



# Dags att satsa på cykel!

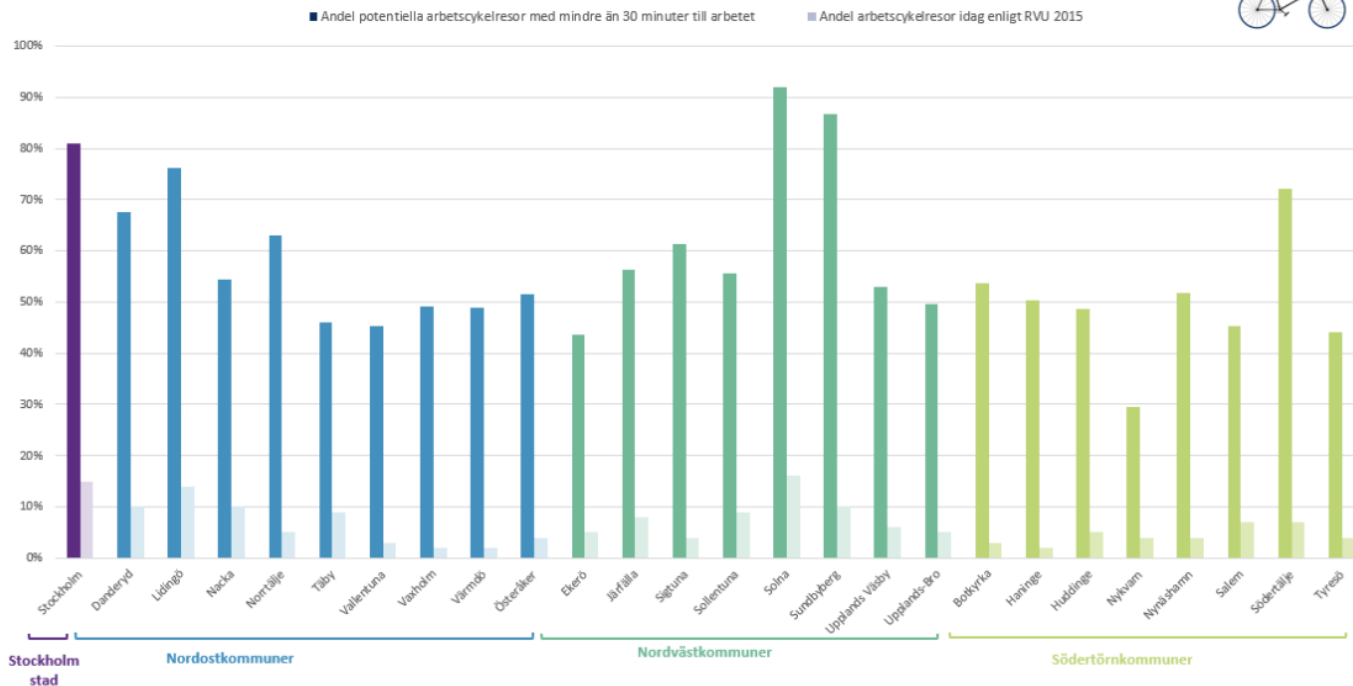
Trender, potential, nytta och  
vad som krävs för ökad cykling

Karin Neergaard, Trivector

# DET FINNS EN STOR POTENTIAL FÖR ÖKAT CYKLANDE

Nästan **70 %** av invånarna i Stockholmsregionen kan nå arbetet inom 30 min om cykling tillåts på alla vägar

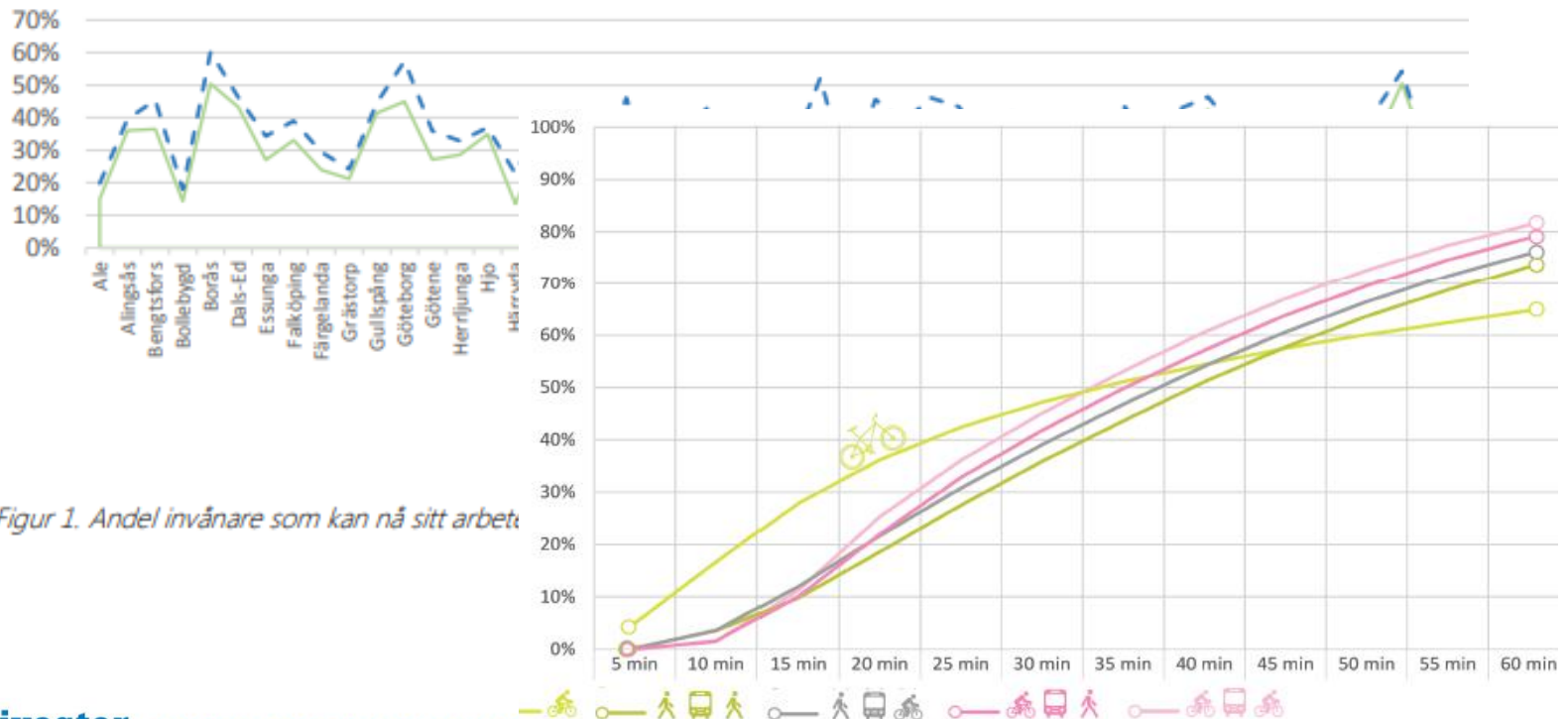
Andel cyklister idag jämfört med andel potentiella cyklister med mindre än 30 minuter till arbetet



# LIKNAVDE STVDIER..

**37 %** av invånarna i VGR kan nå arbete inom 30 min med cykel från hemmet

**Nästan 50 %** av invånarna i Skåne kan nå arbete inom 30 min



Figur 1. Andel invånare som kan nå sitt arbete

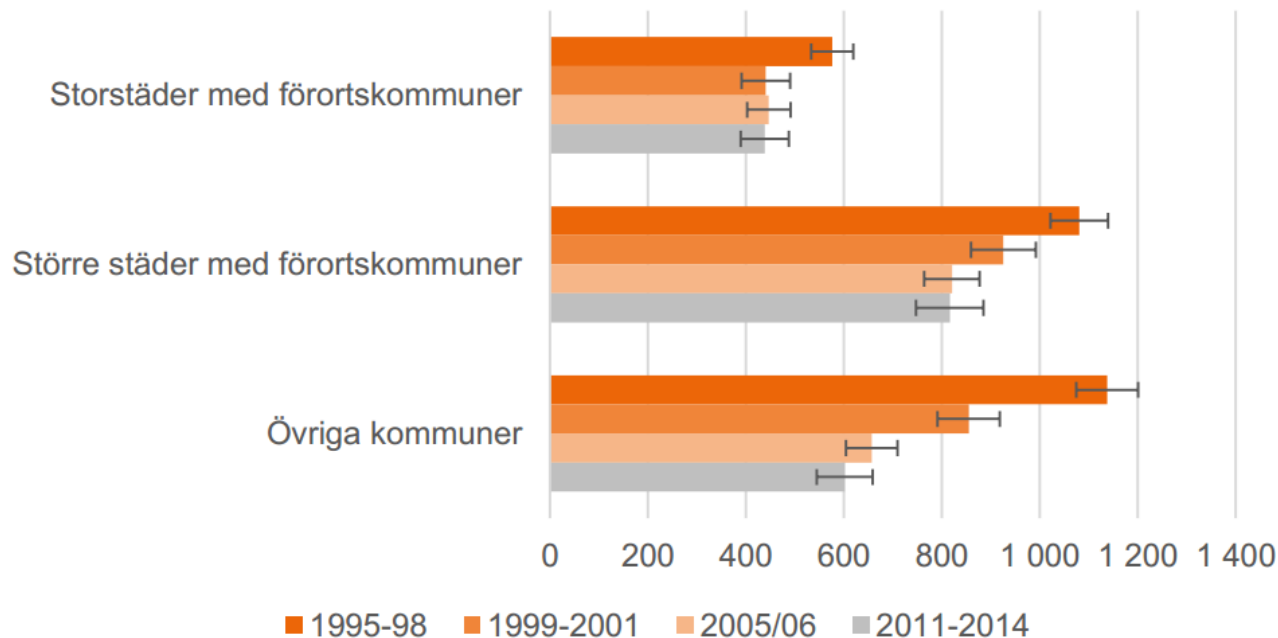


# ”CYKELBOOM”?



# NEJ, CYKLANDET ÖKAR INTE

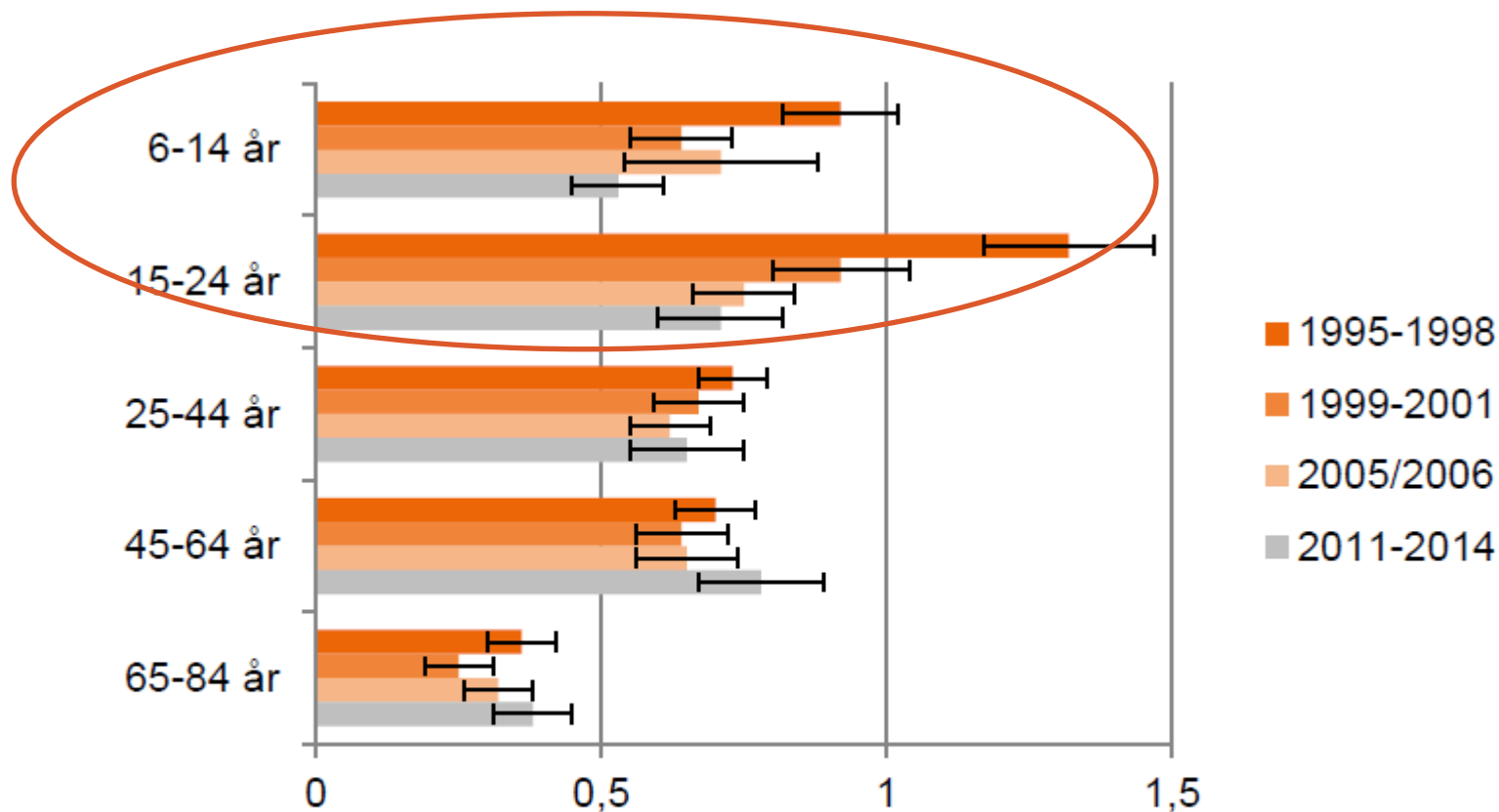
- 38 % cykelresor per invånare & dag 1995-2014



Genomsnittligt antal tusen **delresor** per dag där cykel använts som ett färdssätt. Källa TRAFI.



# CYKLANDET MINSKAR I LÄGRE ÅLDRAR



Figur 2.4. Cyklad sträcka (km) per invånare och dag, fördelat på ålder.

Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014.

Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall.



Nationalföreningen för trafiksäkerhets främjande, NTF, har under flera decennier inpräntat i landets skolor och föräldrar att barn ska vara 12 år för att kunna cykla själva till skolan. Därför stoppar i dag skolor yngre elever från att cykla. Detta är förelagt. Barns trafikmognad är individuell och trafikmiljön längs skolvägen avgör när man kan cykla, skriver debattörerna. Bild: FREDRIK SANDBERG / TT

## *Låt barnen cykla till skolan för att minska smittspridning*

**Debatt • Rådet från NTF om att ett barn ska vara 12 år för att kunna cykla till skolan**



• måste bort och Folkhälsomyndigheten måste vara tydligare i sin uppmaning om att fler behöver cykla för att undvika trängsel i kollektivtrafiken, skriver bland

# CYKELSATSNINGAR

## STATLIGA MEDEL

- ▶ Den statliga satsningen på cykel för 2014-2025:
  - 4,8 miljarder kr → **1% på åtgärder för gång och cykel**
  - ca 390 kr per inv. på 12 år → **32 kr per invånare och år**
  
- ▶ Jämför Danmark och Nederländerna
  - **150 – 200 kr per invånare och år**  
5 till 6 gånger mer än i Sverige!







# VARFÖR SATSAS INTE MER NÄR VINSTERNA ÄR SÅ STORA?

Bättre folkhälsa!

Mindre CO2!

Attraktivare stad!



# VARFÖR SATSAS DET FÖR LITE PÅ CYKELN?



- ▶ **Frusen ideologi och spårbundenhet**, äldre idéer och mål om framkomlighet för bil lever kvar
- ▶ Inga tydligt kommunicerade mål för ökad cykling
- ▶ För **dålig uppföljning** av cyklingen - det som mäts åtgärdas!
- ▶ **Planering sker utifrån nuläge inte potential**
- ▶ **Okunskap om vardagsmotionens** stora betydelse för folkhälsan, underskattad nytta



# Vad krävs för att nå cykelvisionen i Växjö?

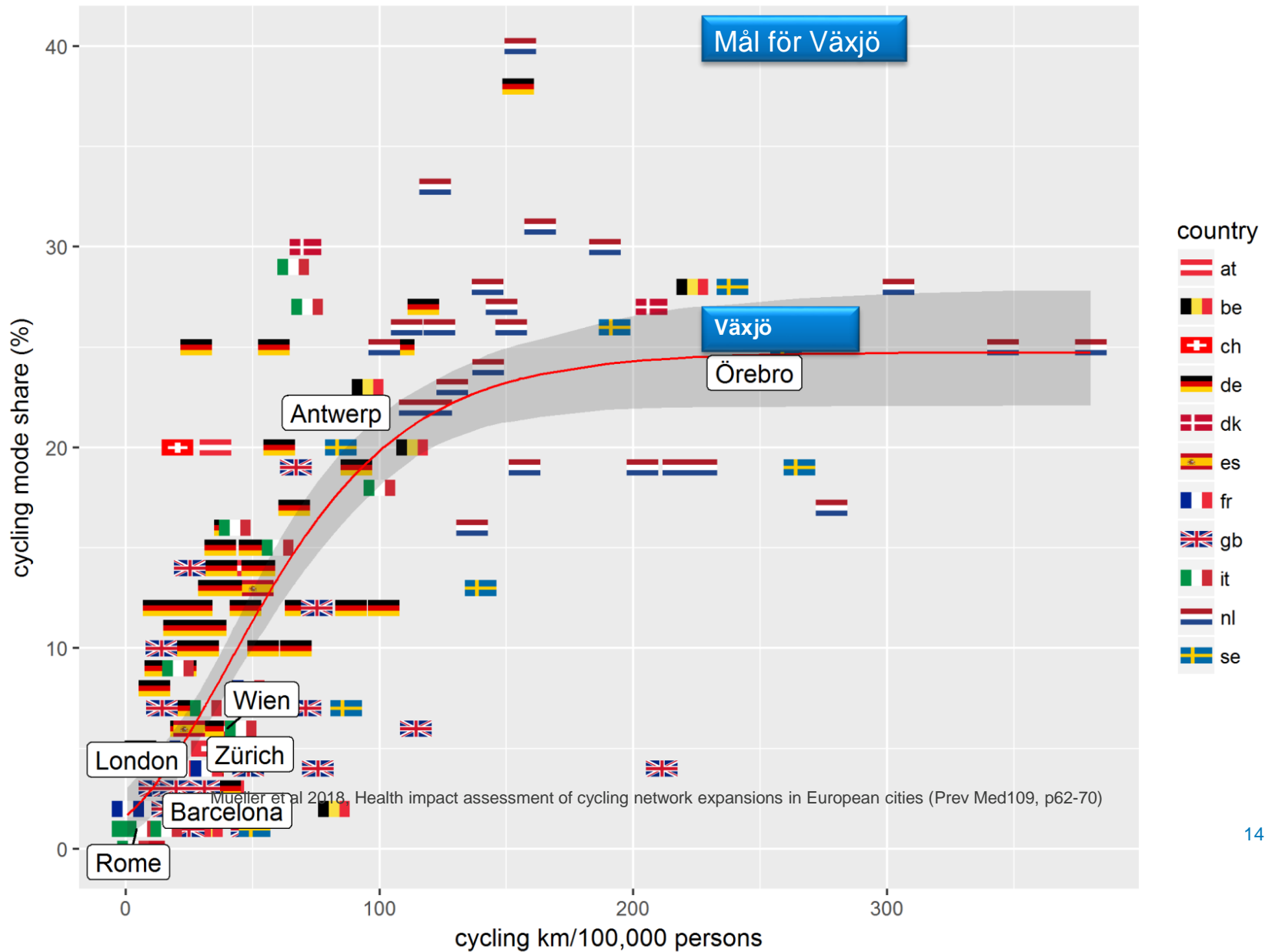


Från 19 %  
cykel till  
**40 %**





# DET RÄCKER INTE MED CYKELVÄGAR!



Mueller et al 2018. Health impact assessment of cycling network expansions in European cities (Prev Med109, p62-70)

# SAMMANHÄNGANDE OCH GENT CYKELNÄT!

Zonstruktur  
där cykeln  
är snabbast

Houten  
52 % cykel

Allt på  
cykelavstånd

- Autosnelweg
- Hoofdweg
- Toekomstige hoofdweg
- Wijkontsluitingsweg
- Toekomstige wijkontsluitingsweg
- Hoofdfietsroute

© 2000 CARTAN, Houten tel: 030 - 63 50 500





**Vi måste  
bryta  
bilnormen!**





**Prioritera  
cyklister i  
korsningar**





**Prioritera  
huvudstråk**

Houten





**Enkelriktade  
cykelbanor  
med plats för barn  
och vuxen**



**Gör alla gator  
cykelbara!**  
–ex. cykelfartsgator i  
centrum

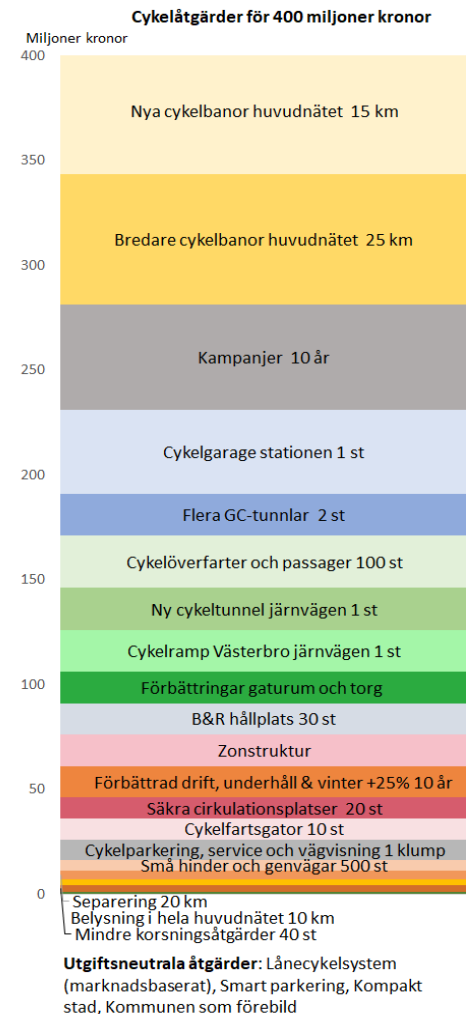


# CYKELÅTGÄRDER FÖR 400 MILJONER KRONOR

Kan jämföras med nyttorna..

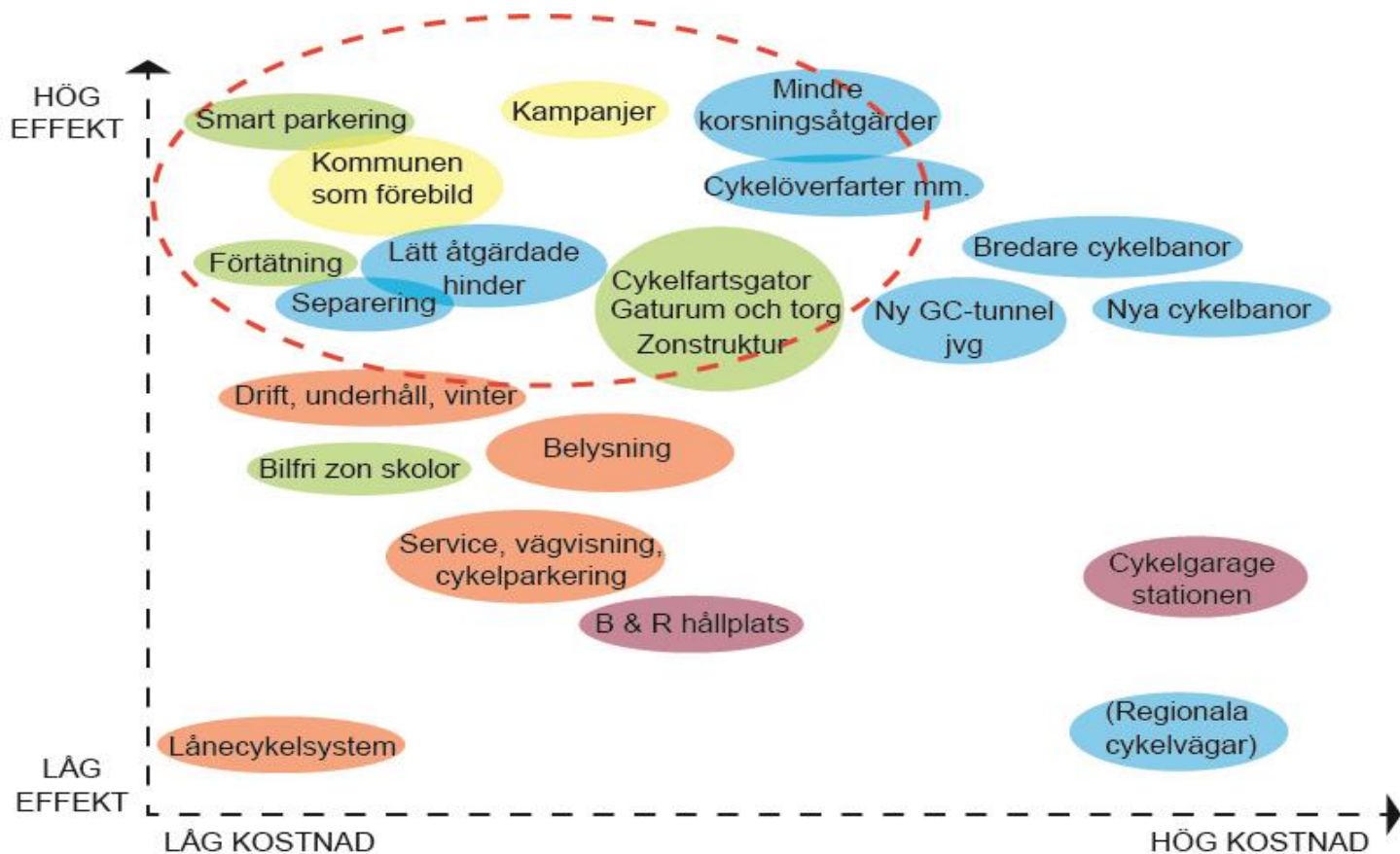
- 220 miljoner i hälsovinster varje år
- Minskat behov av dyra infrastrukturlösningar
- Ökad trafiksäkerhet
- Förutsättning fossilfritt samhälle
- En attraktiv och tillgänglig stad!

..och med en av Trafikverket planerad cirkulationsplats som kostar 300 mkr





# DE MEST EFFEKTIVA ÅTGÄRDERNA ÄR INTE DE DYRASTE



# Cykling är medlet inte målet!

CO<sub>2</sub>-neutral

i 2025

\*Genert nr 2018-2019

## EN BEDRE CYKELBY ER EN BEDRE BY AT LEVE I

En cykelby er en by med bedre plads, mindre larm, renere luft, sundere borgere og bedre økonomi. Det er en by, hvor der er bedre at være, og hvor den enkelte har bedre livskvalitet. Dens tilgængeligheden er i top, og hver der ikke er langt fra arbejde til handel, hvis man vil ud i det grønne, deltag i kultur- og idrætsaktiviteter eller købe ind lokalt. Cyklerne er derfor ikke et mål i sig selv, men et effektivt middel til at skabe en bedre by at leve i med plads til mangfoldighed og udvikling.

Heldigvis kan det betale sig at investere i cykling. Ifølge cykling giver samfundet mindre trængsel, færre sygdomme, længere levetid, mindre slid på vejene og mindre forurening. Samtidig er cykelveje billige sammenlignet med andre transportformer og

”It is the priority to bicycles that keeps the city accessible”  
Groningen