

Rena Resan

Fossilfritt 2030

Potential och utmaningar för ökat cyklande



Rapporten på 60 sekunder

Ett ökat cyklande är en förutsättning för att nå flera nationella mål:

- De transportpolitiska målen
- Klimatmålet
- Miljömålen
- Folkhälsomålen

Cykeln bidrar till målen och genererar samhällsekonomisknytta genom bl.a. mindre trängsel, lägre buller, lägre utsläpp av växthusgaser och ökad fysisk aktivitet.

Olika åtgärder har olika effekt på cyklandet. Även mindre insatser påverkar resebeteendet, men för att nå den förändring som behövs för att nå våra mål krävs en kombination av cykelfrämjande åtgärder och bilbegränsande åtgärder.

- **I Gent och Pontevedra har biltrafiken halverats på bara några år genom att begränsa framkomligheten för bilar**

Trots att vi känner till **varför** och **hur** vi ska öka cyklandet går utvecklingen långsamt.

Några av de viktigaste utmaningarna är:

- Vi lever kvar i gamla planeringsideal med en bilorienterad samhällsplanering
- Vi grundar vår planering på prognoser om ökad trafik istället för målstyrning
- Det finns flera incitament för att frångå fyrstegsprincipen
- Dagens transportkalkyler fokuserar på restidsvinster snarare än miljö- och hälsovinster
- Vi har en stark bilindustri med stor påverkan på styrningen
- Politiker vågar inte begränsa biltrafiken av rädsla att förlora väljare
- Bilen är norm i många svenska hushåll och en förutsättning för att klara vardagspuslet
--> det tar tid att förändra invanda beteenden och föreställningar

Innehåll

Kapitel 1: Nyttor med ökat cyklande

- Mindre trängsel och ökad tillgänglighet
- Mer plats och attraktiva städer
- Mindre klimatpåverkan och mer klimatanpassning
- Renare luft och lägre buller
- Ökad fysisk aktivitet

Kapitel 2: Åtgärder för ökat cyklande

- Cykelinfrastruktur
- Stadsstruktur och övergripande planering
- Drift och underhåll
- Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik
- Cykelkampanjer
- Bilbegränsande åtgärder

Kapitel 3: Utmaningar för ökat cyklande

- Bilorienterad planering
- Prognosstyrning istället för målstyrning
- Avsteg från fyrstegsprincipen
- Stark bilindustri och "gömda" cykelnyttor
- Högljudd negativ minoritet och politisk oro
- Bilen som norm och svårigheten att förflytta majoriteten

Kapitel 4: Goda exempel

- Har du hört historien om Gent?
- Pontevedra – staden som sätter gående och cyklister först

Kapitel 1: Nyttor med ökat cyklande

Sverige har fyra nationella mål som alla starkt kopplar an till ett behov av ökad cykling; transportpolitiska målen, klimatmålet, miljömålen och folkhälsomålet. Följande beskrivs ett antal olika nyttor som bidrar till dessa mål och de samhällsekonomiska nyttor som följer av ett ökat cyklande.

Mindre trängsel och ökad tillgänglighet

Bilen har länge varit norm i svensk samhällsplanering. Den bilcentrerade planeringen har bidragit till att bebyggelsestrukturen har förändrats och att tidigare grannskap har ersatts av bostadsområden som saknar närservice och handel. Det har resulterat i att avstånden har ökat och att det offentliga rummet har blivit allt mindre anpassat för människor. Att städer ser ut så betyder att den som saknar bil eller körkort riskerar sämre tillgänglighet, sämre tillgång till service och har svårare att vara delaktiga i samhället.

Cykeln tillsammans med kollektivtrafik är avgörande för att säkerställa tillgänglighet åt alla. Den bidrar till jämlikhet och jämställdhet och exkluderar inte unga och låginkomsttagare i samma utsträckning som bilen gör. Även trängsel är en viktig aspekt att ta hänsyn till för att säkerställa god tillgänglighet. Att förebygga trängsel är en förutsättning för att våra städer ska kunna fortsätta växa och utvecklas utan att transportsystemet bryter samman. Gång, cykel och kollektivtrafik tar mindre plats än biltrafik och behöver prioriteras för att öka framkomligheten generellt. Att minska biltrafiken är också en förutsättning för en god framkomlighet för nyttotrafiken, näringslivets transporter och för de som av olika anledningar är beroende av bilen.

- Bilköer i EU-länderna kostar 1 300 miljarder kronor per år

...det framgår av beräkningar från EU-kommissionen som visar att kostnaden för bilköer motsvarar 1 % av EU:s samlade BNP. ¹

Mer plats och attraktiva städer

Den bilcentrerade samhällsplaneringen har även haft stor effekt på våra livsmiljöer i staden. Inte bara bilvägar utan även bilparkeringar tar plats. I Sverige går det mer än fyra parkeringsplatser per bil vilket motsvarar cirka 50 kvadratmeter parkeringsyta per invånare. Det är mer än den genomsnittliga boarean per person och innebär att värdefull mark går förlorad som annars skulle kunna användas för viktig stadsutveckling i form av nya bostäder, handelsplatser, offentliga mötesrum eller liknande. Det är även plats som skulle kunna frigöras för grönska och ekosystemtjänster som ger attraktiva stadsmiljöer samtidigt som det skyddar mot skyfall, extremväder och värmeböljor.

Det är inte okontroversiellt att minska antalet parkeringsplatser. Det leder ofta till starkt motstånd, inte minst från handeln som befävar att bristen på bilparkering kommer att leda till färre kunder. Men det stämmer inte. Studier visar att åtgärder som främjar attraktiva miljöer för gående och cyklister leder till högre omsättning för handeln. Det leder till fler besökare som uppehåller sig längre tid på platsen vilket i sin tur ger större kundtillströmning och bättre underlag för handel och restauranger. ²

- Bilköer i London har lett till en ökning i handelns omsättning med mer än en tredjedel

...uppgifterna kommer från en sammanställning av mer än 70 studier som visar att begränsningar i biltrafiken leder till högre omsättning för cityhandeln. ³

Kapitel 1: Nyttor med ökat cyklande forts.

Mindre klimatpåverkan och mer klimatanpassning

För att nå de miljömål, klimatmål och folkhälsomål som har antagits i Sverige krävs att vi kraftigt minskar våra utsläpp av växthusgaser. Att minska bilresandet är en viktig pusselbit i arbetet eftersom vägtrafiken står för hela 90 % av utsläppen från inrikes transporter, varav personbilar står för två tredjedelar. ⁴

- Att gå och cykla minskar utsläppen med 3,5 ton per år och person

...det framgår i en undersökning med mer än 2 000 deltagare i sju europeiska länder. ⁵

Ett ökat cyklande stärker dessutom arbetet med klimatanpassning. Med fler cyklister och färre bilar minskar behovet av hårdgjorda ytor, vilket ger plats för gröna stråk och parker som ger en behaglig och tålig utomhusmiljö och som skyddar mot extremväder.

Renare luft och lägre buller

I Sverige dör omkring 6 700 personer per år i förtid på grund av luftföroreningar varav cirka hälften orsakas av trafiken. Totalt sett beräknas utsläppen av luftföroreningar korta den förväntade livslängden i Sverige med i genomsnitt två år, vilket kostar samhället omkring 56 miljarder kronor per år. ⁶

- Utsläpp från biltrafiken i EU kostar 3 000 miljarder kronor per år

...det visar en studie från 2019 som även har räknat ut att cyklingen inom EU-länderna ger samhällsvinster på 240 miljarder kronor per år. ⁷

Ökad fysisk aktivitet

Det är inte bara biltrafikens luftföroreningar som orsakar hälsoproblem. Även stillasittandet som följer med bilen orsakar stora problem. Studier visar att fysisk inaktivitet är en allvarlig hälsoutmaning som står bakom drygt 1 av 20 dödsfall i Sverige och som kostar samhället cirka 6 miljarder kronor per år. ⁸

Cykling som vardagstransport är ett smidigt sätt att öka den fysiska aktiviteten i samhället. Forskning visar att 30 minuters lågintensivt cyklande per dag är tillräckligt för att minska risken för en rad allvarliga sjukdomar såsom hjärtsjukdomar, högt blodtryck, diabetes typ II, bröstcancer, benskörhet, stroke och demens. Samtidigt som det har positiv inverkan på mentalt välbefinnande, depression, ångest och sömnproblem. ⁹

- Cyklister lever tre år längre

...det framgår av beräkningar från det norska Helsedirektoratet som visar att personer som är fysisk aktiva 30 minuter per dag lever drygt 3 år längre än personer som är fysiskt inaktiva. ¹⁰

- Samhället sparar 1,50 kronor varje cyklad kilometer

...det visar studier från Köpenhamn som har räknat på kostnader för bl.a. fysisk aktivitet. Studierna visar även att samhället förlorar 1,40 kronor för varje kilometer bil. ¹¹



Läs mer om cykelns samhällsnyttor i [huvudrapporten](#)

Rena Resan

Fossilfritt 2030

Kapitel 2: Åtgärder för ökat cyklande

Cykelinfrastruktur

En av de viktigaste åtgärderna för att öka cyklandet är att investera i trygg, säker och användarvänlig cykelinfrastruktur. Det finns ett stort antal studier som visar på tydliga effektsamband av detta, och runt om i Europa sker en snabb utbyggnad av cykelprioriterad infrastruktur. Bilderna nedan visar exempel från Danmark och Holland där det sker stora satsningar i cykelinfrastruktur. I Danmark har man etablerat ett sammanhängande nät av "supercykelstier" som har genererat en ökning av antalet cyklister med 24 %, och i Holland anlägger man särskilda cykelkorsningar och cirkulationsplatser som prioriterar cykeln framför bilen för att öka trafiksäkerheten och minska avbrotten för cyklister.¹²



Stadsstruktur och övergripande planering

Cykelinfrastrukturen är inte det enda som har betydelse för cyklandet i den fysiska miljön. Även faktorer som stadsstruktur, täthet och avstånd har inverkan på valet att cykla. För att cykeln på allvar ska kunna konkurrera med bilen krävs en planeringsideologi som utgår från cyklisternas behov och förutsättningar. Det innebär att infrastruktur och bebyggelse behöver gå hand i hand och att stadsutvecklingen koncentreras till kollektivtrafikstarka lägen.

Det finns flera studier som visar på att täthet och blandad bebyggelse är avgörande för cykelns möjligheter att vinna marknadsandelar gentemot bilen. Genom att bygga tätt och sammanhängande och med en blandning av bostäder, service och arbetsplatser ökar möjligheten för korta resor med gång och cykel.¹³

Paris visar vägen med 15-minutersstaden.

Målet om 15-minutersstaden bygger på tillgänglighet inom det egna kvarteret. Målet är att service och grönområden ska kunna nås inom en kvarts promenad. En viktig del i arbetet är att förbättra situationen för cyklister. På bara några år har Paris byggt ut drygt 1 000 km cykelinfrastruktur och infört ett låncykelsystem med 20 000 cyklar. Tidigare bilvägar har stängts av för bilar och för första gången någonsin minskar antalet bilresor i Paris. Som ett resultat har andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ökat till nästan 90 %.¹⁴

Kapitel 2: Åtgärder för ökat cyklande forts.

Drift och underhåll

För att öka cyklandet under alla årstider krävs ett aktivt arbete med drift och underhåll. Det handlar dels om metoder och driftsfordon som är särskilt anpassade för cykelvägar, men också om att samordna det organisatoriska arbetet med drift och underhåll. Det gäller både beställarsidan och de aktörer som utför själva skötseln. Här är kravställning, ersättningsform och metoder och rutiner för uppföljning viktiga åtgärder.

Det är även viktigt att rikta utbildnings- och informationsinsatser till berörda aktörer i syfte att öka kunskapen inom området och få dem att ta sin del av ansvaret. Politiker på nationell, regional och lokal nivå behöver få insikt i betydelsen av drift och underhåll liksom väghållare, fastighetsägare och driftsutförare.

Sopsaltning ökar vintercyklandet i Stockholm.

Stockholms stad använder sopsaltning för att underhålla cykelnätet på vintern. Metoden innebär att snön borstas bort från cykelbanan och att ett saltlag läggs ut som motverkar is och halka. Det gör att det blir barmarksförhållanden året runt. Arbetet med sopsaltning har pågått sedan 2013 och omfattar 260 km cykelvägar. Som ett resultat av arbetet har andelen vintercyklister ökat med 50 % på de cykelstråk som sopsaltas samtidigt som antalet fallolyckor har minskat med nästan hälften.¹⁵

Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik

Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik är ett effektivt sätt att öka nyttan av befintlig infrastruktur. Det ökar upptagningsområdet för kollektivtrafiken samtidigt som restiderna minskar för den första och/eller sista kilometern, som ofta står för en betydande del av den totala restiden.

Bättre cykelparkering och cykelvägar i anslutning till kollektivtrafiken är ett effektivt sätt att öka andelen kombinationsresenärer. Även hyrcykelsystem och mikromobilitetstjänster såsom elsparkcyklar har betydelse för möjligheterna att kombinera cykel och kollektivtrafik. Det ger möjlighet att fortsätta resan med cykel (eller elsparkcykel) även när det inte går att ta med den egna cykeln ombord på kollektivtrafiken. Det kan vara en viktig pusselbit i resekedjan, inte minst den avslutande delen av resan från slutstationen till målpunkten, t.ex. arbetsplatsen.

- Påstigning av resenärer ökade med 20% vid stationer som försetts med cykelparkeringar

...det framgår av en studie från Holland som även visar att resenärernas nöjdhetsindex ökade från 5.3 till 7.1 på en skala till 10.¹⁶



Rena Resan

Fossilfritt 2030

Kapitel 2: Åtgärder för ökat cyklande forts.

Cykelkampanjer

Att jobba med cykelkampanjer är ett smart sätt att öka nyttan av fysiska åtgärder. Mest effektivt är att rikta insatserna till särskilda målgrupper som är öppna för att ändra sitt resande. Det gäller exempelvis kampanjer där vanebilister får anmäla sig till en testgrupp som får prova på cykelpendling under en försöksperiod.

- 4 av 5 testcyklister fortsätter cykla efter avslutad kampanj

...det visar en omfattande genomgång av kampanjer riktade till vanebilister i Sverige och Holland. ¹⁷

Ett bra sätt att nå specifika målgrupper är också att rikta sig till anställda i den egna organisationen. Det gäller inte minst inom offentlig sektor där exempelvis regioner och kommuner har en stor möjlighet att nå ut till ett stort antal personer.

En annan viktig målgrupp är skolbarn och deras föräldrar – inte minst för den betydelse som det har att etablera vanor i tidig ålder. Här finns goda exempel att hämta från Danmark där det pågår ett arbete på nationell nivå för att öka andelen barn som cyklar till skolan. Som en del i projektet etableras bilfria zoner framför skolorna som gör det säkrare att cykla, men en lika viktig del är att uppmuntra till cykling genom kampanjer, lek, tävlingar och undervisning för barnen att cykla. ¹⁸

Bilbegränsande åtgärder

Om cykel på allvar ska kunna konkurrera med bilen krävs en tydlig prioritering mellan trafikslagen. Det krävs att framkomligheten för cyklister prioriteras högre än för biltrafiken och att tryggheten och säkerheten för gående och cyklister alltid är avgörande när det kommer till utformningen av stadsmiljön. I städer som har nått störst framgång i andelen cyklister är biltrafiken ofta begränsad med bilfria gator och områden.

Det behövs både piskor och morötter för att få tidigare vanebilister att ompröva sitt resande. Det framgår i en studie från Lunds universitet som visar att insatser som kombinerar både cykelfrämjande åtgärder och bilbegränsande åtgärder har störst effekt. Att bara jobba med cykelfrämjande åtgärder räcker inte utan det krävs att bilkörandet försvåras för att förändra resandet. Utan så kallade "pull-åtgärder" är motivationen till förändring begränsad. ¹⁹

- I Gent halverades biltrafiken på bara ett år

...det framgår av en uppföljning genomförd av kommunen utifrån den cirkulationsplan med begränsningar för biltrafiken som antogs 2017. ²⁰



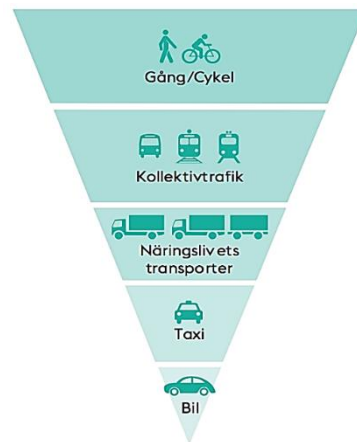
Läs mer om åtgärder för ökat cyklande och dess effektsamband i [huvudrapporten](#)

Kapitel 3: Utmaningar för ökat cyklande

Utmaning 1: Bilorienterad planering

Trots höga visioner om minskad klimatpåverkan, bättre hälsa och attraktiva gaturum lever vi kvar i gamla planeringsideal. Under lång tid har våra städer har anpassats och utformats efter bilens behov och förutsättningar. Med bilen som tillväxtmotor har våra städer förändrats vad gäller den fysiska strukturen i stort. Det har lett till en utbredning av förorter och bostadsområden längre ut från centrum. Resultatet är att avståndet mellan hem, arbete, handel och service har fått en mindre betydelse än tidigare. Istället har det blivit viktigt att ha god tillgänglighet med bil.

Utvecklingen har intensifierats med ett ökat bilinnehav och sänkta transportkostnader som har gjort att allt fler har valt att bosätta sig längre bort från service och arbete. Städerna har växt till ytan som en följd av utflyttningen. Det har lett till en utglesning där nya satellitområden har vuxit fram, längre bort från stadskärnan, planerade med bilen som utgångspunkt. Ett skifte krävs där den omvända trafikpyramiden, som allt fler städer implementerar, blir den givna planeringsideologin.



Utmaning 2: Prognosstyrning istället för målstyrning

De politiska mål som tar hänsyn till miljö, klimat, folkhälsa och god bebyggd miljö pekar alla på att trafiken och utsläppen från transporterna måste minska. Ändå är det ofta prognoser om ökade trafikmängder som får styra planeringen av infrastruktur i Sverige istället för en målstyrd planering.

I den senaste nationella prognosen som lämnades för 2023 beräknas att transportarbetet i Sverige kommer att öka med 28 % fram till 2040 varav 25 % från personbilstrafiken.²¹

Prognosen har ifrågasatts för att den går stick i stäv med de klimatpolitiska målen. I målen anges att transporterna behöver minska, men i prognosen antas en snabb trafikökning. Prognosen har även kritiserats för att den överskattar den framtida trafikutvecklingen och bidrar till inducerad trafik. Prognosen blir följaktligen en självuppfyllande profetia som går tvärt emot målet om minskade utsläpp och hållbara städer.²²

Inducerad trafik

Är ett begrepp som förklarar hur trafikens utveckling relaterar till utbyggd vägkapacitet. Enkelt uttryckt handlar det om att utbyggnad av bilvägar leder till att fler väljer bilen som färdväg. Trafikforskningen förklarar det med att bilköer har jämviktstillstånd. När köerna är omfattande minskar intresset för att resa med bil, men om kapaciteten istället byggs ut ökar trafiken. På sikt kan det leda till försämring för andra trafikslag, exempelvis kollektivtrafiken eftersom det minskade resandet gör det svårt att upprätthålla en god kvalitet vad gäller turtäthet och avgångar. Det gör att ännu fler väljer bilen som färdalternativ vilket gör att induktionen förstärks ytterligare.

Kapitel 3: Utmaningar för ökat cyklande forts.

Utmaning 3: Avsteg från fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett vedertaget begrepp i svensk trafikplanering. Problemet är dock att den alldeles för sällan används i praktiken. Det syns i en undersökning från Riksrevisionen som visar att fyrstegsprincipen bara används i cirka hälften av alla stora infrastrukturprojekt i Sverige, och i de fall där den förekommer används den inte på rätt sätt. Istället för att först utreda steg 1- och 2-åtgärder går man direkt på steg 3- och 4-åtgärder visar revisionen.²³

En viktig anledning till det är att projekten fokuserar på trafiksäkerhet och framkomlighet snarare än hälsa och klimatpåverkan. Fokus är att öka kapaciteten och säkerheten och i det avseendet blir steg 1- och 2-åtgärderna mer eller mindre överspelade. Istället är ombyggnad eller nybyggnation det som ger bästa resultat i kalkylerna.

En ytterligare anledning är att Trafikverket bara kan finansiera steg 1- och 2-åtgärder om det sker i kombination med fysiska åtgärder, dvs. i samband med ombyggnad eller nybyggnation. Det innebär att samtliga inblandade aktörer – kommuner, regioner och Trafikverket – har incitament att gå direkt på ombyggnad eller nybyggnation.

Problematiken med finansiering gäller inte bara åtgärdsvalsstudier utan även medfinansiering genom länsplaner och stadsmiljöavtal. I båda fall kan kommuner ansöka om medfinansiering från Trafikverket för att bygga ut infrastrukturen men inte för steg 1- och 2-åtgärder. Även detta ger incitament att gå direkt på ombyggnad och nybyggnation, vilket undergräver hela syftet med fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen:

1. Tänk om – går det att påverka trafiken genom kampanjer och information
2. Optimera – går det att optimera och trimma det nuvarande systemet
3. Bygg om – går det att effektivisera systemet genom ombyggnation
4. Bygg nytt – om inget annat är tillräckligt krävs nybyggnation

Utmaningar 4: En stark bilindustri och "gömda" cykelnyttor

"Utan bilen stannar Sverige" är ett slagord från en massiv marknadsföringskampanj som genomfördes av bilindustrin i början av 1980-talet. Trots att nästan 50 år har gått används orden fortfarande flitigt för att framhäva bilens betydelse i samhället. Bilen har starka anhängare som talar med hög röst och har stort inflytande på infrastrukturplanering och politiska beslutsfattare. Mindre än 1 % av statliga infrastrukturmedel går till cykelåtgärder trots att cyklandet står för cirka 13 % av resorna i Sverige.

Cyklingen omsätter betydligt mindre pengar och saknar intressenter med finansiella muskler. Många av nyttorna från cykelsatsningar är dessutom "gömda" eftersom det tar många år innan hälsovinster av att fler börjar cykla märks i budgeten. Det innebär att det är svårt att argumentera för ökade kostnader som belastar den nuvarande budgeten då vinsterna kommer först långt senare.

En ytterligare utmaning är att kostnaden och nyttorna hanteras av två separata ekonomiska system. I Sverige är det främst kommunerna som står för finansieringen av cykelåtgärder medan hälsovinster av att fler cyklar tillfaller regionerna. Det innebär att kommunerna inte ser den potentiella nyttan av sitt arbete när de budgeterar för cykelinvesteringar.²⁴

Idag saknas även ett tydligt hälsoperspektiv i bedömningen av infrastrukturåtgärder vilket innebär att nyttan av cykelinvesteringar inte värderas fullt ut. Istället är restiden den avgörande faktorn i samhällsekonomiska transportkalkyler, vilket främjar biltrafiken men missgynnar cykeln. Här krävs en uppdatering av kalkylerna där folkhälsoperspektivet inkluderas och där finansieringen av infrastruktur speglar de mål och visioner som har satts.

Kapitel 3: Utmaningar för ökat cyklande forts.

Utmaning 5: Högljudd negativ minoritet och politisk oro

Utöver starka ekonomiska intressen möts begränsningar för biltrafiken ofta av stark motreaktion från en liten men högljudd andel av befolkningen. Det här är ett huvudbry för politikerna, både på nationell och kommunal nivå. Få politiker kritiserar biltrafiken av rädsla för att förlora väljare. Man vinner inga val på att försämla för bilen. Väljarna fortsätter att efterfråga nya subventioner och politiker fortsätter att besluta om dem.

Här krävs en ökad kunskap om vilka insatser som ger resultat. Det behövs också en förståelse för att åtgärder som minskar biltrafiken i själva verket är en förutsättning för en väl fungerande stadstrafik. Det är en nödvändighet för att nyttotrafiken och näringslivets transporter inte ska fastna i långa köer. Liksom alla de som av olika anledningar är beroende av att resa med bil. Att minska biltrafiken är alltså en fördel även för motorfordonstrafiken.

Det är även viktigt att förstå att en stor del av befolkningen föredrar en stadsmiljö med mindre biltrafik och lägre buller. Det framgår av en enkätstudie från 2022 med frågor om framtida stadsmiljöer besvarad av 1945 slumpmässigt utvalda personer i Eskilstuna, Linköping, Norrköping och Örebro. Det sammanlagda resultatet visar att två tredjedelar föredrar en stadsmiljö där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafiken. Mest positiva till detta är personer i åldersgruppen 29 år eller yngre där majoriteten av de svarande vill att biltrafiken ska begränsas kraftigt och att gatuutrymmet i princip helt ska tas över av gående, cyklister och kollektivtrafik. Resultatet från undersökningen visar att en bred majoritet önskar sig mindre biltrafik till förmån för hållbara färd sätt. Det ger en förståelse för hur invånarna ser på framtidens stad och vad som efterfrågas av den stora massan som kanske inte alltid hörs mest i debatten. ²⁵

Utmaningar 6: Bilen som norm & svårigheten att förflytta majoriteten

En ytterligare stor utmaning är att cykeln i relation till bilen upplevs som mindre attraktiv och säker. Idag är bilen en självklarhet i många svenska hushåll och en nödvändighet i vardagen. Bilen upplevs som bekväm och smidig och ger möjlighet till ärenden som storhandling och hämtning av barn. Den värmer när det är kallt och den skyddar mot regn och blåst. Till skillnad från cykeln som upplevs som obekvämt, ansträngande och trafikfarlig.

Även sociala normer har betydelse för valet att cykla. Det framgår i en rapport från VTI som visar att valet att skjutsa sina barn med bil till skolan och fritidsaktiviteter i hög grad styrs av föreställningar om vad som är bra föräldraskap. Föräldrar uppfattar att den rådande normen är att barnen ska skyddas från utomhusmiljön genom att skjutas med bil. Att vara en god och ansvarsfull förälder är alltså att skjutsa sitt barn till skolan eller fritidsaktiviteten. ²⁶

Att ändra kulturer, normer och invanda föreställningar är en svår utmaning. Det krävs insatser på flera nivåer som tar lång tid att genomföra. Det är inte heller realistiskt att tro att alla är mottagliga för detta och det kan därför vara klokt att rikta insatserna mot de personer som är mer öppna för en förändringen. På så vis kan kurvan successivt förflyttas med målet att nå en systemförändring.



Läs mer om utmaningar för ökat cyklande i [huvudrapporten](#)

Kapitel 4: Goda exempel

Men det finns exempel på städer som har lyckats...

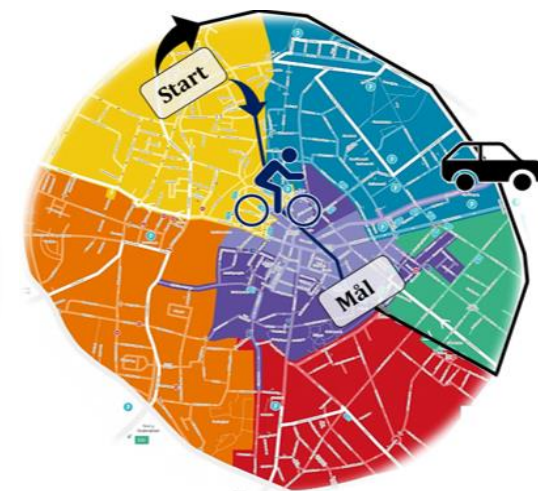
Det är viktigt att förstå utmaningarna för att kunna arbeta med cykling på systemnivå. För att på allvar kunna öka cyklandet behöver vi föra upp dem för diskussion där vi kan. Men vi ser samtidigt exempel på att det är fullt möjligt att ställa om de lokala förutsättningarna så att cykeln blir norm istället för bilen. Här beskrivs berättelsen om två städer som faktiskt har lyckats med detta – nämligen Gent och Pontevedra.

Har du hört historien om Gent?

Inte, då ska du lyssna noga. För det här är en spännande berättelse om hur en tidigare bilorienterad stad i Belgien på bara några år har utvecklats till en av världens mest omtalade cykelstäder. Nyckeln till framgång har varit ett koncept som nästan rakt av har kopierats från storebror Holland. För varför uppfinna hjulet på nytt? Nu är Gent den stad som andra vill efterlikna och som lyfts fram och porträtteras i branschtidningar över hela världen.

Men vi börjar med en kort tillbakablick. För bara några år sedan var Gent en bilburen stad med få gående och cyklister. Trots korta avstånd och många studenter gjordes mer än hälften av alla resor med bil vilket bidrog till en stökig stadsmiljö med långa köer och trånga gatusektioner. I ett försök att komma tillrätta med trängseln infördes en cirkulationsplan under sommaren 2017. Det innebar att centrala Gent delades in i sex zoner där gående och cyklister gavs högsta prioritet. Bilar var visserligen tillåtna inom zonerna, men var tvungna att anpassa farten och lämna företräde för cyklister som därmed kom att styra rytmen och tempot i trafiken.

Mellan zonerna blev det däremot förbjudet att åka med bil. För att ta sig från ett område till ett annat tvingades bilarna använda en ringväg utanför stadskärnan. Det innebar att cykeln helt plötsligt blev det snabbaste färdmedlet. Samtidigt var det fortsatt möjligt att färdas med bil för de som verkligen måste.



Den nya cirkulationsplanen gav snabbt resultat. På bara några månader ökade cyklingen i centrala Gent med cirka 60 % medan antalet bilresor mer än halverades. Dessutom ökade antalet bussresenärer då bussarna, till skillnad från bilar, tilläts köra mellan zonerna. Därmed blev bussarna ett snabbare alternativ än bilen.

Resultatet tog kommunens trafikplanerare med storm. Det innebar att målen i stadens trafikstrategi för 2030 uppnåddes redan 2018 och dessutom till en betydligt lägre kostnad än vad som hade planerats för i handlingsplanerna.

Erfarenheterna från Gent visar att förändring kan ske snabbt om det görs på ett smart och effektivt sätt. Cirkulationsplanen genomfördes med kostnadseffektiva åtgärder, till en början med provisoriska åtgärder för att hindra bilarna att ta sig från ett område till ett annat. Det innebar att hela cirkulationsplanen gick att implementera på bara några dagar och till en kostnad på cirka 50-60 miljoner kronor.

Lika fascinerande är de effekter som har följt av den minskade biltrafiken. Med färre motorfordon, lägre hastigheter, tystare ljudmiljö och mindre luftföroreningar upplevs staden som tryggare, trivsammare och mer attraktiv. Det har bidragit till ökade bostadspriser, högre kontorshyror, fler besökare och en rekordsnabb tillväxt av butiker och caféer som gynnas av de ökade turistströmmarna. Därmed har näringslivet, som var den största bromsklossen till satsningen, blivit den part som starkast driver på för en fortsatt utveckling.²⁷

Rena Resan

Fossilfritt 2030

Kapitel 4: Goda exempel forts.

Pontevedra – staden som sätter gående och cyklister först

Vi förflyttar oss söderut till Galicien i nordvästra Spanien. Här, vid gränsen till Portugal, ligger staden Pontevedra som liksom Gent har genomgått en fascinerande omvandling under de senaste åren. Staden, som tidigare var tungt trafikerad med trängsel och luftföroreningar, är nu en av Europas mest cykel- och promenadvänliga städer. Med barn och unga som leker mellan husen och gator som har förvandlats från trafikleder till offentliga vardagsrum.

Utvecklingen påminner mycket om det som har skett i Gent med en hängiven borgmästare som gick till val på att befria staden från den stökiga trafiken. Bara några veckor efter valet och tillträdet hade de första gatorna i Pontevedra gjorts om till gågator. Därefter har allt fler gator i Pontevedra byggts om och prioriterats för gående och cyklister. I vissa fall genom att förbjuda bilen, men i de flesta fall med enklare åtgärder som signalerar att gående och cyklister har företräde.

Liksom i Gent har man varit försiktig med att förbjuda biltrafiken helt och hållet, och på de flesta gator är både personbilar och varutransporter välkomna. Men det är cyklister och gående som styr tempot i trafiken. Bilarna måste snällt anpassa sig. Däremot har nästan all gatuparkering i centrala Pontevedra tagits bort. Kantstenen används istället för vistelse och stadsliv och bilar är hänvisade till parkeringshus i stadens utkanter.

Resultatet är förbluffande. På bara några år har biltrafiken minskat med 92 % i centrala Pontevedra och med 53 % i staden som helhet. Utsläppen av luftföroreningar har minskat med 67 %, och antalet olyckor har nästan decimerats. Faktum är att det inte har skett ett enda dödsfall i trafiken under de senaste 10 åren.

Även tryggheten och trivseln har ökat i Pontevedra. När gator och torg har blivit befolkade under dygnets alla timmar har kriminaliteten minskat. Det har också lett till att fler turister besöker staden där handeln blomstrar som aldrig förr. Omsättningen ökar när gatorna görs om till gågator.

Även boende har hittat tillbaka till centrum som under många år brottades med en minskande befolkning. När trafikkaoset och kriminaliteten var som värst var det många barnfamiljer som flyttade ut från centrala Pontevedra och bosatta sig i närliggande förorter. Nu har barnfamiljerna flyttat tillbaka till centrum som har vuxit med nästan 15 000 invånare under det senaste decenniet.²⁸

Pontevedra och Gent visar att det går att uppnå imponerande resultat genom att vända på trafikpyramiden och sätta gående och cyklister främst. Städerna visar att stadsplanering har en avgörande betydelse för resandet och att cykelfrämjande åtgärder måste kombineras med åtgärder som gör det svårare och krångligare att köra med bil. Intressant i båda städerna är att utvecklingen har varit både snabb och billig. Dessutom har det gett möjlighet till nya stadskvaliteter och utrymme för grönska, platsbildningar och uteserveringar, vilket i sin tur har bidragit till bättre luftkvalitet och en lugnare och trevligare stadsmiljö. Här finns mycket att lära av för svenska städer.



Rena Resan

Fossilfritt 2030

Referenser

1. Johansson & Lagercrantz (2016). Cykla, två hjul som förändrar världen.
2. Fotgängarnas förening (2020). Så påverkas cityhandeln av begränsad biltrafik.
3. ibid
4. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/sveriges-utslapp-och-upptag-av-vaxthusgaser/>
5. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/konsumtion/vaxthusgaser-konsumtionsbaserade-utslapp-per-person>
6. Gustafsson et al (2022). Quantification of population exposure to NO2, PM10 and PM2.5, and estimated health impacts 2019.
7. Gössling & Choi (2019). The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union.
8. IVL (2022). Quantification of population exposure to NO2, PM10 and PM2.5, and estimated health impacts.
9. Schantz (2015). Om gång, cykling, hälsa och hållbar utveckling.
10. Helsemyndigheten (2010). Vunne kvalitetsjusterte leveår (QALYs) ved fysisk aktivitet.
11. Gössling & Choi (2015). Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles.
12. [Cycle-Superhighway-Bicycle-Account-2020.pdf \(supercykelstier.dk\)](#)
13. Litman (2010) Land use impacts on transport. How land use factors affect travel behavior.
14. <https://www.paris.fr/>
15. VTI (2019). Sopsaltningsens effekt på cykeltrafiken, en analys av cykelflöden och olyckor i Stockholm.
16. Martens (2007) "Promoting bike-and-ride: The Dutch experience". Transportation Research Part A: Policy and Practice
17. EPOMM (2013). Mobility management: The smart way to sustainable mobility in European countries, regions and cities.
1. <https://cyclingsolutions.info/cycling-children-cycle-training-and-traffic-safety/>
2. Nicholas (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities.
3. <https://stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan>
4. <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/7e1063efbcfd4b34a4591b0d4e00f855/2023/rapport-prognos-for-persontrafik-trafikverkets-basprognos-2023-04-01.pdf>
5. <https://www.naturvardsverket.se/4a52e1/contentassets/3c23968fc5f449a0a5d7f7998c9540ca/pdf-a-naturvardsverket-nationell-plan.pdf>
6. Riksversionen (2018). Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastrukturen.
7. Spolander (2021). Plattform för dialog mellan regioner och kommuner om halkbekämpning.
8. Fossilfritt 2030 Rena Resan (2022). Vad tycker invånarna om trafiken i Eskilstuna, Linköping, Norrköping och Örebro?
9. VTI (2016). Barn och ungas cyklande, en kunskapssammanställning.
10. <https://stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan>
11. <https://ok.pontevedra.gal/en/city-without-cars/>

Den här rapporten ingår som en del av projektet Fossilfritt 2030 – Rena resan som går stöd av Tillväxtverket genom den Europeiska regionala utvecklingsfonden samt från samverkansparterna Region Örebro län, Region Sörmland, Region Östergötland och Biodriv Öst. Projektet genomför olika typer av kampanjer och aktiviteter i syfte att få fler att välja hållbara färdsätt och därmed minska koldioxidutsläppen i Östra Mellansverige.



Övriga finansiärer och samarbetspartners i Sörmlands län:

Flens kommun, Eskilstunas kommun samt ytterligare kommuner i Sörmland genom nätverk.

Övriga finansiärer och samarbetspartners i Örebro län:

Länsstyrelsen i Örebro, Örebro universitet, Örebro kommun, Karlskoga kommun, Kumla kommun samt övriga kommuner genom möjlighet till deltagande i nätverk.

Övriga finansiärer och samarbetspartners i Östergötlands län:

Länsstyrelsen i Östergötland, Åtvidabergs kommun, Linköpings kommun, Mjölby kommun, Finspångs kommun, Ödeshögs kommun, Ydre kommun, Vadstena kommun, Boxholms kommun, Kinda kommun, samt ytterligare kommuner i Östergötland som deltar via nätverk.

Rena Resan

Fossilfritt 2030