

Uppföljning av Grön  
resplan 2013-2021  
samt  
rekommendationer till  
fortsatt arbete



---

Diarienummer: KS 2020-812  
Datum: 2022-03-15  
Handläggare: Jonas Grinde  
Organisation: Kommunledningsförvaltningen

---

## Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Rekommendationer och förslag inför fortsatt arbete</b>	<b>5</b>
2.1	Förslag till projektmål i det fortsatta arbetet	5
2.2	Rekommenderade åtgärder att integrera i handlingsplan till kommunens klimat- och energiprogram	8
2.2.1	Alla förvaltningar	8
2.2.2	Kommunledningsförvaltningen	9
2.2.3	Verksamhetsstöd och service (Upphandling och inköp)	10
<b>3</b>	<b>Nulägesbeskrivning 2021</b>	<b>11</b>
3.1	Metodik för nulägesbeskrivning	11
3.1.2	Metodik - arbetspendling	12
3.1.3	Metodik - tjänsteresor	14
3.1.4	Förändringar som påverkar resandet	14
3.2	Arbetspendling	15
3.2.1	Avstånd till arbetet och hemarbete	16
3.2.2	Färdmedelsfördelning	17
3.2.3	Persontrafikarbete och koldioxidutsläpp	22
3.3	Tjänsteresande	24
3.3.1	Kännedom om kommunens resepolicy	24
3.3.2	Antal tjänsteresor och digitala möten en vanlig arbetsvecka	24
3.3.3	Färdmedelsval i samband med tjänsteresor	25
3.3.4	Kommunens fordonsflotta	27
3.3.5	Rest sträcka med olika färdmedel	29
3.3.6	Koldioxidutsläpp vid tjänsteresor	29
3.4	Trivektors rekommendationer utifrån nuläget	30
<b>4</b>	<b>Bilaga 1: Mål och åtgärder i grön resplan 2013-2021</b>	<b>32</b>
4.1	Genomförda åtgärder	33
4.1.1	Övergripande arbete	33
4.1.2	Informations- och kommunikationsåtgärder	34
4.1.3	Digitala möten	34
4.1.4	Klimatkompensation	34
4.1.5	Upphandling	35
4.1.6	Hållbart resande med cykel	35
4.1.7	Hållbart resande med kollektivtrafik	36
4.1.8	Hållbart resande med bil	36
<b>5</b>	<b>Bilaga 2. Färdmedelsfördelning för olika avstånd, per förvaltning</b>	<b>38</b>
<b>6</b>	<b>Bilaga 3. Mål från “Kommunkoncernens handlingsplan för koldioxidneutralt Linköping 2021-2023 med utblick mot 2025” , inom insatsområdet “klimat effektiva transporter och resor”.</b>	<b>41</b>
6.1	Alla förvaltningar	41
6.2	Kommunledningsförvaltningen	41
6.3	Kultur- och fritidsförvaltningen	42
6.4	Leanlink	42
6.5	Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen	43
6.6	Social- och omsorgsförvaltningen	45
6.7	Utbildnings- och arbetsmarknadsförvaltningen	46
6.8	Verksamhetsstöd och service	46

## 1 Inledning

I samband med införande av klimatväxlingssystem (klimatkompensation i Linköpings kommun (KS 2012-327) beslutade Kommunfullmäktige att ge Kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en Grön resplan (handlingsplan). Detta för att, i linje med målet om koldioxidneutralt Linköping 2025, minska klimatutsläppen från anställdas tjänsteresor och arbetspendling. Klimatväxlingssystemet avsågs finansiera kommunövergripande arbete och insatser inom Grön resplan.

Kommunstyrelsen antog 2015-06-16, § 237, en Grön resplan för kommunen, med giltighetstid till och med 2020. I slutet av 2020 beslutade Kommunstyrelsen (KS 2020-812) att förlänga giltighetstiden för Grön resplan under 2021 för att möjliggöra en förnyad uppföljning samt framtagande av förslag till ny Grön resplan. Under 2021 har uppföljning skett av Grön resplan, vilket redovisas i denna rapport.

Sedan Grön resplan antogs har den blivit ett inarbetat koncept och arbetssätt i kommunen. De senare åren har även kommunens rese- och fordonspolicy vidareutvecklats vad gäller instruktioner för tjänsteresor, och kommunkoncernens handlingsplan för koldioxidneutralitet har tagits fram. Båda dessa styrdokument innefattar till största del de kommunövergripande/nämndspecifika åtgärder som tidigare ingått i Grön resplan.

I samband med framtagande av handlingsplan tillhörande Klimat- och energiprogram för Linköpings kommun, kommer Handlingsplan för koldioxidneutralitet att inarbetas i denna, och möjligheter att införliva ytterligare åtgärder finns.

Utifrån data om hur arbetspendling och tjänsteresor ser ut inom kommunen idag, samt utvärderingen av åtgärder under Grön resplan 2013-2021, har förslag till projektmål och rekommenderade åtgärder inför det fortsatta arbetet identifierats. Dessa redovisas också i denna rapport, och utgör ett av underlagen vid framtagande av ovan nämnda handlingsplan.

## 2 Rekommendationer och förslag inför fortsatt arbete

### 2.1 Förslag till projektmål i det fortsatta arbetet

I Linköpings kommun finns ett antal styrdokument som berör klimat och transporter och som därmed påverkar utformningen av det interna arbetet för att minska klimatpåverkan från tjänsteresor och arbetspendling.

En samlad bild av kommunens principiella ställningstaganden kopplade till hållbarhet är Hållbarhetspolicy för Linköpings kommunkoncern som tydliggör att koncernen ställer sig bakom Agenda 2030 och de globala målen. Enligt policyn innebär den ekologiska dimensionen ”ett resurseffektivt samhälle med

minimerad användning av skadliga kemikalier, där livskraftiga ekosystem och invånarnas rekreativsmöjligheter upprätthålls och utvecklas, och som har god förmåga att förebygga och hantera klimat- och miljömässiga utmaningar”.

Övergripande klimatmål för Linköpings kommun är främst målet om ett koldioxid neutralt Linköping 2025. Målet, som antogs 2012, innebär att Linköpings kommuns geografiska yta inte ska tillföra något nettotillskott av koldioxid år 2025. Måluppfyllelse ska ske genom att minska befintliga utsläpp av koldioxid så mycket som möjligt samtidigt som resterande utsläpp balanseras genom så kallade kompenserande faktorer, till exempel produktion av förnybar el. Under 2022 har koldioxidmålet kompletterats genom antagandet av Klimat- och energiprogram för Linköpings kommun 2022-2030. Det övergripande målet i programmet ligger i linje med det nationella klimatmålet om netto-noll växthusgasutsläpp 2045.

Klimat- och energiprogrammet utgår från ett antal prioriterade insatsområden, varav ett är området Hållbar mobilitet och resurseffektiva transporter. Till insatsområdet hör två mål som anger riktningen för kommunens fortsatta arbete för att minska växthusgasutsläpp från transportsektorn:

- Linköpings kommunkoncerns fordonsflotta, inklusive upphandlade fordon och transporttjänster, är fossilbränslefri senast 2025
- Linköpings kommun ska bidra till att kommungeografin ska uppnå 70 procent mindre växthusgasutsläpp senast 2030, jämfört med 2010 års nivåer

Interna insatser kopplat till tjänsteresor är huvudinstrumentet för att uppnå den första punkten, medan interna insatser kopplat till arbetspendling kommer att vara ett av många verktyg som påverkar den andra punkten i en önskvärd riktning.

Utifrån genomförd uppföljning samt nulägesanalys över arbetspendling och tjänsteresor inom kommunorganisationen, har följande förslag till projektmål identifierats för det fortsatta arbetet, se tabell nedan.

		Förslag till projektmål
Kännedom	1	Andel medarbetare som känner till minst en av åtgärderna som ingår i Grön resplan öka från 86 % 2021 till 90 % 2025 och inte ligga under 90 % 2030.
	2	Bland de medarbetare som gör tjänsteresor ska andelen som känner till Rese- och fordonspolicyn öka från 46 % 2021 till 75 % 2025, och inte ligga under 75 % 2030.
Arbetspendling	3	Andelen som går, cyklar eller åker kollektivt ska öka från 57 % år 2021 till minst 65 % år 2025 och minst 75 % år 2030.
	4	Koldioxidutsläppen från arbetspendlingen ska minska med minst 20 % år 2025 och minst 50 % år 2030.
Tjänsteresor	5	Andelen av kommunens personbilar som har ett fossilfritt primärt drivmedel ska öka från 50 % 2021 till 100 % 2025 och inte ligga under 100 % 2030.  Andel lätta lastbilar med ett fossilfritt primärt drivmedel ska öka från 30 % år 2020 till 100 % 2025 och 100 % 2030.
	6	Användning av privat bil ska minska med minst 33 % år 2025 och med minst 66 % år 2030.
	7	Koldioxidutsläppen per medarbetare från tjänsteresorna ska från 2021 års nivåer minska med 50 % till 2025 och med 90 % till 2030.

## **2.2 Rekommenderade åtgärder att integrera i handlingsplan till kommunens klimat- och energiprogram**

### **2.2.1 Alla förvaltningar**

*Åtgärder som berör hela kommunorganisationen, och därför bör beröras av alla förvaltningar. Ofta kontinuerligt arbete. Kan kopplas an till de mer generella åtgärderna i handlingsplanen för koldioxidneutralt Linköping, se bilaga 3.*

#### **Informera om kommunala policys och förmåner:**

##### **→ Information om Grön resplans åtgärder. Utbredning av kännedomen om Rese- och fordonspolicy.**

Syftar till att uppfylla föreslaget projektmål om att alla ska känna till grön resplan, och att de som reser i tjänsten ska känna till rese- och fordonspolicyn.

##### **→ Förmånliga cykelinköp för medarbetarna.**

Möjligheten till cykelinköp för medarbetare har sett olika ut över tid, och förvaltningarna kan arbeta med att se till att medarbetarna har bra koll på vilka möjligheter som finns i dagsläget och även genomföra andra främjande aktiviteter som syftar till att öka cyklandet.

Medarbetare måste veta om att möjligheten finns.

##### **→ Privat abonnemang i bilpool.**

Kommunen har avtal för tillgång till bilpool, som även kan användas i privat tjänst. Att uppmuntra de som har möjlighet att byta från egen bil till bilpool är ett bra sätt att öka resursutnyttjande och minska onödigt bilresande. Detta är en av få möjligheter vi har att påverka medarbetares privata bilanvändande.

#### **För att bättre kunna följa rese- och fordonspolicyn:**

##### **→ Användande av tjänstecykel.**

Tjänstecykel kan bokas digitalt. Gå igenom praktisk bokning med alla som reser i tjänsten.

##### **→ Kollektivtrafikkort för tjänsteresor.**

Sätt i system liknande tjänstecykelbokning. Enklare tillgång till kollektivtrafik för tjänsteresor jobbar även mot mål i kommunkoncernens handlingsplan för koldioxidneutralt Linköping 2025, se bilaga 3.

## **Kultur för hållbart resande:**

### **→ Prioritering av cykelställ**

Detta drivs från Lejonfastigheter, men det kan även drivas per förvaltning. Det är enklare att se om det finns tillräckligt med infrastruktur för medarbetarna från förvaltningens perspektiv. Framtida cykelställ ska uppfylla krav såsom möjligheter att använda ramlås.

### **→ Cykelvänlig arbetsplats**

Kommunen har sedan 2019 arbetat med konceptet Cykelvänlig arbetsplats. Från och med 2022 kommer kommunen att driva arbetet vidare genom att gå med i den nya, nationella plattformen "Cykelvänligast". Förvaltningarna kan ta hjälp av Grön resplans samordnare för att kunna se sina förbättringsmöjligheter. I samband med flytt av verksamheter/ombyggnad av befintliga lokaler är det ett bra tillfälle att passa på att göra arbetsplatsen mer cykelvänlig.

Utifrån positiva erfarenheter från gröna resplaner i andra organisationer uppmanas förvaltningar se över möjligheter att införa följande vid sina arbetsplatser:

- ◆ Laddmöjlighet för elcykel
- ◆ Kartor över hållbart resande (mobilitetshubbar, cykelvägar, cykelavstånd/gångavstånd, kollektivtrafik)

## **2.2.2 Kommunledningsförvaltningen**

### **Datastyrda punktinsatser:**

#### **→ Pendling från olika orter.**

Speciellt för de orter med högst enskild bilpendling. Utred orsaker till varje ort - kan man uppmuntra elcykelalternativet här? Kollektivtrafik? Samåkning? Viktigt att ha kontakt med de som faktiskt berörs. Provkort inom kollektivtrafik för arbetspendling och/eller dialog med beställare av kollektivtrafik är exempel på främjande.

Arbetspendling till/från Åtvidaberg, Vikingstad, Sturefors, Lingham, Mjölby, Ljungsbros bör undersökas.

#### **→ Pendling för olika förvaltningar.**

Utifrån avståndsfördelningen (se bilaga 2), ha möten med förvaltningarna om möjligheter att främja mer klimatvänlig arbetspendling. Bör göras i samråd med FEH/förvaltningsdialoger.



→ **Könsfördelning**

Data indikerar att kvinnor i kommunorganisationen i större utsträckning pendlar med bil - men har något mindre samåkning. Kan det finnas skäl till detta, exempelvis i form av fler kvinnodominerade arbetsplatser där exempelvis tillgång till kollektivtrafik är sämre? Överväg möjliga åtgärder för att promota hållbart pendlande just mot kvinnor.

**Evenemang/ informationskampanj**

→ Cykelevenemang likt cykeldagen 2020

- ◆ Temadag hållbart resande
- ◆ Vårfixa cykel

→ **Information om hantering av fossilfria bilar.**

Hur tankar man? Få fler att ha provat en gasbil. Hur tänker man kring laddning av elbil och var hittar man information, kartor mm? Här kan fysisk information eller filmmaterial tas fram i samråd med förvaltningar.

**Centrala satsningar**

→ **Förmånliga cykelinköp**

Möjligheten för medarbetare att i någon form få ekonomiska incitament till egna cykelköp (vanlig eller eldriven) bör finnas även i framtiden, och de hållbarhetsmässiga fördelarna med det bör lyftas fram via Grön resplans arbete när beslut kring detta tas.

2.2.3 Verksamhetsstöd och service (Upphandling och inköp)

**Fordonsöversikt och utfasning av fossilbilar. Att fasa ut den fossila fordonsflottan är avgörande för tjänsteresandets koldioxidutsläpp.**

I Rese- och Fordonspolicyn framgår att alla bilar (leasade, ägda, bilpool) som används till tjänsteresande ska ha ett fossilfritt drivmedel. Så ser det inte ut 2021, då 118 av 276 fordon är primärt fossildrivna. En snabb utfasning över ett par år bör göras.

Ha dialog med de enheter som har mest fossilbilar om vad som behövs för att byta ut dem mot fossilfria.

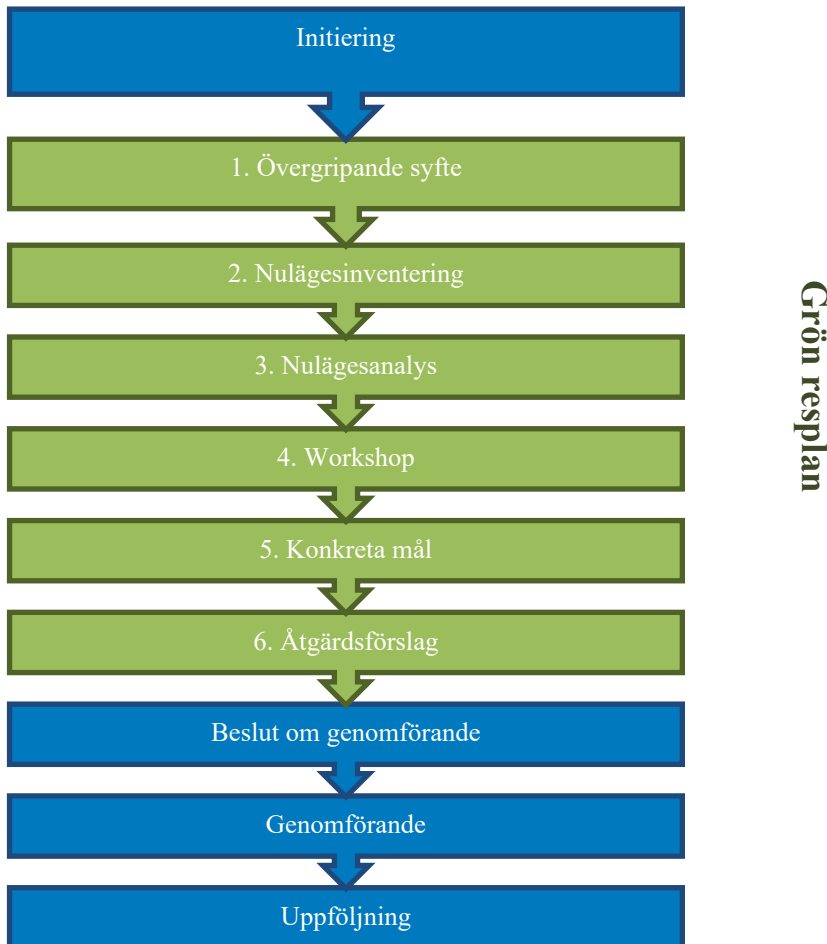
**Inkludera kommunens tjänstecyklar i ett centraliserat fordonsansvar för att säkerställa god tillgång till och service av tjänstecyklar.**

Att ha ett gemensamt system för tjänstefordon gör att tröskeln till att ta en resa med elcykel istället för bil blir lägre.

### 3 Nulägesbeskrivning 2021

#### 3.1 Metodik för nulägesbeskrivning

Nulägesbeskrivningen för Grön Resplan har tagits fram av Trivector enligt LOCA<sup>1</sup>, deras egenutvecklade koncept för klimatsmarta och effektiva transporter i verksamheter. I Figur 1 visas de steg som ingår i framtagande av grön resplan med LOCA som bas.



Figur 1 Schematisk bild av de steg som ingår i framtagandet av grön resplan med LOCA som bas.

---

<sup>1</sup> LOCA - Low Carbon Access for better value, se <https://www.trivector.se/konsulttjanster/hallbara-transporter/verksamhets-transporter/gron-resplan-och-loca/>

### 3.1.2 Metodik - arbetspendling

#### *Arbetspendling*

Med arbetspendling avses medarbetarnas resor mellan hemmet och deras ordinarie arbetsplats där arbetsdagen börjar och slutar.

Kartläggningen av medarbetarnas arbetspendling har genomförts genom webbenkät via esMaker vid följande tidpunkter:

- Oktober 2013, svarsfrekvens 42 %, 1 grundutskick + 2 påminnelser
- April 2018, svarsfrekvens 53 %, 1 grundutskick + 2 påminnelser
- Oktober 2021, svarsfrekvens 29 %, 1 grundutskick + 1 påminnelse

Svarsfrekvensen varierade mellan olika förvaltningar, se Tabell 1.

Tabell 1 Antal tillsvidareanställda medarbetare år 2013, 2018 och 2020 samt svarsfrekvens per förvaltning för 2021-års webbenkät om resvanor.

Förvaltning	Antal 2013	Antal 2018	Antal 2021	Antal svar 2021	Svarsfrekvens
Kommunledningsförvaltningen			145	102	70%
Kultur- och fritidsförvaltningen			233	106	45%
Leanlink			2568	588	23%
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen			286	179	63%
Social- och omsorgsförvaltningen			529	277	52%
Utbildnings- och arbetsmarknadsförvaltningen			5546	1361	25%
Verksamhetsstöd och service			233	124	53%
<b>Totalt</b>	<b>7458</b>	<b>8643</b>	<b>9 540</b>	<b>2737</b>	<b>29 %</b>

Den stora variationen i svarsfrekvens och antal medarbetare på olika förvaltningar, och initiala analyser som visar att resebeteendet skiljer sig åt mellan medarbetare på olika förvaltningar, gör att en viktning<sup>2</sup> av svaren från respektive förvaltning har gjorts för att få fram totalresultat för hela kommunen. För de mest centrala frågorna avseende förändringar i färdmedelsfördelningen har signifikanstester på 95 % nivå genomförts för att tydliggöra säkerheten i resultaten.

<sup>2</sup> Viktfaktorer baserade på antal svar från respektive förvaltning i förhållande till antal medarbetare på den aktuella förvaltningen har tagits fram. Erhållna svar har multiplicerats med dessa viktfactorer vid framtagandet av resultat på totalnivå.

### 3.1.3 Metodik - tjänsteresor

#### *Tjänsteresor*

Med tjänsteresor avses arbetsrelaterade resor och ärenden som görs i tjänsten. Exempel på tjänsteresor är möten och aktiviteter på annan plats än den ordinarie arbetsplatsen, t ex externa möten, konferenser, hembesök hos brukare inom hemtjänsten, miljö- och bygginspektioner etc.

Erhållna uppgifter om tjänsteresande avser privatbilar, kommunens bilar, bilpoolsbilar, flyg, tåg och buss. Taxi, hyrbil och förmånsbilar ingår inte i utredningen.

Statistik om tjänsteresandet i form av rest sträcka, kostnader och koldioxidutsläpp sammanställs årligen av Linköpings kommun genom insamling av data från olika källor och leverantörer som kommunen har avtal med. Denna statistik har bearbetats och förändringen mellan basåret 2012 och 2020, och mellanliggande år, har sammanställts.

Enkätundersökningen som beskrivs under ”Metodik – Arbetspendling” innehöll även en del frågor om tjänsteresandet, t ex frågor om kännedom om resepolicy, frekvens av olika typer av möten etc.

#### 3.1.4 Förändringar som påverkar resandet

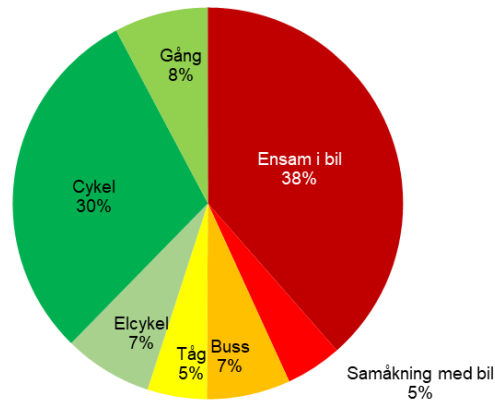
Sedan kartläggningen 2012/2013 har stora förändringar genomförts i Linköpings kommun. Totalt sett har antalet tillsvidareanställda medarbetare inom kommunen ökat från 7458 år 2012 till 8643 år 2017 till 9540 år 2021, d v s en ökning med cirka 2100 medarbetare, vilket motsvarar en ökning med 28 % sedan 2012.

Ökningen varierar för olika typer av verksamheter, med olika resandebehov. När man betraktar siffrorna i denna rapport bör man därmed beakta att förutsättningarna till viss del har förändrats. En förändring som nämnvärt påverkar tjänsteresandet är att hemsjukvården flyttades från landstinget/regionen till kommunen i januari 2014. Detta innebar att en stor grupp sjuksköterskor, sjukgymnaster och arbetsterapeuter anställdes i kommunen, vilka ofta kör bil till sina patienter/brukare, vilket också märks genom att fordonsflottan utökats i samband med denna omorganisering. Det har alltså tillkommit en ny grupp brukare och nya medarbetare som dessutom har ett stort behov av bilkörning i tjänsten.

2018 bildades en ny förvaltning, Verksamhetsstöd och service, med omflyttning av medarbetare som följd. Under 2020 och 2021 har även coronapandemin haft en stor inverkan på resandet, och framförallt på tjänsteresandet.

### 3.2 Arbetspendling

2021 kommer 43 % av medarbetarna med bil till arbetet och 57 % med gång, cykel eller kollektivtrafik, se Figur 2.

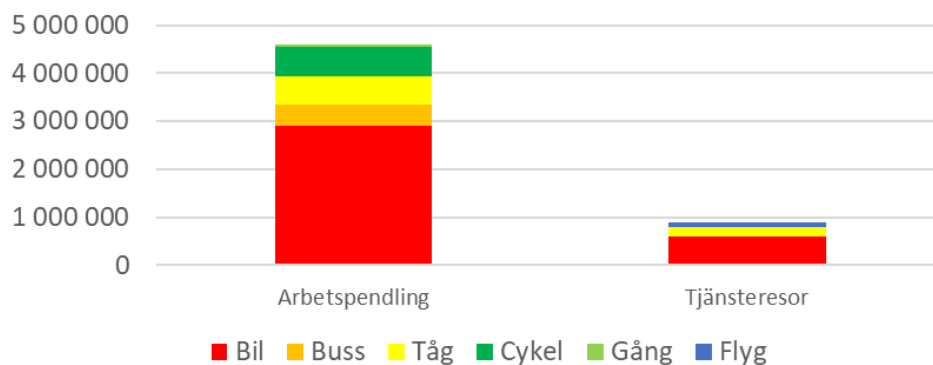


Figur 2. Färdmedelsfördelning till arbetet 2021. N=2737.

Totalt reser medarbetarna i Linköpings kommun cirka 4,6 miljoner mil till och från arbetet (2021) och cirka 0,9 miljoner mil i tjänsten (2019).

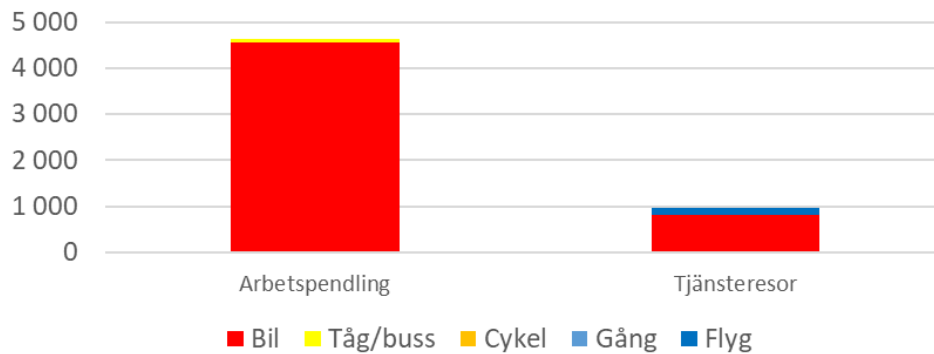
Arbetspendlingen uppgår således till cirka fem gånger så lång rest sträcka per år som tjänsteresandet. 2020 var tjänsteresandet mindre pga pandemin. Som utgångsläge för fortsatt arbete bedöms 2019 års data vara mer relevant att titta på.

Vid arbetspendling görs närmare 70 % av rest sträcka med bil och resten med kollektivtrafik, cykel och gång. Vid tjänsteresor görs närmare drygt 60 % av rest sträcka med bil och resten av flyg och tåg, se Figur 3.



Figur 3. Antal resta mil per färdmedel vid arbetspendling år 2021 och tjänsteresor år 2019.

Utsläppen av koldioxid vid arbetspendling uppgår till cirka 4600 ton år 2021, och cirka 960 ton vid tjänsteresor 2019, i båda fallen med bil som dominerande utsläppskälla, se Figur 4.



Figur 4. Koldioxidutsläpp i ton/år vid arbetspendling år 2021 och tjänsteresor år 2019.

### 3.2.1 Avstånd till arbetet och hemarbete

2021 har medarbetarna i genomsnitt 13,6 km till arbetet. En stor andel av medarbetarna bor på relativt korta avstånd från sin arbetsplats:

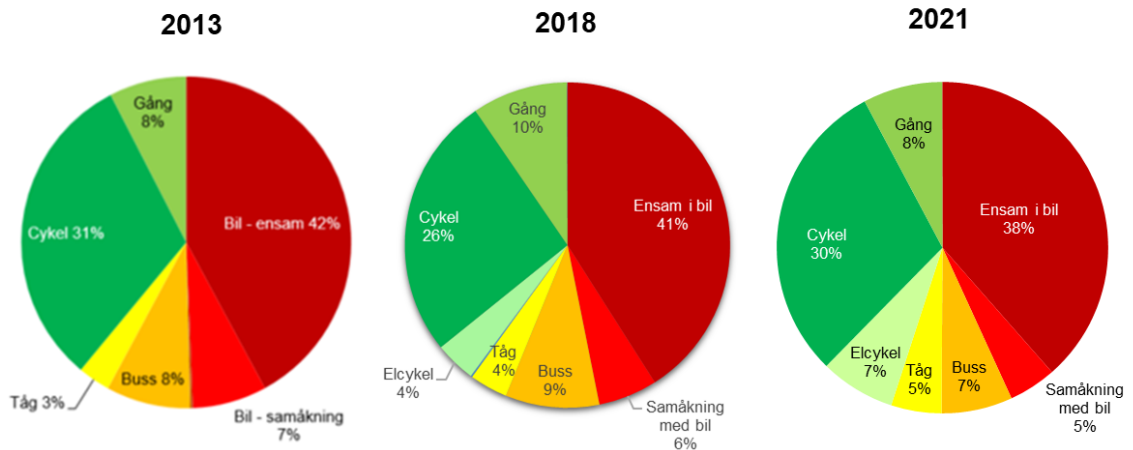
- 36 % av medarbetarna har under 5 km till arbetet
- 59 % har under 10 km till arbetet

Hösten 2021 var medarbetarna på sin fysiska arbetsplats 4,2 dagar/vecka och arbetade hemifrån 0,5 dagar/vecka. Det är dock stora variationer mellan de olika förvaltningarna:

- 3,0 - 4,5 dagar/vecka på fysisk arbetsplats för olika förvaltningar
- 0,1-1,8 dagar/vecka med distansarbete hemma för olika förvaltningarna

### 3.2.2 Färdmedelsfördelning

2021 kommer 43 % av medarbetarna med bil till arbetet, jämfört med 49 % år 2013. Motsvarande har andelen medarbetare som kommer med gång, cykel eller kollektivtrafik ökat från 51 % år 2013 till 57 % år 2021, se Figur 5. Alla förändringar mellan 2013 och 2021, utom för samåkning och gång som uppvisar mycket små skillnader, är statistisk signifikanta på 95 %-nivå.



Figur 5 Färdmedelsfördelning, huvudfärdmedel för resor till och från arbetet, år 2013, 2018 och 2021.  $N_{2013} = 3148$  och  $N_{2018} = 4600$ .

#### *Färdmedelsfördelning per förvaltning för arbetspendling*

Förändringen i färdmedelsval varierar mellan de olika förvaltningarna. De två största förvaltningarna, Leanlink och Utbildningsförvaltningen, uppvisar en tydlig positiv förändring i form av ett minskat bilresande, medan de andra förvaltningarna uppvisar ett ökat bilresande, se Tabell 2. Dock får individuella variationer större genomslag på de mindre förvaltningarna då det är färre svar från dessa.



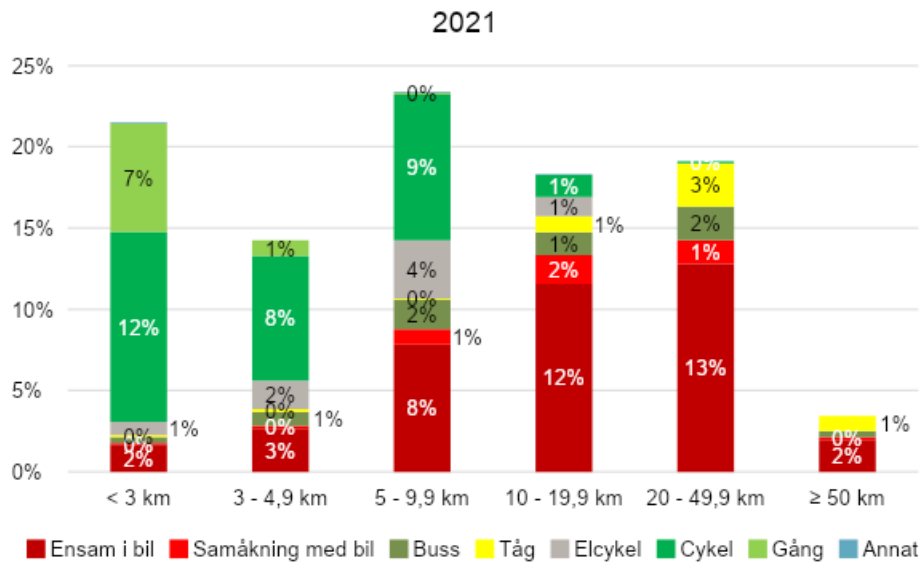
Tabell 2 Färdmedelsfördelning per förvaltning inom Linköpings kommun 2013, 2018 och 2021 samt en jämförelse mellan åren i procentenheter och procent.

Förvaltning/färdmedel	2013	2018	2021	Förändring jfr 2013	
				%-enheter	%
<b>Kultur- och fritidsförvaltningen, 233 medarbetare</b>					
Bil	34 %	35 %	37 %	3 %-enheter	8 %
Tåg + Buss	20 %	20 %	26 %	6 %-enheter	30 %
Gång + Cykel	44 %	43 %	37 %	-8 %-enheter	-17 %
<b>Kommunledningsförvaltningen, 145 medarbetare</b>					
Bil	30 %	33 %	32 %	2 %-enheter	7 %
Tåg + Buss	26 %	23 %	19 %	-8 %-enheter	-29 %
Gång + Cykel	44 %	44 %	49 %	6 %-enheter	13 %
<b>Leanlink, 2 568 medarbetare</b>					
Bil	53 %	49 %	44 %	-9 %-enheter	-17 %
Tåg + Buss	13 %	13 %	13 %	1 %-enheter	7 %
Gång + Cykel	33 %	49 %	42 %	9 %-enheter	27 %
<b>Miljö- och samhällsbyggnad, 286 medarbetare</b>					
Bil	29 %	26 %	35 %	6 %-enheter	22 %
Tåg + Buss	19 %	24 %	20 %	1 %-enheter	6 %
Gång + Cykel	53 %	50 %	45 %	-8 %-enheter	-15 %
<b>Socialförvaltningen, 529 medarbetare</b>					
Bil	32 %	28 %	37 %	5 %-enheter	17 %
Tåg + Buss	20 %	23 %	14 %	-6 %-enheter	-32 %
Gång + Cykel	48 %	49 %	49 %	1 %-enheter	3 %
<b>Utbildningsförvaltningen, 5 546 medarbetare</b>					
Bil	51 %	49 %	44 %	-7 %-enheter	-13 %
Tåg + Buss	9 %	11 %	10 %	0 %-enheter	4 %
Gång + Cykel	40 %	40 %	46 %	6 %-enheter	16 %
<b>Verksamhetsstöd och service, 233 medarbetare</b>					
Bil			49 %		
Tåg + Buss			16 %		
Gång + Cykel			34 %		

### Färdmedelsfördelning för olika avstånd till arbetet

Val av färdmedel för resor till arbetet beror bland annat på avståndet mellan hemmet och arbetet. För de som bor på kortare avstånd från arbetet är gång och cykel de vanligaste färdmedlen och på längre avstånd ökar kollektivtrafikresandet och bilanvändningen.

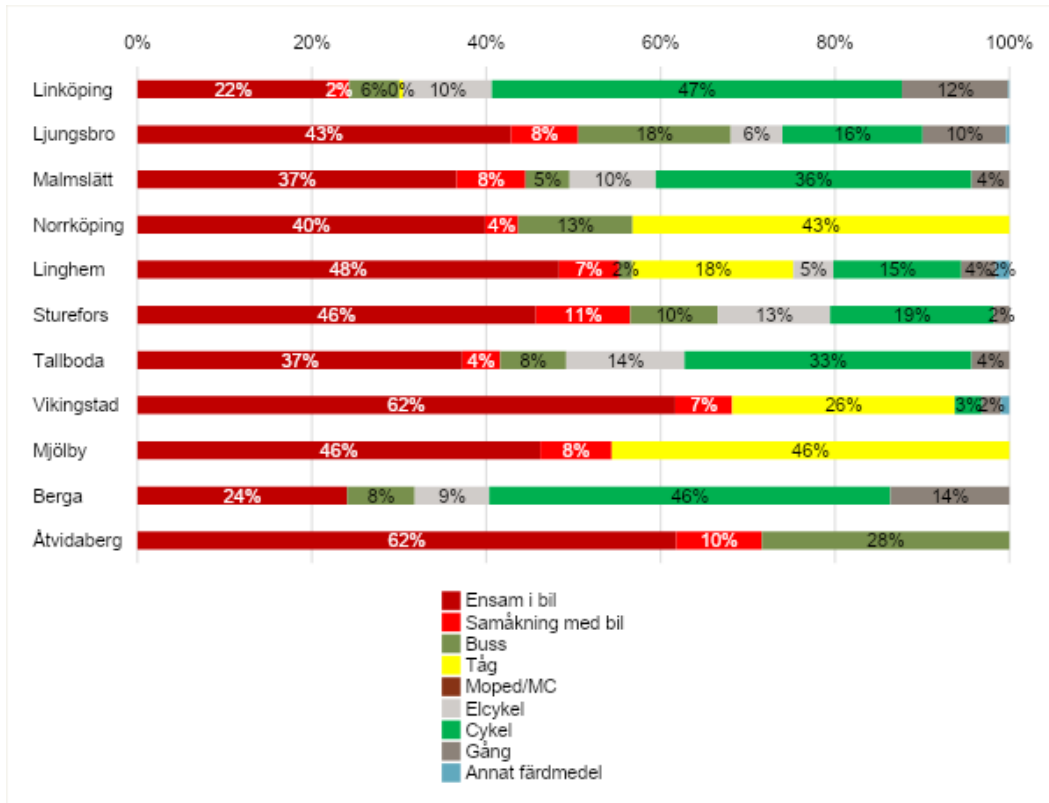
I bilaga 2 redovisas samma pendlingsuppdelning på avstånd för de olika förvaltningarna.



Figur 6 Huvudsakligt färdmedel för resor till och från arbetet för olika avstånd mellan bostad och huvudsaklig arbetsplats, 2021. N=2737.

### Färdmedelsfördelning för de tio största pendlingsrelationerna

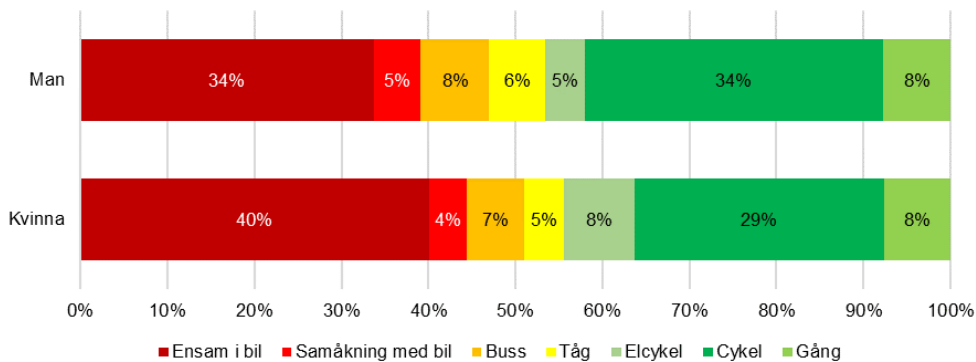
Färdmedelsfördelningen varierar kraftigt i olika pendlingsrelationer. Andelen som kommer med bil bland de som bor och arbetar i Linköping är hela 24 %, eller 1 av 4 medarbetare, se Figur 7. För alla pendlingsrelationerna utom inom Linköping är antalet svar begränsat (varierar mellan 40 och 150 svar) och resultatet får därmed betraktas med viss försiktighet.



Figur 7 Huvudsakligt färdmedel för resor till och från arbetet för olika pendlingsrelationer till/från Linköping 2021. N=2737.

### Färdmedelsfördelning per kön

Det är en viss skillnad mellan mäns och kvinnors resande till arbetet. Överlag reser kvinnorna i kommunen mer med bil medan män i högre utsträckning cyklar och går, se Figur 8.



Figur 8 Färdmedelsfördelning för resor till och från arbetet för kvinnor respektive män år 2021,  $N_{Kvinnor}=2094$  och  $N_{Män}=599$ , 44 personer valde att inte/kunde inte uppge kön.

### 3.2.3 Persontrafikarbete och koldioxidutsläpp

Persontrafikarbetet vid arbetspendling har ökat från cirka 3,4 miljoner mil år 2013 till cirka 4,6 miljoner mil år 2021<sup>3</sup>.

Tabell 3 Persontrafikarbete (mil) vid arbetspendling för medarbetarna i Linköpings kommun år 2013, 2018 och 2021.

År	Bil	MC/Moped	Buss	Tåg	Cykel	Gång	Totalt	Mil/ans t/år
2013	2 319 000	9 000	419 000	289 000	346 000	42 000	3 424 000	460
2018	2 774 300	7 000	496 700	477 200	442 500	52 800	4 253 000	492
2021	2 908 620	3 170	447 683	581 215	622 512	42 020	4 605 220	483

Ökningen av totalt rest sträcka beror i huvudsak på:

- Antalet medarbetare har ökat med cirka 2100 personer (från 7 458 år 2013 till 9540 år 2021).
- Medarbetarna bor i genomsnitt något längre bort från sin huvudsakliga arbetsplats 2021 än 2013. 2021 var medelavståndet till arbetet 13,6 km, 2018 13,2 km och 2013 11,7 km.

Koldioxidutsläppen vid arbetspendling har legat relativt konstant på cirka 4 600 ton 2013 till 2021 trots ökat antal medarbetare under samma period. Koldioxidutsläppen per medarbetare har minskat, från 0,62 ton år 2013 till 0,49 ton år 2021, vilket är en minskning med cirka 20 %, se Tabell 4.

---

<sup>3</sup> Med antagandet att resandet våren 2021 är detsamma som hösten 2021 vilket sannolikt är en viss överskattning då fler medarbetare bedöms ha arbetat hemifrån under våren än under hösten 2021.

Tabell 4 Koldioxidutsläpp (ton) vid arbetspendling för medarbetarna i Linköpings kommun år 2013, 2018 och 2021.

År	Bil	MC/Moped	Buss	Tåg	Cykel	Gång	Totalt	Ton/anst/ år
2013	4 330	11	250	0	0	0	4 590	0,62
2018	4 645	7	50	0	0	0	4 700	0,54
2021	4 550	3	90*	0	0	0	4 540	0,49

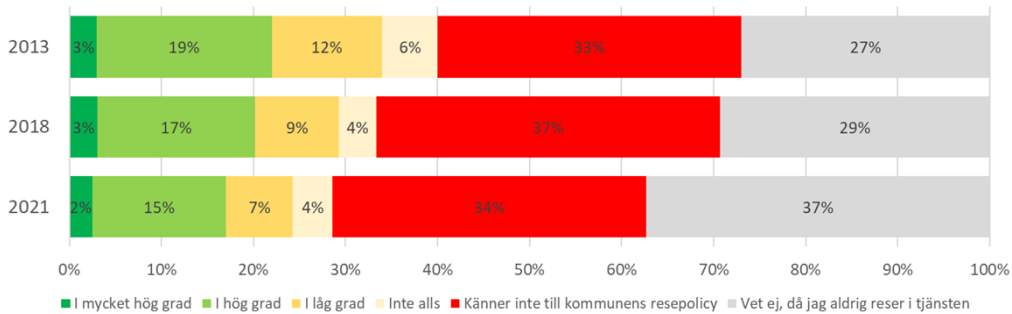
*\*Beräknat med 2020 års emissionsfaktor för busstrafik (21 g/pkm), vilket är ökning jämfört med tidigare pga förändrad beräkningsmetod. Om istället ett genomsnitt av emissionsfaktorerna för 2018 och 2020 används uppgår utsläppen från busstrafiken till 70 ton koldioxid.*

Minskningen i koldioxidutsläpp per medarbetare kan främst förklaras med teknikutveckling inom personbilsparken och överflyttning från bilresande till mer hållbara färdmedel.

### 3.3 Tjänsteresande

#### 3.3.1 Kännedom om kommunens resepolicy

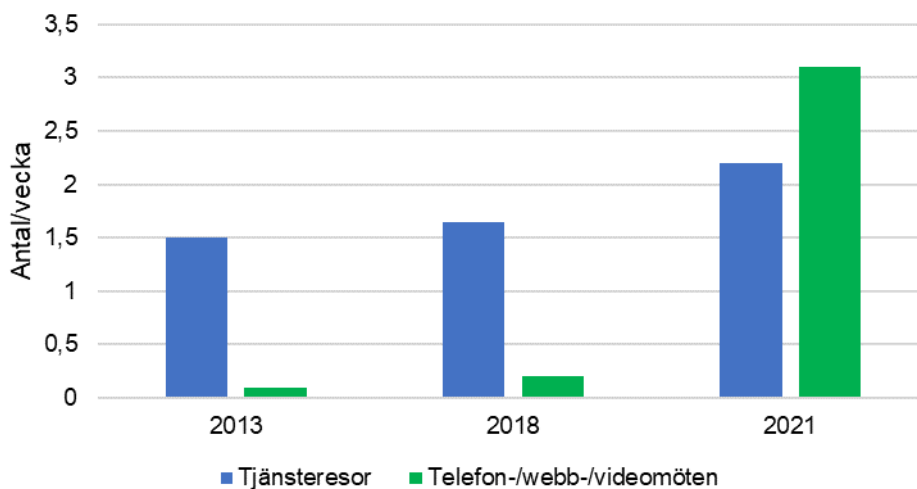
Kommunens resepolicy reglerar hur tjänsteresor ska genomföras. Bland medarbetarna som gör tjänsteresor känner 46 % till resepolicyen, vilket är en minskning jämfört med 2013 då motsvarande andel var 52 %. Av de som känner till resepolicyen anser cirka 60 % att den ger ett bra stöd eller mycket bra stöd, vilket är en ökning jämfört med 2013 men samma andel som 2018. Andelen som aldrig reser i tjänsten har ökat 2021, vilket sannolikt beror på pandemin, se Figur 9.



Figur 9 I vilken grad medarbetarna känner till och tycker att kommunens resepolicy utgör ett bra stöd vid tjänsteresor. N<sub>2021</sub>=2737.

#### 3.3.2 Antal tjänsteresor och digitala möten en vanlig arbetsvecka

Under en vanlig arbetsvecka genomför kommunens medarbetare drygt 21 000 tjänsteresor och 29 000 telefonmöten/digitala möten. I genomsnitt gör medarbetarna 2,2 tjänsteresor/tjänsteärenden och 3,1 digitala möten via telefon-, webb- eller videokonferens per vecka år 2021, vilket är en ökning jämfört med tidigare undersökningar, se Figur 10.



Figur 10 Antal tjänsteresor och digitala möten per vecka per medarbetare.

Den stora ökningen i tjänsteresor per vecka står Leanlink för. Alla de andra förvaltningarna uppvisar en minskning i antal tjänsteresor per vecka. I alla förvaltningar, inkl Leanlink, har det skett en kraftig ökning av antalet digitala möten, vilket sannolikt till stor del hänger samman med en ökad vana att hålla och delta i digitala möten under coronapandemin, se Tabell 5.

Tabell 5 Fördelning av antalet tjänsteresor (förflyttningar över 500 m) med olika färdmedel per förvaltning. N=2737

	Antal tjänsteresor/vecka			Antal telefon-/webb-/videomöten/vecka		
	2013*	2018*	2021	2013*	2018*	2021
Kommunledningsförvaltningen	1,4	2,1	1,6	0,10	0,9	6,8
Kultur- och fritidsförvaltningen	1,1	1,5	1,5	0,10	0,1	2,2
Leanlink	2,0	2,8	5,3	0,14	0,3	1,5
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen	1,9	1,5	1,2	0,20	0,3	7,8
Social- och omsorgsförvaltningen	1,6	1,8	1,2	0,20	0,4	6,2
Utbildnings- och arbetsmarknadsförvaltningen	1,2	1,1	1,0	0,10	0,1	2,8
Verksamhetsstöd och service			0,9			10,6
<b>Totalt</b>	<b>1,5</b>	<b>1,65</b>	<b>2,2</b>	<b>0,10</b>	<b>0,20</b>	<b>3,1</b>

\* Delvis något annorlunda förvaltningsindelning 2013 och 2018 jämfört med 2021.

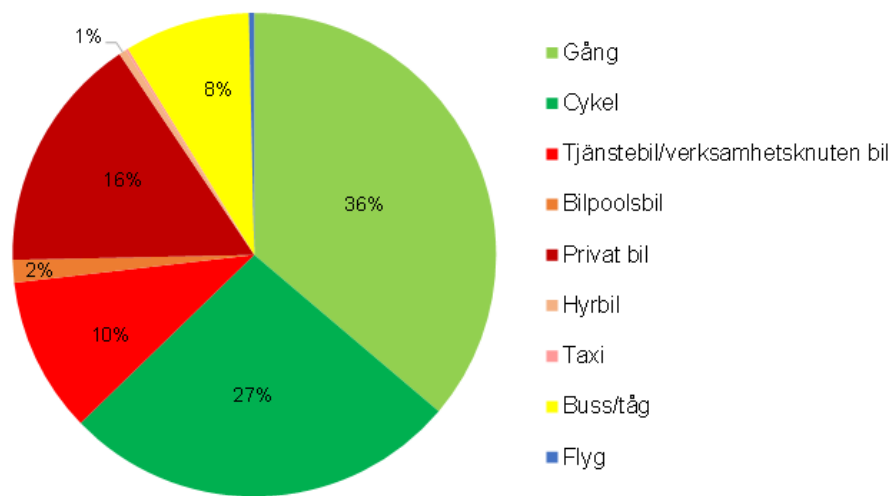
### 3.3.3 Färdmedelsval i samband med tjänsteresor

Tjänsteresor till fots eller med cykel står för drygt 60 % av antalet tjänsteresor<sup>4</sup>. Det är en kategori som normalt inte framgår av de administrativa systemen

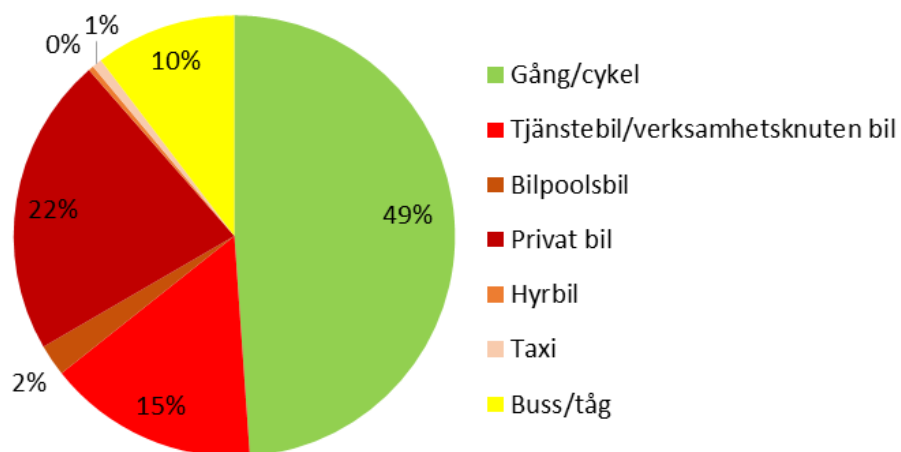
<sup>4</sup> Erhållet från webbenkäten som innehöll en fråga om hur ofta olika färdmedel används vid tjänsteresor (definierade som en förflyttning över 500 m) under en vecka i oktober 2021.



eftersom de inte är förknippade med någon kostnad. Resor med bil står för cirka 30 % av antalet tjänsteresor, med en viss övervikt åt privatbil. En jämförelse med rest sträcka med olika typer av bilar, där verksamhetsbilar dominerar vad gäller rest sträcka med bil, tyder därmed på att privatbil främst används till kortare resor. Flygresorna är relativt få men långa och kostsamma vilket gör att de utgör en relativt stor andel av kostnader och rest sträcka, men utgör liksom hyrbil och taxi, mindre än 1 % av antalet resor. Jämfört med 2018 har andelen tjänsteresor med gång och cykel ökar kraftigt medan andelen tjänsteresor med bil har minskat, se Figur 11 och Figur 12.



Figur 11 Fördelning av antalet tjänsteresor (förflyttningar över 500 m) med olika färdmedel 2021, N=2737.



Figur 12 Fördelning av antalet tjänsteresor (förflyttningar över 500 m) med olika färdmedel 2018 (ingen flygresor under aktuell vecka). N=4600.

Användningen av olika färdmedel i tjänsten varierar mellan olika förvaltningar, och då främst avseende användningen av olika typer av bilar, se Tabell 6.

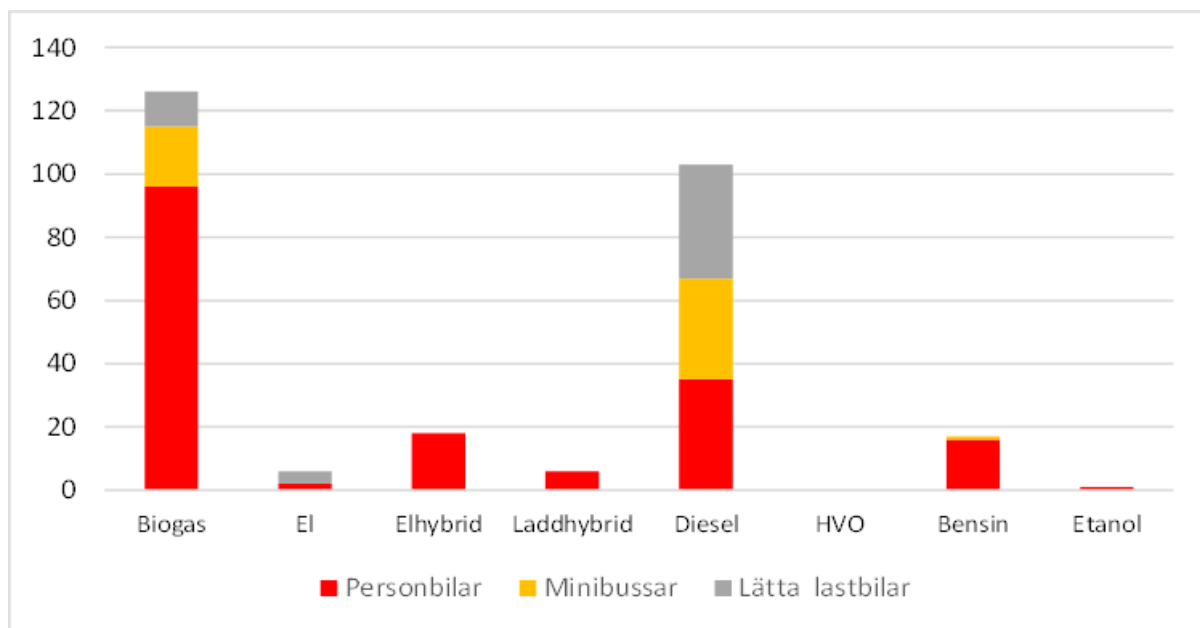
Tabell 6 Fördelning av antalet tjänsteresor (förflyttningar över 500 m) med olika färdmedel per förvaltning. N=2737.

Förvaltning	Gång	Cykel	Tjänstebil / verksamhetsbil	Bilpoolbil	Privat bil	Hyrbil	Taxi	Buss/ tåg
Kommunledningsförvaltningen	50%	22%	2%	1%	15%	0%	0%	10%
Kultur- och fritidsförvaltningen	37%	25%	5%	1%	19%	0%	0%	13%
Leanlink	34%	25%	20%	1%	12%	1%	1%	7%
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen	43%	27%	6%	10%	7%	0%	0%	7%
Social- och omsorgsförvaltningen	42%	29%	12%	4%	7%	0%	0%	6%
Utbildnings- och arbetsmarknadsförvaltningen	37%	28%	2%	1%	20%	1%	0%	10%
Verksamhetsstöd och service	41%	23%	2%	0%	25%	0%	0%	8%
<b>Totalt</b>	<b>36%</b>	<b>26%</b>	<b>10%</b>	<b>2%</b>	<b>16%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>8%</b>

### 3.3.4 Kommunens fordonsflotta

2020 hade kommunen 277 fordon i sin fordonsflotta med ägda och leasade bilar. Av dessa vara 174 (63 %) personbilar, 52 (19 %) minibussar och 51 (18 %) lätta lastbilar. Därutöver används poolbilar från M som ingår i en öppen bilpool och det är därför inte möjligt att ange antalet poolbilar som används. Antalet personbilar och lätta lastbilar har varit ungefär detsamma sedan 2017 då senaste mätningen gjordes.

Kommunens verksamhetsbilar drivs till största del på biogas och diesel, se Figur 13. 29 % av personbilarna och 78 % av de lätta lastbilarna drivs på diesel. En del av dieselbilarna är godkända för HVO100 men de redovisas som dieselbilar. Av erhållen statistik framgår att 27 av kommunens 277 fordon, dvs cirka 10 % går på HVO, utan uppdelning på olika typer av bilar.



Figur 13. Antal av kommunens ägda och leasade fordon som drivs med olika drivmedel år 2020.

Andel gasbilar och helelektriska personbilar (inklusive minibussar) och poolbilar<sup>5</sup> är 50 % (hybrider och laddhybrider är inte inkluderade i denna andel). Motsvarande siffra för lätta lastbilar är 30 %.

---

<sup>5</sup> Har antagit samma antal och samma drivmedelsfördelning på poolbilarna 2020 som 2019 då kommunen handlat upp 16 specifika poolbilar

### 3.3.5 Rest sträcka med olika färdmedel

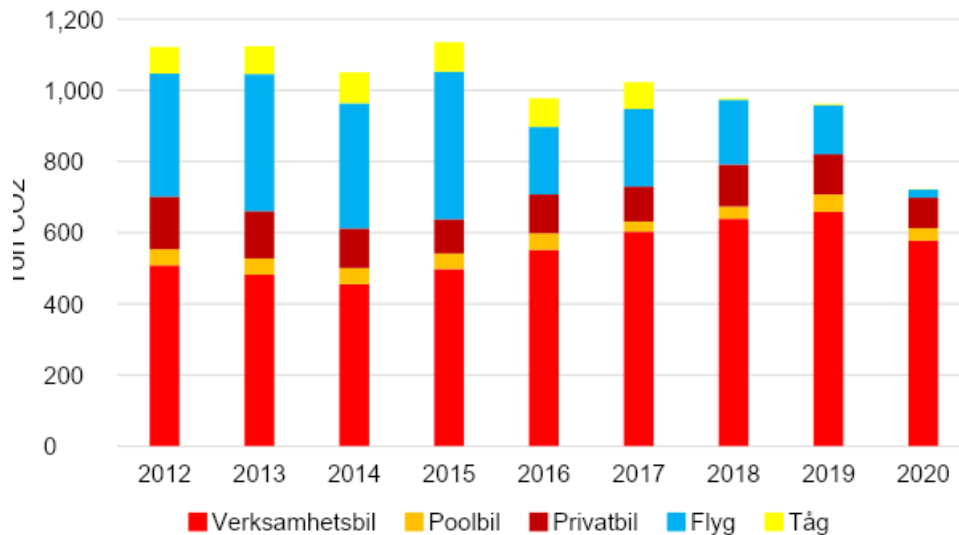
Tjänsteresandet inom kommunens förvaltningar uppgick totalt till cirka 500 000 mil under pandemiåret 2020. Tjänsteresandet gick ner kraftigt under 2020 till följd av pandemin och det är därmed svårt att dra några andra slutsatser om hur resandet förändrats under året till följd av andra faktorer. Åren innan pandemin (2017–2019) låg det totala tjänsteresandet på cirka 900 000 mil/år.

Tabell 7 Rest sträcka i tjänsten fördelat på olika färdmedel för 2012, 2017 och 2020. Siffrorna är framtagna av Linköpings kommun och bearbetade av Trivector.

Färdmedel	Mil 2012	Mil 2017	Mil 2020
Privat bil	71 000	60 400	46 000
Verks. bil	235 000	435 400	359 000
Bilpool	20 000	38 800	23 000
Hyrbil	Okänt	Okänt	Okänt
Tåg och buss	187 000	189 000	52 000
Flyg	251 000	179 000	14 000
<b>Totalt</b>	<b>764 000</b>	<b>903 000</b>	<b>495 000</b>

### 3.3.6 Koldioxidutsläpp vid tjänsteresor

Koldioxidutsläppen från tjänsteresor uppgick till 720 ton under pandemiåret 2020, och till 960 ton år 2019, jämfört med 1120 ton år 2012, se Figur 14. Koldioxidutsläppen per medarbetare har minskat med 56 % jämfört med 2012, från 0,16 ton år 2012 till 0,10 ton år 2019 och till 0,07 ton/år 2020.



Figur 14 Tjänsteresornas utsläpp av koldioxid 2012-2020, inom Linköping kommuns förvaltningar.

### 3.4 Trivectors rekommendationer utifrån nuläget

**Övergripande rekommendationer** för det fortsatta arbetet är samlat kring i huvudsak följande områden:

- Bygg en kultur för ett hållbart resande
- Avsätt mer resurser för arbetet
- Samla in och sprid goda exempel
- Bygg vidare på det som gjorts
- Ta tillvara på erfarenheterna och det fönster för omställning som finns i spåren av Covid-19
- Fortsätt att utvärdera och dra lärdomar av vunna erfarenheter

Det fortsatta arbetet föreslås således inriktas på att på olika sätt bygga upp en kultur för ett hållbart resande, och att tillsätta ytterligare resurser för ett mer målstyrt arbete. Utifrån utvärderingen av Grön resplan 2013-2021 rekommenderas att minst en heltidstjänst, eller två halvtidstjänster, inrättas för detta arbete, och att ett tydligt projektteam byggs upp med relevanta kompetenser. Detta för att bredda upp kompetensbasen, säkerställa kontinuitet i arbetet och för att minska sårbarheten, t ex i samband med personalförändringar. Detta projektteam kan även förstärkas med en samordningsfunktion för kommunens fordonsflotta, se nedan. Ett ytterligare sätt att bygga en kultur för hållbart resande är att arbeta med goda exempel, t ex genom att på olika sätt och i olika kanaler lyfta de enheter som vidtar bra och effektiva åtgärder.

Kommunen har arbetat med ett brett spektrum av åtgärder, som både minskar resandet och främjar och uppmuntrar till gång, cykel och kollektivtrafik och

har därmed byggt upp en kompetens och strukturkapital för detta. Vi rekommenderar att:

- En ny Grön resplan tas fram med både nya och redan påbörjade insatser baserat på resultatet av denna uppföljning.
- De åtgärder som redan införts och bedöms framgångsrika skalas upp och sprids till flera medarbetare, flera enheter etc, för att öka möjligheterna till större effekter.

**Exempel på åtgärder inom arbetspendling** som vi rekommenderar att utveckla utifrån resultaten av denna uppföljning:











- Åtgärder som uppmuntrar till ökad cykling och som bygger en cykelkultur, t ex årliga kampanjer, prova-på-möjligheter för el-/lådcyklar, förmåncyklar och servicetillfällen för privata cyklar.
- Information och prova-på-satsningar inom kollektivtrafiken.
- Arbete med parkeringsstyrning i form av översyn av tillgång till parkeringsplatser och säkerställande av marknadsmässiga parkeringsavgifter.





**Exempel på åtgärder inom tjänsteresande** som vi rekommenderar att utveckla utifrån resultaten av denna uppföljning:

- Intensifiering av arbetet med information om resepolitiken bland både chefer och medarbetare och fortsatt arbete med användning av digitala möten.
- Genomför en fördjupad utredning om fordonsanvändningen och inrätta en samordningsfunktion för kommunens fordonspark för ett centraliserat fordonsansvar. Detta innefattar även förslag om elektroniska körjournaler i samtliga bilar för ökad möjlighet till effektivt användande av fordonsparken och tydligare miljökrav vid upphandling så att fordon med rätt bränsle/miljöprestanda handlas upp och därefter tankas med rätt bränsle.
- Inkludera kommunens tjänstecyklar i det centraliserade fordonsansvaret för att säkerställa god tillgång till och service av tjänstecyklar.

## 4 Bilaga 1: Mål och åtgärder i grön resplan 2013-2021

Tabell 2-1 Målsättning med 2012 som basår för tjänsteresorna och 2013 som basår för arbetspendlingen enligt underlag till Grön resplan år 2013, samt uppföljning av måluppfyllnaden.

		Mål	2017/2018		2020/2021	
K ä n n e d o m	1	Andel medarbetare som känner till att kommunen har en grön resplan för ett mer hållbart resande till arbetet och i tjänsten ska uppgå till minst 75 % år 2017 och 95 % år 2021.	Ej mätt*		Ej mätt*	
	2	Andel medarbetare som känner till minst en av åtgärderna som ingår i Grön resplan ska uppgå till minst 75 % år 2017 och 95 % år 2021.	86 %		86 %	
	3	Bland de medarbetare som gör tjänsteresor ska andelen som känner till resepolicy öka från 52 % år 2013 till minst 75 % år 2017 och minst 95 % år 2021.	47 %		46 %	
A r b e t s p e n d l i n g	4	Andelen som går, cyklar eller åker kollektivt ska öka från 51 % år 2013 till minst 55 % år 2017 och minst 60 % år 2021.	53 %		57 %	
	5	Koldioxidutsläppen från arbetspendlingen ska minska med minst 12 % (550 ton) år 2017 och minst 25 % (1100 ton) år 2021 inkl effekt av teknikutveckling.	+2 % totalt  -12 % per medarb		+/-0% totalt  -20 % per medarb	
T j ä n s t	6	Andelen av kommunens personbilar som drivs med gas eller el ska öka från 28 % år 2012 till minst 75 % år 2017 och minst 95 %	PB 56 %		PB 50 %	

e r e s o r		år 2020, och andel lätta lastbilar som drivs med gas eller el ska öka från 15 % år 2012 till minst 30 % år 2017 och minst 50 % år 2020.	LLB 14 %		LLB 30 %	
	7	Användning av privat bil ska minska med minst 50 % år 2017 och med minst 75 % år 2020.	-17 % totalt  -31 % per medarb		-37 % totalt  -53 % per medarb	
	8	Koldioxidutsläppen från tjänsteresorna ska minska med minst 15 % (170 ton) år 2017 och minst 35 % (400 ton) år 2020 inkl effekt av teknikutveckling.	-9 % totalt  -24 % per medar b		-35 % totalt  -56 % per medarb	

*\*Bedömning gjordes 2018 att det inte var relevant att ha detta som målsättning, har därmed inte mätts.*

## 4.1 Genomförda åtgärder

### 4.1.1 Övergripande arbete

Grön resplan – handlingsplan för hållbart resande i Linköpings kommun godkändes av kommunstyrelsen i juni 2015. En projektledare, på ungefär en halvtidstjänst, arbetar med att implementera och följa upp åtgärderna i Grön resplan.

Från och med 2019 har arbetet med insatser riktade mot medarbetarna varit mer sparsamt, och arbetet avstannade under pandemiåren 2020/2021. Insatserna som beskrivs nedan har således primärt genomförts under 2015 till 2018.

Parallellt med nedan beskrivna insatser har parkeringsavgifter införts vid ett antal arbetsplatser, bl a vid skolor och äldreboenden. Detta gjordes i samband med att boendeparkering infördes i Linköpings tätort vid årsskiftet 2017/2018. Arbetsplatser i de centrala delarna av Linköping har sedan länge parkeringsavgifter och dessa har successivt ökat sedan 2013.



#### 4.1.2 Informations- och kommunikationsåtgärder

Information om Grön resplan och dess innehåll har en central roll i arbetet för öka andelen hållbart resande i tjänsten och till/från arbetet. Aktiviteter, planen och resepolitiken finns på kommunens intranät. Artiklar och notiser om Grön resplan har publicerats i kommunens personaltidning. Två tryckta foldrar har tagits fram för att informera om Grön resplan. I dessa ges tips om hur medarbetarna kan bidra till ökad andel hållbart resande både i tjänsten och vid resor till och från arbetet. Foldrarna har spridits i tryckt form och via intranätet.

Informationen på intranätet uppmärksammar även tjänster som erbjuds för att resa mer hållbart, exempelvis möjlighet att samåka via Skjutsgruppen, utlåning av elcyklar och cykelerbjudande, vintercyklingsdag – en kampanj där vinterdäck och cykellampor delas ut till vintercyklister, cykelns dag i juni och trafikantveckan.

Information om arbetet med Grön Resplan har även presenterats för kommunens olika förvaltningar.

#### 4.1.3 Digitala möten

För att uppmuntra till, och utbilda medarbetarna i, användning av digitala möten har olika insatser gjorts. Inledningsvis erbjöds alla medarbetare att få prova att ha e-möten via Skype, och sedan 2018 ingick Skype i basutbudet för alla kommunens datorer. Därefter har detta bytts mot Google Drive och möjligheten att även hålla Teamsmöten. Det innebär att samtliga medarbetare som har tillgång till datorer kan bjuda in till och delta i digitala möten. Detta har varit speciellt värdefullt under pandemitiden då användningen av digitala möten ökat kraftigt.

#### 4.1.4 Klimatkompensation

Klimatkompensation infördes i kommunen 2016, vilket innebär att en klimatavgift tas ut för alla tjänsteresor med flyg och bil (elevresor exkluderade). Avgiften tas ut på alla tjänsteresor med dessa färdmedel och avgifterna på bil beror på vilket bränsle som används. Pengarna finansierar arbetet med Grön resplan och genomförandet av de åtgärder som redovisas i detta dokument samt för uppföljning av Grön resplan.

Vid resor som omfattas av klimatkompensation betalar verksamheter inom kommunen en klimatavgift till ett klimatkonto. Storleken på klimatavgiften baseras på mängden koldioxidutsläpp genererat av respektive färdmedel:

- 2 % på hyreskostnad för bilpool
- 5 % på kostnad för gas
- 10 % på kostnad för E85 och för ersättning för privat bil i tjänsten



Linköpings kommun  
linkoping.se



Linköpings kommun  
linkoping.se



- 20 % på inrikes och utrikes flygbiljetter och för fossila drivmedel (bensin och diesel)

#### 4.1.5 Upphandling

Det har ställts skarpare miljökrav i de senaste upphandlingarna av resebyråttjänst och bilpoolsbilar.

#### 4.1.6 Hållbart resande med cykel

Flera av de åtgärder som genomförts har varit åtgärder med syfte att öka andelen cykelresor både i tjänsten och vid arbetspendling.

##### *Ramavtal för tjänstecyklar och serviceavtal*

Projektledaren för Grön resplan har ingått i referensgruppen för framtagande av förfrågningsunderlag för upphandling av ramavtal för tjänstecyklar inklusive serviceavtal. Ramavtalet för cyklar trädde i kraft våren 2017 och gäller till 2023. Genom detta ramavtal med cykelhandlare har inköp, leverans av cyklar och service underlättats för enheterna. Serviceavtalet innebär att leverantören erbjuder service (inklusive byte till vinter- och sommardäck), reparationer på de inköpta cyklarna samt transporttjänst för hämtning och avlämning av cyklar.

##### *Förmånliga cykelinköp för medarbetarna*

2016 till 2019 erbjöds alla tillsvidareanställda medarbetare två gånger om året möjligheten att beställa en förmåncykel, d v s att köpa en cykel och betala den med bruttolöneavdrag. I avtalet ingick t ex citybikes, hybridcyklar, packcyklar och olika modeller av elcyklar. Efter tre år hade medarbetaren möjlighet att köpa cykeln till rådande marknadsvärde eller leasa en ny cykel.

Sedan 2020 erbjuds möjlighet att köpa cykel via Actiway, där medarbetarna kan köpa en cykel räntefritt och dela upp betalningen på 12 månader. De cykelhandlare som är anslutna till systemet ger också olika rabatter på allt från cyklar till olika cykeltillbehör.

Medarbetare har kunnat tecknat avtal om förmåncykel och köpa cykel via Actiway.

##### *Cykeldag/ Prova på aktivitet hösten 2020*

För att informera om övergången från förmåncykel till räntefri avbetalning anordnades en presentation av cykelhandlarna som är anslutna till systemet och provcykling av deras cyklar under en cykeldag hösten 2020.

### ***Lån av elcykel för arbetspendling och tjänsteresor***

Inom ramen för Grön resplan inhandlades tre elcyklar som lånats ut till verksamheterna. Syftet är att medarbetare ska få möjlighet att testa elcykel för de resor som sker under arbetstid men även ha möjlighet att låna dem för arbetspendling.

Från 2018 erbjuds alla kommunala enheter att göra intresseanmälningar via intranätet för att prova elcykel. Utfallet med utlåning av elcykel har varit positivt och flera av enheterna har köpt in elcyklar till verksamheten. De tre testcyklarna är sedan pandemin stationerade på en enhet.



### ***System för bokning av tjänstecykel***

Flertalet av förvaltningarna har bokningsbara tjänstecyklar, varav en del elcyklar som medarbetarna kan använda i tjänsten. Bokning av cyklarna sker via Outlook.

## **4.1.7 Hållbart resande med kollektivtrafik**

### ***Prova-på-kort för arbetspendling med kollektivtrafik***

Under ett antal år erbjöds medarbetare via intranätet att testa att resa med kollektivtrafiken. Vid varje tillfälle delades prova-på-kort på två veckor ut till cirka 250 medarbetare. Cirka 900 medarbetare har erhållit prova-på-kort. Uppföljningar visade att cirka 45 % av testresenärerna laddade och använde resekortet inom två månader efter testperiodens slut. Detta erbjudande finns inte längre kvar.

### ***Kollektivtrafikkort för tjänsteresor***

På många av de kommunala enheterna finns förladdade kort från Östgötatrafiken för resor med kollektivtrafik. Kortet tillhandahålls av respektive reception och/eller administratör.

### ***Realtidsskärm med avgångstider***

På Åleryds vårdboende har under en tid en realtidsskärm med avgångstider varit uppsatt i byggnadens huvudentré. Skärmen visade aktuella avgångstider för de bussar som trafikerar den närliggande busshållplatsen ett par minuters gångväg från vårdboendet.

## **4.1.8 Hållbart resande med bil**

### ***Fordonsöversikt***

En genomgång har gjorts med förvaltningarna över vilken typ av leasing-, tjänste-, och poolbilar de har, vilken typ av drivmedel de körs på samt vilka svårigheter och utmaningar medarbetarna har med att använda olika drivmedel. Ämnen som diskuterats är exempelvis tankning, räckvidd och funktion under olika temperaturer för el, diesel respektive biogas.

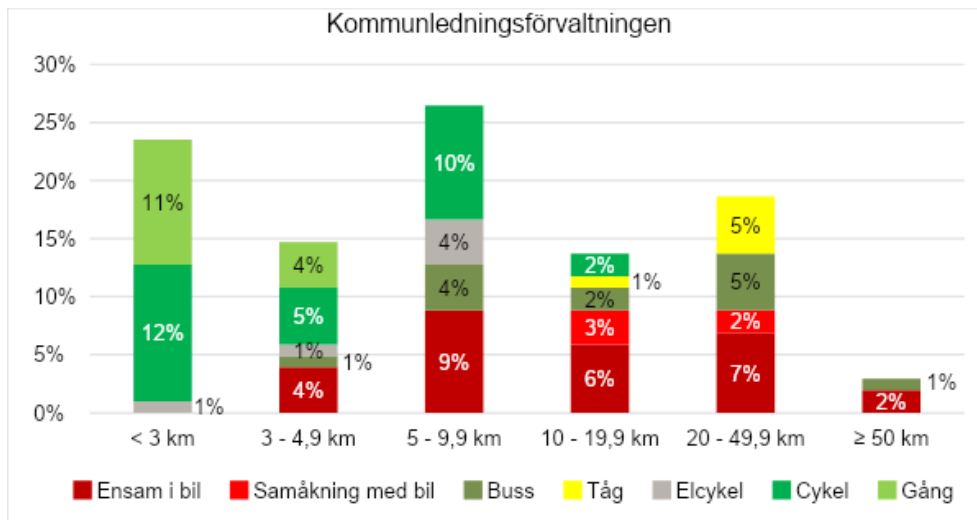
### *Privat abonnemang i bilpool*

2006 invigdes Linköpings kommuns första upphandlade bilpool. Bilpoolen var från starten öppen för bruk av allmänheten och andra organisationer. Sunfleet, och därefter Volvo M, har varit leverantör av bilpoolen sedan dess start.

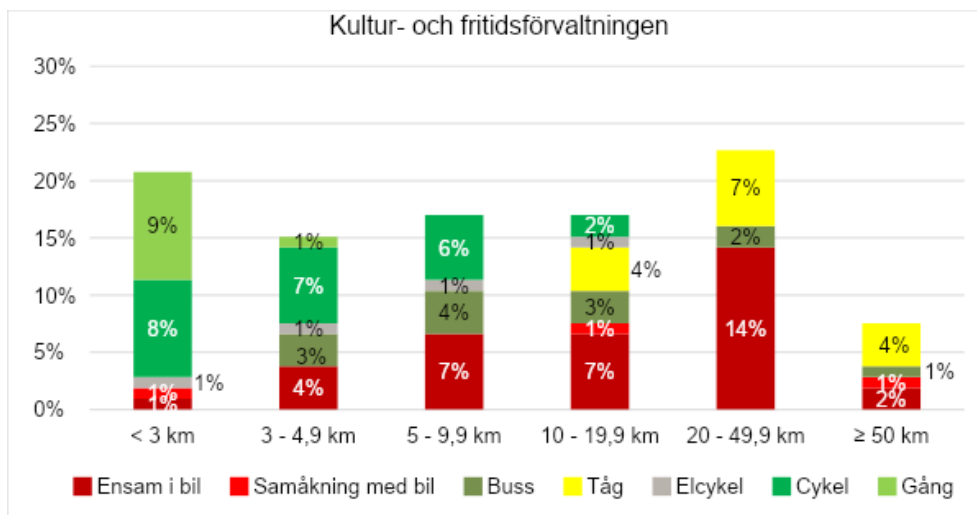
Medarbetarna i kommunen erbjöds under tiden med Sunfleet möjlighet att teckna privat abonnemang om de hade ett företagsabonnemang via kommunens avtal. Erbjudandet innebar en lägre abonnemangavgift under de tre första månaderna av medlemskapet. 2018 var det ungefär 700 medarbetare som hade företagsabonnemang varav 30 har nyttjat erbjudandet med privat abonnemang.

## 5 Bilaga 2. Färdmedelsfördelning för olika avstånd, per förvaltning

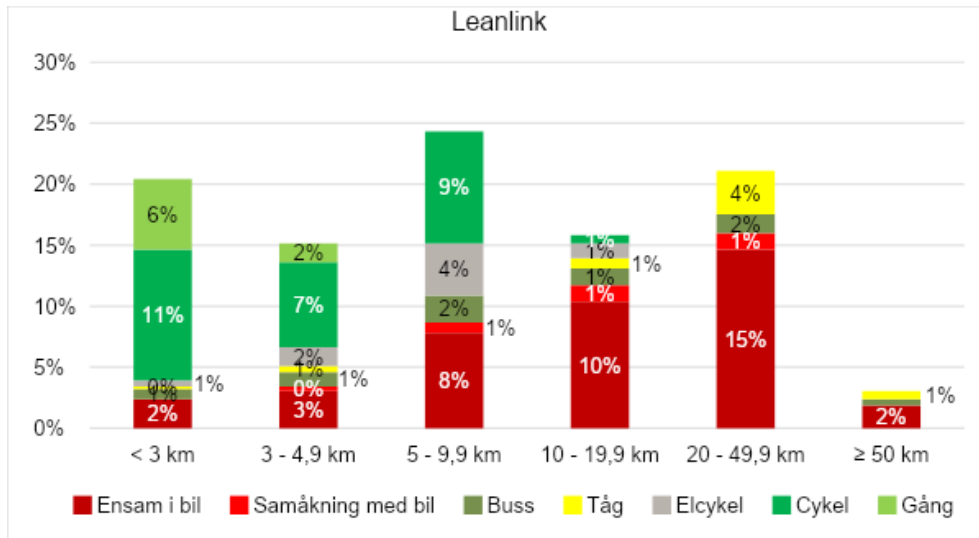
Huvudsakligt färdmedel för resor till och från arbetet för olika avstånd, per förvaltning.



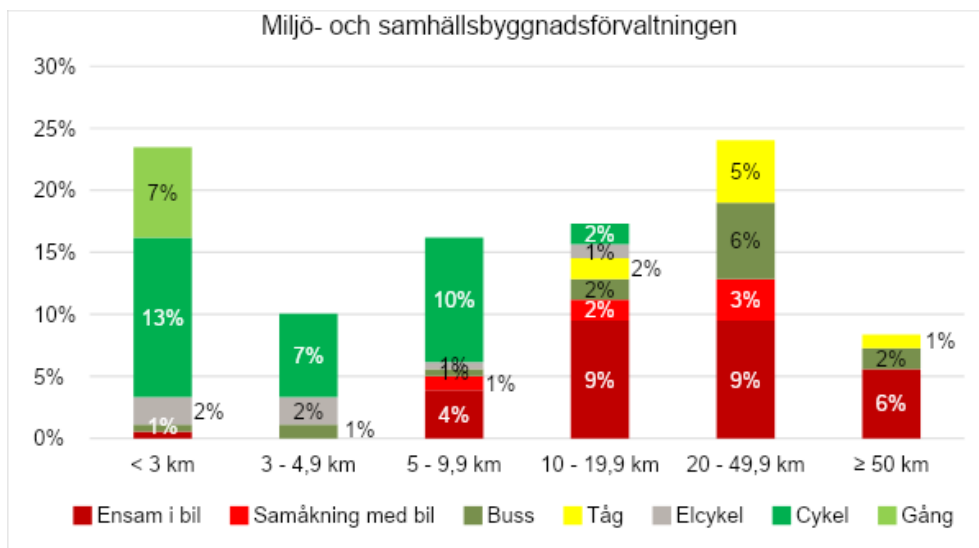
N= 102. Svartfrekvens: 70 %.



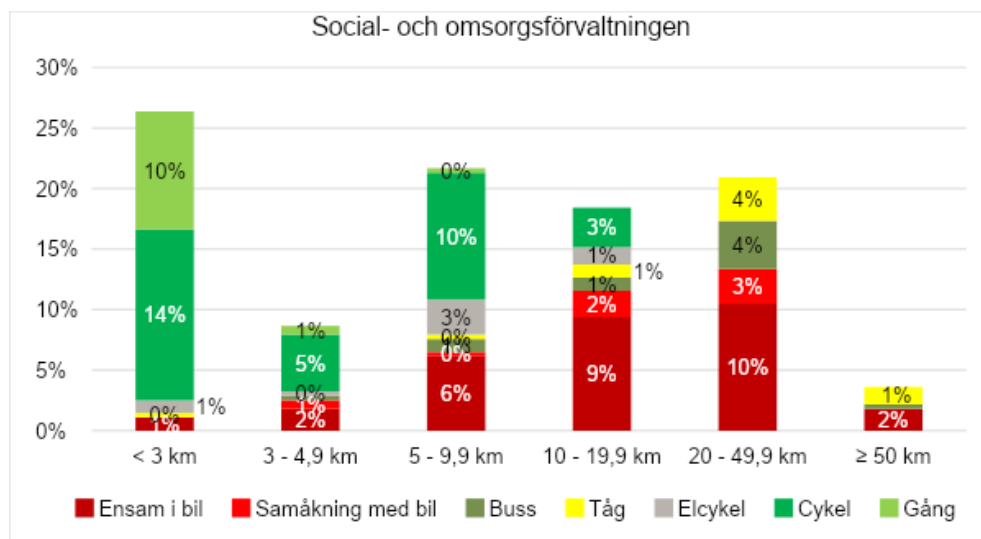
N= 106. Svartfrekvens: 45 %.



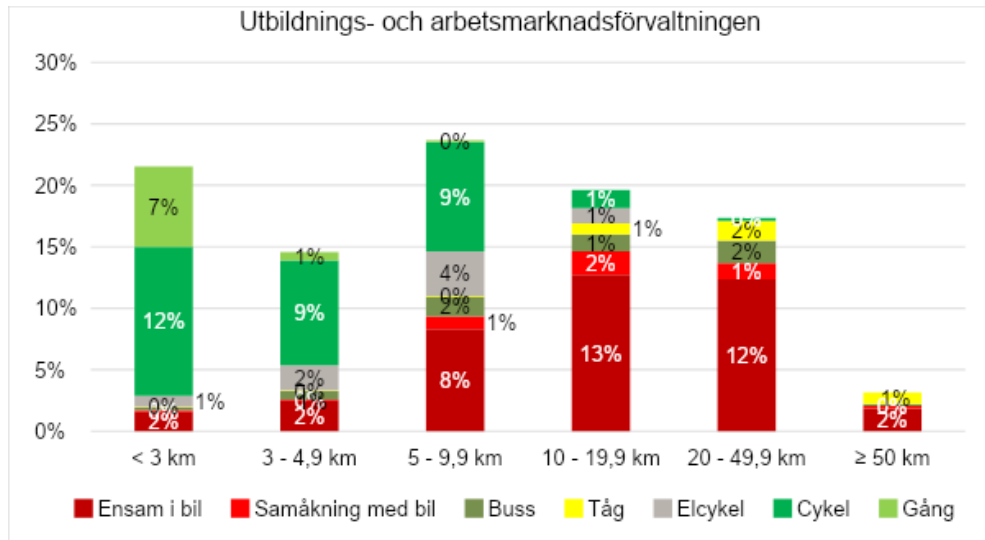
N= 588. Svarefrekvens: 23 %.



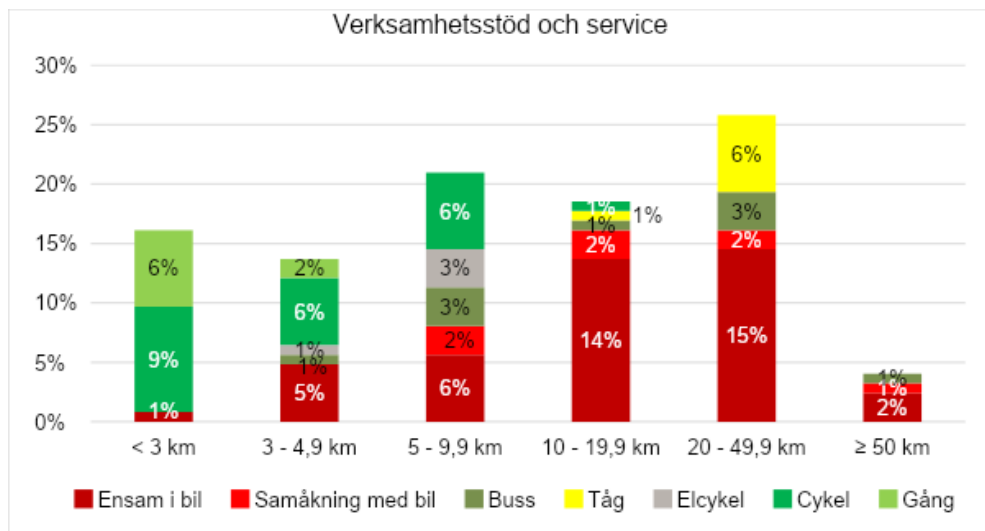
N= 179. Svarefrekvens: 63%.



N= 277. Svarefrekvens: 52%.



N= 1 361. Svarefrekvens: 25%.



N= 123. Svarefrekvens: 53%.

## 6 Bilaga 3. Mål från "Kommunkoncernens handlingsplan för koldioxidneutralt Linköping 2021-2023 med utblick mot 2025", inom insatsområdet "klimat effektiva transporter och resor".

### 6.1 Alla förvaltningar

Åtgärd	År	Ansvarig
Genomföra översyn av användande av egen bil i tjänsten. Vid behov ska plan för att fasa ut användande av egen bil i tjänsten tas fram.	Översynen tas fram 2021 Uppföljning sker årligen	Samtliga förvaltningar och bolag
Genomföra översyn av befintligt fordons-innehav med plan att fasa ut fordon som enbart kan köras på fossila bränslen	Översynen tas fram 2021 Uppföljning sker årligen	Samtliga förvaltningar och bolag
Implementering och kommunikation av Grön resplan och tillämpningsanvisningar för resor i tjänsten hos medarbetare på respektive förvaltning	2021-2023	Samtliga förvaltningar
Ökad användning av kollektivtrafik och cykelresor som ersättning för bilresor genom t ex möjlighet att låna tjänstebusskort	2021-2023	Samtliga förvaltningar och bolag

### 6.2 Kommunledningsförvaltningen



Åtgärd	År
Arbete utifrån förlängning och uppdatering av Grön resplan	2021-2023
Utreda och vid behov revidera Rese- och fordonspolicyn	2021

### 6.3 Kultur- och fritidsförvaltningen

Åtgärd	År
Miljöbilar (bokbuss)	2023
Resor med tåg och buss vid tjänsteresor	2021-2023
Tjänsteresor med kommunens bilpool	2021-2023

### 6.4 Leanlink

Åtgärd	År
El- och biogasbilar samt elcyklar i verksamheterna	2021-2023
Samordnade transporter och fordon <i>IoA har under 2020 fokus på att samordna och effektivisera affärsområdets transporter och fordon.</i>	2021-2023

Optimera transporter vid distribution av varm mat	2021-2023

## 6.5 Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Åtgärd	År	Kommentarer
Utredning samlade parkeringslösningar	2021	
Riksfärdtjänst – införande av förnybara bränslen enligt nya riktlinjer för klimatkrav i entreprenad-upphandlingar	Påbörjas 2020	
Start av ny gång- och mikromobilitetsplan	Påbörjas 2021	
Utreda förutsättningar för Införande av Linköping Maas (mobility as a service) samverkan inom kommunen med bolag samt andra aktörer	2020-2021	
Lokaliseringsutredning för fler pendlar/infarts-parkeringar	2021	
Logistikutredning för innerstaden (citylogistik)	2021	
Översyn av p-normen Riktlinjer för parkering och mobilitetsköp	2020-2021	Ett förslag finns framme med en utvecklad modell för flexibla och miljöstyrande parkeringstal. Modellen

		kommer att testas i några projekt som t ex stadsbyggnadsprojekt Berga äng. De nya parkeringsriktlinjerna planeras antas under 2021.
Genomförande av översiktsplaner (ÖP) med övergripande mål om Linköping som en hållbar stad som konkretiseras i fördjupade översiktsplaner (FÖP)	Pågående, gäller tills vidare	Det pågår arbete med FÖP Stångebro och Steninge samt Malmslätt. Arbete med aktualitetsprövning för resterande översiktsplaner pågår 2020, beslut kommer att tas under hösten vilka som ska prioriteras för uppdatering framöver.
Genomförande av Verksamhetsplan för hållbart resande/mobility management	2021-2023	Arbete pågår, under 2020 med något mindre utåtriktade aktiviteter för invånarna. Projektet Grön resplan Mjärdevi avslutas och följs upp under 2020.  Vintercyklister och Bilfria familjer är exempel på två genomförda projekt.
Genomförande av Trafikstrategi, del av ÖP (2010) med strategier för t ex gång-, cykel- och kollektiv-trafik, mobility management, förändrad färdmedelsfördelning	2021-2023	Arbete pågår med FÖP Ytterstadsplanen och Trafikplan för innerstaden där intentionerna från trafikstrategin från 2010 konkretiseras ytterligare. Ytterstadsplanen föreslår förtätning längs stråk där god kollektivtrafik och snabba cykelstråk kan utvecklas.
Genomförande av Cykelplan för Linköping 2008-2028 med tillhörande handlingsplan med	T o m 2028	Arbete pågår och är till största delen genomfört.  Utformning av fortsatt planeringsdokument för

förbättringar för cykeltrafik		hållbar mobilitet inklusive cykel är på ide/planeringsstadiet.
Grön resplan för utvalda stora arbetsplatser	2019-2020	Projektet pågår, finansieras av Energimyndigheten på fyra stora arbetsplatsområden – LiU, Saab AB, Garnisonsområdet och Linköping city. Projektets aktiviteter samordnas till viss del med Grön resplan för kommunen.
Förbättrad infrastruktur för cykel, exempel: Cykelparkering innerstaden, utbyggnad av cykelvägar/cykel-banor/cykellänken, skyltning och underhåll av befintligt cykelvägnät samt införa Linbike vid pendlarparkeringar	2021-2023	Ordinarie verksamhet
Arbete med digitala tillämpningar för att minska behov av resande hos utförare.	2020-2021	

## 6.6 Social- och omsorgsförvaltningen

Åtgärd	År
Arbete med digitala tillämpningar för att minska behov av resande hos utförare.	2020-2021

## 6.7 Utbildnings- och arbetsmarknadsförvaltningen

Åtgärd	År
Samplanera skolskjuts-resor i så hög grad som möjligt	2021-2023

## 6.8 Verksamhetsstöd och service

Åtgärd	År	Kommentarer
El- och biogasbilar samt elcyklar i verksamheterna	2021-2023	Befintliga servicebilar består av el- och biogasbilar  Tillgång till Linbike finns i Mjärdevi
Samordnad varudistribution	2021-2023	