
KRISTER SPOLANDER



SPOLANDER CONSULTING 070-4217036 krister@spolander.se



Cykeln i den statliga transportpolitiken - och pengar

kristers@spolander.se, 070-421 70 36, www.spolander.se

Cykelorganisationer och myndigheter i samverkan för ökat cyklande

*En studie av Storbritannien, Norge, Tyskland, Danmark
och Nederländerna med några reflektioner för svensk del*



Storbritannien	2
Norge	5
Tyskland	12
Danmark	19
Nederländerna	27

http://www.spolander.se/pdfpolicy/Cykelorganisationer_och_myndigheter.pdf



- Varför bara 2 procent?
- Skolbarnen slutat cykla
- Hög bilanvändning
- Mindre än 1 GBP/inv/år
- Mycket trångt
- Övervikt



Bildades 2005 av
Department for Transport

Syfte:

Getting more people cycling, more safely,
more often



Vem gör vad?

- Cycling England syr ihop och sätter andra i jobb
- Upphandlade uppdrag – Sustrans, CTC, expertteam m fl
- Transportdepartementet sköter pengaflödena



Styrelse/råd:

Skola

Folkhälsa

Miljö

Stadsplanering

Hållbara transportsystem

Cykelorganisationer

Cykelindustrin

- Exekutivt statligt råd
- 1 + 3 personer
- Demonstrationsstäder
- Cyklistutbildning för skolbarn - **Bikeability**



Cycling Demonstrations Towns – 2005-2008

- 6 städer: 240 mkr + motfinansiering
- Ökning från 10 till 120 kr/inv/år
- Goda effekter på tre år
- Tydligt lokalt politiskt ledarskap
- Uthålliga insatser
- Kombination av infrastruktur och påverkansåtgärder
- Starta med människor, inte infrastruktur



Cycling Demonstrations Towns – 2008-2011

- 18 städer – 1700 mkr + motfinans
- Ökning från 10 till 200 kr/inv/år



Bikeability - cyklistutbildning skolbarn

- Rädda en annars förlorad generation
- Utbildningsprogrammet gjort av CTC
- Genomförs av CTC, organiserar lärare osv
- Mer än 500 000 barn till 2012
- Säkra länkar till 500 skolor

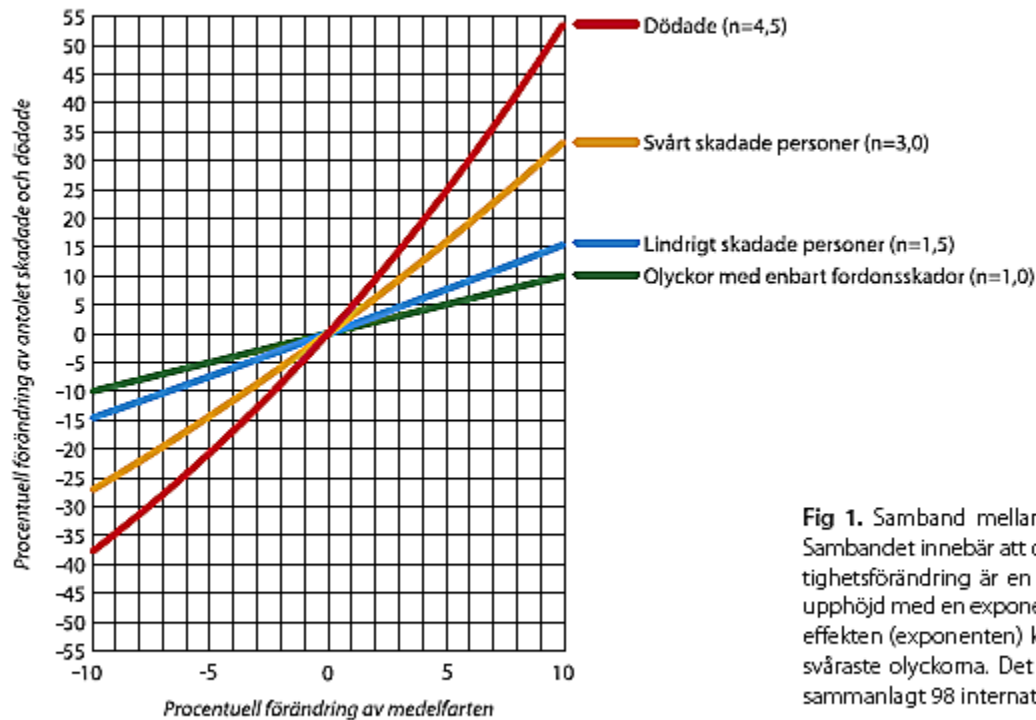


THE UK'S NATIONAL
CYCLISTS' ORGANISATION

Slower Speed Initiative

"Sänkning från 30 till 20 mph ökar cyklingen mer än något annat" (Kevin Maine, direktör CTC)

Effekter av hastighetsförändringar



Knock Down

"The safety level is directly determined by the speed level. Other countermeasures are only finetuning." Markku Salusjärvi i filmen *Knock Down* som visar videofilmade olyckor där gående blivit påkörda i centrala Helsingfors.

Fig 1. Samband mellan hastighet och antalet skadade och dödade personer. Sambandet innebär att den relativa förändringen i antalet olycksoffer efter en hastighetsförändring är en funktion av den relativa förändringen i medelhastighet, upphöjd med en exponent (n) som varierar med svårighetsgrad. Som syns varierar effekten (exponenten) kraftigt med svårighetsgrad. Störst är effekten på de allra svåraste olyckorna. Det framgår av kurvornas lutning. Kurvorna är baserade på sammanlagt 98 internationella studier (visualisering av data från Elvik m fl 2004).

Sammanfattning av tre relationer

- Reaktionssträckan linjärt relaterad
- Bromssträckan kvadratisk...
- Rörelseenergin kvadratisk...

Safety In Numbers



Halving the risks of cycling

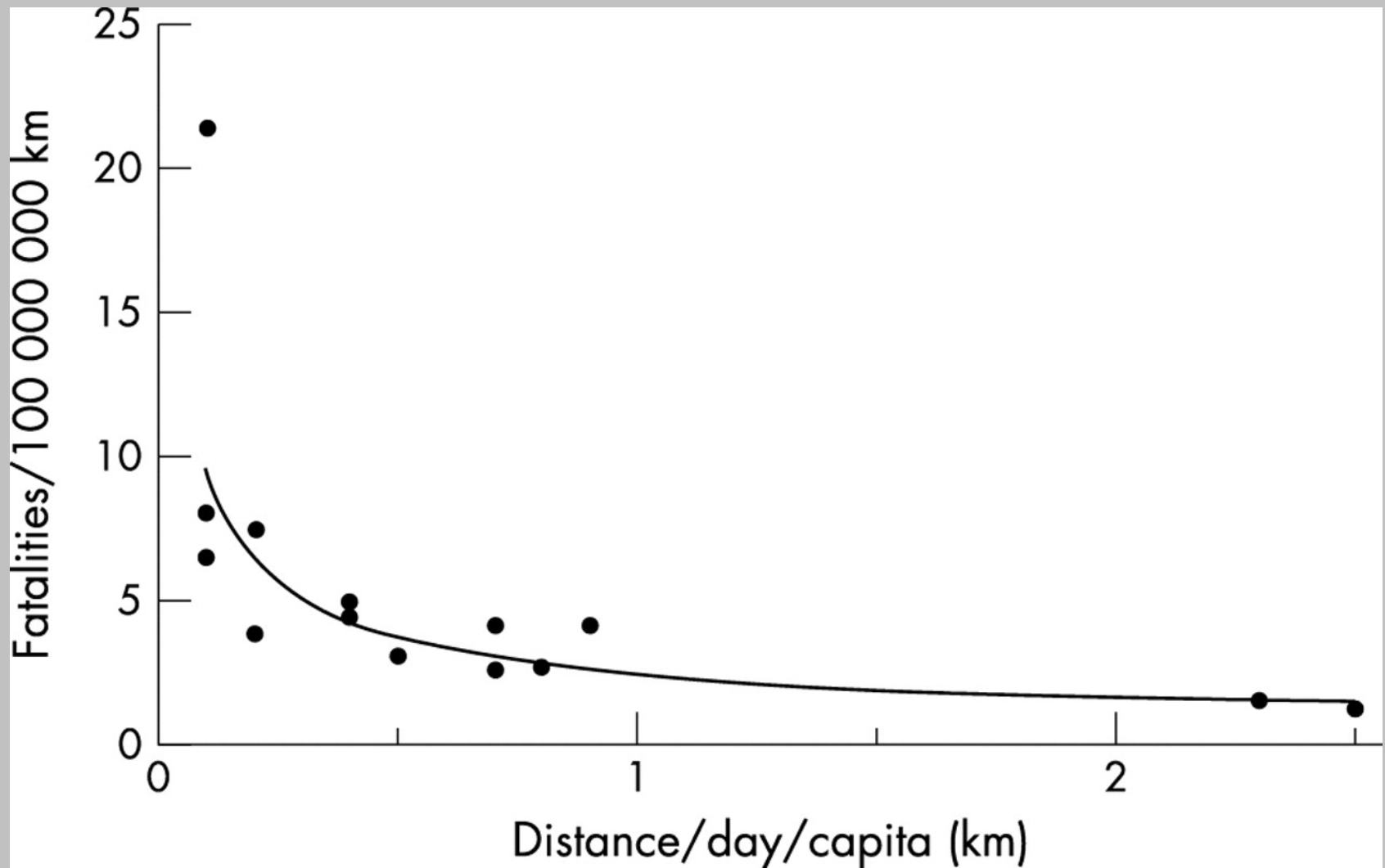


"Ju fler desto säkrare"

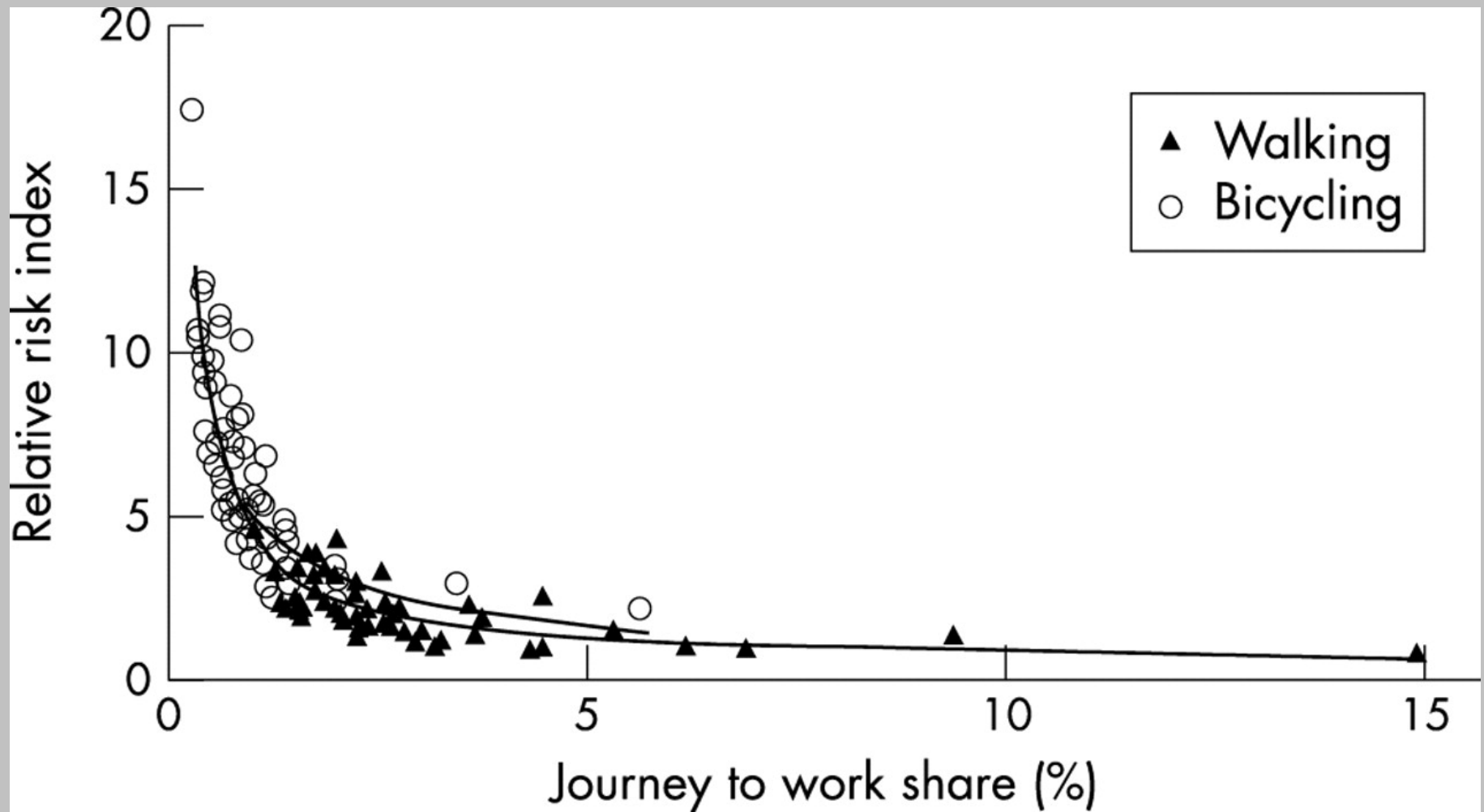
Jacobsen P L. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. Injury Prevention, 2003, 9(3) pp 205-209

Jacobsen P L. **Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling.** Injury Prevention, 2003, 9(3) pp 205-209

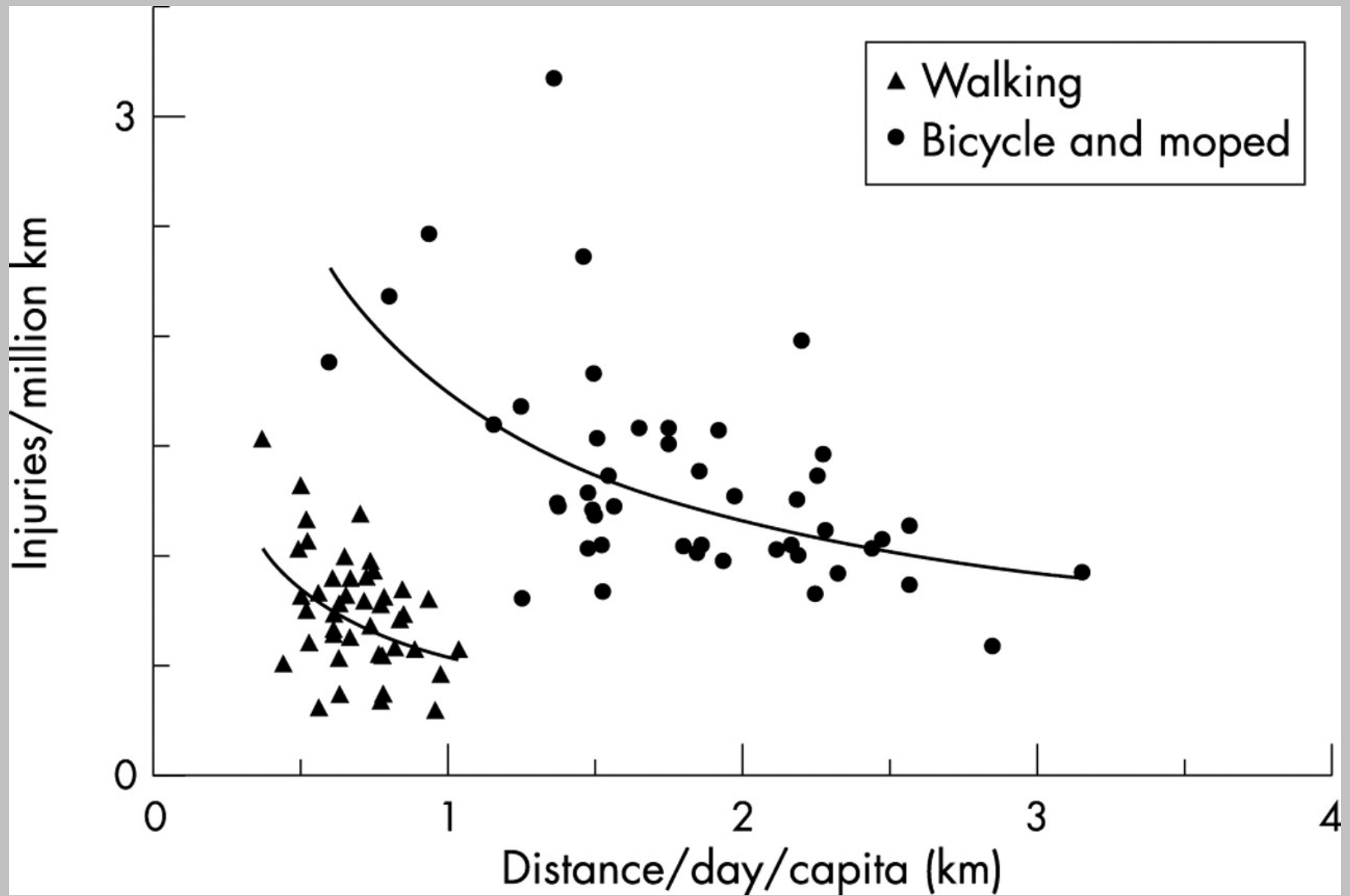
Kalifornien	68 städer
Danmark	47 städer
Europa	14 länder
England	1950-99
Nederländerna	1980-98



Cykling i 14 europeiska länder 1998



68 städer i Kalifornien 2000



47 danska städer 1993-96

Vad händer med antalet skadade cyklister när cykeltrafiken ökar?

1. Skadade ökar
2. Ökar men inte lika mycket som cykeltrafiken
3. Kollisionsskadorna minskar men inte singelskadorna som ökar
4. Minskar, också singelskadorna
5. Hälsnytta kompenseras



- 12 provinser
- Cykelandel 27 procent
- Nedgång 60-70-talet
- Cykelorganisationen Fietsersbond 1975
- The Dutch Bicycle Master Plan 90-talet
- Koppling till tåg
- Cycle Balance 2000- (140 städer!)
- Framkomlighet - snabbcykelvägar
- Fietsberaad – kunskapsbank och exempelsamling

The Cycle Balance

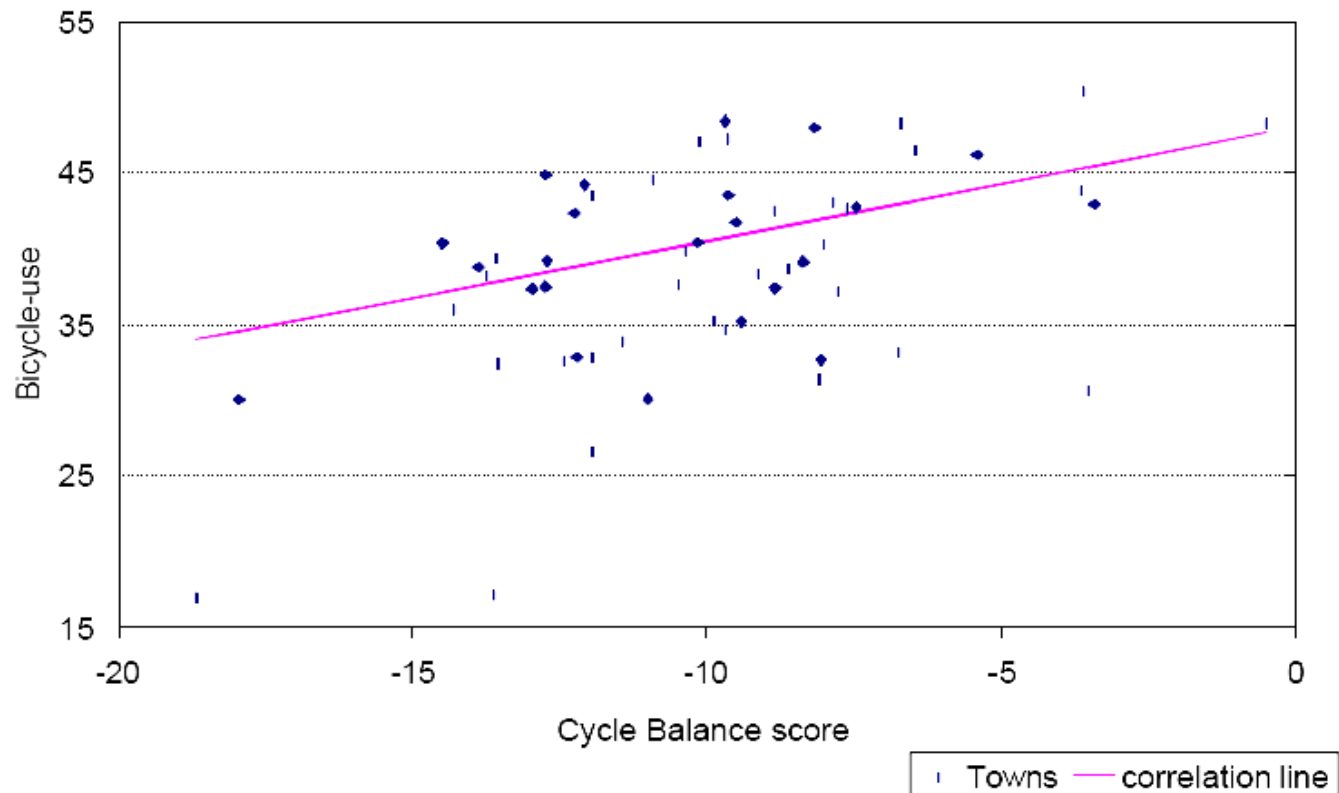
Objective assessment of local
cycling conditions

The project in brief



En lokal process för att stimulera fortsatt utveckling. Fietzersbond startade projektet startade 2000 med finansiellt stöd från Transportministeriet.

140 städer



Resultat från 115 städer där Cycle Balance genomförts. Cykeltrafiken är 30 procent större i städer med goda förhållanden för cyklisterna.

Tillsammans med kollektivtrafiken förklaras 40 procent av variationen i cyklingens storlek (!)



- 34 000 medlemmar
- 150 avdelningar
- 40 anställda
- 1 500 frivilliga
- Ingående samarbete med Ministry of Transport



Holländska expresscykelvägar



- Fem regioner
- Låg biltäthet, dyrt
- 19 procents cykling
- Minskad cykling 20-30 procent sedan början av 90-talet

En vändpunkt

Transportavtalet 2009-2020

- Grön färg kollektiv 61% bil 28 %
- DCF intensiv lobbying
- Staten ska ta ansvar för kommunerna
- Cykelpott på 1 miljard DKK till 2014
- Kommunal motfinansiering 50-70 procent
- Administreras av Vejdirektoratet
- Först nu i statlig transportpolicy
- Måste visa resultat
- DCF expanderar för att ta sitt ansvar

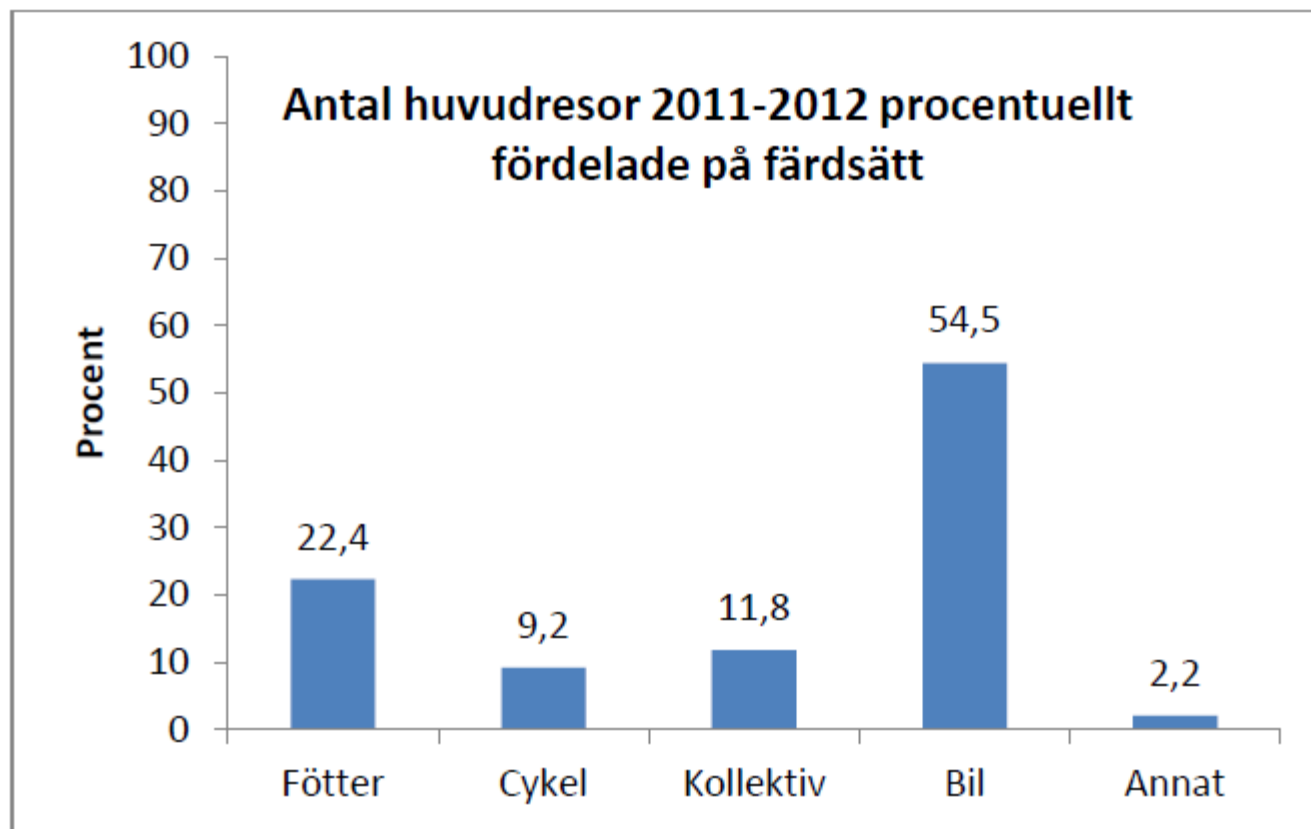
Några slutsatser

- Starka organisationer NGO behövs i trafikpolitiken
- Professionella organisationer behövs för genomförandet
- Statligt stöd för kompetensutveckling behövs – utvecklas i projekt...
- Resurser finns

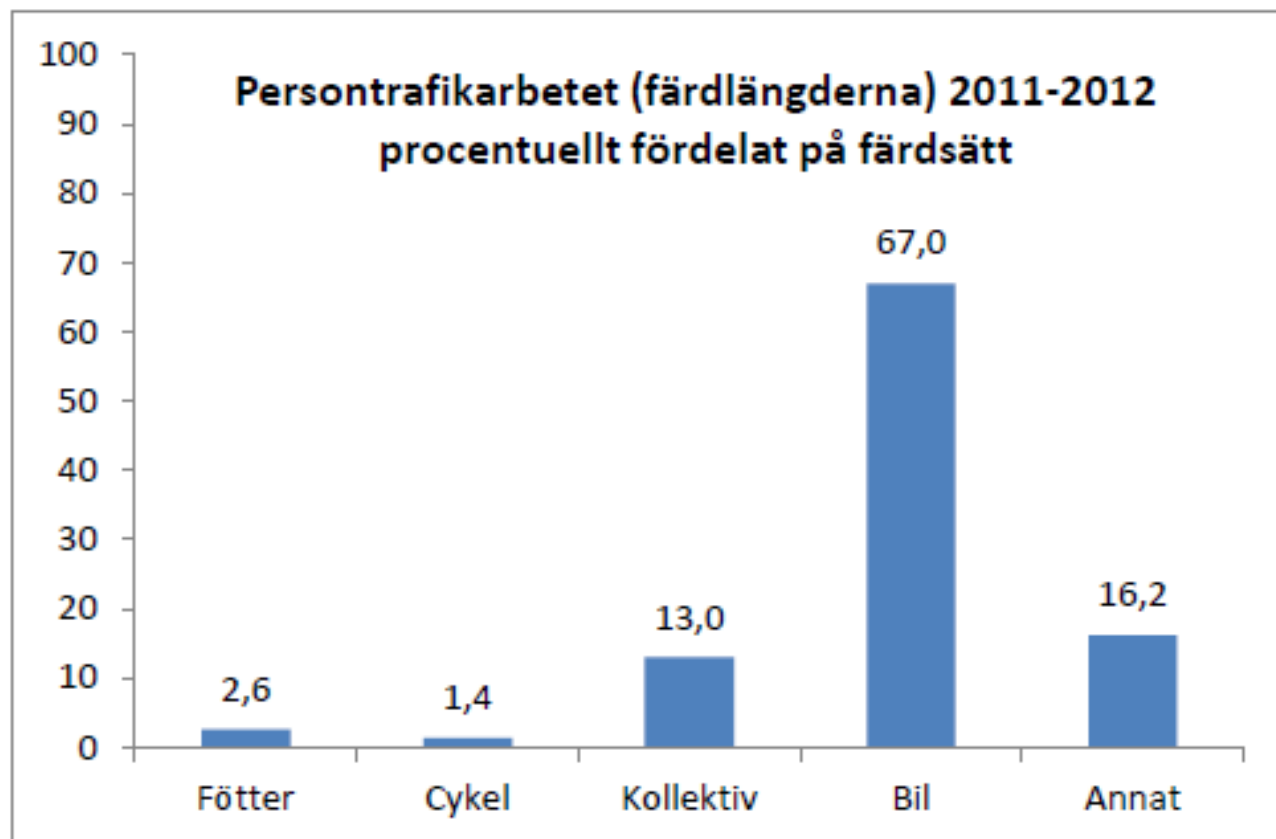


Cykeln i den statliga transportpolitiken - och pengar

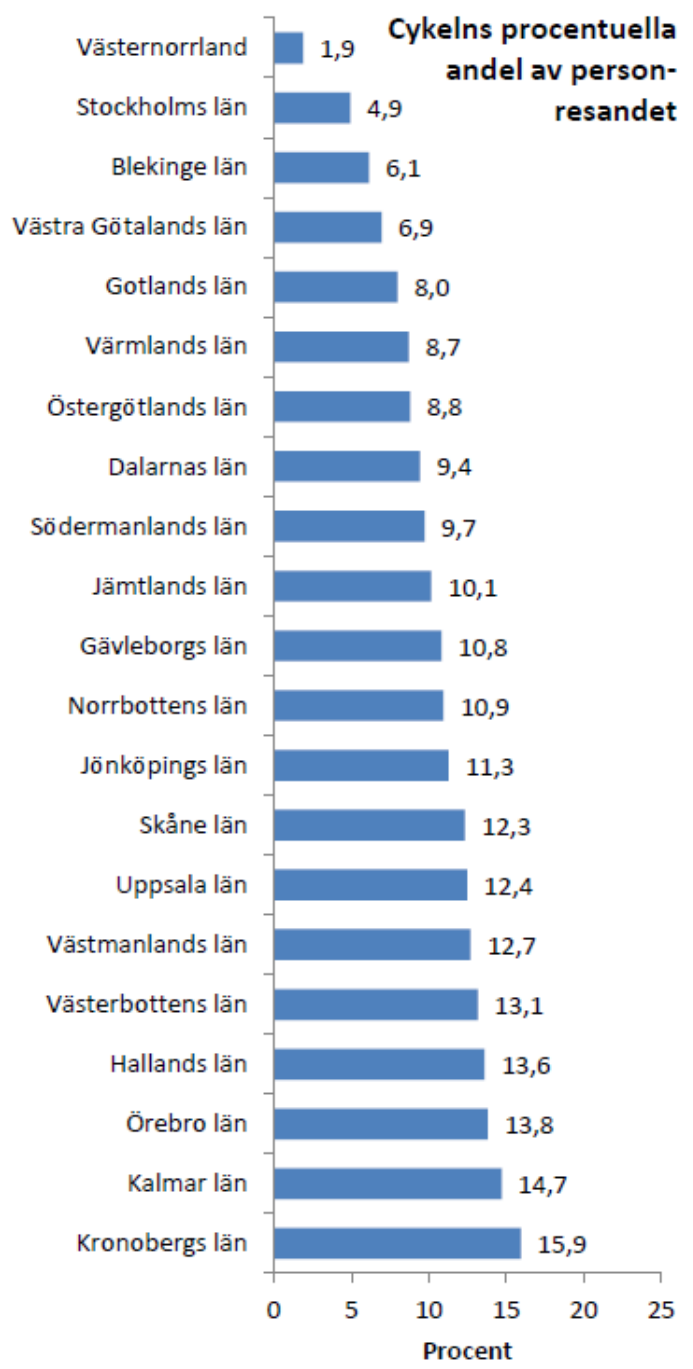
kristers@spolander.se, 070-421 70 36, www.spolander.se



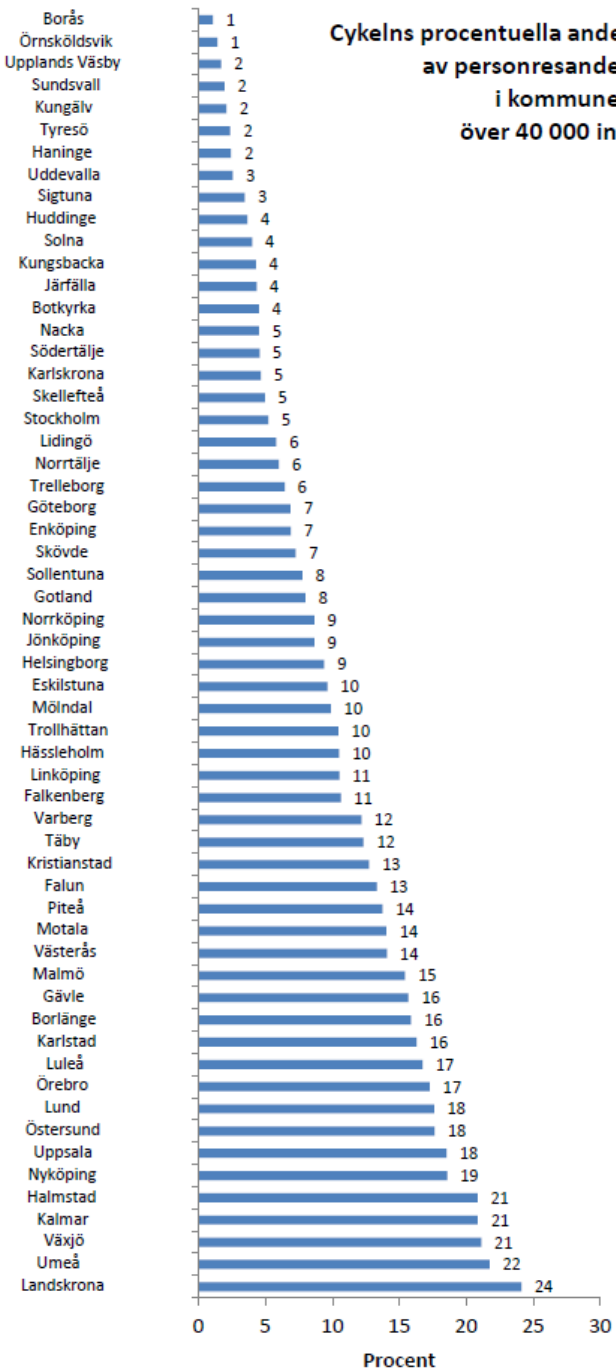
Figur 1. Antalet huvudresor⁶ 2011-2012 procentuellt fördelade på färd sätt.⁷



Figur 2. Färdlängderna för totalantalet resor (också reselement) 2011-2012 procentuellt fördelat på färd sätt.¹⁰



**Cykelns procentuella andel
av personresandet
i kommuner
över 40 000 inv**



Obs, ingen rangordning, däremot kan kommunerna grupperas i över resp under riksgenomsnittet på ca 9 procent.

- Samhälleliga mål och ambitioner
- Genomförandet – "implementeringen"
- Resultat – måluppfyllelse
- Problemen

Mål och ambitioner

- 1997 Infrastrukturinriktning för framtida transporter
- 2002 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem
- 2006 Moderna transporter
- 2009 Framtidens resor och transporter
- 2009 Mål för framtidens resor och transporter
- 2012 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (522 miljarder)
- 2013 Åtgärdsplaneringen 2024-2025

Cykeln hos myndigheter/organisationer

- 2000 Nationella cykelstrategin (Vägverket)
- 2002 Stadsplanera istf trafikplanera (Boverket)
- 2004 TRAST (SKL, Vägverket), uppdat 2007
- 2006-2012 Bebyggelse för fysisk aktivitet (Folkhälsoinstitutet och Boverket)
- 2005-2010 Kombiresor cykel/tåg (Banverket)
- 2008-2012 SKL – Cykel i medvind, Vägen till ett cyklande samhälle mm
- 2012 Kapacitetsutredningen (Trafikverket)
- 2012 Nationella cykelstrategin + några vägledningar (Trafikverket)

Cykeln hos myndigheter/organisationer

- 2000 Nationella cykelstrategin (Vägverket)
- 2002 Stadsplanera istf trafikplanera (Boverket)
- 2004 TRAST (SKL, Vägverket), uppdat 2007
- 2006-2012 Bebyggelse för fysisk aktivitet (Folkhälsoinstitutet och Boverket)
- 2005-2006 Kombiresor cykel/tåg (Banverket)
- 2008-2012 SKL – Cykel i medvind, Vägen till ett cyklande samhälle mm
- 2012 Kapacitetsutredningen (Trafikverket)
- 2012 Nationella cykelstrategin + några vägledninggar (Trafikverket)

Över tiden...

- Målsättningar – från "ökad cykling, ökad andel" till "förbättra förutsättningarna..."
- Bygga ut infrastrukturen är det viktigaste för ökad säkrare cykling

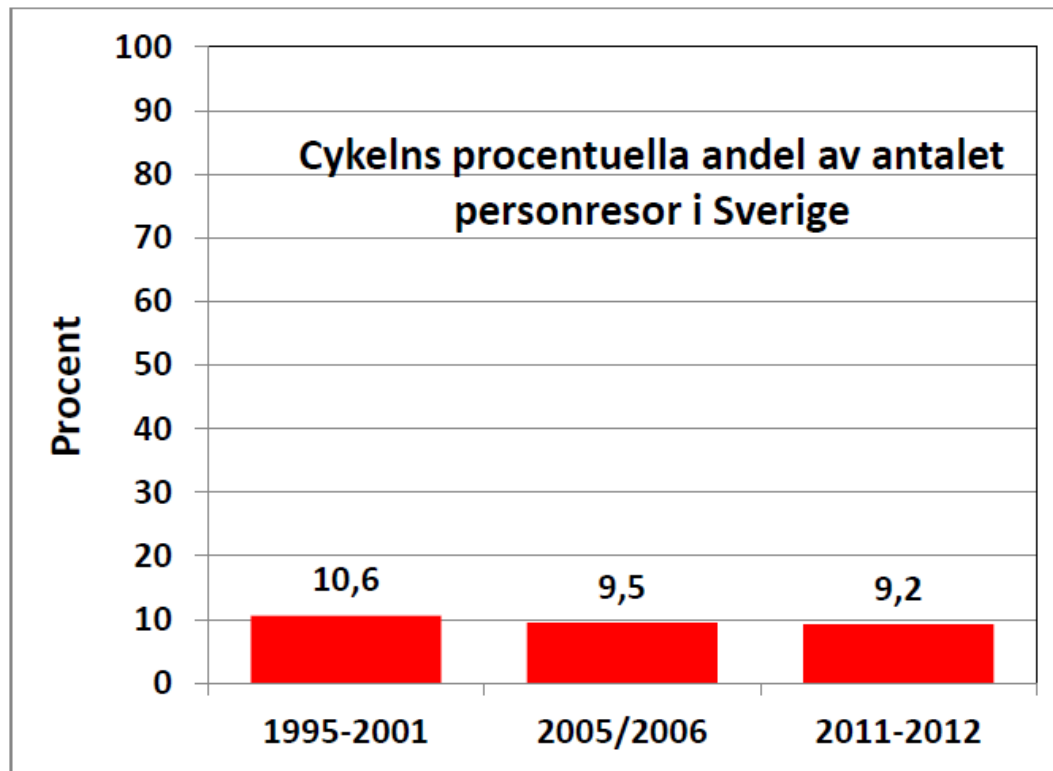
Genomförandet – implementeringen

- 2003 - Nationella cykelstrategin 2000 - inget
- 2006 - Nationella cykelstrategin 2000 – 7%
- 2012 – Sthlms läns regionala cykelplan – 1%
- 2003 - Regionala infrastrukturplaneringen 2004-15 – bara ett halvdussin län
- 2009 - Regionala infrastrukturplaneringen 2010-21 – avsatte hälften av behovet, men 25-50% försvann
- 2013 - Infrastrukturplaneringen 2014-25???

Två problem

- Systemfel i planeringsmodellen – infrastrukturpengarna når inte dit där det cyklas
- Budgeterade cykelpengar försvinner...
- ...därför att underbudgeterade stora infrastrukturprojekt behöver mera pengar

Resultat – oförändrad cykling



Figur 1. Cykelns procentuella andel av personresorna (huvudresor). Genomsnitt för de sex helåren 1995-2001, tolv månaders perioden 2005/2006 samt de båda helåren 2011-2012. Data från RVU Sverige, Trafikanalys.

Oförändrad tillgänglighet

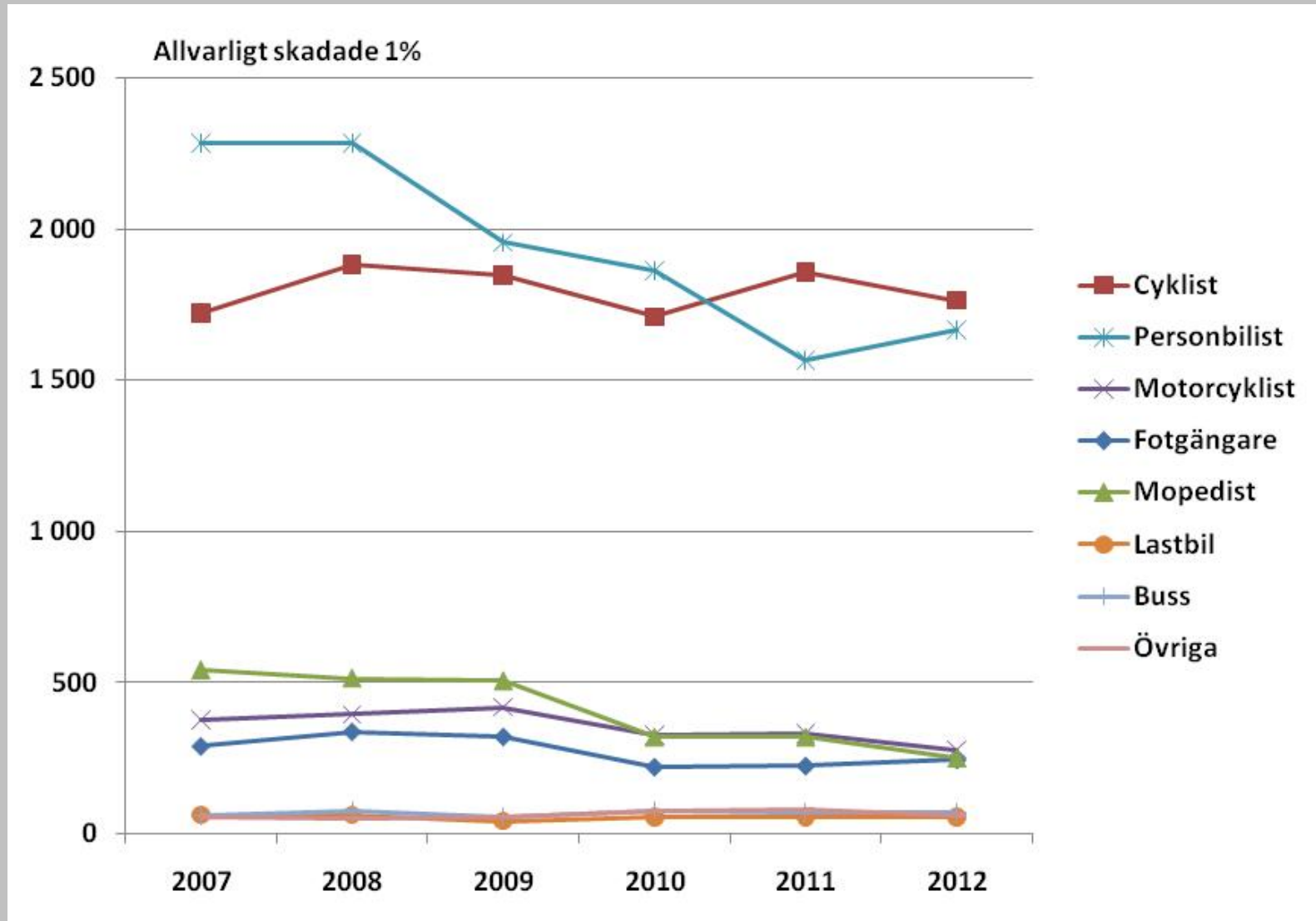
Ovisst om förutsättningarna att välja cykel
förändrats de senaste åren – "oförändrad trend"

Regeringens bedömning i
budgetpropositionerna för
2013 och 2014

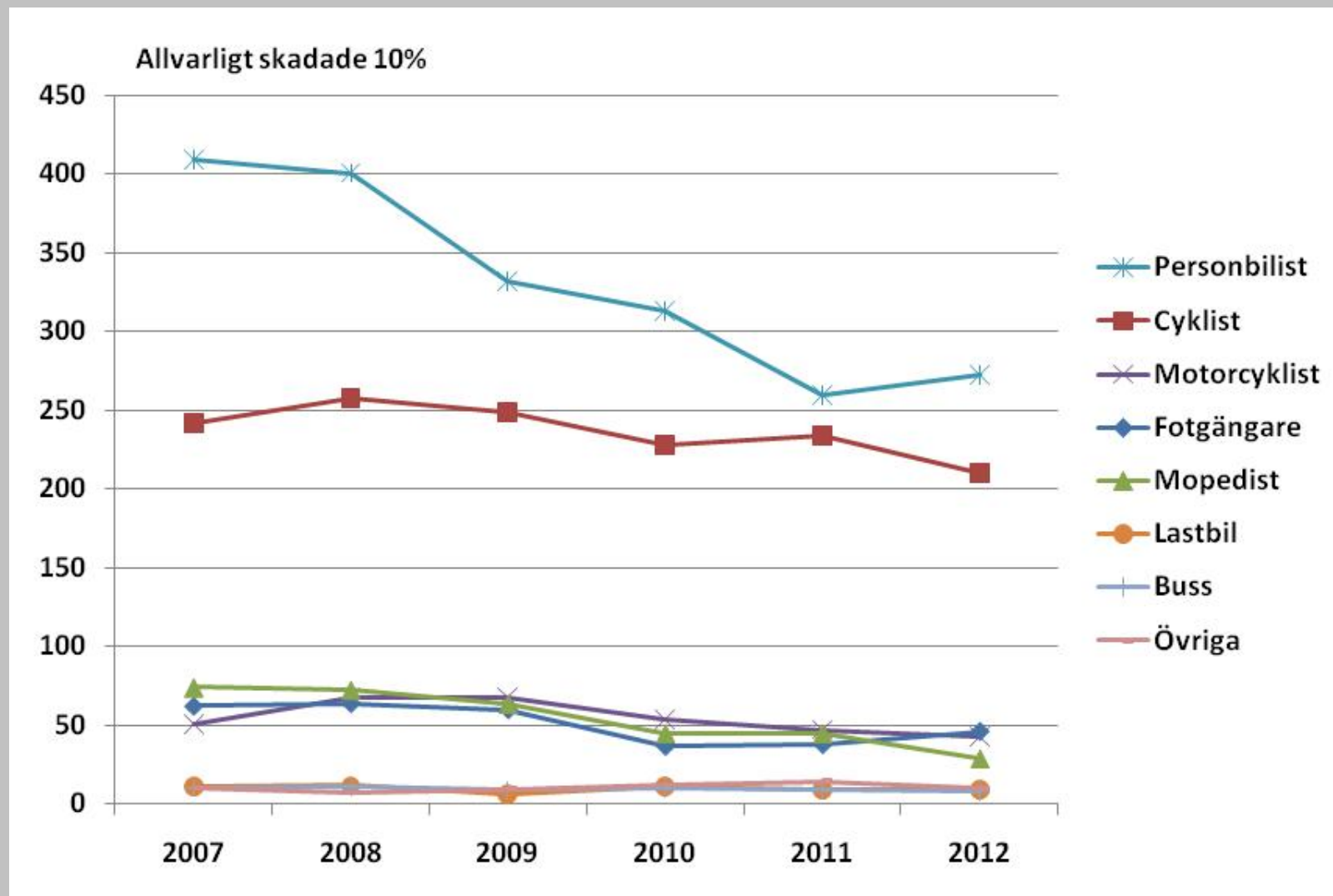
Felräkningspengar i budgetpropositionerna för 2012, 2013 och 2013

	Procent till gång och cykel
2008	0,4
2009	0,65-0,8
2010	0,77-1,02
2011	0,81-0,87
2012	1,23

Allvarligt skadade RMPI $\geq 1\%$



Mycket allvarligt skadade RMPI $\geq 10\%$



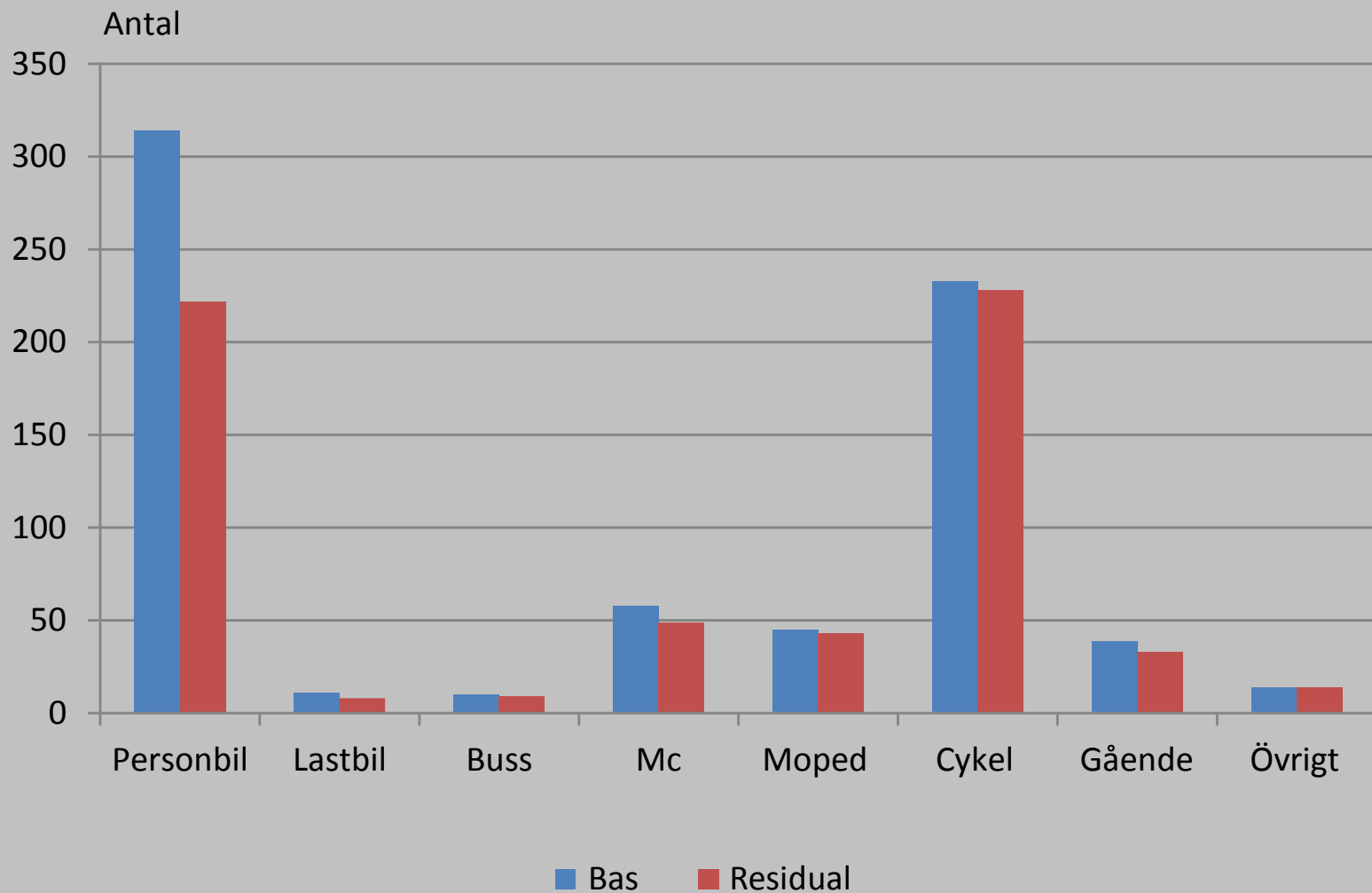


Bild 4.5. Prognos 2020 för antalet mycket allvarligt skadade (färdsätt, RPMI 10 %) efter framskrivning av säkerhetstillstånd för fordon och infrastruktur. Källa: STRADA.

Statlig-kommunal cykelpott

- Förslag 2007 – ca 8 miljarder (500/år till länen)
- Cykelorganisationernas och Naturskyddsföreningens förslag december 2012
- Kommuner 100 kr/inv/år=5 mdr
- Regionala nätet 10 mdr
- Tätortskorsningar 3 mdr
- GNOs lobbyarbete 2013 fortsätter...

Tack för uppmärksamheten

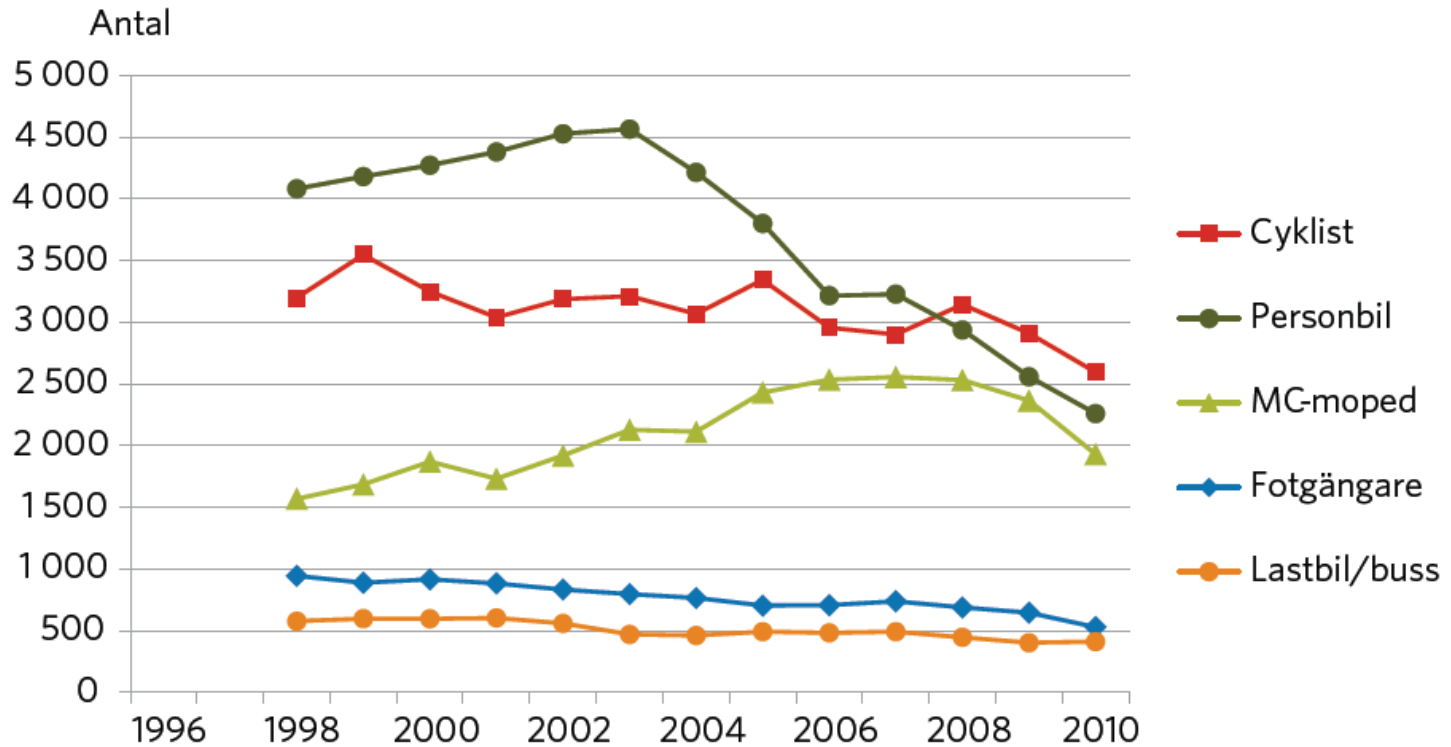
Krister Spolander
www.spolander.se
08-720 01 25
krister@spolander.se

Sekundärt material ifall frågor

Cykelinfrastruktur

- Viktigast för att få fler att cykla oftare – och säkrare
- Framkomlighet - restider
- Säkerhet, trygghet, komfort
- Resurser – allt detta kostar pengar
- Ytanvändning och markkonkurrens

Säkrare cykling?



Figur 5. Antal svårt skadade (inskrivna på sjukhus minst 1 dygn) fördelade efter färdstätt 1998-2010. Källa: PAR

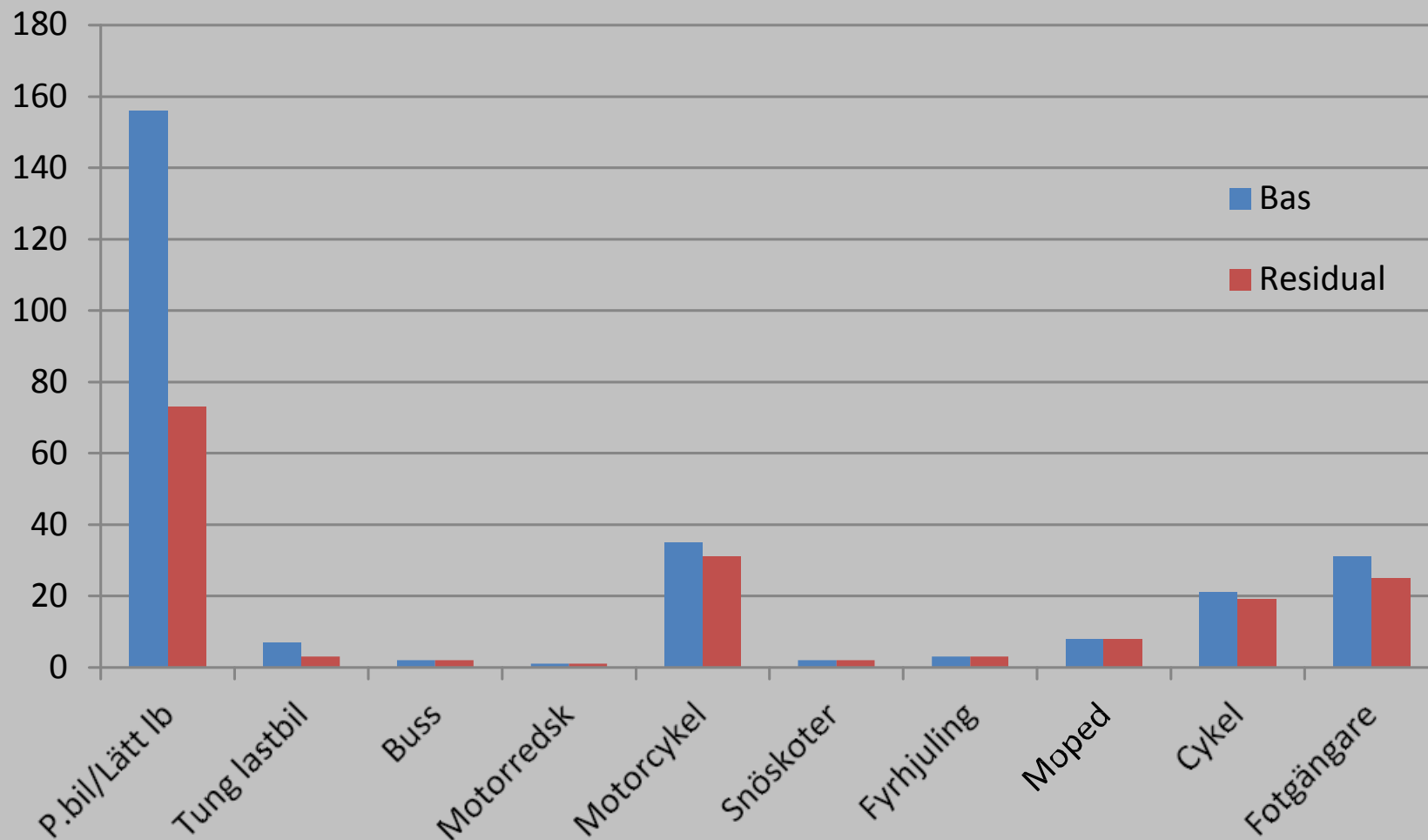


Bild 4.3. Prognos 2020 omkomna (färdsätt) efter framskrivning av säkerhetstillstånd för fordon och infrastruktur. Källa: Djupstudieklient.