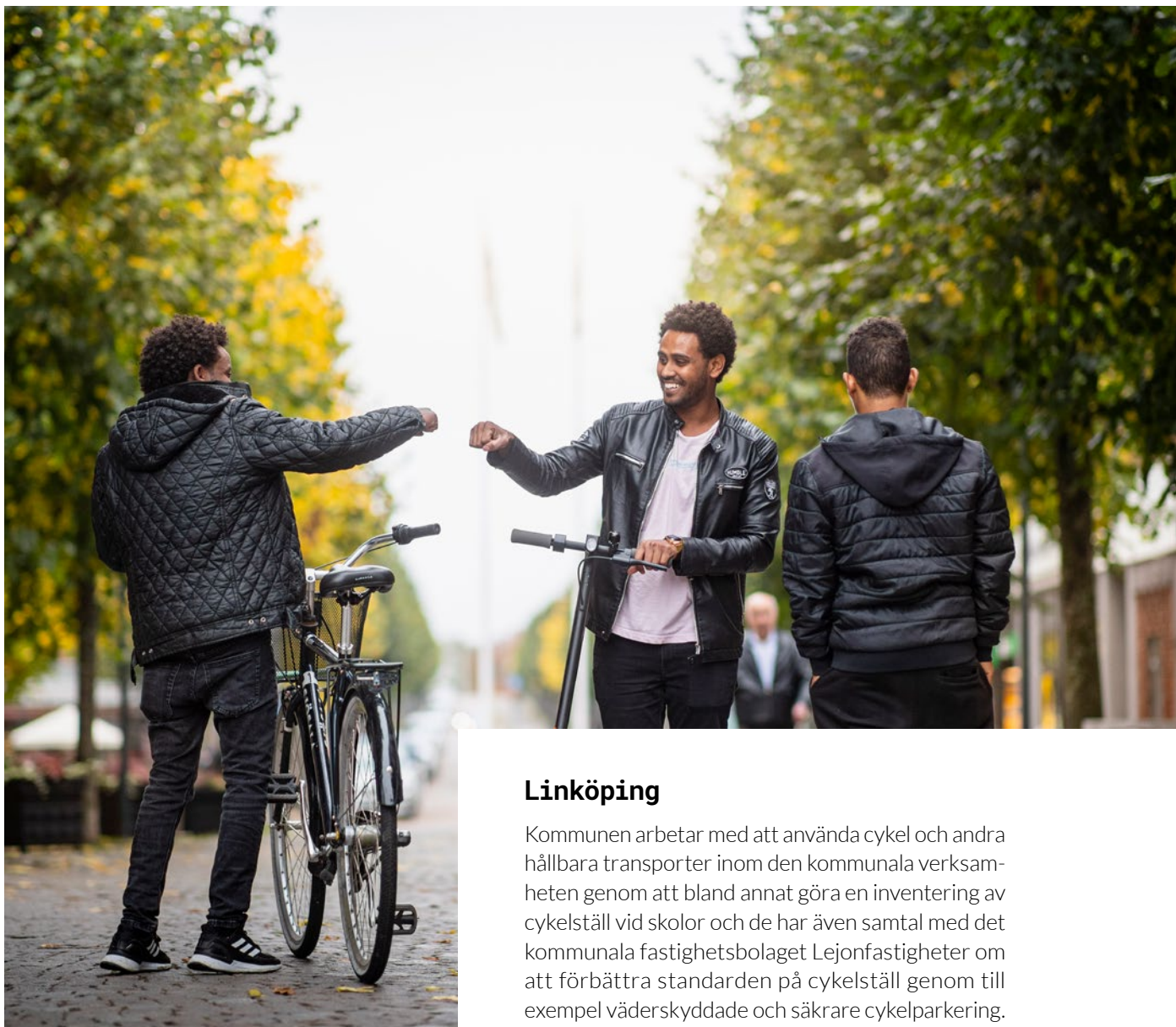
### Finspång

I Finspång arbetar kommunen aktivt med att ersätta bil med cykel i hela den kommunala verksamheten och de anställda som kan cykla ska ha möjligheten att göra det. De nämner dock att det kan vara svårt att bryta mönster. En kommunal verksamhet som använder cykel i stor utsträckning är hemtjänsten. De har även förmåncyklar i kommunen för anställda som är intresserade. Resepolicyn stöttar också cykelanvändning då en del av policyn är att anställda ska resa med minimal klimatpåverkan och i första hand ta cykeln om man kan.

När det kommer till ansvarsfördelning i cykel frågan arbetar de gränsöverskridande i kommunen och det är mycket samarbete mellan de personer som arbetar på sektorn samhällsbyggnad. En person har cykel frågan som en del av sin tjänst men det är flera personer och aktörer i kommunen som berörs av frågan så därför ser de samarbete som en viktig och central del i arbetet med ökad cykling.

Det finns även samarbete med sektorn utbildning där de nyligen börjat samverka kring påverkansåtgärder för att få fler barn att använda cykelhjälm.





## Linköping

Kommunen arbetar med att använda cykel och andra hållbara transporter inom den kommunala verksamheten genom att bland annat göra en inventering av cykelställ vid skolor och de har även samtal med det kommunala fastighetsbolaget Lejonfastigheter om att förbättra standarden på cykelställ genom till exempel väderskyddade och säkrare cykelparkering. De arbetar även utifrån en resepolicy för tjänsteresor som fokuserar på hållbart resande med cykel och kollektivtrafik som det prioriterade färdmedlet. De ser dock att kännedom om resepolicyen samt deras gröna resplan behöver förbättras ytterligare.

Kommunen brukade erbjuda förmåncyklar till personal men har inte det längre men här lyfter deltagarna på workshoppen att det finns ett behov av att erbjuda förmåncyklar då det var väldigt populärt bland anställda.

När det kommer till ansvarsfördelningen i cykel-frågan ska de bilda en tvärgrupp för cykel-frågan internt på Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen under år 2023 då det idag inte finns ett bra forum för cykel-frågan för gränsöverskridande arbete. Andra aktörer i kommunen som är ansvariga för cykel-frågan är bland annat Dukaten som har uppdraget att etablera och tillhandahålla bokningssystem för cykelgarage och lådcykelpool.







## Mjölby

I Mjölby finns det en cykelpool för stadshuset med två lådcyklar och två elcyklar som de andra verksamheterna också kan låna. Varje förvaltning har eget ansvar och egna cyklar men det efterfrågas en gemensam upphandling av service för cyklarna. Det finns även tankar på att utveckla en gemensam cykelpool. Planer finns på att genomföra testperioder av elcyklarna inom tjänsten, först för omsorgen och sedan övriga verksamheter för att skapa sig en bild av hur det kan fungera och vilka behov som finns för cyklar. En sådan insats skulle dock behöva genomföras i projektform för att ha tid och resurs till arbetet.

Ansvarsfördelning för cykel frågan i Mjölby ligger hos trafikplanerare, gata- och park, planarkitekt med flera när det kommer till de fysiska åtgärderna med drift och underhåll för cykling, dessa ses som självklara delar att arbeta med. För påverkansåtgärder är det inte lika självklart eller uttalat vem som ska driva frågan att få fler att cykla. Deltagarna i workshopen lyfter behovet av en extra resurs som kan samordna och driva på arbetet kring cykling för att få verkstad men också långsiktighet och kontinuitet.

Fordonspolicyn för kommunens tjänsteresor ska uppdateras under 2023, i samband med detta kan kommunen se över bokningssystem och andra delar som kan underlätta för fler att använda cykeln för tjänsteresor.

## Kinda

I Kinda arbetar de med att minska bilanvändandet internt genom deras riktlinjer för mobilitet som de har i kommunen. Dessa riktlinjer innebär att anställda vid tjänsteresor i första hand ska välja hållbarare resor vilket främst innebär resor med kollektivtrafik. De har busskort tillgängliga som anställda kan hämta och använda när de behöver göra en resa. Riktlinjerna säger även att om destinationen är inom 2 km ska man i första hand använda cykel. Riktlinjerna ska revideras under år 2023. De har även en cykelpool med elcyklar för kommunanställda men den är inte lika eftertraktad som kommunens bilpool.

När det kommer till ansvarsfördelningen av cykel frågan i kommunen är det ingen som har ett huvudansvar utan olika personer har delar av frågan i sitt arbete. Det finns en fördel att det är flera som kan arbeta med frågan men deltagarna uttryckte att det finns en avsaknad av sammanhållning och att det behövs en person som borde vara utpekad resurs för att arbeta med cykling och skapa sammanhållning mellan de olika aktörer i kommunen som berörs av cykel frågan.

Det finns inget uttalat uppdrag från politiken att förbättra cyklingen i kommunen utan det ryms mest i planarbetet genom ett fokus på säkerhet och trygghet i trafikmiljöer. Att eventuellt ha en person som kan arbeta med cykling och andra hållbarhetsfrågor skulle enligt deltagarna kunna skapa en direktkontakt till politiken för att trycka mer på cykel frågan.







## Åtvidaberg

I slutet på år 2022 inleddes ett arbete för cykel-frågan internt i Åtvidabergs kommun. En kartläggning fortgår under våren 2023 där kommunen bland annat undersöker resmönster för att hitta korta resor som görs med bilar för att kunna ersätta dem med cykel. Kommunen har även påbörjat en inventering av cyklar som finns inom kommunens olika verksamheter. I dagsläget finns flest cyklar inom hemtjänsten där tjänstepersonerna ser positivt på cykel som transportmedel och även efterfrågar fler alternativ. Exempelvis kan eldrivna lastcyklar eller lådcyklar komma att användas mer efter genomförd kartläggning över vilka behov som finns i kommunens verksamheter. Idag är det förskolorna i kommunen som använder sig av lastcyklar och inom äldreården finns cyklar där brukaren kan sitta bredvid.

Kommunen har en resepolicy från år 2021 som mer liknar en rutin som främjar ökade tjänsteresor och eller arbetspendling med cykel. Vikten av att ett sådant dokument är tydligt och enkelt att följa och lyfts därmed fram som en nyckelfaktor för att fler i kommunen ska kunna följa policyn. I och med pandemin är det svårt att säga vilken effekt resepolycyn har haft på resvanorna, generellt har resor minskat kulturen för kommunens tjänsteresor är att de flesta tar cykeln eller går i första hand för transport inom tätorten.

Ansvarsfördelningen i Åtvidaberg kommun för cykel frågan är fördelad på olika verksamhetsområden där olika roller har sina respektive ansvarsområden. Beteendepåverkan ligger främst hos energi- och klimatrådgivarna. Samverkan mellan de olika rollerna fungerar bra och det är lätt att koppla in varandra i olika sakfrågor.

## Ydre

Ydre kommun har ett pågående arbete med att ersätta bil med cykel inom den kommunala verksamheten. Det finns en resepolicy i kommunen som antogs år 2019 där fokus är riktat mot att använda kollektivtrafik i första hand, kommunala transportmedel i andrahand och så lite privata bilar som möjligt. I kommunen finns det omkring sex cyklar, elcyklar blandat med "vanliga cyklar". Det är framför allt äldreomsorg och hemtjänsten som använder cyklarna tillsammans med vaktmästeriet.

Ansvarsfördelningen av cykel frågan i Ydre ligger främst hos samhällsplaneringen med fokus på plan-ärenden och trafiksäkerhetsfrågor, därefter har trafik och gata ansvar vid fysiska åtgärder i infrastrukturen. Deltagarna på workshopen anser att det finns politiska förutsättningar att utveckla cyklingen i kommunen. Ett intresse finns hos politikerna att ta del av förslag kring cykel frågan och nya idéer upplevs komma 50/50 från politikerna själva och från tjänstepersoner. Dock är det mycket annat som delar på uppmärksamheten och ofta kommer före.





# Goda exempel och framgångsfaktorer

## Finspång

Ett gott exempel i Finspång kring hur det arbetar internt med cykel frågan är deras samarbete med Finspång tekniska verk. Där finns det en överenskommelse att när Finspång tekniska till exempel ska gräva i ett område så får kommunen information om detta och då kan de ha en dialog tillsammans och kolla på möjligheterna att bygga nya gång och cykelvägar när det ändå ska grävas i området.

Det finns även ett samarbete med en lokal cykelaffär som varit med och deltagit under mobilitetsveckan genom att erbjuda gratis cykelservice. Detta kan ses som ett gott exempel i hur man kan få med lokala företag och aktörer i olika cykelprojekt som drivs i kommunen.

I Finspång har de även vad de kallar en "miljöpott" som är en gemensam pott i kommunen där anställda i olika verksamheter kan ansöka om medel att få till exempel en elcykel som kan användas i arbetet. Denna miljöpott nyttjas mycket inom hemtjänsten och förskolan där flera anställda använder elcyklar i deras arbete.

” Den politiska ledningen i Finspång stöttar arbetet med att öka cyklingen i kommunen och det finns en ambition att kommunen ska synas mycket utåt i cykel frågan.”

En viktig framgångsfaktor som deltagarna från Finspång poängterar är att politiska ledningen stöttar deras arbete med att öka cyklingen i kommunen och här känner deltagarna att det ha funnits ett gott stöd och den politiska ledningen vill synas mycket utåt för att lyfta Finspång som kommun. Här är cykel en del av det man vill visa upp då det finns politiska mål kring ökad cykling som till exempel att de deltar i cykelvelometern och cykelvänligast.

## Linköping

I Linköping är en framgångsfaktor i deras arbete att öka cyklandet att de tidigt satte körmedelsfördelningsmål i trafikstrategin samt deras CO<sub>2</sub>-mål (CO<sub>2</sub> neutrala till 2025) vilket varit en pådrivande faktor. Det finns även politiska förutsättningar att arbete aktivt med cykel frågan då det finns en stolthet inom politiken att Linköping ses som en cykelstad.

## Mjölby

En framgångsfaktor i Mjölby kommun där de kunde se att de kommunanställda började tänka till kring sina vanor och beteenden var att kommunicera hur dyrt det är att ta bilen i tjänsten. Med hjälp av körjournaler för bilarna kunde de visa sina kollegor hur bilarna används och hur dyrt och ineffektivt det var jämfört med om resan hade gjorts med kollektivtrafik, gång eller cykel. Det här är ett konkret exempel på hur man kan visa på varför ändringar i vanor behöver ske.

## Kinda

Ett gott exempel för hur Kinda arbetar internt med cykel frågan är att det finns en cykelpool för anställda att nyttja samt att det inom verksamheter som hemtjänsten finns en utbredd användning av cyklar i tjänsten.





## Åtvidaberg

Kommunen har ett hållbarhetsprogram där cykeln finns med för att främja hållbart resande. Ett sådant politiskt antaget dokument är en styrka för kommunen att kunna gå tillbaka till och luta sig mot vid förslag på nya satsningar.

Små steg i taget med små medel är en framgångsfaktor i Åtvidaberg, såväl för att matcha budget som för att skapa acceptans och beteendeförändring på vägen.

## Ydre

Biblioteket i Ydre har en lådcykel som de använder som bokbuss för att få ut böcker till barn i skolåldern. En filial till biblioteket i Hästra har efterfrågat att få en lådcykel även dem för att kunna ta efter konceptet med bokbuss. Detta är ett gott exempel som blir en marknadsföring i sig av kreativa sätt att nyttja cykeln, därtill skapar det mervärden i form av ökad läsning för barn-och ungdomar.

” Biblioteket i Ydre har en lådcykel som de använder som bokbuss för att få ut böcker till barn i skolåldern, vilket är ett kreativt sätt att nyttja cykeln.”

En framgångsfaktor för Ydre kommun är gemenskapen inom organisationen och de korta beslutsvägarna som följer med färre personal. Informella samtal blir även en kommunikationsmöjlighet mellan tjänstepersoner och chefer samt politiker.







# Utmaningar, behov och vilja att utveckla

## Finspång

I Finspång ser deltagarna att tidsbrist är det som hindrar dem i att utveckla cykel frågan mer, speciellt när de ska samverka och arbeta med aktörer utanför det interna. Att det bildas stuprör i organisationen är också något som försvårar då det hindrar samverkan och gränsöverskridande arbete.

### Utvecklingspotential och vilja att ta vidare

I Finspång finns det utvecklingspotential i att skapa en cykelpool då det redan finns elcyklar tillgängliga. Kommunen har några elcyklar som är tillgängliga för utlåning till personal som de hoppas ska utvecklas till en cykelpool men det behövs kommunikationsinsatser här för att göra anställda medvetna om att det går att låna cyklarna.

## Linköping

Något som upplevs som ett hinder i kommunen när det kommer till samverkan kring cykel frågan är att det inte finns någon cykelsamordnare. Samverkan i sig i cykel frågan är inte ett så stort problem men det behövs någon som kontinuerligt driver på i dessa frågor.

### Utvecklingspotential och vilja att ta vidare

Det finns utvecklingspotential i att samarbeta med miljöstrategier på kommunen för att få in mer hållbart resande i upphandlingen av olika resetjänster vilket kan komma att utöka cykelanvändandet i kommunens verksamheter. Här ser man även ett behov av att utbilda sin resebyrå så att de verkligen applicerar resepolicy vid bokning av tjänsteresor.

Kommunen använder eldrivna last/lådcyklar och andra cyklar i kommunala verksamheter som förskolor, gruppboenden, biblioteket och på Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen. Man ser att möjligheten att använda låd/lastcyklar i tjänsten skulle vara till nytta på fler ställen så det finns utvecklingspotential i denna fråga men det är ett problem med att det saknas parkeringsplatser för denna typ av cyklar.

Det finns ingen cykelpool för kommunanställda i Linköping men det finns i enskilda förvaltningar/avdelningar. Man ser dock ett behov för en sådan cykelpool och potential att utveckla det vidare.

## Mjölby

Det upplevs hos deltagarna på workshopen som svårt att sälja in personalparkering för cyklar vid arbetsplatsen. Men deltagarna anser att det borde finnas cykelparkeringar vid alla större kommunala arbetsplatser och även säkra cykelgarage vid ett antal platser i kommunen. För att utveckla detta behövs samverkan med fastighetschefer för att ta fram gemensamma mål för cykelparkering vid arbetsplatsen. Dock menar deltagarna på workshopen att det är många led från tjänstepersonsnivå till chefsnivå och det tar tid att komma fram med en fråga mellan verksamheterna och innan det sker konkreta åtgärder.

Deltagarna på workshopen lyfter svårigheten i att gå från en skriven resepolicy till att de flesta anställda följer den. För denna fråga behöver tjänstepersonerna skapa incitament som kan ändra beteenden för tjänsteresor.

### Utvecklingspotential och vilja att ta vidare

Det finns inget direkt forum för cykel frågan i kommunorganisationen men cykeln kommer in i planarbete och i diskussioner med bland annat förvaltningen för gata- och park. I dagsläget blir det dock lätt att bjuda in "redan frälsta" och cykling är mer än bara en planeringsfråga där utvecklingspotential finns i att involvera fler förvaltningar i samarbetsgrupper och möten. Utbildningsförvaltningen kom upp som förslag på aktör att involvera mer då säker cykling kring skolorna är en aktuell och svårhanterlig fråga.

Under år 2023 kommer fyra nya tjänstemannanätverk startas upp inom Mjölby kommun för handläggare inom den fysiska planeringen. I och med dessa möten på en strategisk nivå finns potential att få mer verkstad kring cyklingen och lyfta frågan till politisk nivå och även få fram konkreta åtgärder.

För att få fler kommunanställda att såväl arbetspendla som cykla inom tjänsten kom ett förslag upp på workshopen om att ta fram standarder för cykling med säkra och tillgängliga parkeringar inom kommunen, duschrum och så vidare.



## Kinda

De hinder som försvårar samverkan kring cykel-frågan inom kommunen är att det är andra frågor som får högre prioritet och som tar mer tid. Det upplevs som svårt att ta frågan hela vägen då processerna tar tid och då kommer annat före. Man diskuterade även att det kan vara svårt att vara ut-hållig för att komma framåt i frågan och det blir mest mindre projekt som genomförs men att det behövs en långsiktig satsning för att se större effekter. Här ser deltagarna på workshopen att det även är viktigt med samverkansform med andra kommuner för att kunna bolla idéer och stötta varandra.

Att det saknas en hållbarhetsresurs som kan ta ansvar i cykel frågan är en förutsättning för att kunna driva cykel frågan samt att det behövs ett politiskt uppdrag att arbeta mer med att öka cyklandet. Mycket kan göras men någon måste driva, styra och initiera i frågan.

## Utvecklingspotential och vilja att ta vidare

Anställda i kommunens olika verksamheter har tillgänglighet till elcyklar i arbetet och det är någonting som även används mycket och här ser man att det finns utvecklingspotential i att satsa på utökad användning av elcyklar eller lådcyklar i andra verksamheter som bland annat lokalvård. Att de har en utbredd användning av elcyklar internt i kommunen ses som något som kan ha en positiv påverkan på att öka engagemang för cykling.

Tjänstepersoner från plan- och bygg är med i ett nätverk för mindre kommuner i länet där det enligt deltagarna kan finnas en möjlighet att lyfta cykel-frågan mer. Att även lyfta cykel frågan i transport-nätverket med Region Östergötland ser de som en möjlighet.





## Åtvidaberg

Deltagarna i workshopen ser ett behov av att samla ihop och samordna cykelfrågan som hittills varit spridd i kommunen. Det behöver skapas en helhetsbild över vilka områden och vad som behöver utvecklas kopplat till cykling. Frågan lyfts om det är möjligt att tillsätta en cykelstrategi i kommunen som kan ha det övergripande perspektivet, samordna och driva cykelfrågan.

Deltagarna på workshopen lyfter vikten av att inte fastna i att planera utifrån bilens framkomlighet framför cykel- och gång. Det upplevs dock som en svårighet att såväl politiska som kulturella normer sätter bilen i första hand. Här ser deltagarna på workshopen ett behov av att samla in goda exempel på hur alternativ till bilen kan föras in i stads- och samhällsplaneringen, exempelvis genom tillfälliga "pop-up" trafiklösningar, cykeltestperioder, sommargator och så vidare.

### Utvecklingspotential och vilja att ta vidare

Kommunen har en centraliserad fordonssamordning där ambitionen finns att även få med cyklarna för att fler ska kunna nyttja dem. En Cykelpool finns i Åtvidaberg för kommunhuset med två elcyklar och en vanlig cykel. Det finns dock utvecklingspotential i att göra dem mer tillgängliga, kommunicera mer om möjligheten att boka cyklarna och utvidga cykelpoolen så att fler kan nyttja den. Tanken är att detta ska genomföras efter inventering och kartläggning.

### Ydre

I dagsläget har Ydre kommun ingen cykelpool men intresset finns och ett behov lyfts fram av att kunna rotera cyklarna inom den kommunala verksamheten mellan de som jobbar inom tätorten. En eller två extra elcyklar till kommunhuset och social förvaltningen skulle kunna öka användningen av cykel för de kortare resor som görs inom kommunen.





### 3. Sammanfattning

Matrisen nedan fungerar som en överskådlig sammanfattning som är till för att enkelt kunna överblicka fokusområden i kommunernas arbete med cykel frågan och se i vilket läge de olika kommunerna befinner sig i sitt cykelarbete. För att få en helhetsbild över kommunernas arbete och en bättre förståelse för varför kommunerna har hamnat under respektive kategori uppmanar vi till att läsa texterna under del två av rapporten. De olika kategorierna har tagits fram utifrån de frågeställningar som workshopen utgick ifrån samt de diskussioner som fördes vid workshoptillfällena.

De tre grupperingarna "identifierade behov", "vilja eller möjlighet att utveckla" och "goda exempel" är de grupper där kommunernas arbete med cykel frågan ordnas på olika nivåer. Resultatet i matrisen är en tolkning av det material som framkommit under workshoparna. I vissa fall saknas tillräckligt med underlag för att kunna göra en bedömning av var en kommun ligger inom en viss kategori och i de fallen är kommunen inte nämnd i någon av grupperna.

#### **Identifierade behov:**

Åtgärder behöver ske på en grundläggande nivå för att på sikt komma vidare med att öka cyklingen. Kommuner som står med här har antingen inte börjat ett arbete eller ser ett uttryckligt behov att förbättra arbetet inom det området.

#### **Vilja eller möjlighet att utveckla:**

Kommuner som har ett påbörjat arbete inom området och antingen har en vilja att utvecklas inom den frågan eller har möjlighet att utveckla deras arbete. Det kan också vara kommuner som har kommit längre i arbetet men fortsatt ser behov av att utvecklas och förbättras inom området. Viljan att utvecklas kan finnas hos alla kommuner men för att hamna i denna grupp behöver de grundläggande delarna finnas på plats för att fortsätta utveckla arbetet inom området.

#### **Goda exempel:**

Kommuner som har goda exempel på hur man kan arbeta för ökad cykling inom området. För att hamna i denna grupp finns goda exempel som utmärker sig där kommunen har kommit långt i arbetet, cykeln är prioriterad inom området eller har genomfört åtgärder som har fått stort genomslag eller positivt bemötande.





Kategorier grupperade efter svaren från frågeformuläret:		Identifierade behov	Vilja eller möjlighet att utveckla	Goda exempel
<b>Cykelstrategi och mål</b>	Det finns en cykelstrategi eller annan plan där cykel-frågan ryms.	Finspång, Kinda, Åtvidaberg, Ydre	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg	
	Det finns mål för ökad cykling.	Kinda, Ydre	Kinda, Ydre	Finspång, Linköping, Mjölby
	Det finns en resepolicy som prioriterar cykelresor och/eller hållbara tjänsteresor.	Kinda, Ydre	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg, Ydre	Finspång, Linköping
<b>Fysisk infrastruktur och planering</b>	Kommunen har ett välutvecklat cykelvägnätverk.	Kinda, Ydre	Finspång, Linköping, Mjölby, Kinda, Åtvidaberg, Ydre	Finspång, Linköping
	Kommunen arbetar aktivt med att förbättra utbudet av cykelparkeringar och förvaring.	Mjölby, Kinda, Åtvidaberg, Ydre	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg	Finspång, Linköping, Mjölby
	Cykelinfrastrukturen är prioriterad i den fysiska samhällsplaneringen.	Mjölby, Kinda, Åtvidaberg, Ydre	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg	Finspång, Linköping
	Kommunen har en säker cykelmiljö till och runt skolor.	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg, Kinda	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg, Kinda	
<b>Påverkans-åtgärder för att öka cyklandet</b>	Kommunen arbetar aktivt med olika kampanjer/aktiviteter/projekt för att öka cykling.	Mjölby, Kinda, Ydre	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg, Kinda	Finspång, Linköping
	Kommunen gör satsningar för att utveckla cykelturismen och/eller motionscykling.	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg, Kinda, Ydre	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg, Kinda, Ydre	Kinda
	Kommunen arbetar med långvariga satsningar för beteendeförändring: Fysisk nudging, information till skolor, mer hållbar arbetspendling.	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg, Kinda, Ydre	Finspång, Linköping	Finspång, Linköping
<b>Tillgänglighet</b>	Det finns en cykelpool som aktivt nyttjas för kommunanställda.	Finspång, Linköping, Ydre	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg, Kinda, Ydre	
	Arbetar aktivt med att möjliggöra kombination av cykel och kollektivtrafik.	Mjölby, Åtvidaberg, Kinda, Ydre	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg, Kinda	Finspång, Linköping
<b>Internt arbete med cykelfrågan i kommunen</b>	Det finns goda förutsättningar att involvera cykelfrågan i politiken.	Mjölby, Åtvidaberg, Kinda, Ydre	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg, Ydre	Finspång
	Ansvarsfördelning gällande cykelfrågan är tydligt samordnad och det finns en god samverkan.	Linköping, Mjölby, Kinda, Ydre	Finspång, Linköping, Mjölby, Åtvidaberg, Kinda, Ydre	Finspång, Åtvidaberg



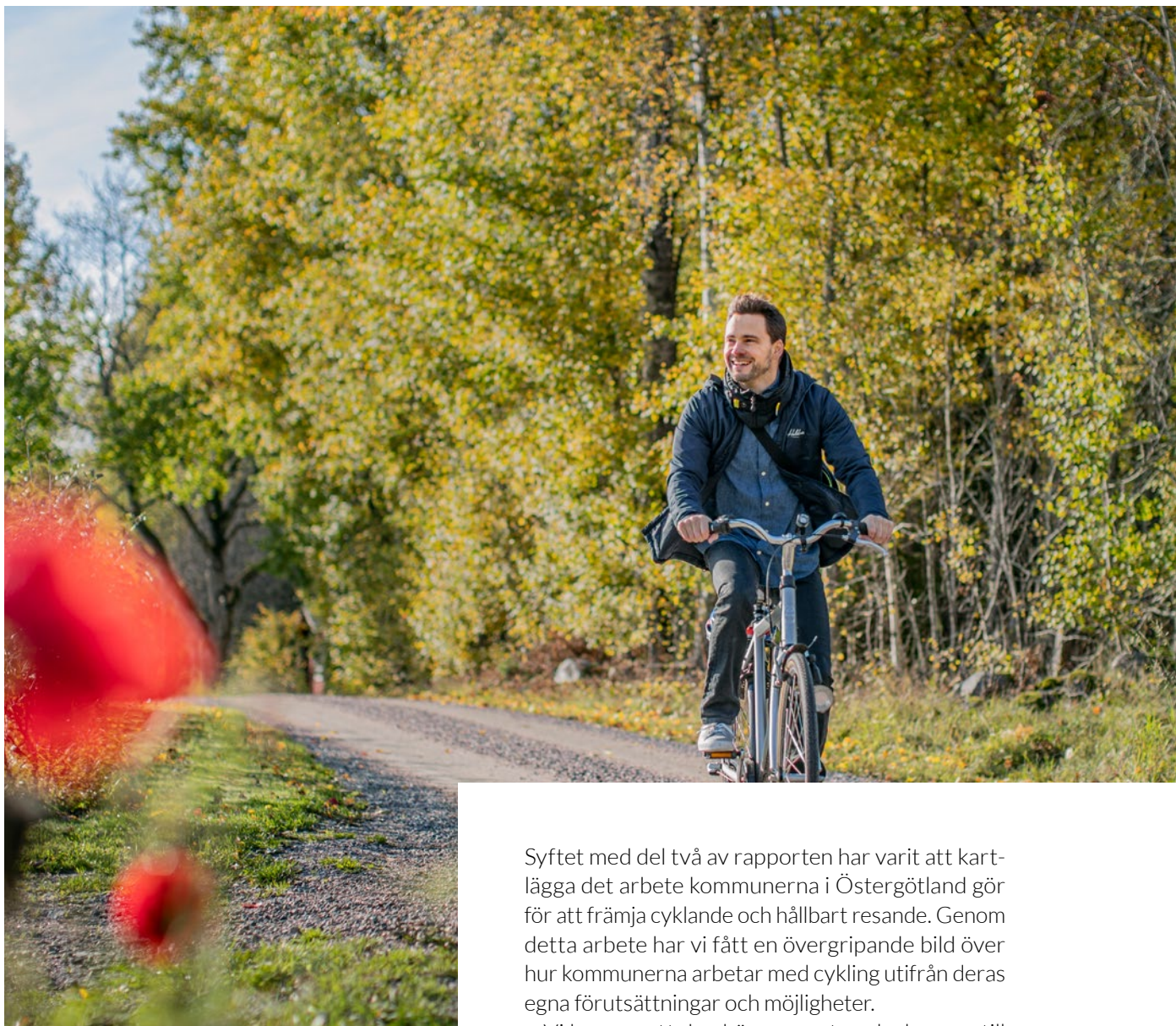
## 4. Slutsatser

Slutsatserna nedan är formulerade efter matrisen där fyra eller fler kommuner hade gemensamma behov i gruppen "identifierade behov" samt att flera av kommunerna även befann sig i gruppen "vilja eller möjlighet" att utveckla arbetet vidare. Slutsatserna nedan kan ses som ett underlag att utgå ifrån vid samverkan mellan kommunerna.

-  Fyra av de sex kommunerna som deltog i workshoparna hade ingen specifik cykelstrategi eller plan kopplat till cykel. Flera av dem hade istället cykeln nämnd i något annat styrande dokument. Material från workshoparna visar dock att det kan vara en fördel att ha inriktningar, mål och arbetssätt dokumenterat på något sätt för att arbetet inte ska bli personberoende eller prioriteras ner för enkelt. För att få större genomslag i cykelfrågan behöver arbete med fysiska åtgärder och påverkansåtgärder genomföras samlat inom kommunen, inte som separata delar.
-  Alla sex kommuner lyfte fram utvecklingsbehov och potential att förbättra cykelparkeringar och cykelförvaring. Detta är en viktig förutsättning för att få fler att välja cykeln, både vid arbetspendling och för att underlätta kombinationsresor med kollektivtrafik även i vardagen för att utträtta ärenden eller utöva fritidsaktiviteter.
-  Vikten av att från början ha en prioritering av cykeln i samhällsplaneringsprocesser har visat sig vara en nyckel för att möta de utmaningar och hinder som beskrivits av flera av de kommuner som deltagit i workshoparna. Redan befintlig bebyggelse beskrevs som något som kan utgöra ett hinder för att utveckla cykelinfrastruktur och däribland trafiksäkerheten. I framtida samhällsplanering är det därmed viktigt att göra plats åt cykeln i stadsutvecklingen redan från början för att öka möjligheterna att fler ser cykeln som ett möjligt och rimligt sätt att transportera sig.
-  En gemensam utmaning för kommunerna var att skapa säkra cykelmiljöer till och runt skolor med säkra passager, minskad eller omdirigerad biltrafik vid skolor och så vidare. Om föräldrar kan känna sig trygga i att låta barnen ta sig till skolan på egen hand kan en del av "livspusslet" bli enklare vilket i sin tur kan få fler att välja cykeln som arbetspendling.
-  Regional samverkan lyftes som en möjlighet att utveckla cykelvägnätet vid längre avstånd mellan orterna och framför allt mellan kommunerna. Även för att skapa fler möjligheter till cykelturism eller annan form av fritidscykling så som motionscykling sågs regional samverkan som en möjliggörare. Det blev även tydligt när vi sammanställde materialet att alla kommuner har olika förutsättningar beroende på topografi, geografiska avstånd och storlek på kommun och möjligheter som styr vilket typ av arbete de kan driva i cykelfrågan. I olika typer av regional samverkan är det därför viktigt att ha dessa skillnader i åtanke, även i samverkan kommuner emellan.
-  Ett stort behov som lyftes hos samtliga kommuner var en extra resurs, en tjänst som arbetar fokuserat på cykling och har ansvar för att driva på cykelfrågan så väl inom kommunen med samordning, påverkansåtgärder och kontinuerlig dialog med politiken så väl som utåt med kommunikationsinsatser, kampanjer osv.
-  Det är ett positivt resultat att de flesta kommunerna befinner sig i gruppen "vilja eller möjlighet att utvecklas". Det visar på ett engagemang i cykelfrågan och tillsammans med de goda exempel och utvecklingspotential som lyfts i texten finns det även goda idéer på vad nästa steg i arbetet med att öka cyklingen kan vara för respektive kommun.







Syftet med del två av rapporten har varit att kartlägga det arbete kommunerna i Östergötland gör för att främja cyklande och hållbart resande. Genom detta arbete har vi fått en övergripande bild över hur kommunerna arbetar med cykling utifrån deras egna förutsättningar och möjligheter.

Vi hoppas att den här rapporten ska komma till användning dels för tjänstepersoner i kommunerna som berörs av cykel frågan samt andra roller som arbetar nära kommunerna i dessa frågor. Förhoppningsvis kan de goda exempel och utvecklingspotential som kommit fram genom kartläggningen vara en utgångspunkt för vidare arbete med att öka cyklingen. Vi kan inspirera och lyfta varandra i arbetet med ökad cykling och främja det hållbara resandet i Östergötland!



# Bilagor

## 1. Exempel på roller som deltagit i workshoparna

- Transportplanerare/samordnare
- Hållbarhetsstrateg /miljösamordnare
- Energi- och klimatrådgivare
- Planarkitekt
- Turismansvarig
- Chef/ansvarig för gata och park
- VA-chef
- Miljöchef
- Infrastrukturansvarig
- Trafikingenjör
- Stadsträdgårdsmästare
- Samhällsutredare
- Exploateringsingenjör

## 2. Frågor till workshopar med kommunerna

### Övergripande

- Finns det en cykelstrategi eller cykelplan i kommunen?
  - Vad är fokus i strategin?
  - När antogs den och hur länge är den aktuell?
  - Om inte, har ni någon annan strategi eller plan som ni använder för att arbeta med cykling i kommunen?
- Har ni tydliga mål för ökad cykling?
  - Hur mäter ni och följer upp utveckling mot de mål ni satt upp kring cykling?
- Har det gjorts satsningar inom cykelturism i kommunen? Till exempel så klassas numera Göta kanal som nationell cykelled vilket kan innebära att fler cykelturister kommer besöka länet.
  - Hur ser er kommuns förutsättningar ut för att satsa mer på cykelturismen?



## Kommunernas arbete för ökad cykelanvändning inom det geografiska området

- Hur upplever ni att nätverket av cykelvägar möter de behov som finns inom kommunen? Exempelvis tillräckligt många cykelvägar, sammanlänkade cykelvägar, säkra cykelvägar och passager, underhåll och drift.
- Vilka typer av cykelvägar finns i kommunen? Exempelvis cykelvägar där man får cykla fort, cykelvägar med fartrestriktioner eller supercykelvägar.
  - Om inte, ser ni att det finns ett behov av dessa typer av cykelvägar i er kommun?
- Hur hanterar kommunen ökad användning av cykelbanan med en blandning av trafik så som sparkcyklar/elcyklar/lådcyklar etc?
- Finns det exempel inom kommunen på "Smarta lösningar för cykel" för att uppmuntra till att välja cykeln först? Beskriv något av dessa exempel.
- Vilken satsning inom cykling som kommunen gjort har ni sett fått störst genomslag eller varit mest effektiv för att uppmuntra cyklande?
  - Har ni exempelvis satsat på kampanjer riktade mot allmänheten med syfte att öka cyklandet? Vad har dessa satsningar gett för effekt?
- Vilken respons har ni fått från allmänheten på de satsningar som gjorts för ökad cykling?
- Hur arbetar ni med att utveckla cykelinfrastrukturen i er kommun?
  - Vilka utmaningar finns det för att utveckla cykelinfrastrukturen?
  - Hur arbetar ni för att utveckla cykling i befintlig bebyggelse?
- Arbetar ni med både fysiska åtgärder och påverkansåtgärder för ökat cyklande?
  - På vilket sätt fokuserar ni på cykeln i er stadsplanering? Exempelvis förbättringar av den fysiska infrastrukturen (cykelvägar, säkra passager, bra parkeringsmöjligheter, hastighetsanpassningar med mera).
  - Arbetar ni för att påverka attityder och beteenden genom t.ex. information och utbildningar? Ge exempel på hur ni arbetar med detta.
- Hur arbetar ni för att kombinera cykel och kollektivtrafik?
- Vilka möjligheter finns det till förvaring av cyklar i kommunen?
  - Vilka möjligheter finns det för säkra cykelparkeringar? Hur är dessa placerade och räcker de parkeringar och förråd som finns?
- Vad ser ni som nästa steg i ert arbete för att öka cyklandet i er kommun?
  - Vad prioriterar er kommun inom cykel frågan?
  - Vilka förutsättningar och behov har ni för att arbeta vidare med cykel frågan?
- Finns det ett samarbete mellan kommunen och lokala företag för att få företag att underlätta för sina medarbetare att cykla?
  - Om inte, ser ni att det finns behov eller intresse för ett sådant samarbete? Finns förutsättningar för det i sådana fall?
- Vad skulle ni säga är den största utmaningen kopplat till cykel frågan? Av det som redan kan ha kommit fram eller något nytt.
- Vilka är enligt er framgångsfaktorerna för att få fler att cykla?
- Ser ni att det finns behov av regional samverkan kring cykel frågan?





## Kommunernas arbete för ökad cykelanvändning inom organisationen

- Arbetar kommunen med att ersätta bil med cykel inom den kommunala verksamheten?
  - ☒ Om ja, inom vilka verksamheter gör ni detta och hur har det fungerat hittills?
  - ☒ Om nej, finns det några verksamheter där ni ser möjlighet att få in mer cykling?
- Används eldrivna lastcyklar/lådcyklar eller andra typer av cyklar i kommunala verksamheter och om det finns hur används de?
  - ☒ Om det inte finns, är det en möjlighet att använda det som transportmedel inom kommunen?
- Finns det en cykelpool för kommunanställda?
  - ☒ Om inte, ser ni att det finns ett behov för en cykelpool?
  - ☒ Vad skulle krävas för att få till en cykelpool?
- Erbjuder kommunen förmåncyklar till personal?
  - ☒ Om ja, hur har det tagits emot?
  - ☒ Om nej, tror ni behovet finns av förmåncyklar?
- Stöttar kommunens resepolicy ökade tjänsteresor och eller arbetspendling med cykel?
  - ☒ Om ja, på vilket sett och kan ni se någon effekt av detta?

## Interna strukturer och ansvarsfördelning

- Hur ser ansvarsfördelningen ut i er kommun gällande cykelinfrastrukturen, påverkansåtgärder, säkerhetsaspekter, underhåll osv?
  - ☒ Finns det någon eller några aktörer inom kommunen som äger cykelfrågan?
- Hur fungerar samverkan i er kommun kopplat till ökad cykling?
  - ☒ Har ni några hinder som försvårar samverkan och vilka är de?
- Vilka politiska förutsättningar har ni i kommunen för att arbeta för ökad cykling?
  - ☒ Finns det intresse hos den politiska ledningen att främja cykelfrågor?
  - ☒ Hur involverar ni den politiska ledningen i cykelfrågan?
- Vilka förutsättningar skulle ni säga är avgörande för att ni ska kunna arbeta aktivt med ökad cykling i kommunen? Av det som redan kan ha kommit fram eller något nytt.

# Rena Resan

Fossilfritt 2030



LÄNSSTYRELSEN  
ÖSTERGÖTLAND



EUROPEISKA  
UNIONEN  
Europeiska  
regionala  
utvecklingsfonden