

Ökad och säker cykling

Redovisning av regeringsuppdrag



Dokumenttitel: Ökad och säker cykling - Redovisning av regeringsuppdrag

Publikationsnummer: 2012:196

Dokumentdatum: 2011-11-23

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenummer: TRV 2011/19633

ISBN 978-91-7467-394-4

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Mats Gummesson

Uppdragsansvarig: Mats Petersson

Tryck: Trafikverket

Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge, telefon: 0771-921 921. texttelefon: 010-123 50 00

Innehåll

Sammanfattning	5
Uppdraget	7
Delredovisning av uppdraget april 2011.....	7
Bakgrund.....	8
Analys och slutsatser	10
Varför har inte cykelresornas andel ökat?.....	10
Det råder stor samsyn om att cykelresandet är viktigt för samhället och medborgarna.....	11
Cykling bör ses som ett eget trafikslag	11
Störst potential för en ökad säker cykling finns i större tätorter	12
Det behövs mer resurser för satsningar i tätorter.....	12
Samverkan kring cykelfrågor behöver utvecklas	12
Det krävs tydliga mål och delmål.....	12
En bra infrastruktur och hög drift- och underhållsstandard har en avgörande betydelse för en ökad cykling.....	13
Uppföljning och utvärdering behöver förbättras och samhällsnyttan redovisas .	14
Det sker en snabb utveckling av cykeln som fordon.....	14
Cykling behöver knytas till andra trafikslag.....	15
Ökad säker cykling och jämställdheten	15
Cykling är en del i integrationen för nya svenskar.....	15
Ny kunskap behöver tas fram och känd kunskap spridas	16
Ett ökat resande och förbättrad säkerhet går att förena	16
Förutsättningar för cykelturism bör behandlas i den regionala planeringen	17
Förslag till strategi.....	18
Förslag till handlingsplan	20
Samverkan.....	20
Planering	20
Forskning, utveckling och kunskapsöverföring	21
Underlag och fakta	22
Mål och åtgärder i tidigare strategier och bedömning av uppnådda resultat	22
Persontransportarbetet och cykelresandet	23
Cykel som fordon	26
Olyckor och skadeföljder	27

Cykelhjälm användning	30
Cyklister med särskilda behov	31
Kunskap om effekter och samhällsnytta	31
Hälsa	32
Miljö	33
Cykling i planeringen	33
Forskning och utveckling	34
Infrastruktur	35
Cykelturism	35
Cykling för nya svenskar	36
Några erfarenheter från andra länder	36

Sammanfattning

Genom att skapa förutsättningar för människor att ersätta korta bilresor med att gå eller cykla uppnås betydande vinster för samhället och medborgarna.

Möjligheterna att resa förbättras för de som inte har tillgång till bil och för de som har bil minskar bilberoendet och cyklingen bidrar till en förbättrad hälsa. Att cykla är betydligt mer energieffektivt per personkilometer och ett ökat cykelresande bidrar därigenom till att nå målen om ett långsiktigt hållbart samhälle. Ökad andel cykelresor har även positiva effekter gentemot trängsel, buller, partiklar och bidrar till en effektivare markanvändning.

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att i samarbete med Transportstyrelsen och i samråd med Sveriges Kommuner och Landsting och andra berörda myndigheter och organisationer utarbeta en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling. Arbetet ska redovisas till Näringsdepartementet senast 1 december 2011. En delredovisning har lämnats den 1 april 2011.

Två tidigare strategier kring cykling finns framtagna och en viktig utgångspunkt i arbetet med denna strategi är att analysera de tidigare strategierna, vad som faktiskt blev genomfört samt orsaker till att cyklingens andel inte ökat för att finna mer effektiva förslag till åtgärder.

Störst potential för att få en ökad och säker cykling finns inom och nära de större tätorterna. Infrastrukturåtgärder som leder till ett sammanhängande säkert cykelnät anses av många som en av de viktigaste faktorerna för att cyklingen ska öka. Att avsätta medel till cykelåtgärder längs det kommunala väg- och gatunätet i de större tätorterna bedöms som den faktor som har störst potential för att åstadkomma ett sammanhängande cykelnät och därigenom i högst grad bidra till en ökad och säker cykling.

För att nå en måluppfyllelse om en ökad andel cykling krävs att cyklingen prioriteras i planeringen av infrastrukturen. För att genomföra denna planering krävs det i många avseenden mer kunskap om cyklingen. När denna kunskap är framtagen är det möjligt att dels ta fram realistiska mål och delmål på nationell, regional och lokal nivå.

Cykeln som fordon är nu inne i en utvecklingsfas där elcyklar blir allt vanligare. Detta ställer särskilda krav på infrastrukturen.

Undersökningar visar att drift och underhållsåtgärder är mycket viktiga för cykling, inte minst ur skadesynpunkt där många cyklar omkull på grund av halka eller lösgrus.

Strategin tar sin utgångspunkt i att det fortsatta arbetet med cyklingen kommer att förändras bland annat utifrån utvecklingen av cykeln som fordon och behov av en hållbar utveckling i städerna. I denna utveckling kommer cykelresandet att ha en allt viktigare roll. En ökad cykling har stora möjligheter att kraftfullt bidra till ett framtida hållbart transportsystem. Den ökade cyklingen måste ske med god säkerhet varför kunskapsbrister avseende olyckor med cyklister måste studeras och analyseras. För att svara upp cyklisters behov och cyklingens förutsättningar krävs

ett nytt synsätt där cykling i princip betraktas som ett eget trafikslag. Behov och förutsättningar varierar över landet och därför måste arbetet ta sitt ursprung i lokal och regional planering. Cyklingens roll i ett hela-resan perspektiv behöver utvecklas inte minst gäller det kopplingarna till kollektivtrafik.

Strategin anger vidare att för att lyckas åstadkomma en ökad säker cykling behöver befintlig kunskap sammanställas och spridas och ny utvecklas inte minst för att ta fram relevanta mål och delmål. För att kunna följa upp och utvärdera dessa behövs såväl nationella som regionala/lokala mätningar av tillstånd. Erfarenheter från arbetet med att öka cyklingen under det senaste decenniet visar tydligt att en förutsättning för att lyckas är att cykling prioriteras och att nödvändiga medel avsätts för att genomföra framtagna planer.

Strategin anger att en viktig samverkan är den som sker mellan staten och de största kommunerna och regionala organ. I denna samverkan är det viktigt att cykling ses i en större helhet, där utgångspunkten tas i en dialog med kommuner och regionala organ för att definiera behov och problem. Cykelfrågorna måste lyftas högre på agendan och vara en given del i samhällsplanering – tidiga skeden. Det är också viktigt att de dialoger som förs hanterar alla aspekter från en gemensam syn på problem och möjligheter, roller och ansvar, kundernas behov och önskemål, fakta och studier av val av åtgärder till en handlingsplan och tydlighet i finansiering.

Tidigare inriktning har varit att öka cykelhjelmsanvändningen för att på sikt kunna genomföra en cykelhjelmslag. Eftersom cykelhjelmsanvändningen på flertalet håll inte ökat i tillräcklig omfattning i förhållande till uppsatta mål bör enligt denna strategi ett nytt angreppssätt prövas som innebär en samverkan med försäkringsbolag, landsting och företag.

Handlingsplanen behandlar översiktligt de områden som identifierats som verkningsfulla för att nå en ökad och säker cykling.

Fortsatt arbete behöver bedrivas med att ta fram en mer detaljerad handlingsplan som redovisar aktiviteter, kostnader, tidsplaner, prioriteringar och ansvarfördelning. Detta kommer att göras i nära dialog med aktörer och intressenter och färdigställas efter årsskiftet år 2012.

Uppdraget

Ökad och säker cykling är en viktig del för att nå transportpolitikens mål, där en av preciseringarna av funktionsmålet anger att "förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, cykel och gång skall förbättras".

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att i samarbete med Transportstyrelsen och i samråd med Sveriges Kommuner och Landsting och andra berörda myndigheter och organisationer utarbeta en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling. Arbetet ska redovisas till Näringsdepartementet senast 1 december 2011. En delredovisning har lämnats den 1 april 2011.

Regeringen har även tillsatt en särskild utredare¹ som ska se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Översynen syftar till att öka cykeltrafiken och göra den säkrare. Detta uppdrag ska redovisas till regeringskansliet i maj 2012.

Att det finns en särskild statlig utredning som ska se över regler ur ett cyklingsperspektiv innebär en avgränsning för denna redovisning. Frågor som inte behandlas i detta uppdrag är exempelvis regler och tillsyn avseende cykelhjälm, alkohol, väjningsplikt och andra trafikregler samt reseavdrag.

Delredovisning av uppdraget april 2011

I den delredovisning som lämnades till regeringen beskrevs insatsområden för arbetet. Varje insatsområde hade sin grund i en nulägesbeskrivning tillsammans med aktuella politiska mål och en problembild. Problembilden utgick från vad som är viktigt att åstadkomma för att uppnå de transportpolitiska målen avseende tillgänglighet, säker trafik och hälsa. För varje insatsområde presenterades en eller flera preliminära inriktningar. Inriktningarna prioriterades inte utan har legat till grund för det fortsatta arbetet med strategin "ökad och säker cykling". De inriktningar som inte prioriterats ingå i förslaget till strategi och handlingsplan är:

- Analys av varför barn och unga i allt mindre utsträckning går och cyklar på egen hand – analys gjord men ger inget underlag för åtgärd
- Analys av vilka åtgärder som kan påverka vana bilanvändare att överväga andra färdmedel – kunskapsutveckling pågår
- Utreda hur fysisk aktivitet på recept kan utveckla för cykling särskilt för äldre patienter – osäkerhet om lämpligheten utifrån höga skadetal bland äldre. Bör hanteras inom ramen för ett framtida forskningsprogram för cykeln som är förslag i handlingsplanen

¹ Översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv, Dir. 2010:93

Bakgrund

I slutet av 1990-talet lyftes frågan om cykeln som en del i ett hållbart transportsystem på bred front i politiken. Den politiska viljan att förbättra förutsättningarna för en ökad och säker cykling framfördes bland annat i propositionerna Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137), Transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56) och Svenska Miljömål – Miljöpolitik för ett hållbart Sverige (prop. 1997/98:145). Mot bakgrund av dessa inriktningar beslutade Vägverkets styrelse att initiera ett arbete med att ta fram en nationell strategi för cykling – Mer cykeltrafik på säkrare vägar².

De åtgärder och aktiviteter som pekades ut som centrala för en önskvärd utveckling mot en ökad och säker cykling i den nationella strategin från 2000 bedömdes inte ha genomförts i tillräcklig omfattning mellan 2000 och 2005. I 2005 års transportpolitiska proposition Moderna transporter (prop. 2005/2006:160) betonade därför regeringen att de insatsområden som pekats ut i den nationella strategin borde genomföras och kompletteras.

Som en följd av detta fick Vägverket ett regeringsuppdrag att beskriva vad som kan göras för att cykeltrafikens andel av antalet resor ska öka, särskilt i tätorter, genom att bland annat utveckla den nationella cykelstrategin, utifrån tillgänglighets-, folkhälso- och miljöperspektiv så att åtgärder vidtas för att uppnå målet och även ange vilka resurser som krävdes.

Båda dessa arbeten hade en inriktning som fokuserade på kortare resor i tätort och betonade vikten av satsningar på såväl infrastruktur och marknadsföring av cykling som andra åtgärder, exempelvis inom samhällsplanering. En tydlig skillnad var att 2007 års strategi anger att arbetet skulle fokuseras mot de 30-40 största tätorterna i Sverige. Vidare skiljer sig strategierna åt genom hur fortsatt arbete strukturerats i form av insats-/åtgärdsområden.

En viktig utgångspunkt i arbete med denna strategi är att analysera de tidigare strategierna, vad som faktiskt blev genomfört, orsaker till att cyklingens andel inte ökat för att finna mer effektiva åtgärder.

Transportpolitiska mål, (prop. 2008/09:93) anger att en av faktorerna för att uppfylla funktionsmålet tillgänglighet är att förutsättningarna för cykling ska förbättras. Ytterligare en precisering har också bäring på cykling, att barns möjlighet att på ett säkert sätt kan använda och vistas i trafikmiljön ska öka. I propositionen betonas att cykling har positiva effekter för samhället och för individen genom att cykling är mindre miljöbelastande och leder till ökad hälsa hos individen. Transportpolitiken ska uppmuntra till klimatsmarta val.

² Vägverket publikation 2000:8

Cykling ger människor möjlighet att transportera sig och i städerna bidrar detta till att skapa den goda staden genom bland annat minskad miljöbelastning och trängsel.

I dag sker en snabb tillväxt av jobb och ekonomi i städer. Förbättrade möjligheter till arbetspendling och ökade möjligheter att arbeta på distans leder till att arbetsmarknadsregioner förstoras. Samtidigt som städerna lockar allt fler och pendlingen ökar, ökar också behovet av persontransporter i och mellan städerna. Cykeltrafik tar endast upp en tiondel av utrymmet jämfört med biltrafiken. Trafikanalys anger exempelvis att i Stockholmsregionen år 2030 beräknas trängseln i vägnätet vara fem gånger större i kölängd räknat och anger att trängseln på sikt inte kan byggas bort utan det kommer att krävas överflyttningar till andra transportslag³.

Resenärerna ställer allt högre krav på aktuell och relevant trafikinformation och marknaden som erbjuder tele och IT-tjänster ökar också. Ålderspyramiden förändras bland annat genom att många äldre når en allt högre ålder. Det innebär även att framtidens äldre, som utgörs av dagens fyrtio- och femtiotalister, kommer att vara friskare och aktivare samtidigt som en betydligt större andel av de äldre kommer att ha körkort och tillgång till bil oavsett kön eller social tillhörighet.

Utvecklingen i stadskärnorna innebär en förtätning som förbättrar förutsättningarna att använda cykel som färdmedel. Sedan massbilismens framväxt på 1960-talet har bilen varit norm för stadsbyggandet. Idag är det svårt att göra plats för ännu mer biltrafik i stadskärnorna. Särskilt i storstäderna är detta redan tydligt eftersom problem med trängsel inom biltrafiken inte går att lösa på annat sätt än genom att förbättra förutsättningarna för att gå, cykla eller åka kollektivt. En utmaning ligger således i att skapa en väl fungerande regional trafik och samtidigt göra det möjligt att gå, cykla och åka kollektivt i städerna och därigenom minska biltrafiken.

Större vägar och järnvägar bildar barriärer i flera städer. För gående och cyklister kan detta leda till större upppoffringar i form av tidsåtgång jämfört med biltrafiken. Staten har därför ett intresse av att ta ett ansvar för denna problematik i syfte att underlätta individens val av en långsiktig hållbar transport. Därför måste även denna fråga lyftas in i dialogen med respektive kommun.

Trafikverket har formulerat sex strategiska utmaningar 2012-2021 som är utgångspunkter för prioriteringar inom verket. Ett antal strategier har identifierats till utmaningen "Ett energieffektivt transportsystem", bland annat att förbättra för kollektiv-, cykel- och gångtrafik. Till utmaningen "Väl fungerande resor och transporter i storstadsregionerna" är några av strategierna att förbättra underhållet av gång- och cykelvägar och utveckla i samverkan med kommuner och regioner sammanhållna gång- och cykelvägnät som är trygga och har bra vägvisning samt säkra parkeringsmöjligheter för cyklar vid bytespunkter.

³ Trafikanalys, Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys, Rapport 2011:3

Analys och slutsatser

Den genomförda analysen har gjorts utifrån en genomgång av tidigare strategier och handlingsplaner. Vidare en kunskapsgenomgång som redovisas nedan under avsnittet underlag och fakta.

Varför har inte cykelresornas andel ökat?

Cykelresande har slagit igenom i den nationella politiken som en betydelsefull del i en utveckling mot ett mer hållbart transportsystem. Tidigare strategier och handlingsplaner har varit mycket ambitiösa genom att de visar på en stor mängd åtgärder som kan vidtas. Dessa har dock inte varit resurssatta vilket är en bidragande orsak till att önskvärda resultat inte uppnåtts.

Det har även vidtagits en mängd cykelinfrastrukturåtgärder, inte minst i de kommuner som kraftfullt satsat på att åstadkomma ett ökat cykelresande. Det har dock inte varit möjligt att ta fram en sammanställning över de åtgärder som vidtagits och de resurser som satsats för att öka cyklingen under det senaste decenniet.

Trots de genomförda satsningarna har inte de förväntade resultaten uppnåtts. Det innebär att cyklingens andel inte har ökat med undantag i en del tätorter men inte på nationell nivå. Det finns dock en osäkerhet i utvecklingen av cyklingens andel de senaste åren på grund av att mätningar ej är genomförda.

Infrastrukturåtgärder som leder till ett sammanhängande säkert cykelnät anses av många som en av de viktigaste faktorerna för att cyklingen ska öka. Att avsätta medel till cykelåtgärder längs det kommunala väg- och gatunätet i de större tätorterna bedöms som den faktor som har störst potential för att åstadkomma ett sammanhängande cykelnät och därigenom bidrar till en ökad och säker cykling. Analysen visar bland annat att ambitionsnivån i de regionala planerna inte alltid haft högsta prioritet för cykling och då inte minst vad gäller åtgärder i tätorter.

Även om orsakssambanden är komplexa till varför inte cykelresandets andel ökat har några genomförda analyser dragit tämligen lika slutsatser som fritt kan sammanfattas enligt följande:

- Cykelfrågorna har inte prioriterats i lika hög grad som biltrafik vid planering av utvecklingen av transportsystemet. Det har generellt därmed också avsatts relativt lite medel jämfört med till biltrafik såväl av stat som av flertalet kommuner. Det finns också få politiska beslut kring exempelvis skatter och regler som tydligt gynnar cykeltrafik.
- Det kan finnas en bristande tilltro bland politiker och tjänstemän inom transportsystemet om potentialen för att öka cykeltrafiken. Faktorer bakom denna inställning är bland annat klimat/väder och att cykeln på grund av tidsåtgång med mera inte bedöms kunna vara ett tillräckligt lockande alternativ till bilen och även att cykling inte bedöms som ett tillräckligt säkert alternativ.

- Det finns en okunskap om såväl behov som brister exempelvis hur många och vilka som cyklar, standarden på befintligt cykelvägnät och vilka åtgärder som har genomförts och den effekt dessa haft. Även ansvarsfördelning är i viss utsträckning otydlig och splittrad.

Det är också tydligt att det heller inte finns den samling runt cykelfrågor som exempelvis finns inom ramen för arbetet med att fördubbla kollektivtrafiken. Det arbetet har bland annat inneburit en ökad tydlighet i tidsatta mål, utvecklade samverkansarenor, satsningar på kunskapshöjande aktiviteter och en utveckling mot ett samlat kompetenscentrum för att utveckla ny kunskap och implementera befintlig sådan.

Det råder stor samsyn om att cykelresandet är viktigt för samhället och medborgarna

Det finns idag en samsyn bland aktörer och intressenter om att satsningar på cykel skapar förutsättningar att ersätta korta bilresor och att detta innebär betydande vinster för samhället och medborgarna.

Genom förbättrade möjligheter att välja cykel ökar möjligheterna att resa för de som inte har tillgång till bil och för de som har detta minskar bilberoendet. Cyklingen bidrar till en förbättrad hälsa. Fysisk aktivitet, däribland cykling, minskar risken att dö i förtid och sänker antalet vårdtillfällen.

Cykling är betydligt mer energieffektivt per personkilometer och en ökad andel cykelresor har positiva effekter på att minska problem med trängsel, buller, partiklar och bidrar till en effektivare markanvändning. Redan i nuläget finns det betydande problem med detta i storstäderna och större tätorter. Det är också i större städer expansionen förväntas ske och som leder till ett ökat behov av transporter.

En ökad cykling har alltså stora möjligheter att kraftfullt bidra till ett framtida hållbart transportsystem. Det handlar om nästan uteslutande positiva effekter i form av förbättrad folkhälsa, bättre miljö och minskad trängsel. Eftersom cyklisten är oskyddad föreligger stor risk för allvarlig skada eller död vid kollision med motorfordon, och det gäller därför att utveckla en ökad cykling så att den kan ske på ett säkert sätt. Ökad säkerhet uppnås i första hand genom infrastruktur och drift- och underhållsåtgärder i syfte att undvika olyckor med allvarliga skador som följd men när olyckor ändå inträffar är cykelhjälmsanvändning den viktigaste skyddsfaktorn.

Cykling bör ses som ett eget trafikslag

Det behövs ett nytt synsätt på cykling och ett sätt att åstadkomma detta är att betrakta cykeln som ett eget trafikslag, som inte ska behandlas på samma sätt som fotgängare, och inte heller som motorfordonstrafik. Om cykeln ses som ett eget trafikslag innebär det att regler, infrastruktur, trafikplanering och trafikstyrning behöver ta utgångspunkt från detta förhållande och exempelvis beakta de olika behov och förutsättningar fotgängare, mopedister respektive cyklister har.

Om cykling betraktas som ett eget trafikslag kan detta leda till att cykeln ges mer av egen infrastruktur och service och innebära en utveckling exempelvis mot cykelbroar, nya säkra cykelparkeringar eller väderskyddad cykling.

Störst potential för en ökad säker cykling finns i större tätorter

Den största potentialen att öka andelen resor med cykel bedöms i första hand finnas inom och nära tätorter. Två tredjedelar av befolkningen har mindre än tio kilometer till sina arbetsplatser och cirka hälften har mindre än fem kilometer. Samtidigt är hälften av alla bilresor i tätort kortare än fem kilometer. Undersökningar visar att cirka 20 procent av korta arbets- och fritidsresor med bil kan ersättas.⁴ Potentialen är alltså betydande men ser man till resandeutvecklingen mellan 1999 och 2005/2006 kan man konstatera att såväl faktiskt antal som andel har minskat för cykelresor till arbete, studier och tjänsteresor.

I de större tätorterna går det att urskilja en trend mot en förtätning och vilja att skapa städer med en minskad biltrafik och större utrymme för gång, cykling och kollektivtrafikresande.

Det behövs mer resurser för satsningar i tätorter

För att åstadkomma en ökad säker cykling krävs det att cykelfrågor prioriteras såväl i planering som med ekonomiska medel. Medel i länsplanerna behöver i större utsträckning användas till att skapa ett sammanhängande cykelnät i de större tätorterna.

Vid samverkan med kommunerna är en samfinansieringsform mellan Trafikverk och respektive kommun en lösning som tidigare visats sig vara effektiv. Om tillräckliga medel avsätts för samfinansiering för cykelinfrastrukturåtgärder finns det goda möjligheter att uppnå målet om en ökad och säker cykling bland annat i ett tjugofemtal av de största tätorterna vilket representerar drygt 3,8 miljoner invånare.

Samverkan kring cykelfrågor behöver utvecklas

Det är viktigt att utveckla samverkansarenor och former exempelvis för Trafikverkets arbete tillsammans med kommuner och även på regionnivå. Även nationellt behöver formerna som samverkan sker i ses över och utvecklas.

Det krävs tydliga mål och delmål

Det saknas i nuläget tydliga mål såväl nationellt som nedbrutet, exempelvis geografiskt, vilket är nödvändigt för att på ett bättre sätt kunna följa utvecklingen och löpande planera för såväl inriktning som omfattning av insatser för att öka cyklingen.

För att kunna nå en måluppfyllelse om en ökad andel cykling krävs att cyklingen prioriteras i planeringen av infrastrukturen. För att effektivt genomföra denna planering krävs det i många avseenden mer kunskap om cyklingen, exempelvis om

⁴ GCM-handbok

kartläggningar i form av resvaneundersökningar och data om exponeringen. När denna kunskap är framtagen är det möjligt att ta fram realistiska mål och delmål på nationell, regional och lokal nivå samt beskriva vilka åtgärder som är möjliga att genomföra utifrån olika ekonomiska scenarier och dess effekter.

I dagsläget sker en utveckling bland annat genom en årlig RVU som kan förväntas ge bättre underlag för att sätta och följa upp tydliga mål.

En bra infrastruktur och hög drift- och underhållsstandard har en avgörande betydelse för en ökad cykling

En väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för en utveckling mot en ökad säker cykling. Det innefattar bland annat ett sammanhängande nät av cykelvägar där framkomligheten för cyklister prioriterats exempelvis vid signaler. Många åtgärder har vidtagits i form av ny infrastruktur och även andra åtgärder som att sänka hastigheten för biltrafiken. Trots dessa åtgärder återstår mycket att göra framförallt i form av åtgärder av bristande länkar, säkra korsningar med mera.

Det har inte varit samma utveckling vad gäller parkeringsmöjligheter för cyklar trots att utvecklingen mot allt bättre och exklusivare cyklar ställer allt större krav exempelvis att kunna låsa fast ramen på cykeln.

Idag bestämmer respektive infrastrukturförvaltare hur infrastrukturen ska utformas och hur driften av den ska utföras. Att den utformas på ett säkert sätt bestäms också av respektive infrastrukturförvaltare. Detta sker utan normering, tillsyn eller tvingande utformningsbestämmelser.

Transportstyrelsen har idag inga mandat som kan påverka utbyggnaden, säkerheten eller driften av infrastrukturen för gång och cykel. Inte heller någon möjlighet att utöva tillsyn mot befintlig infrastruktur eller säkerhet.

En hög drift- och underhållsstandard på cykelvägnätet har betydelse för statusen för cykeln som transportmedel och välskötta cykelvägar är något som kan få fler att cykla mer. Det är särskilt viktigt att peka ut och prioritera viktiga stråk för arbetspendling och barns skolvägar. Drift och underhållsåtgärder är en viktig åtgärd för att minska antalet skadade cyklister. Drygt 40 % av cyklisternas singelolyckor kan relateras till bristande drift och underhåll och singelolyckorna utgör mer än 70 % av alla cykelolyckor (Thulin och Niska, 2009).

Även om fokus för investeringar för ökad cykling finns i tätorter så finns det behov av åtgärder utanför och mellan tätorter som är angelägna. I det sammanhanget finns det en särskild problematik utifrån den snabba utveckling som skett mot mötesfri landsväg, 2+1 vägar. Cykelfrågorna har i den utvecklingen inte alltid hanterats vilket innebär att det uppstått brister eftersom många sträckor mötesfri landsväg inte är lämplig att cykla på trots att det är tillåtet. En inventering har genomförts om förutsättningar för säker cykling längs 2+1 och 2+2 vägar.

Uppföljning och utvärdering behöver förbättras och samhällsnyttan redovisas

Såväl insatser som måluppfyllelse behöver följas upp på ett enhetligt och systematiskt sätt, exempelvis genom årliga nationella, regionala och kommunala cykelbokslut. I en analys av cykel i länstransportplanerna 2010-2021 framgår att av de 21 regionerna/länen var det endast Skåne som redovisade utfallet för cykelvägsinvesteringar under de senaste åren i förhållande till plan. Ingen av planerna redovisar någon samhällsekonomisk analys av cykelvägsobjektens kostnader och nytta. Det är stora skillnader i föreslagna medel till investeringar i cykelvägar längs statliga vägar i de regionala planerna. I procent av total ram är variationen från 1,3 till 26,4 procent. I kronor per invånare från 40 till 993 kronor⁵.

Variationerna kan endast till mindre del förklaras av skillnader i förutsättningar. Totalt i föreslagna investeringar samt bidrag till cykelinfrastrukturåtgärder blir skillnaderna något mindre. De fem län med lägst ambitionsnivå på cykelinfrastrukturåtgärder utgör 47 procent av Sveriges befolkning. Genom en tydligare redovisning i länsplaner av föreslagna åtgärder för cykling samt upprättande av regionala cykelbokslut blir uppföljning och utvärdering möjlig.

Endast delar av cykelföreteelser finns inrapporterade i den nationella vägdatabasen, NVDB, vilket leder till svårigheter att systematiskt följa utveckling och bestämma exempelvis drift- och underhållsstandarder. Uppgifter av god kvalitet är också en förutsättning vid utveckling av reseplanerare. Det finns exempel där reseplanerare tagits fram men där luckor uppstått på grund av att uppgifter saknats om cykelvägar längs det statliga vägnätet.

När det gäller mätningar av cykelresandet på sträcka eller geografiskt område finns behov av en ökad enhetlighet och förbättrad kvalitet. Inom detta område bedrivs ett utvecklingsarbete.

Cykel och kollektivtrafik har fått en något större betydelse i samhällsplaneringen, men fortfarande är det bilen som prioriteras. Idag finns underlag och verktyg för att redovisa samhällsnyttan av cykelinvesteringar men kunskapen är inte särskilt väl spridd. För både regionala och kommunala samhällsplanerare skulle verktyget Cykalk kunna underlätta beslut om investeringar i cykelbanor.

Det sker en snabb utveckling av cykeln som fordon

Cykeln som transportmedel har utvecklats mycket. Numera säljs cyklar till största delen med växlar. Liggcyklar liksom elcyklar börjar bli allt vanligare liksom tillbehör såsom transportkärror. Mycket talar för att denna utveckling kommer att fortsätta vilket i sin tur ställer andra krav på infrastrukturen. Moderna cyklar, och särskilt elcyklar gör också att medelhastigheten och medelreslängden ökar vilket kan påverka resvanorna. Det har också lett till att diskussionerna ökat om vilket

⁵ Kågeson P. (2009) Cykelinfrastruktur i de slutliga förslagen till länstransportplaner 2010-2021

behov som finns av att separera cyklar från bilar och gående. Högre hastigheter för cyklar kan även påverka utformningen av cykelbanor, exempelvis kurvdragning.

Den utveckling som tydligt kan ses i försäljningsstatistik och som innebär exklusivare cyklar ökar kraven på att säkert kunna parkera cykeln. Det behövs genomtänkta strategier för cykelparkering, främst vid viktiga målpunkter, eftersom det stora antalet cykelstöder kan leda till att man väljer bil före cykel.

Med den utveckling som sker på cykelsidan följer även ett behov av att överväga hur färdmedlen cykel och moped bör ses och hanteras. Det finns exempelvis ett behov av att analysera och ta medvetna beslut om hur infrastrukturen bör utnyttjas.

Cykling behöver knytas till andra trafikslag

Resenärer ställer allt högre krav på att se resan i sin helhet d.v.s. dörr till dörr som inte får försvåras genom en uppdelning i olika trafikslag och färdmedel. Kraven innebär att exempelvis cykel och kollektivtrafik behöver knytas samman bland annat genom goda och säkra parkeringsmöjligheter för cyklar och i vissa fall med att även kunna ta med sig cykeln på tåget eller bussen. Krav ställs även på en fungerande trafikinformation.

Ökad säker cykling och jämställdheten

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Transportpolitikens funktionsmål är att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. En av målpreciseringarna till detta mål lyder att arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle. En annan att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. Vad betyder då dessa mål applicerade på cykelstrategin?

Att ha makt för att utforma samhället och sina egna liv förutsätter rimligen att det finns olika valmöjligheter, dvs. att förutsättningar för att göra egna väl fungerande transportval finns. En ökad satsning på cykling innebär generellt att förutsättningarna och valmöjligheterna ökar. För att cykling ska vara ett realistiskt alternativ krävs att sammanhängande vägar för cyklingen finns för hela resan i ett dörr-till-dörr perspektiv. En ökad satsning på cykelvägar ökar också tillgängligheten i transportsystemet för dem som inte har tillgång till bil. Det är vanskligt att säga att kvinnor skulle ha ett större behov än män av säkra cykelvägar. Däremot vet vi att fler kvinnor än män cyklar och därmed också efterfrågar säkra cykelvägar. En ökad satsning på säkra och väl fungerande cykelvägar kan dock förväntas öka valfriheten för både kvinnor och män.

Cykling är en del i integrationen för nya svenskar

Cykling är en del i integrationen för nya svenskar. Flera genomförda projekt som handlat om att lära kvinnor med invandrarbakgrund att cykla redovisar resultat som tydligt styrker detta. Möjligheten att gratis kunna ta sig fram på ett snabbt och

enkelt sätt underlättar vardagen avsevärt för en stor del av målgruppen och kan även påverka möjligheterna att få ett arbete.

Ny kunskap behöver tas fram och känd kunskap spridas

Generellt kan sägas att kunskapen hos medborgare är låg och behöver höjas vad gäller cykelmöjligheter och nyttan med att cykla och även tidsskillnader jämfört med att resa med bil.

Kunskapen om cykling t.ex. åtgärder, potentialer, mål, uppföljning och effekter behöver generellt höjas bland beslutsfattare och tjänstemän såväl inom Trafikverket som bland kommuner.

Det saknas idag tillståndsbeskrivningar och kunskaper om befintlig cykelinfrastruktur inom cykelområdet vilket leder till problem vid planering och prioritering av åtgärder som ska leda till att förbättra situationen för cyklister. Det finns inte heller någon samstämmig forskning som visar vilka faktorer som påverkar cykelanvändningen ur ett individperspektiv. Äldre är överrepresenterade när det gäller skador som cyklister och denna problematik behöver därför studeras vidare.

Flera befintliga kunskapsunderlag, modeller och verktyg är inte heller särskilt väl kända och tillämpade exempelvis GCM-handboken och verktyget Cykalk.

Den nu pågående utvecklingen mot fördjupade analyser utifrån sjukvårdsstatistik visar på kunskapsbrister och behov av studier. Detsamma gäller kunskap om orsaker till de stora regionala och lokala variationer i cykelhjälmansvändning.

Ett ökat resande och förbättrad säkerhet går att förena

Erfarenheter från städer i Europa där cykelresandet ökat kraftigt visar tydligt att olyckor med dödlig eller allvarlig skada som följd inte behöver öka. Detta förutsätter dock att kunskap tas tillvara för att välja bra åtgärder. Det styrks även av ett uttryck "Safety in Numbers" som bygger på en kunskap om att det uppstår ändrade trafikbeteenden och ökad säkerhet på grund av att det blir fler cyklister.

Lägre hastigheter för motorfordon i tätorter har stor påverkan på säkerheten genom att de minskar skadepåföljden. Men lägre hastigheter enligt "rätt fart i staden" där huvudgator antingen ska vara 40-gator eller 60 gator med separerade lösningar för gående och cyklister ökar cykelns konkurrenskraft.

Cykelhjälmansvändningen, åtminstone på flera håll i landet, ökar inte i önskvärd utsträckning mot uppsatta mål vilket indikerar ett behov av nya angreppssätt. Hjälmen minskar risken för dödliga skullskador med cirka 40 procent. Om målet till 2020 om 70 procents hjälmanvändning (i stället för dagens 27 procent) skulle uppnås skulle 10 liv räddas varje år.

En cyklist omfattas inte av trafikförsäkringen. Detta innebär att om cykelolyckan är en singelolycka, man cyklar omkull, så utgår ingen automatisk ersättning, såvida inte cyklisten har en frivillig olycksfallsförsäkring eller är försäkrad av arbetsgivare

eller dylikt. Om däremot en bil är inblandad i olyckan så omfattas cyklisten av den obligatoriska trafikförsäkringen.

Försäkringsbolagen är intresserade av att fler cyklister använder hjälm. Förutom det mänskliga lidandet vid en skallskada så blir den ekonomiska ersättningen som försäkringsbolaget betalar ut sannolikt lägre beroende på att skadans allvarlighetsgrad reduceras vid hjälmanvändning. Vårdtider och kostnader torde kunna minskas med en högre hjälmanvändning varför detta bör vara av intresse även för landstingen.

I sammanhanget bör tilläggas att ökad cykling också räddar liv. Då cyklister, genom den fysiska aktiviteten har mindre risk att dö i förtid, skulle många liv räddas – och många fler vårdtillfällen undvikas – om en större del av befolkningen gick från passiv transport till en aktiv såsom cykling.

Förutsättningar för cykelturism bör behandlas i den regionala planeringen

Förutsättningarna för cykelturism behandlas i planeringen där analyser kan visa i vilken utsträckning som ett utbyggt cykelvägnät kan bilda underlag för cykelleder som är av intresse för rekreation och turism. Bedöms förutsättningarna som goda kan ekonomiska medel från länstransportplanerna omfördelas till satsningar på cykelturism.

En utredning⁶ från 2007 slår fast att förutsättningarna för cykelturism är mycket goda i flera områden i främst södra Sverige. Det främsta hindret för utveckling av inhemsk och internationell cykelturism är bristen på infrastruktur av tillräckligt hög kvalitet. Vad som krävs är bilfria, väl underhållna och väl skyltade cykelleder.

Alternativ till bilfria leder är att:

- Utnyttja befintliga cykelvägar
- Samutnyttjande av befintlig infrastruktur
- Utnyttjande av överbliven infrastruktur
- Utnyttjande av enskild väg
- Anläggande av "sommarcykelvägar"

Cykelturism kan också bidra till ett generellt ökat cyklande.

⁶ Kågeson P. (2007) Förutsättning för cykelturism i Sverige

Förslag till strategi

För att förbättra förutsättningar att fler ska välja cykel före personbil och att göra cykelresorna säkrare fokuseras fortsatta insatser främst till och att flytta fram cyklingens position i samhällsplaneringen som en stor potential att bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det fortsatta arbetet måste ta utgångspunkt i att cyklingen kommer att förändras bland annat utifrån utvecklingen av cykeln som fordon och behov av en hållbar utveckling i städerna. I denna utveckling kommer cykelresandet att ha en allt viktigare roll. Det handlar om nästan uteslutande positiva effekter i form av förbättrad folkhälsa, bättre miljö och minskad trängsel. Eftersom cyklisten är oskyddad föreligger stor risk för allvarlig skada eller död vid kollision med motorfordon, och det gäller därför att utveckla en ökad cykling så att den kan ske på ett säkert sätt. Det saknas kunskap om cykelolyckor och dess konsekvenser där fördjupade studier och analyser kan visa på särskilda problem och möjliga åtgärder. En ökad säker cykling uppnås i första hand genom åtgärder i infrastruktur och drift- och underhåll. Erfarenheter visar att dessa behöver kombineras med Mobility Management åtgärder där goda erfarenheter från städer med en hög andel cykling kan tas tillvara.

För att svara upp cyklisters behov och cyklingens förutsättningar krävs ett nytt synsätt där cykling i princip betraktas som ett eget trafikslag. Behov och förutsättningar varierar över landet och därför måste arbetet ta sitt ursprung i lokal och regional planering. Potentialerna som tidigare konstaterats för en ökad cykling finns i första hand i och nära större tätorter. Trafikverkets engagemang bör därför i största utsträckning fokusera mot ett samarbete med de största tätorterna. Men även frågor som handlar om cykling i mindre tätorter och på landsbygd samt utvecklingen av cykelturism behöver fortsatt hanteras.

Cyklingens roll i ett hela-resan perspektiv behöver utvecklas inte minst gäller det kopplingarna till kollektivtrafik.

För att lyckas åstadkomma en ökad säker cykling behöver även befintlig kunskap spridas och ny utvecklas inte minst för att ta fram relevanta mål och delmål. För att kunna följa upp och utvärdera dessa behövs såväl nationella som regionala/lokala mätningar av tillstånd.

Erfarenheter från arbetet med att öka cyklingen under det senaste decenniet visar tydligt att en förutsättning för att lyckas är att cykling prioriteras och att nödvändiga medel avsätts för att genomföra framtagna planer.

En viktig samverkan är den som sker mellan staten och de största kommunerna och regionala organ. I denna samverkan är det viktigt att cykling ses i en större helhet, där utgångspunkten tas i en dialog med kommuner och regionala organ för att definiera behov och problem. Oavsett hur dessa definieras bör cykelfrågor alltid vara en viktig del i dialogen såväl på regional som på lokal nivå. Cykelfrågorna måste lyftas högre på agendan och vara en given del i samhällsplanering – tidiga skeden. Det är också viktigt att de dialoger som förs hanterar alla aspekter från en gemensam syn på problem och möjligheter, roller och ansvar, kundernas behov och önskemål, fakta och studier av val av åtgärder till en handlingsplan och tydlighet i finansiering.

Alla aspekter bör hanteras i dialogerna, exempelvis mål, mätningar, hur resultat ska redovisas, infrastruktur, parkering, säkerhet, drift- och underhåll och Mobility Management åtgärder. Det är även viktigt att beakta den utveckling som sker av cykeln som fordon d.v.s. mot allt bättre, exklusivare varianter som exempelvis el-cykeln. Vidare måste kundperspektivet tas om hand. Vad anser cyklisterna är de viktigaste åtgärderna för en ökad och säker cykling?

Samverkan bör resultera i kommunala cykelplaner som på ett strukturerat sätt visar på bland annat behov, potentialer, mål, viktiga cykelstråk. Dessa cykelplaner ger underlag till medfinansieringslösningar som dokumenteras i fleråriga breda överenskommelser mellan respektive kommun och Trafikverket som statens företrädare. Dessa breda överenskommelser ska ta sin utgångspunkt i samtliga transportpolitiska mål och som omfattar alla åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

Det finns behov av att utveckla ny kunskap och sprida befintlig kunskap. Liknande behov har identifierats för kollektivtrafik där ett kompetenscentrum är under bildande. Inriktningen för detta är bland annat att det råder stor enighet om att forskningen behöver samlas, bygga på både vetenskaplig grund och beprövad erfarenhet, bli mer kopplad mot internationell forskning och att resultaten måste komma till användning. För att förverkliga detta krävs en fungerande samverkan mellan akademi och praktik. Förutsättningarna för detta för cykling behöver studeras och övervägas.

Tidigare inriktning har varit att öka cykelhjälm användningen för att på sikt kunna genomföra en cykelhjälm lag. Eftersom cykelhjälm användningen på flertalet håll inte ökat i tillräcklig omfattning i förhållande till uppsatta mål bör ett nytt angreppssätt prövas som innebär en samverkan med försäkringsbolag, landsting och företag.

Förslag till handlingsplan

Utifrån strategin föreslås att fortsatt arbete delas in i och bedrivs inom följande delar:

- Samverkan
- Planering och uppföljning
- Forskning, utveckling och kunskapsöverföring

Vidare arbete kommer att bedrivas för att detaljera aktiviteter, kostnader, tidsplaner, prioriteringar och ansvarsfördelning. Detta arbete behöver ske i en fortsatt dialog med aktörer och intressenter på såväl nationell, regional och kommunal nivå.

Handlingsplanen har en tydlig avgränsning på så sätt att den inte omfattar frågor som behandlas i utredningen om en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv.

Samverkan

- Framtagande av vägledning för samverkansarbetet mellan Trafikverket och kommunerna.
- Inleda dialog med försäkringsbolag, landsting och företag om hjälmanvändning och försäkringsfrågor.
- Kartlägga hur samverkan sker i nuläget på nationell nivå och ta fram förslag på hur denna samverkan kan utvecklas i syfte att åstadkomma en bredare syn på cykeln som en del i en helhetslösning.

Planering

- Framtagande av förslag på och förankra konkretiserade mål och mått för ökning av cykelresandets andel på såväl nationell, regional och kommunal nivå.
- Framtagande av vägledning för upprättande av nationella, regionala och lokala cykelplaner.
- Framtagande av underlag till genomförande av nationella, regionala och lokala cykelbokslut.
- Fördjupa dialoger med länsplaneupprättare om innehåll och prioritering av åtgärder i länsplaner för att åstadkomma en ökad säker cykling i och nära tätorter.
- Framtagande av beskrivningar och exempel på hur Trafikverket kan arbeta med cykelåtgärder enligt fyrstegsprincipen.
- Framtagande av underlag för en inventering av säkra cykelparkeringar som ger stöd till att cyklingen kan knytas till andra trafikslag.

- Framtagande av plan för åtgärder för cykling längs med mötesfri landsväg, 2+1-vägar.
- Kartläggning av cykelinfrastruktur i de 25-30 största tätorterna.
- Identifiera brister i cykelinfrastruktur nationellt, regionalt och kommunalt.

Forskning, utveckling och kunskapsöverföring

- Översyn och spridning av drift- och underhållsstandard som ökar komforten och säkerheten men också förbättrar möjligheterna till en cykling året runt.
- Framtagande av ett enhetligt vägvisningssystem för cykling.
- Införande av cykelföreteelser längs statliga vägar i NVDB.
- Framtagande av kunskap kring orsakssamband om singelolyckor på cykel, kollisioner inom gång- och cykelvägnätet (gående, cykel och moped).
- Fördjupade studier kring allvarligt skadade (minst 1 procent invaliditet i samband med cykelolyckor).
- Framtagande av underlag som visar på praktiska och tillämpbara Mobility Management åtgärder för att åstadkomma en ökad säker cykling.
- Framtagande av kunskap kring olika behov av cykelåtgärder i olika åldrar samt skadepanorama i olika åldrar uppdelat på ålder och kön.
- Genomföra seminarier/utbildningar för att sprida kunskap om befintliga modeller och verktyg.
- Se över förutsättningarna för att bilda ett kompetenscentrum.
- Genomföra en studie som visar på vilka åtgärder som bidragit till att cyklingens andel ökat i vissa kommuner samt motsvarande för cykelhjälm.
- Generellt stärka forskningen kring cykling och i synnerhet forskning som ger svar på vad kunderna (nuvarande och potentiella) cyklister anser om villkoren för cykling och vilka faktorer som är avgörande för att de som färdas med bil kan överväga att börja cykla.
- Sammanställa och sprida den kunskap som inhämtas av genomförda studier och undersökningar.

Underlag och fakta

Mål och åtgärder i tidigare strategier och bedömning av uppnådda resultat

En viktig utgångspunkt för en framtida strategi och handlingsplan är tidigare arbeten. I följande tabell redovisas ett antal av de mål och åtgärder inom olika insatsområden samt en bedömning av uppnådda resultat i tidigare framtagna strategier och handlingsplaner.

Område	År	Förslag/Åtgärd	Resultat
Planering	2000	Mål satt om att 2010 ska cykelresor uppgå till 1/3 av personresorna	Inte uppnått
Planering	2007	Klargöra behov av investeringar	Modell framtagen och inventeringar gjorda längs statligt vägnät
Planering	2007	Modell och verktyg framtagna för att beräkna samhällsekonomisk nytta	Framtagna
Planering	2007	Metodbeskrivning framtagen för att mäta flödet på en viss sträcka	Publikation framtagen
Planering	2000 och 2007	Fastställa metod för att mäta cykeltrafikens andel av totala antalet personresor	Klart, möjligt genom nationell resvaneundersökning och kollektivtrafikbarometern
Planering	2007	Säkerställa att cykelvägar och företeelser kring dessa kan och läggs in i NVDB	Möjligheter finns och många kommuner har gjort detta men uppgifter saknas i till största del om statliga cykelvägar
Planering	2007	Studie för att klargöra hur åstadkomma ökad och säkrare cykling i storstäderna	Inte genomfört
Planering	2007	Tydlig planering för investeringar för cykel i infrastrukturplaner perioden 2010-2021	Delvis uppnått
Planering	2000	Redovisa nationellt och regionala cykelbokslut	Inte genomfört

Forskning och utveckling	2000	Upprätta forskningsprogram om ökad och säker cykeltrafik	Inte gjort dock har stöd getts till ett antal forskningsprojekt
Forskning och utveckling	2000 och 2007	Ett antal demonstrationsprojekt ska genomföras årligen	Inte genomfört
Genomförande	2000 och 2007	I samverkan och medfinansiering genomföra punktvisa åtgärder i de 30-40 största kommunerna	Arbetet begränsat till ett fåtal kommuner
Genomförande	2007	Genom samverkansaktiviteter med större kommuner arbeta för att skapa bra förutsättningar för ökad säker cykling	Arbetet begränsat till ett fåtal kommuner
Genomförande	2007	Öka kunskapen om cykling och tillhandahålla verktyg bl.a. genom verktygslåda, handbok drift- och underhåll, kunskapsdatabas samt genomföra riktade utbildningsinsatser	En "verktygslåda" framtagen liksom en GCM-handbok framtagen i samarbete med SKL
Genomförande	2000 och 2007	Åtgärder för att bättre koppla cykel till andra färdmedel exempelvis cykelparkeringar och möjligheter att ta med cykeln på tåg/buss	Utredning genomförd av Boverket. Begränsade möjligheter på ett fåtal sträckor

Persontransportarbetet och cykelresandet

Persontransportarbetet i Sverige har ökat mycket kraftigt sedan år 1950. Främst är det biltrafiken som har ökat kraftigt i utförda personkilometer. Under 1950-talet var andelen bilresor *beräknat på personkilometer* ca 1/3 av alla resor som idag vuxit till 3/4.

Tabell: Antal resor (Miljoner) efter huvudsakligt ärende och färd sätt 2005/2006 med 1999 års uppgifter inom parentes.

Huvudsakligt ärende	Huvudsakligt färd sätt				Alla färd sätt
	Gång/cykel	Personbil	Kollektivt	Övriga färd sätt	
Arbete, studier, tjänsteresor	641 (661)	1 217 (1293)	421 (315)	61 (127)	2 340 (48 %) (2 414)
Service, inköp	277 (215)	587 (409)	43 (33)	19 (-)	925 (19 %) (675)
Fritid	632 (504)	625 (753)	88 (78)	45 (61)	1 389 (28 %) (1 414)
Övriga ärenden	52 (72)	169 (321)	22 (16)	8 (26)	250 (5 %) (443)
Alla ärenden	1 603 (33 %) (1 466)	2 598 (53 %) (2 789)	573 (12 %) (445)	133 (3 %) (233)	4 905 (100 %) (4 979)

Källa: RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKAs Statistik 2007:19.

Cirka en tredjedel av antalet resor sker till fots och med cykel. Kollektivtrafik och övriga färdmedel står för 15 procent av antalet resor. Ungefär hälften av samtliga resor är arbets- eller studierelaterade. Den genomsnittliga arbetsresan är 16 kilometer. Ungefär 50 procent av alla bilresor är fem kilometer eller kortare. Var femte resa är kombinerade resor där olika färdmedel och/eller trafikslag kombineras. Vid tio procent av alla tågresor ingår en cykelresa som en anslutningsresa.

Cykeltrafiken utgör mellan sju och tio procent av det totala antalet personresor⁷ och ca 2 procent av andelen resor per personkilometer. Andelen cykelresor av kortväga resor är cirka tio procent. En prognos för persontransporter från år 2001 till år 2020 visar att antalet resor, alla färd sätt, kommer att öka med 13 procent men cykelresorna endast med endast en procent.⁸

Män cyklar marginellt mer än kvinnor. Det är också en liten skillnad mellan kvinnor och män när det gäller den genomsnittliga reslängden med cykel. Män cyklar något längre än vad kvinnor gör (fyra respektive tre kilometer).

Andelen cykelresor är relativt jämnt fördelat över landet. Dock kan nämnas att de traditionella universitetsstäderna har en högre andel cykelresor än genomsnittet. De städer som har en hög andel cykelresor är ofta täta med relativt korta avstånd.

⁷ Det inexacta talet beror på svårigheter att skatta cykeltrafiken eftersom det är svårt att mäta cykeltrafiken som helhet i landet. Av detta följer att siffrorna skiljer sig mellan olika undersökningar.

⁸ SIKAs 2005

Tabell: Medelreslängd och medelrestid med cykel i olika typer av kommuner.

	Storstad	Förort	Större stad	Pendling	Glesbygd	Varuprod.	Övr >25 000	Övr 12 500-25 000	Övr <12 500
Medelrestid	26	24	22	18	23	19	21	18	25
Medelreslängd	4	4	4	3	6	3	4	3	4
Minuter per km	6,5	6	5,5	6	3,8	6,3	5,3	6	6,3

Källa: RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:19.

Majoriteten av alla cykelresor är under 30 minuter och under fem kilometer⁹, men det finns skillnader mellan olika typer av städer och regioner. I pendlingskommuner, varuproducerande kommuner och kommuner med mellan 12 500–25 000 invånare är medelreslängden tre kilometer. I glesbygdskommuner är medelreslängden sex kilometer. Medelreslängden har av naturliga skäl att göra med avstånden mellan olika målpunkter i tätort och på landsbygd. En högre medelreslängd behöver emellertid inte automatiskt betyda en hög medelrestid och vice versa.

En cyklist i en storstad avverkar till exempel fyra kilometer på 26 minuter, vilket innebär att varje kilometer tar cirka 6,5 minuter. En cyklist i en glesbygdskommun avverkar motsvarande avstånd på strax över 15 minuter. Infrastruktur, trängsel med andra trafikslag och stopp vid korsningar är exempel på faktorer som påverkar medelhastigheten.

Tabell: Cykelresor i olika åldrar (1000-tal per dag) samt medelreslängd.

	6-14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-84
Antal resor	231	224	194	174	165	179	61	19
Medelreslängd	3	4	4	4	4	4	5	4

Källa: RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:19.

Cyklandet är som störst i åldrarna 6-24 för att sedan avta med ökande ålder (i reslängd i åldersgruppen 15-24 år). Det finns flera orsaker till detta faktum. Barn och ungdomar under 18 år har ingen möjlighet att använda egen bil för att transportera sig. För unga vuxna är en bristande ekonomi ofta en anledning till att cykeln väljs före andra färdmedel. Bland de äldre torde en försämrad fysisk tillsammans med ett överlag mindre transportbehov vara de främsta anledningarna

⁹ Kollektivtrafikbarometern 2010

till det minskade cyklandet. Det finns erfarenheter som visar att äldre cyklar mer i städer som är mindre till storlek och där trafiken är mindre komplicerad. Förutom genom nationella resvaneundersökningar görs regionala/lokala resvaneundersökningar och mätningar av faktiskt cykelflöde exempelvis genom att kommuner genomför manuella räkningar eller mäter genom sensorer/slang.

Cykel som fordon

Cykeln som transportmedel har utvecklats mycket. Numera säljs cyklar till största delen med växlar. Liggcyklar liksom elcyklar börjar bli allt vanligare liksom cyklar med sportkarror för inköp. Under år 2010 såldes nära en miljon elcyklar i Europa enligt Accell Group och försäljningen förväntas öka kraftigt. I Nederländerna såldes 165 000 elcyklar år 2010¹⁰. Dagens elcyklar har ett batteri som räcker till 40-70 km cykling vilket kan påverka den reslängd som kan anses acceptabel för cyklister.

Stöld av cyklar är vanligt förekommande. Enligt Brottsförebyggande rådet blev ca 7 procent av befolkningen år 2000 i Sverige, Holland, Danmark och Japan utsatta för cykelstölder¹¹. År 2010 polisanmälades 60 500 cykelstölder i Sverige vilket är en minskning med 20 procent på tio år. Orsaken är bland annat förändrade ersättningsregler från försäkringsbolagen vilket troligen leder till en underrapportering. Uppskattningsvis rapporteras endast hälften av alla cykelstölder till polisen. En procent av alla cykelstölder klaras upp. Enligt branschorganisationen Svensk cykling köptes totalt drygt 500 000 nya cyklar under den gångna cykelsäsongen (september 2009 till augusti 2010) vilket är en ökning av 6 procent jämfört med året innan. Även konsumtionsvanorna har förändrats. Enligt branschen säljs det mer exklusiva cyklar och mer tillbehör i dag. De tekniska bristerna hos cyklar föranledde i inledningen av 2000-talet ett arbete inom EU vilket resulterat i europeiska standarder för kvalitetskrav och provningsmetoder för cyklar. Dessa standarder har därefter publicerats i EU-tidningen och harmoniserats under direktivet om allmän produkt säkerhet 2001/95/EG. Detta finns nu en nivå för vilka krav som en cykel ska klara för att kunna klassas som en säker produkt. Transportstyrelsen har idag ett mandat för att kunna genomföra marknadskontroller och följa upp dessa för att kunna ställa krav på tillverkare och importörer som tillhandahåller produkter som inte uppfyller motsvarande krav som finns i standarderna. Detta har också gjorts under ett flertal år. Målet är att cykelolyckor som sker på grund av att cykeln har tekniska brister fortlöpande ska minska.

¹⁰ <http://www.bike-eu.com/facts-figures/market-reports/5299/eu-2010-e-bikes-rising-star-in-all-major-markets.html>

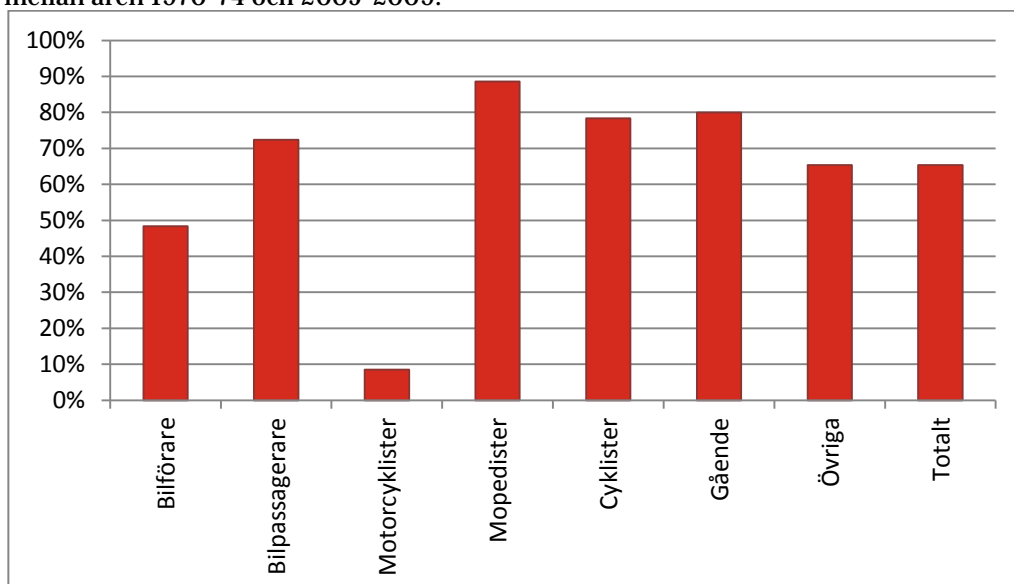
¹¹ <http://www.brottsrummet.se/Bazment/36.aspx>

Olyckor och skadeföljder

Antal dödade och skadade

Av totalt 266 dödade i vägtrafikolyckor 2010 var 21 cyklister och (2009) 20 cyklister. I järnvägsolyckor omkommer dessutom några enstaka sett över en tioårsperiod. Sett över en 40-årsperiod är trenden att antalet dödade cyklister minskar kontinuerligt. Procentuellt har cyklisternas andel av det totala antalet dödade i vägtrafiken minskat sedan 1970.

Diagram: Procentuell reduktion av antalet dödade i olika trafikantkategorier mellan-åren 1970-74 och 2005-2009.

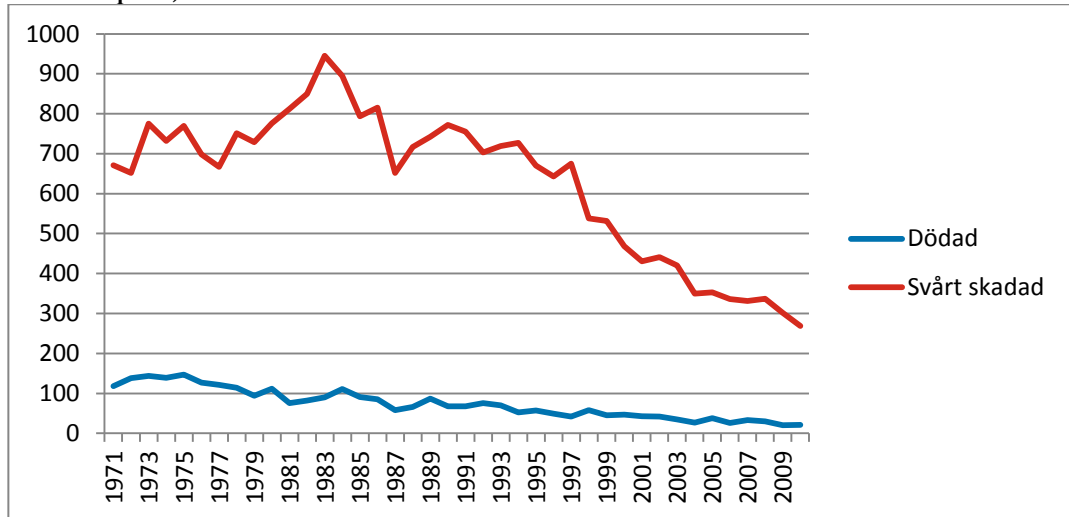


Källa: SIKA Statistik.

Gående och cyklister har haft en nära 80 procentig reduktion av trafikdödade från femårsperioden 1970-1974 och fram till år 2005-2009.

Diagram: Utveckling dödade och svårt skadade cyklister mellan åren 1971 och 2009.

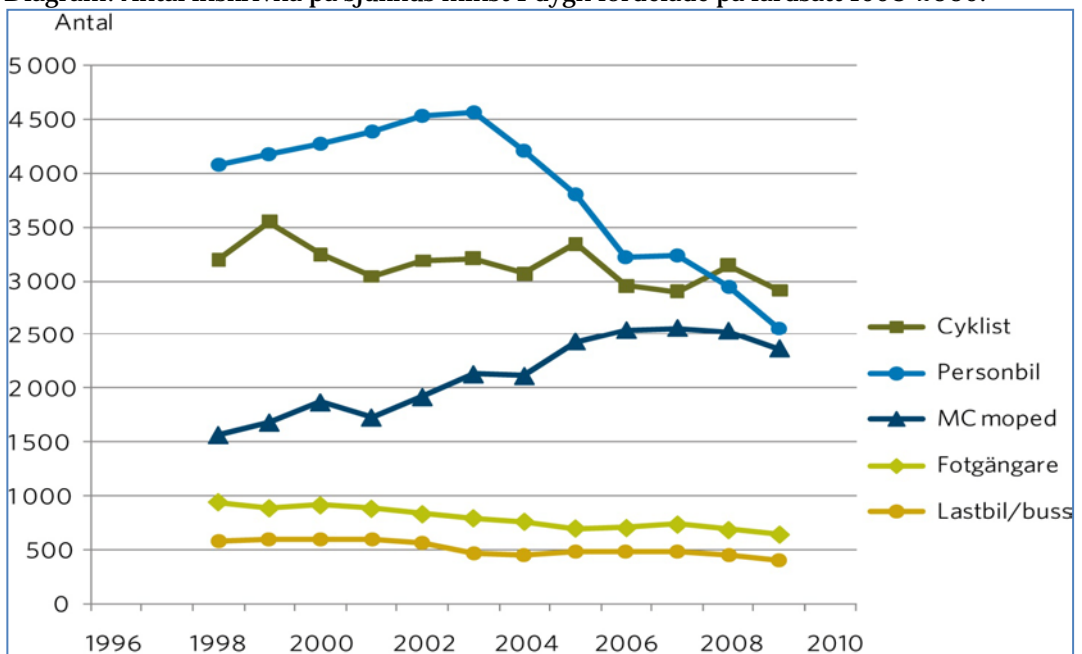
Diagram: Dödade och svårt skadade perioden 1971-2010 (svårt skadade enligt STRADA polis).



Källa SIKA

Det bör noteras att det finns stora mörkertal avseende polisrapporterade svårt skadade cyklister.

Diagram: Antal inskrivna på sjukhus minst 1 dygn fördelade på färdssätt 1998-2009.



Källa: PAR, Socialstyrelsens patientregister

Diagrammet ovan visar att det är cyklister som numera är den största skadegruppen för de som blev inlagda för sjukhusvård minst ett dygn. Antalet dödade cyklister var år 2010- 21 och antalet svårt skadade cyklister 269. Antalet dödade och svårt skadade cyklister har kontinuerligt minskat sedan början på 1980-talet. Andelen dödade cyklister jämfört med alla vägtrafikdödade har minskat något över tid, från 1970-talet då andelen var drygt 11 procent till 2000 talet 7 procent.

Tabell: Procentuell fördelning av cyklisters persontransportarbetet (personkilometer) och andel av det totala antalet skadade cyklister.

Källa RES 2005-2006							
	7-14 år	15-24 år	25-44 år	45-64 år	65-74 år	75-84 år	Totalt
Totalt	12,7 %	17,2 %	30,9 %	30,8 %	6,9 %	1,4 %	100 %
	7-14 år	15-24 år	25-44 år	45-64 år	65-74 år	75-84 år	
ISS 9-15	6,8	3,4	5,7	10,6	19,6	24,4	
ISS > 15	0,6	0,7	1,4	2,4	2,8	4,9	

Källa VTI rapport 644 2009

ISS (Injury severity score) är en klassificering av skadan inom sjukvården där en högre siffra innebär en allvarligare skada. En lindrig och måttlig skada finns inom intervallet 1-8, en allvarlig skada 9-15 och en mycket allvarlig skada över 15. Den vanligaste olyckstypen för svårt skadade är singelolyckor (omkring 72 procent), därefter följer kollision med motorfordon. Olyckor mellan gång-, cykel- och mopedtrafikanter som leder till skador är däremot sällan förekommande. De flesta cyklister skadas på sommaren, vilket bland annat beror på det ökade trafikarbetet under sommarmånaderna. Olyckor på grund av halka svarar för ca ¼ av alla olyckor. Exempelvis är halka på grund av lösgrus en bidragande orsak till 15 procent av singelolyckorna för cyklister under april månad. Halka orsakad av is och snö orsakade två tredjedelar av de singelolyckor som inträffade under januari och februari.¹²

När det gäller olycksfrekvensen i olika åldrar kan man konstatera att unga pojkar är överrepresenterade bland de skadade cyklisterna. Ser man till omfattning av resande med cykel och skadekonsekvens är äldre trafikanter mest utsatta. Vanliga olycksorsaker bland äldre cyklister är "kört mot/över kant", "klivit av/på cykeln" samt "stannat".

Kollisionsolyckor är vanligast under morgonen och på eftermiddagen, det vill säga vid de tidpunkter då trafikarbetet i tätort är som högst.

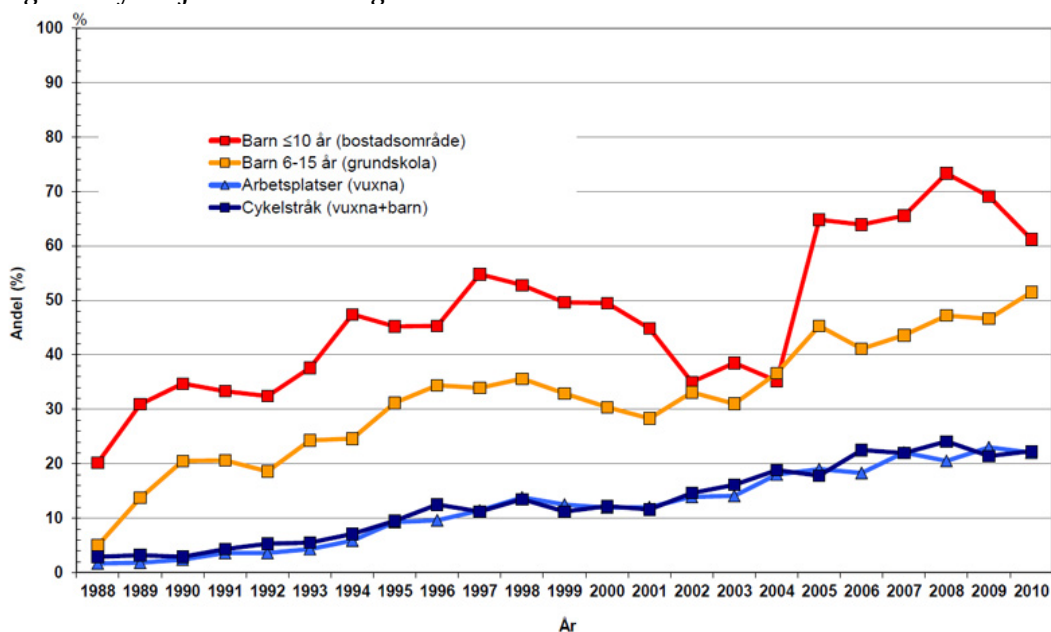
¹² STRADA

Cykelhjälm användning

Sedan 2005 finns en lag om att alla barn och ungdomar under 15 år ska använda hjälm när de cyklar eller blir skjutsade på cykel. Cykelhjälm eller annan hjälm med jämförbara skyddsegenskaper kan användas. Barn och ungdomar under 15 år som inte använder hjälm kan stoppas av polisen men inte bötfällas. Föräldrar eller andra personer som fyllt 15 år kan däremot bötfällas, om de på sin cykel skjutsar ett barn som inte har cykelhjälm.

Av samtliga cyklister var det 27 procent som använde cykelhjälm 2010.¹³ Cykelhjälm användningen har ökat med 11 procentenheter under de senaste tio åren, men har stagnerat de senaste åren. En ökning skedde kontinuerligt fram till slutet av 1990-talet då stagnation inträffade under några år. Mellan åren 2005 och 2008 ökade hjälm användningen totalt sett, mycket på grund av införandet av en hjälm lag¹⁴ för barn under 15 år. Uppgifterna kommer från VTI årliga observationsstudie¹⁵ om cykelhjälm användningen i landet.

Diagram: Cykelhjälm användningen 1988-2010



Källa: Larsson J. (2010) Cykelhjälm användning i Sverige 1988-2010

Hjälmanvändningen är klart högre i större orter än i medelstora och mindre orter. Samtidigt föreligger markanta skillnader mellan orter i samma storleksgrupp. Kvinnor använder hjälm i större utsträckning än män.

¹³ Trafikverkets årsredovisning 2010

¹⁴ SFS 2004:296, förordning om ändring i trafikförordningen (1978:1276)

¹⁵ Cykelhjälm användning i Sverige 1988-2009, VTI, Dnr 2009/0251-22

Cyklister med särskilda behov

Barn

Barn är de främsta brukarna av cykeln. En undersökning (2009) riktad till föräldrar med barn 6-12 år visar att med stigande ålder för allt större andel av barnen ta sig på egen hand till olika målpunkter med cykel. Det finns några faktorer som kan påverka cyklingen avseende barn. Det fria valet av skola, där föräldrar kan välja en annan än den av kommunen anvisade skolan kan påverka både vilken trafikmiljö barnet ska förflytta sig i och avståndet. En del skolor har en regel om att de yngsta barnen inte ska cykla på egen hand till skolan, i vilken omfattning är okänt. Många barn, särskild de yngsta skjutsas till skolan vilket skapar en osäker trafikmiljö för gående och cyklister.

Forskning visar att barn upp till ca 12 års ålder saknar förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende. Barns förmåga begränsas av såväl syn- som hörselutveckling. De kan inte sprida sin uppmärksamhet – de ägnar sig åt en sak i taget. Då de t.ex. cyklar, måste de så koncentrera sig på att trampa och manövrera cykeln att de inte kan uppmärksamma trafiken. Att cykla innebär snarare ett lekmoment än ett sätt att förflytta sig. Så är det ända upp i mellanstadieåldrarna. Dessa begränsningar ställer särskilda krav på hur trafikmiljön ska vara utformad för att barn ska kunna cykla säkert och tryggt.

Äldre

Äldre är särskilt drabbade av skador som cyklister. Exempelvis är 75-84 åringarnas andel av cyklingen endast 1,4 procent, men antalet svåra svårt skadade 24,4 procent (ISS 9-15). Särskild uppmärksamhet bör ägnas denna problematik. Samma förhållande är det avseende dödade cyklister. Perioden 2006-2010 var andelen dödade cyklister 20 procent i åldersgruppen 75-84 år. Perioden 2009-2010 dödades 41 cyklister varav 18 var 65 år eller äldre. 14 använde inte hjälm, en använde hjälm och för tre är hjälmanvändningen okänd. I flera av dessa olyckor skulle cyklisten överlevt om hjälm använts.

Kunskap om effekter och samhällsnytta

De tidigare modellerna för den samhällsekonomiska bedömningen av cykelvägsinvesteringar har historiskt medfört en låg värdering av nyttan med cykelvägsinvesteringar. Cykling ansågs helt enkelt inte som tillräckligt samhällsekonomiskt lönsam för att motivera större investeringar.

Genom att ASEK¹⁶, *Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet*, utvecklade och numera använder

¹⁶ ASEK är en myndighetsgemensam arbetsgrupp som leds av Trafikverket. I ASEK ingår utöver representanter från Trafikverket även representanter från Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Svensk kollektivtrafik, Transportstyrelsen, Vinnova och Trafikanalys (adjungerad) Arbetet leddes tidigare av SIKa, men Trafikverket tog över detta uppdrag när verket bildades den 1 april 2010.

modeller¹⁷ som på ett betydligt bättre sätt tar med cyklingens positiva hälso- och miljöeffekter är i stället bedömningen ofta att cykelvägsinvesteringar har en hög, mycket eller exceptionellt hög samhällsekonomisk nytta, förutsatt att cyklisterna använder de nya vägarna. Trafikverket, som varit pådrivande för att ta fram detta använder nu dessa mer nyanserade beräkningsmetoder, men det är angeläget att dessa sprids till andra aktörer, inte minst eftersom huvuddelen av potentialen för ökad cykling ligger på det kommunala vägnätet.

Idag finns ett verktyg, Cykalk, som visar samhällsnyttan av investeringar i cykelbanor som förutom hälsa och miljöeffekter även redovisar effekterna för restid, fordonskostnader och komfort.

För att lösa framtidens kapacitetsproblem med trängsel som följd, främst i storstäderna, är det nödvändigt att överföra biltrafik till andra, mindre utrymmeskrävande transportslag och då även att kunna påvisa samhällsnyttan av att så sker.

Hälften av alla bilresor i tätort är fem kilometer eller kortare. Av dessa korta bilresor visar beräkningar att överföringspotentialen från bil till cykling avseende korta resor är betydande.

En av beräkningar av överföringspotential till cykling grundar sig på en enkätstudie¹⁸ av körkortsinnehavare i sex svenska kommuner. Resultatet från enkätundersökningen visar att hinder för cykling var bagagetransportbehov, klimat och årstid, hälsoskäl, behov av egen bil i arbetet, attityder, vanor, bristande cykeltradition och bekvämlighet. Det vanligaste motivet att välja bil framför cykling var vädret.

Hälsa

Statens folkhälsoinstitut anger i rapporten Fysisk aktivitet (2010) att den svenska rekommendationen för fysisk aktivitet är att alla individer varje dag bör vara fysiskt aktiva i minst 30 minuter. WHO anger att barn 5-17 år bör vara fysiskt aktiva i minst 60 minuter per dag. Ungefär hälften av den vuxna befolkningen beräknas antingen leva ett mycket stillasittande liv eller när inte rekommendationen för fysisk aktivitet ur hälsosynpunkt.

En av de största studierna på området cykling och hälsa är en dansk studie av Anderson från år 2000 som visar att de som cyklar till arbetet har 28 % mindre risk

¹⁷ Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 4. <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomi/ASEK---arbetsgruppen-for-samhallsekonomiska-kalkyl--och-analysmetoder-inom-transportområdet/>

¹⁸ Nilsson A. (1995) Potential att överföra korta bilresor till cykel

att dö i förtid än de som inte gör det – även efter justering av andra riskfaktorer, inklusive fysisk aktivitet på fritiden¹⁹.

Fysisk aktivitet har effekt både förebyggande och som behandling av vissa sjukdomstillstånd, exempelvis vissa cancerformer, hjärt- och kärlsjukdomar och diabetes. Fysisk aktivitet ger också positiva effekter på den åldrande hjärnans kognitiva funktioner.

Det finns ett samband mellan den fysiska miljön och fysisk aktivitet. Om bostadsområdet uppfattas som tryggt, det finns en god belysning när det är mörkt, hög täthet i staden, promenad- och cykelvänlig infrastruktur och design är några faktorer som påverkar den fysiska aktiviteten positivt.

Miljö

Vägtrafiken påverkar miljön genom bland annat utsläpp av koldioxid, kväveoxider, partiklar och genom buller och i tätorter är problemen störst. Hälften av alla bilresor i tätort är kortare än 5 kilometer. Det har stor betydelse för miljön om vi kan ersätta en del av dem med att cykla eller gå, eftersom bensinförbrukningen och koldioxidutsläppen är 35 procent högre de första fem kilometrarna. Under de första tre kilometrarna av en resa är bilens utsläpp av avgaser 50 till 60 gånger högre per kilometer.

Luftföroreningarna ökar risken för allergier, astma och cancersjukdomar och smutsar dessutom ner den omgivande miljön. De allvarligaste hälsoproblemen orsakas av partiklar och kolväten.

Cirka två miljoner medborgare utsätts för buller från trafiksektorn – ungefär 1,5 miljoner från vägtrafiken och 0,5 miljoner från järnvägen. De flesta bullerutsatta finns i dag längs kommunala vägar i tätorter och städer. Ökad trafik, fortsatt inflyttning till tätorter och städernas förtätning innebär en stor utmaning ur bullersynpunkt.

Personer som utsätts för buller under lång tid kan drabbas av ökad stress. Det leder till att risken för hjärt- och kärlsjukdomar ökar. Buller nattetid medför att sömnen blir störd. Ostörd sömn är en förutsättning för att människan ska fungera, såväl fysiologiskt som mentalt. Några av effekterna av störd sömn är trötthet, nedstämdhet, olustkänsla och minskad prestationsförmåga.

Cykling i planeringen

Fyrstegsprincipen har alltmer kommit att utgöra utgångspunkt för planering av transportsystemet. Principen introducerades i Vägverket under början av 2000-talet och flera kommuner har skrivit in denna princip som en viktig del i långsiktiga transport- eller trafikplaner. Fyrstegsprincipen utgår från att transportsystemet ska utformas och utvecklas utifrån en helhetssyn och att man hittar de mest

¹⁹ Trivector, Kunskapsammanställning avseende hållbara transporter kopplat till miljö, hälsa och ekonomi. Rapport 2009:71

kostnadseffektiva åtgärderna för att lösa problem eller brister i transportsystemet. Eftersom nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder är de mest kostsamma är det en fördel om effekter kan nås genom tidigare steg.

Sett ur ett hållbarhetsperspektiv är åtgärdsstegen 1 och 2 ofta kostnadseffektiva eftersom de leder till bland annat förändrade resmönster som också omfattar en överföring av personresor från bil till gång, cykling och kollektivtrafik. Det är viktigt att analyserna genomförs i ett tidigt skede i planeringen och innan åtgärderna har valts. Tänkbara åtgärder ska analyseras i följande fyra steg:

- Steg 1 – Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt.
- Steg 2 – Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon.
- Steg 3 – Begränsade ombyggnadsåtgärder.
- Steg 4 – Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 anger att den viktigaste åtgärden för att öka andelen cykelresor är en förbättrad infrastruktur och att en stor del av potentialen för att utveckla infrastrukturen finns längs det kommunala vägnätet.

I samlad beskrivning effekter av nationell plan och länsplaner 2010-2021 (Publikation 2010:124) anges att planen omfattar åtgärder med 3,3 miljarder för att öka andelen gång- och cykelresor, 2,3 miljarder i länsplanerna och 0,94 miljarder i den nationella planen.

Den nationella planen innefattar nyanläggning av 50 mil cykelväg (11 mil perioden 2010-2015) samt medel för cykelparkeringar vid bytespunkter, planskilda korsningar, skylningsåtgärder samt sammanhållna leder för cykelturism. Ca 500 (110 stycken perioden 2010-2015) cykelparkeringar vid hållplatser är planerade.

Den fysiska samhällsplaneringen regleras i av plan- och bygglagen och miljöbalken och det är kommunerna som ansvarar för planeringen. I processen vägs olika samhällsintressen mot varandra och mot enskilda intressen i en öppen och demokratisk process. Målet är att samhällsplaneringen ska bidra till hållbara livsmiljöer ur ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv. Det har inte, inom ramen för detta uppdrag, varit möjligt att skaffa en säker bild över läget i kommunernas planering för en ökad säker cykling.

Forskning och utveckling

Fokus i forskning och utveckling kring cykling har traditionellt legat på säkerhet och trygghet. När det handlar om faktorer som påverkar cykelanvändningen ur ett individperspektiv finns det, enligt en litteraturstudie gjord av VTI, få svenska studier och resultaten från de internationella studierna är svåra att jämföra. Detta innebär att det är svårt att med säkerhet avgöra vilka faktorer för individerna som har betydelse för ett ökat cykelresande. Men det finns flera pågående forskningsprojekt så kunskapsläget torde komma att avsevärt förbättras.

Den snabba utvecklingen som sker inom tele och IT har under senare år lett till en utveckling exempelvis i att produkter och tjänster för planering av cykelresor.

Det finns i Sverige stora skillnader i cykling mellan tätorter. Fördjupade studier av vad som bidragit både till att cyklingen ökar kraftigt i vissa tätorter behöver genomföras.

Infrastruktur

Många åtgärder är genomförda över tid för att förbättra infrastrukturen för cykling genom bland annat separerade gång- och cykelbanor, cykelöverfarter och vägvisning men det finns ingen nationell sammanställning av befintlig infrastruktur. Cykelfrämjandets Kommunvelometer, som är en granskning av 17 kommuners satsning på att öka cykling och göra cykling säkrare och mer attraktiv visar att antal meter cykelväg per invånare varierar mellan kommunerna från knappt en meter till drygt tre meter. Investeringarna för åren 2010-2011 varierar från 23 kr till 346 kronor per invånare. Tre av de 17 kommunerna hade en cykelstrategi och fem en cykelplan.

Det finns ett samband mellan infrastrukturåtgärder och säkerhet för cyklister. VTI rapport 503, 2004 Trafiksäkerhetsutveckling i Göteborg har analyserat varför antalet skadade och dödade minskade markant under 1990-talet och framåt. Störst effekt av minskningen av dödade och skadade cyklister kunde härledas till hastighetsreducerande åtgärder för biltrafiken, men även separering, ökad cykelhjälmsanvändning.

Vad gäller infrastruktur har det inte skett en lika tydlig utveckling när det handlar om möjligheter att tryggt och säkert kunna parkera cykeln vid viktiga målpunkter.

Cykelturism

I grunden är turismen en näringslivsfråga, men infrastrukturen är en förutsättning för cykelturism. Förutsättningarna för cykelturism behandlas i planeringen där analyser kan visa i vilken utsträckning som ett utbyggt cykelvägnät kan bilda underlag för cykelleder som är av intresse för rekreation och turism. Förutsättningarna är bäst i tätbefolkade bygder där avstånden mellan tätorterna är små, med ett vackert landskap, många besöksmål och ett tillfredsställande utbud av övernattningsmöjligheter.

Cykelorganisationerna i Sverige har under åren lagt ned ett stort arbete på att finna små attraktiva vägar med måttlig trafik för cykelturism som är skyltade.

För närvarande färdigställs två cykelleder i Sverige, Kattegattleden (Göteborg – Helsingborg) och Sydostleden (Växjö – Simrishamn). Kattegattleden finansieras av nationella medel samt kommunal medfinansiering och Sydostledens tillkomst grundar sig främst på att Trafikverket Region Syd har avsatt personresurser som uteslutande jobbar med att få till leden.

Ett arbete pågår inom Trafikverket för vägvisning av turistleder för cyklister.

Cykling för nya svenskar

För nya svenskar är det en del i integrationen att kunna cykla; deras barn lär sig cykla och alla infödda svenskar lär sig att cykla. Viljan av att kunna cykla är störst bland invandrarkvinnor. I de kurser som genomförts bland invandrare är det många kvinnor som deltar. Det kan finnas flera skäl att lära sig cykla. För många innebär det en frihet att kunna cykla. För andra är det ett praktiskt och billigt transportmedel.

Några erfarenheter från andra länder

Cyklingens andel av antalet korta resor är i Sverige är 10 procent, Finland 11 procent, Danmark 18 procent och Nederländerna 27 procent²⁰ (Europeiskt genomsnitt ca 5 procent). Nederländerna med Europas största cykeltrafik, har genomfört stora satsningar på cykeltrafiken under de senaste decennierna, mellan 130-170 kr årligen per invånare. Om motsvarande medel skulle satsas i Sverige per person skulle detta leda till satsningar motsvarande 1,35 miljarder årligen.

Nederländerna är Europas folktätaste land (ytan något större än Småland och invånarantalet är 16,5 miljoner). Under perioden 1978-88 ökades cykelvägar i anslutning till det nationella vägnätet med 73 procent (vägnätet med 11 procent). I genomsnitt under perioden anlades 680 mil cykelvägar årligen. En undersökning av 115 städer i Nederländerna visar att cykeltrafiken är 30 procent större i städer med goda förhållanden för cyklisterna.

Houten en stad med 30 000 invånare i Nederländerna är ett exempel på hur man med en genomtänkt stads- och trafikplanering kan påverka cyklandet. Staden är uppbyggd med prioritet på gående och cyklister. Cykelandelen är 52 procent och bilresandet är 25 procent lägre och antalet skadade är också lägre jämfört med övriga städer i Nederländerna. Staden har ett utmärkt nät av gång- och cykelbanor omgivna av en ringled för biltrafiken. För att ta sig från en punkt till en annan i staden är det betydligt genare med gång- eller cykeln. Med bilen är det betydligt längre eftersom ringleden då används. För att öka säkerheten finns det inga träd eller höga buskar i trafikorsningarna och biltrafiken inne i området är hastighetsbegränsningen 30 km/h.

Odense i Danmark genomförde ett femtiotal cykelätgärder mellan åren 1999 och 2002. En utvärdering visar att cyklingen ökade med 24 procent efter denna satsning. Var fjärde resa görs med cykel (vilket motsvarar 25 000 cykelresor varje dag i genomsnitt), och hälften av de nya cykelresorna görs av tidigare bilister. Trots att andelen cykelresor har ökat kraftigt har personskadorna för cyklister minskat med 20 procent jämfört med före satsningen. Folkhälsan har förbättrats genom satsningen. Totalt beräknas 2 131 levnadsår ha vunnits, och dödligheten hos 15-49-åringar har minskat med 20 procent genom cykelätgärdena.

²⁰ Spolander K. (2010) Cykelorganisationer och myndigheter i samverkan för ökat cykland, Trafikverket

Ett annat viktigt resultat från Odense är att en förbättring av tillgängligheten till, och attraktivare utformning av, parker och grönområden ökade invånarnas fysiska aktivitet på fritiden. Den beräknade samhällsvinsten i pengar uppgår till 33 miljoner danska kronor tack vare lägre sjukfrånvaro från arbetet, en halv dag mindre sjukskrivningsersättning per person och dag och lägre kostnader för hälso- och sjukvårdsbehandling av kroniska sjukdomar. Kostnaden för projektet beräknas till totalt 20 miljoner danska kronor under perioden. Man kan konstatera att cykelprojektet har genererat en samhällsekonomisk vinst på cirka 13 miljoner kronor, samtidigt som Odense på köpet har fått en mycket attraktiv stadskärna²¹.

²¹ Faskunger J. (2008) Aktiv transport, Folkhälsoinstitutet, R 2008:31



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se