

# VARFÖR SATSAS DET SÅ LITE PÅ CYKEL?

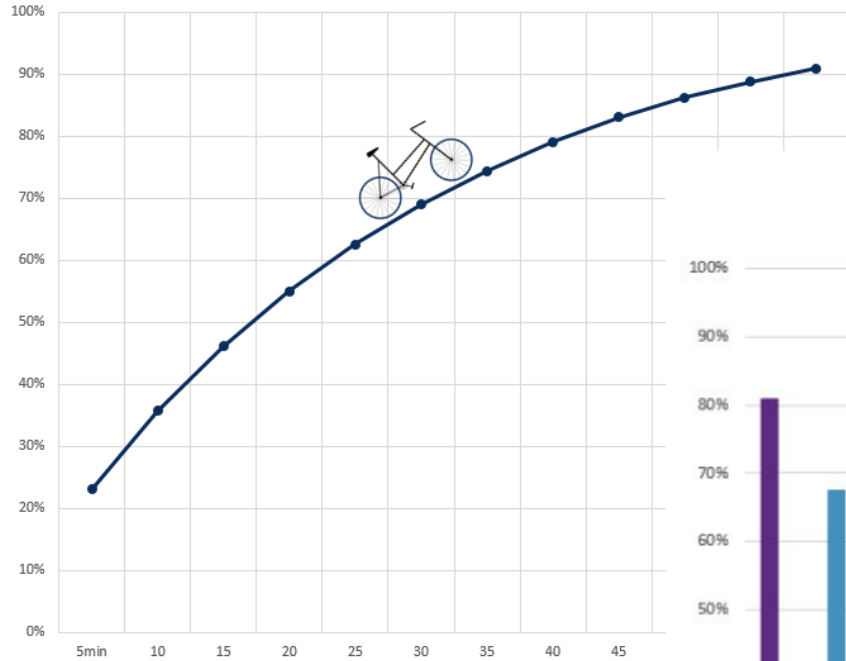
Grandseminarium 2019/11/05



# DET FINNS EN STOR POTENTIAL FÖR ÖKAT CYKLANDE

Hur lång tid tar det att cykla till arbetet?

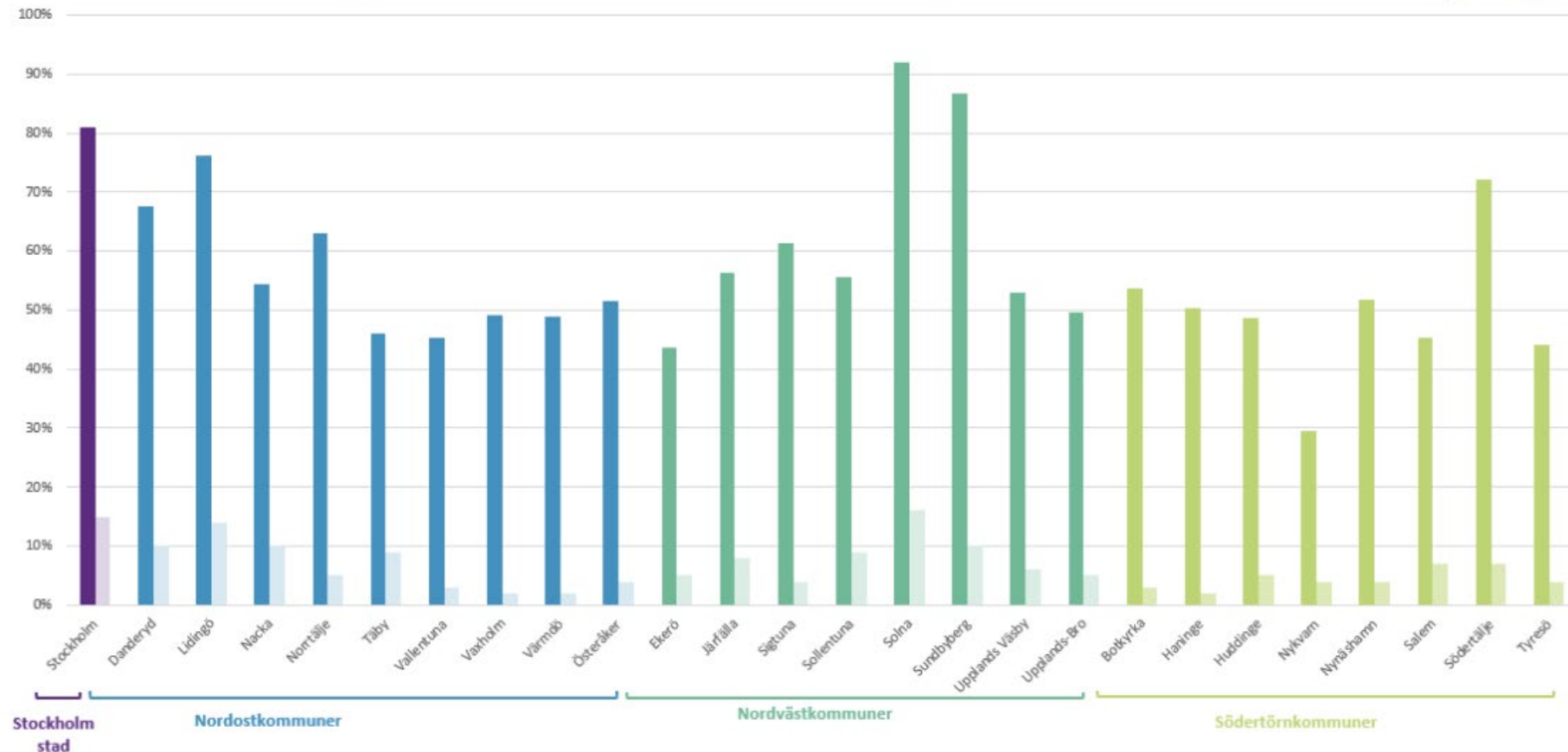
Andel av förvärsarbetande i Stockholms län som kan nå arbetet i olika tidsintervall



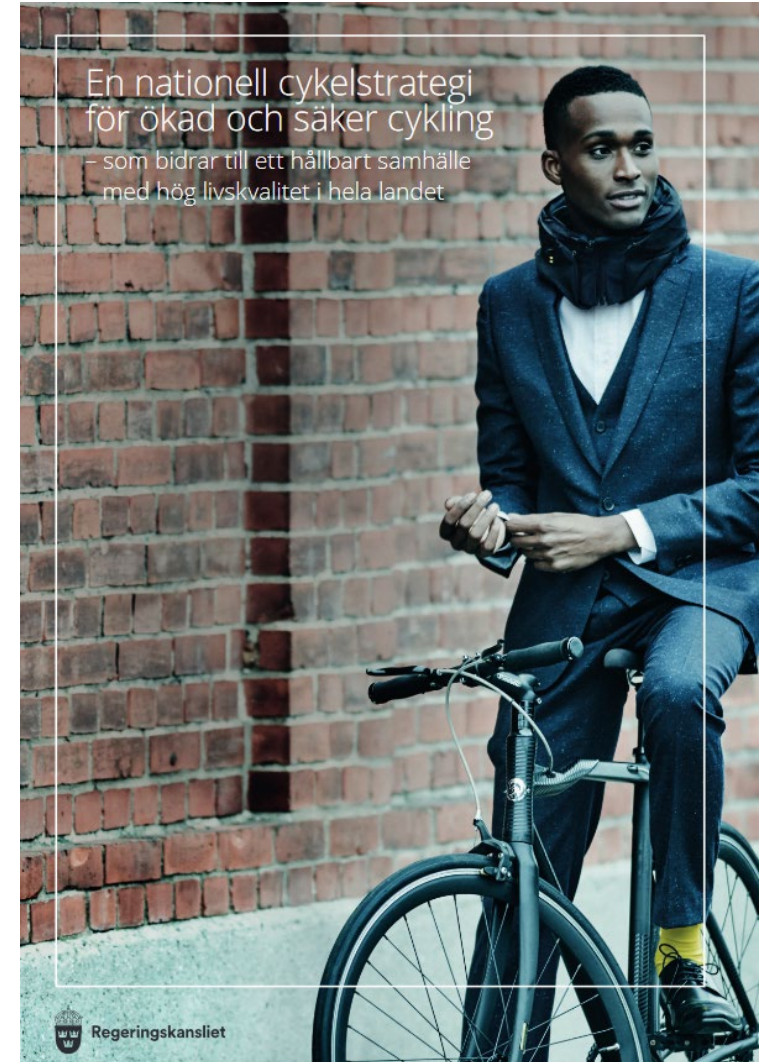
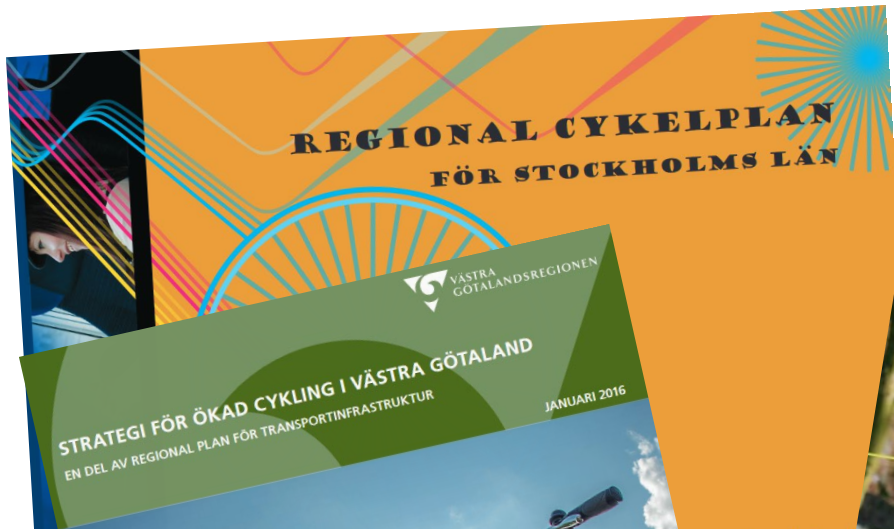
Nästan 70 % av invånarna i Stockholms regionen kan nå arbetet inom 30 min om cykling tillåts på alla vägar.

Andel cyklister idag jämfört med andel potentiella cyklister med mindre än 30 minuter till arbetet

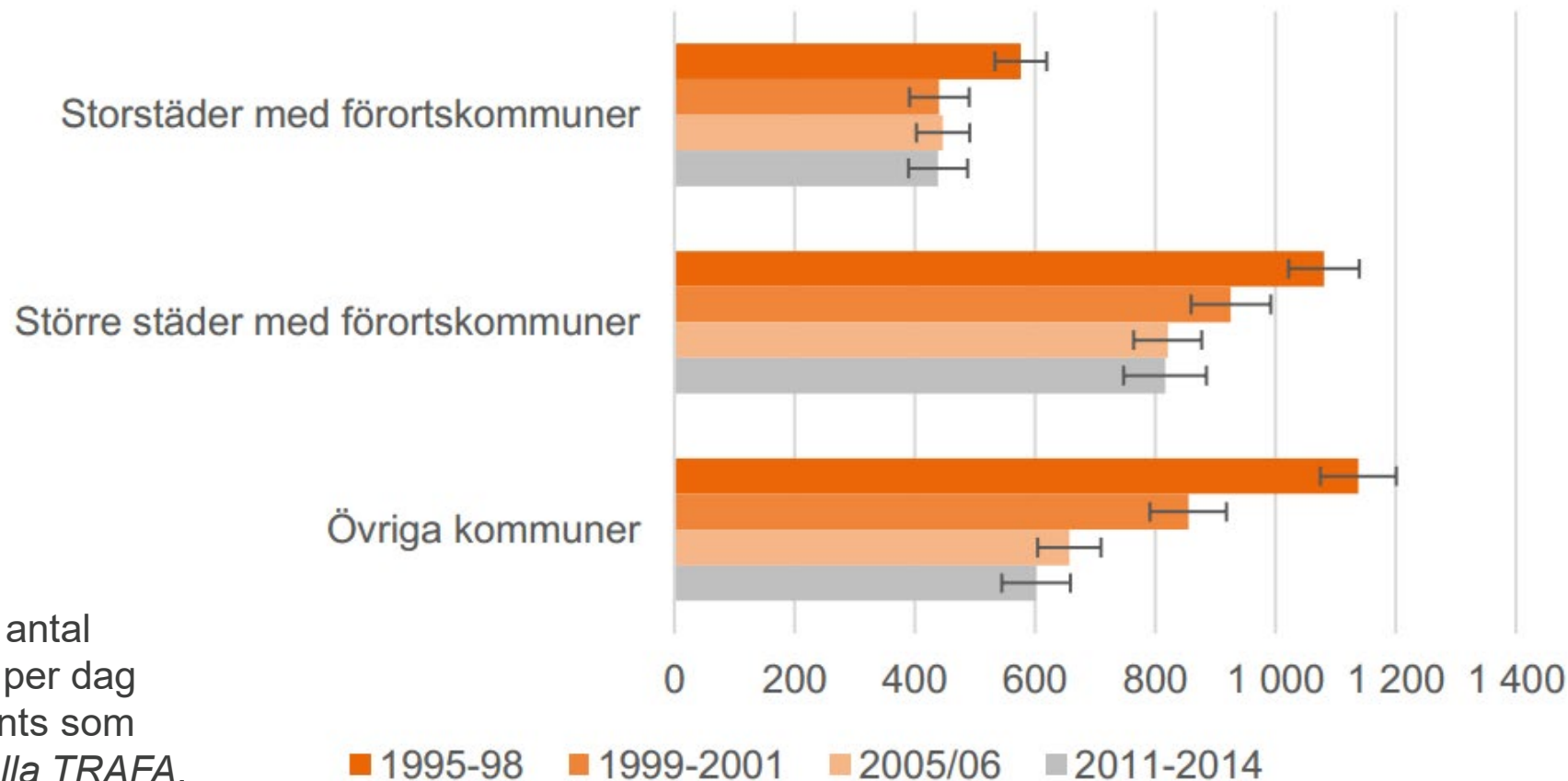
■ Andel potentiella arbetscykelresor med mindre än 30 minuter till arbetet ■ Andel arbetscykelresor idag enligt RVU 2015



# I STORT SETT ALLA POLICIES OCH PLANER PEKAR PÅ CYKELNS FÖRDELAR...



# MEN CYKLINGEN MINSKAR!



**- VI SATSAR INTE TILLRÄCKLIGT PÅ CYKEL !**

# STATLIGA MEDEL

- ▶ Statliga medel till cykelåtgärder finns...
    - dels i den nationella planen för transportinfrastruktur
    - dels i länsplanerna för regional transportinfrastruktur.
  - ▶ Bland de 522 miljarder kr. avsedda för transportinfrastrukturen under perioden 2014–2025 satsas drygt **4,8 miljarder** kr. dvs **1%** på åtgärder för gång och cykel varav:
    - 1,4 miljarder kr. i den nationella planen
    - 3,4 miljarder kr. i länsplanerna → cirka **10%** av den totala länsplaneramen (35,3 miljarder kr.)
  - ▶ Den statliga satsningen på cykel för perioden 2014-2025 handlar om ca 390 kr per invånare för hela tolvårsperioden, → **32 kr per invånare och år.**
  - ▶ Det kan jämföras med satsningarna i Danmark och Nederländerna som ligger i storleksordningen **150 – 200 kr per invånare och år.**
- 5 till 6 gånger mer än i Sverige!



# Kommunal cykelbudget 2019-2022

Högsta  
cykelbudget:  
Helsingborg  
Landskrona  
Linköping  
Trollhättan  
Östersund

Mediankommunens cykelbudget är  
219 kr per invånare

Högsta andel av  
investeringarna:  
Eskilstuna  
Järfälla  
Trollhättan  
Örebro  
Östersund

Mediankommunen lägger 12 % av  
investeringsbudgeten för trafik på cykel  
De bästa lägger över 30 %



# VARFÖR SATSAS INTE MER NÄR MAN KAN FÅ 3 SAKER I EN ?!

**Hälsa!**  
(mer fysisk aktivitet och  
mindre buller)

**Ingen CO2 och  
partikelutsläpp**  
(bra för klimat och  
luftkvalitet)

**Ekonomisk  
lönsamt** för  
samhället och  
enskilda individer

**Attraktivare  
stad**  
(mindre trängsel, mer  
tillgänglighet, säkrare  
trafikmiljöer)



# VARFÖR SATSAS DET FÖR LITE PÅ CYKELN?

- ▶ I grunden: **Frusen ideologi och spårbundenhet**, äldre idéer och mål om framkomlighet för bil, bilhastighet mm som lever kvar bland planerare och beslutsfattare
- ▶ Det finns sedan 2017 en nationell cykelstrategi men den **saknar nationella mål för ökad cykling** som är mätbar och som kan uppföljas.
- ▶ För **dålig uppföljning** av cyklingen → Det finns en lång tradition av att mäta och följa upp utvecklingen av kollektivtrafik och biltrafik, men när det gäller cykling är uppföljningen bristfällig → det som mäts åtgärdas!
- ▶ **Okunskap om vardagsmotionens** stora betydelse för folkhälsan → underskattad nytta
- ▶ **Planering sker utifrån nuläge inte potential** → och vi har sett hur stor potential kan vara för cyklingen.



# NÅGRA KONKRETA HINDER FÖR CYKELSATSNINGAR

- ▶ **Svårt att bygga cykelvägen enligt väglagen** → kan bara bygga statliga cykelvägar i direkt anslutning till bilväg vilket gör det svårt att bygga ut cykelnätet
- ▶ **Fyrstegsprincip i ÅVS** → Trafikverket finansierar inte steg 1 och 2 i ÅVS (åtgärdsvalsstudier)
- ▶ **De planerade avsättningarna till cykel i länsplanerna är inte säkrade.** Ofta krymper cykelsatsningarna med tiden pga att andra projekt prioriteras högre och behöver mer resurser till följd av kostnadsfördyringar och underfinansiering.
- ▶ **Samhällsekonomiska** kalkyler som Trafikverket bygger sina beslut på slår fel och underskattar kraftigt de hälsovinster av utbyggnaden av cykelinfrastruktur.



# VÄXJÖ SOM CYKELSTAD

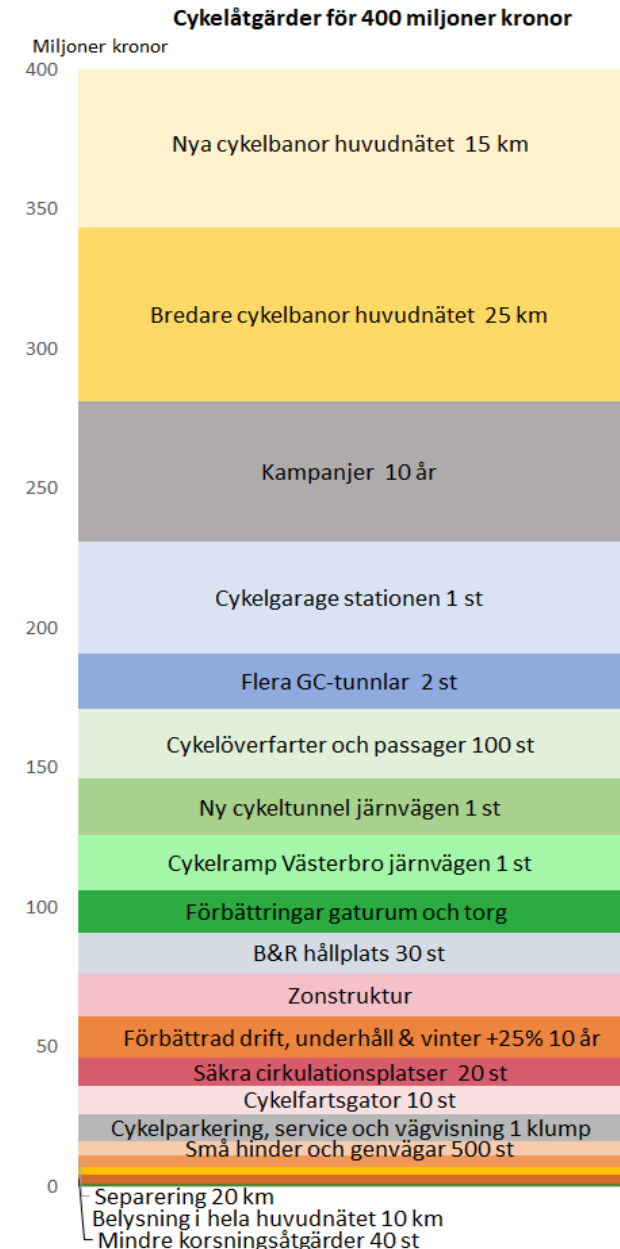
## VAD KRÄVS FÖR ATT FÖRDUBBLA CYKELANDEL I VÄXJÖ FRÅN 19 (ÅR 2012) TILL 40%?

Åtgärdsförslagen är indelade i **5 områden**:

1. Stärk stadskärnan och skapa cykelvänlig struktur
2. Förbättra kontinuitet och kvalitet i cykelnätet
3. Marknadsför cykeln
4. Serva cyklisterna
5. Förbättra kombinationen cykel och kollektivtrafik

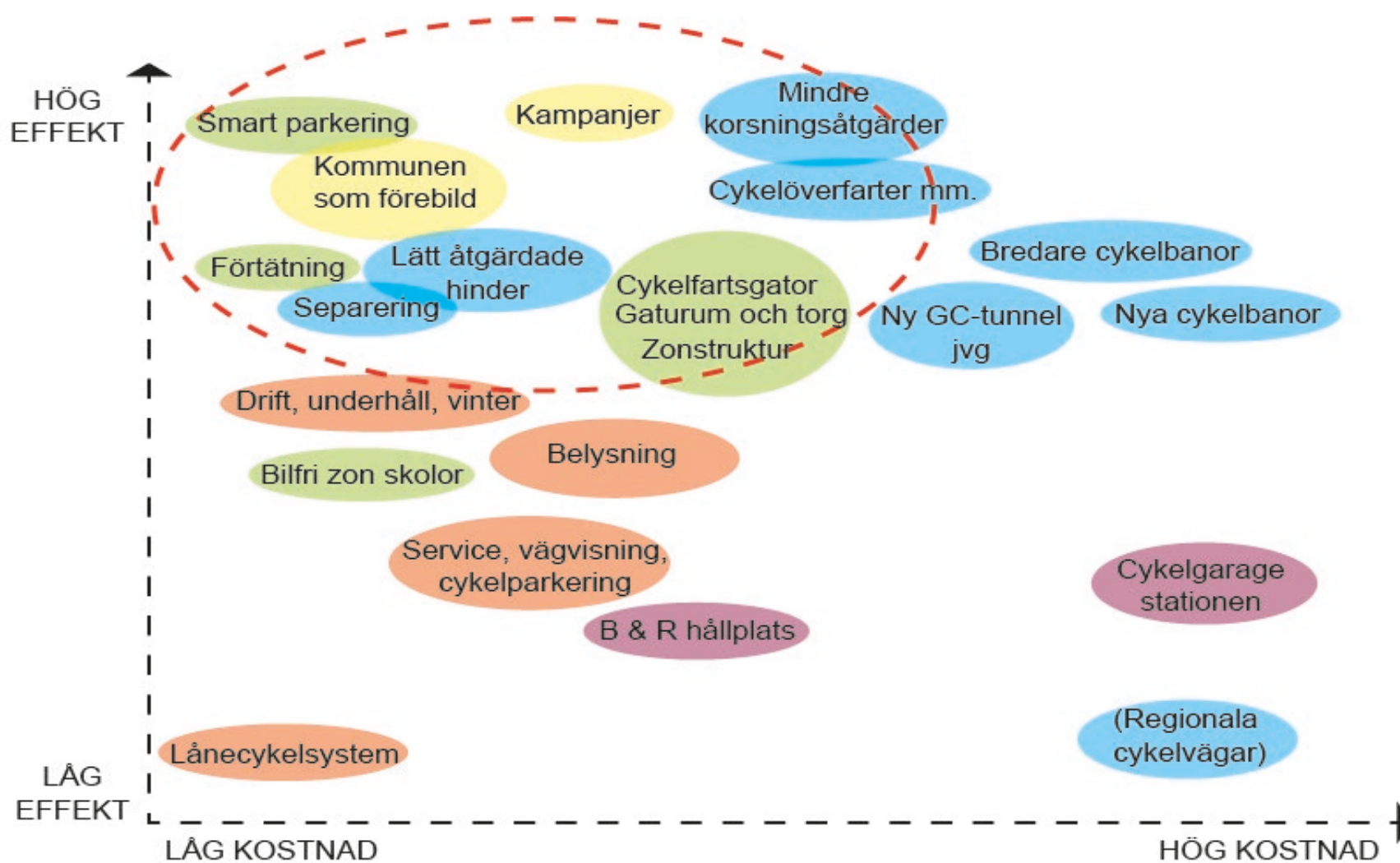
# CYKELÅTGÄRDER FÖR 400 MILJONER KRONOR

- ▶ Motsvarar drygt 400 kr per invånare och år i 10 år
- ▶ De bästa kommun, enligt Shift rankingen ex. Linköping: 544 kr
- ▶ Kan jämföras med nyttorna...
  - **220 miljoner kr** i hälsovinster varje år
  - Minskat behov av dyra infrastrukturlösningar
  - Ökad trafiksäkerhet
  - Förutsättning fossilfritt samhälle
  - En attraktiv och tillgänglig stad!



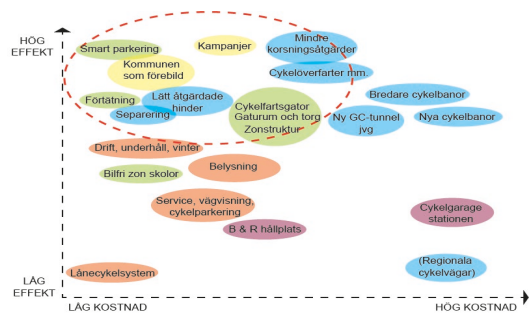
**Utgiftsneutrala åtgärder:** Lånecykelsystem (marknadsbaserat), Smart parkering, Kompakt stad, Kommunen som förebild

# KOSTNADSEFFEKTIVA CYKELÅTGÄRDER



Åtgärderna utplacerade efter bedömd kostnadseffektivitet.

# KOSTNADSEFFEKTIVA ÅTGÄRDER



Hög kostnad

Låg effekt



**TACK FÖR UPPMÄRKSAMHETEN!**



# FÖLJ OSS I SOCIALA MEDIER

