

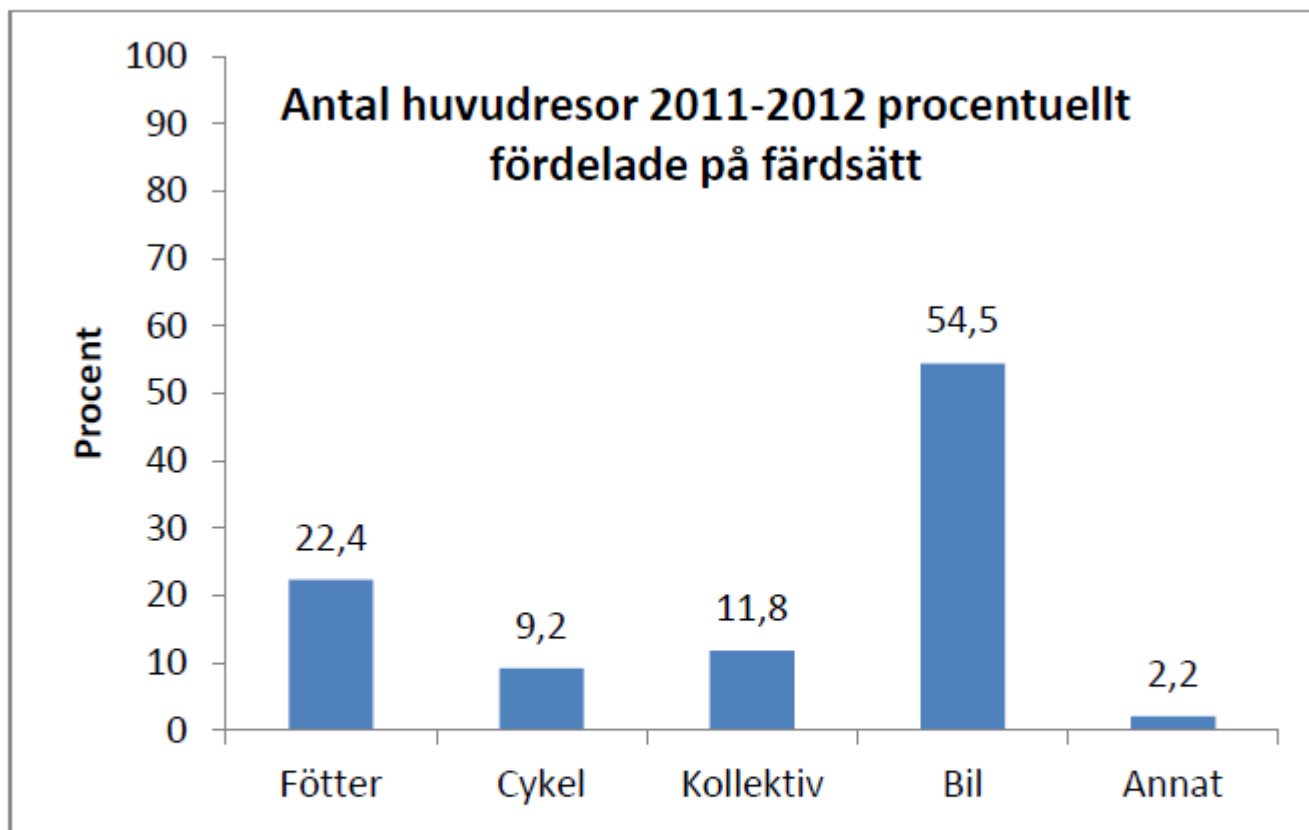
# Cykeln och hållbar stadsutveckling

- Cyklingen dagsläget
- Cykeln i transportpolitiken
- Infrastrukturplanen 2014-2025
- Planeringsmodellen

Föredragning vid Socialdepartementets möte om  
cykelplanering 2014-06-10

Krister Spolander  
[www.spolander.se](http://www.spolander.se)  
[krister@spolander.se](mailto:krister@spolander.se)

Vilken roll spelar cykeln?



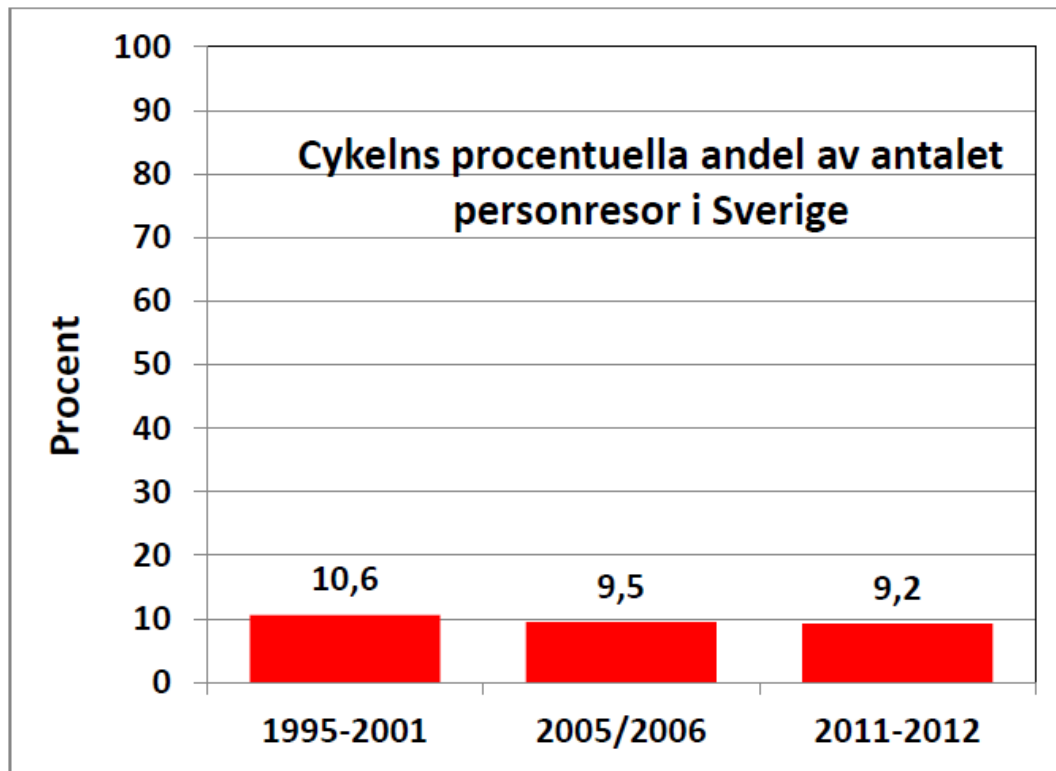
**Figur 1.** Antalet huvudresor<sup>6</sup> 2011-2012 procentuellt fördelade på färdssätt.<sup>7</sup>

OBS resandet hela året, från 1 jan till 31 dec.

4,8 miljarder resor/år (500 pp)

Trenden?

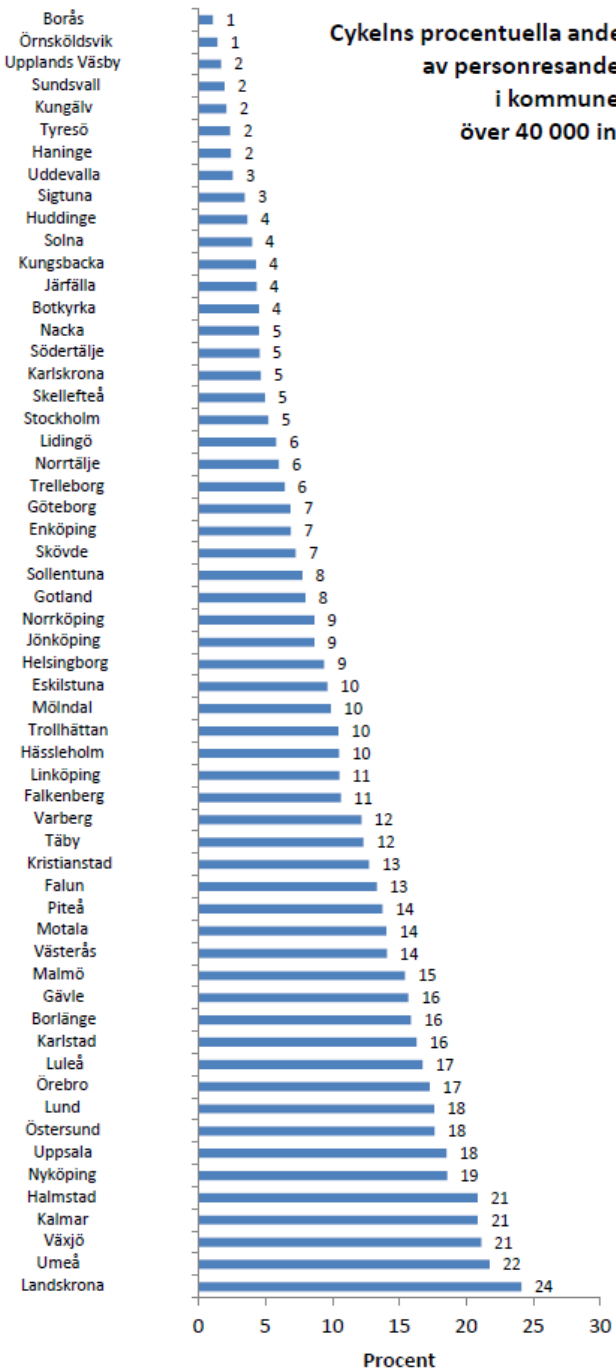
# Oförändrad eller något minskad cykling



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

# Potentialen

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



OBS hela året från 1 januari till 31 december,  
samt hela kommunen inte bara centralorten.

RVU Sverige 2011 + 2012

# Överföringspotentialen

45 procent av bilresorna = ***kortare än 5 km***

Den genomsnittliga cykelresan = ***4-5 kilometer***

RVU-Sverige (Trafikanalys)



# Cykelpolitiken

# Riksdagsbeslut om att öka cyklandet

- 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)

# Statliga handlingsplaner, strategier, program...

- 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 vägledningar (Trafikverket)

Totalt ca **25** strategiprogram och handlingsplaner

## Riksdagens infrastrukturbeslut 2014-2025

<b>Miljarder kronor totalt</b>	522	+25%
<b>Väg</b> (drift, underhåll, rekonstruktion, bärighet)	155	+14%
<b>Järnväg</b> (drift, underhåll, reinvestering)	86	+34%
<b>Utveckling</b> (för en långsiktig hållbar transportförsörjning)	281	+29%
Varav till länstransportplanerna	35,7	+2%

# Planeringsdirektiven dec 2012

”Den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att förbättra infrastrukturen för cyklister, främst genom väl utformade och underhållna cykelvägar”.

## Cykeln i infrastrukturplanen

	2010-2021	2014-2025
<b>Miljarder kronor</b>	3,2	3,4 - 3,7
<b>% av länsramen (37,7)</b>	9,2%	9,5 - 10,4%
<b>% av utvecklingspotten (281)</b>	1,5%	1,2 - 1,3%
<b>% av hela planeringsramen (522)</b>	0,8%	0,65 - 0,7%

# Cykelns del av 522 mdr

- Regionerna/länen = 7 promille
- Nationell plan < 3 promille
- Totalt < 10 promille
  
- Andelen var något större 2010-2021

## Faktiskt utfall enligt budgetpropositionerna för 2012, 2013 och 2014

	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

OBS – andel av investeringsramen på 217 mdr, inte totalramen på 417 mdr (för 2010-2021)



"Cykelskulden"

20 miljarder kr

# Två problem

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

# Kommunbudgeten

- 96 procent till skola, barnomsorg, äldreomsorg
- 4 procent till gator – nästan allt till drift och underhåll
- = mycket lite till cykelinvesteringar

# Komplettera planeringsmodellen

- Statlig-kommunal nivå
- Exempelvis enligt LIP, KLIMP, danska cykelpuljen
- Säkra cykelprojekten

---

# KRISTER SPOLANDER

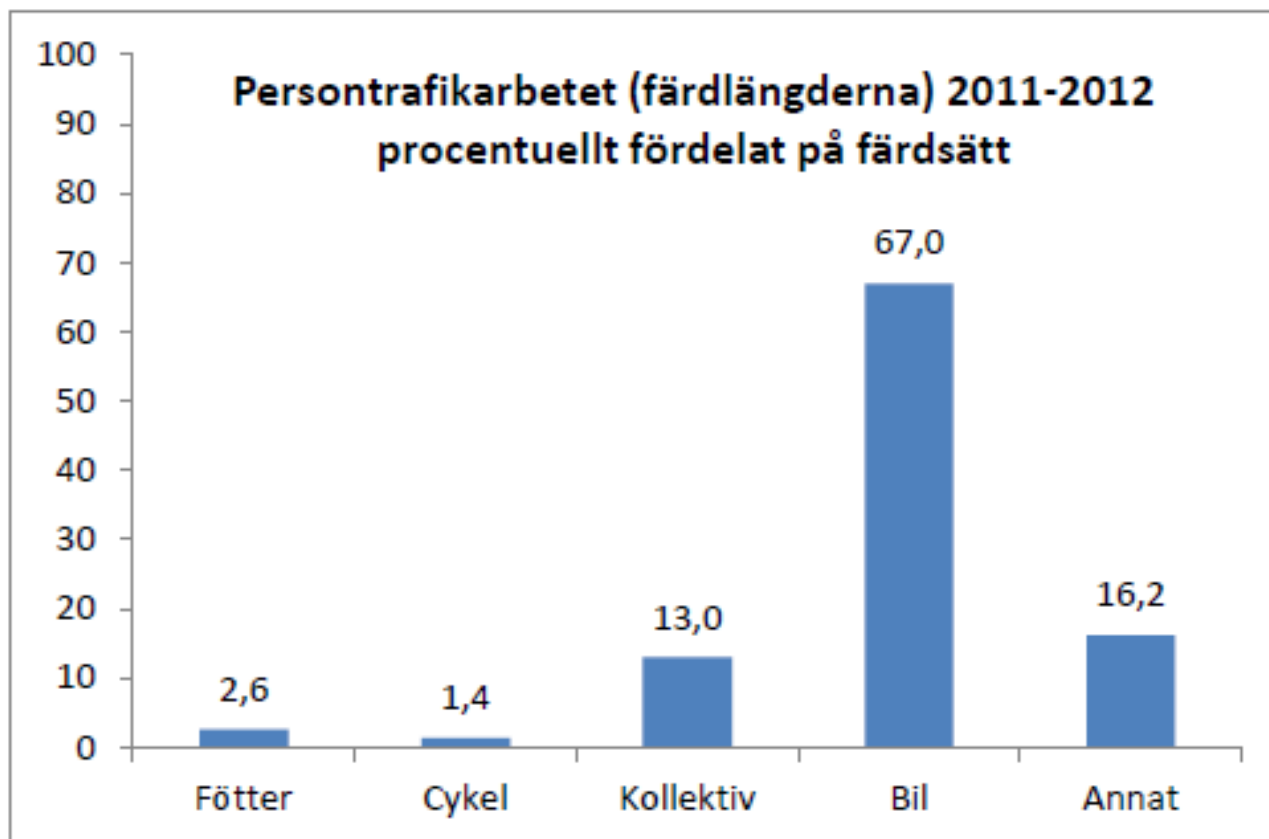
---



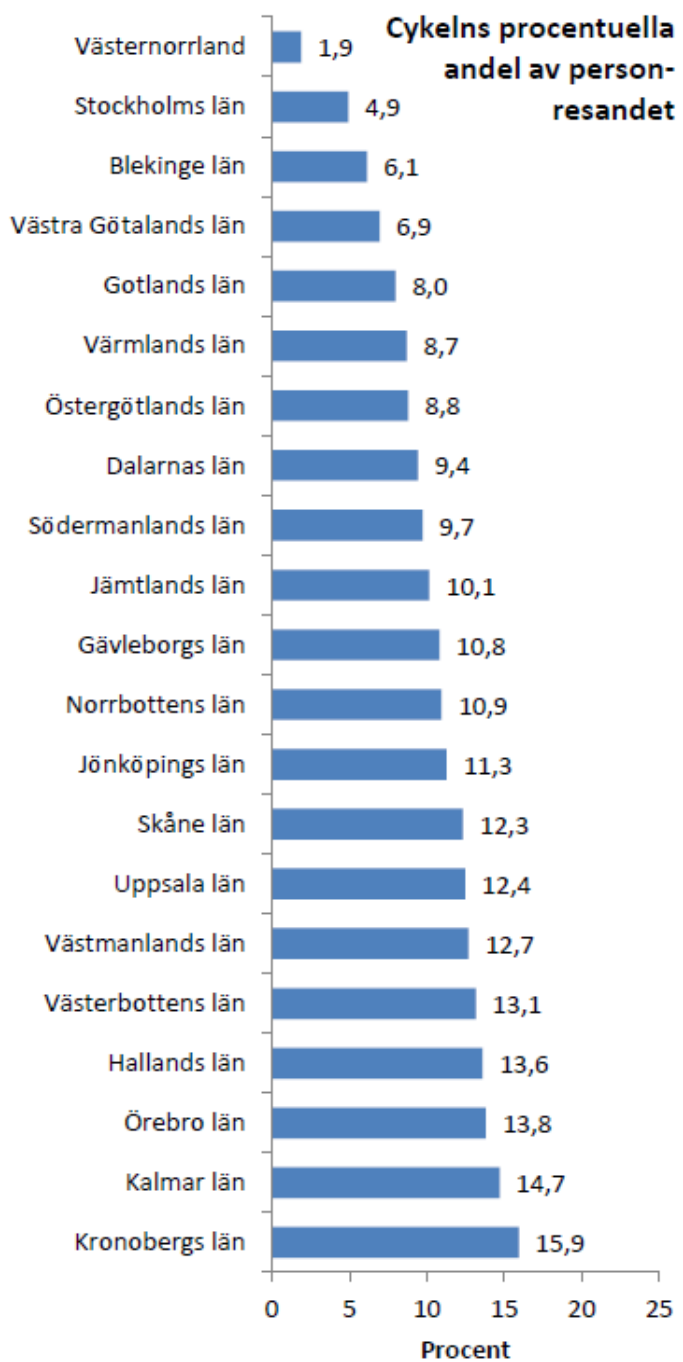
**SPOLANDER CONSULTING** 070-4217036 [kristers@spolander.se](mailto:kristers@spolander.se)

[www.spolander.se](http://www.spolander.se)

Reservbilder vid  
behov



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



RVU Sverige 2011+2012



<b>Kommuner med cykelandel 50 procent över riksgenomsnittet (9,2%) 14 – 24 procent</b>	<b>Kommuner kring medelvärde <math>\pm</math>50 procent 7 – 13,9 procent</b>	<b>Kommuner med en cykelandel 50 procent under riksgenomsnittet 1 – 6,9 procent</b>
Landskrona Umeå Växjö Kalmar Halmstad Nyköping Uppsala Östersund Lund Örebro Luleå Karlstad Borlänge Gävle Malmö Västerås Motala	Piteå Falun Kristianstad Täby Varberg Falkenberg Linköping Hässleholm Trollhättan Mölnadal Eskilstuna Helsingborg Jönköping Norrköping Gotland Sollentuna Skövde Enköping Göteborg	Trelleborg Norrtälje Lidingö Stockholm Skellefteå Karlskrona Södertälje Nacka Botkyrka Järfälla Kungsbacka Solna Huddinge Sigtuna Uddevalla Haninge Tyresö Kungälv Sundsvall Upplands Väsby Örnsköldsvik Borås

Kommunerna grupperade  
i tre grupper efter cykel-  
andel

# Över tiden...

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

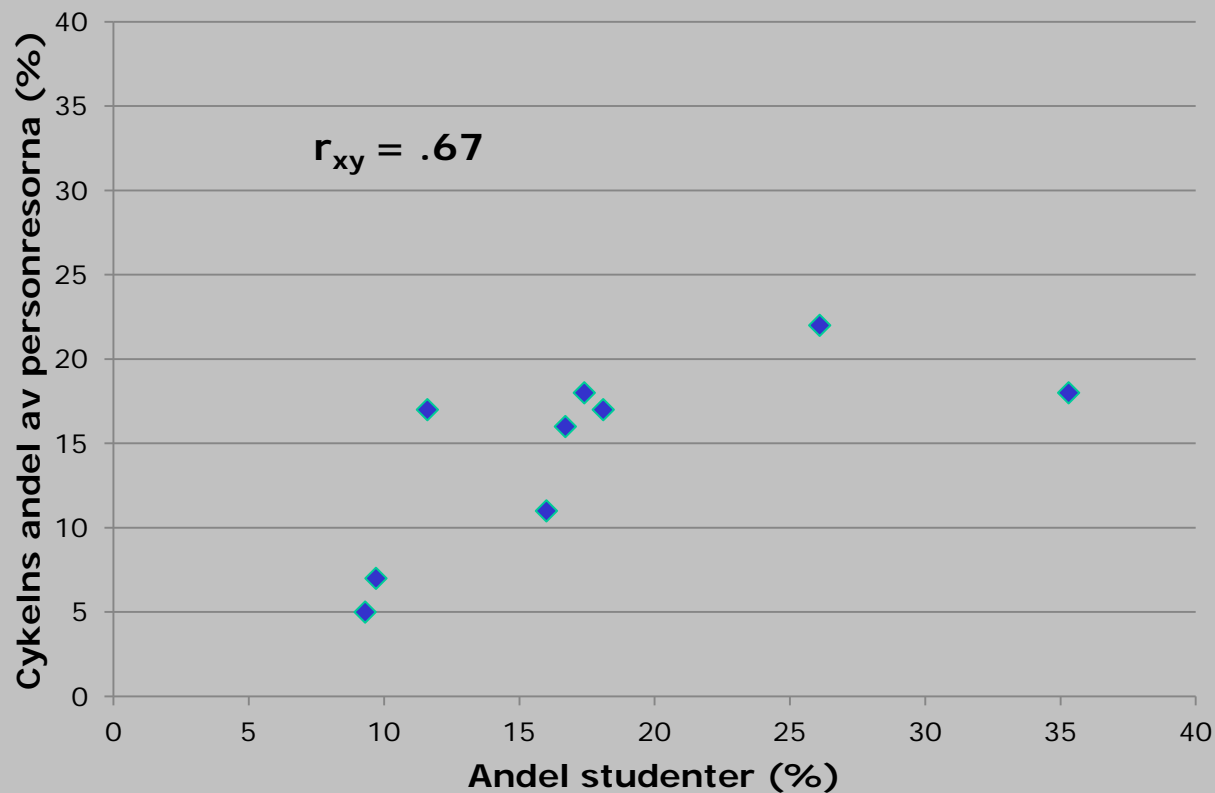
# Genomförandet – implementeringen

- 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???

# Osäkra pengar

- Baktunga, efter 2020
- Icke namngivna i potter för cykel, gång, kollektivtrafik, trafiksäkerhet

## Sambandet mellan andelen studenter i befolkningen och cykelns andel av persontransporterna i 9 städer



Andel studenter

Stockholm	9,3
Göteborg	9,7
Örebro	11,6
Linköping	16
Karlstad	16,7
Uppsala	17,4
Luleå	18,1
Umeå	26,1
Lund	35,3

# Cykelolyckorna 2011 + 2012

De skadade cyklisternas fördelning på svårhetsgrad för singel resp kollision

Procent	Svårhetsgrad MAIS <sup>1</sup>					Totalt	Antal
	1	2	3	4	5		
Singel	61,8	34,9	3,1	0,2	0,1	100	13 723
Kollision	66,9	29,1	3,5	0,4	0,1	100	3 617
Totalt	62,8	33,7	3,1	0,3	0,1	100	17 340

Det är ingen större skillnad i svårhetsgrad mellan singel- och kollisionsolyckorna.

<sup>1</sup> AIS = Abbreviated Injury Scale, MAIS anger den maximala skadan vid multipla skador. 1 = lätt skada, 2 = moderat skada, 3 = allvarlig skada, 4 = svår skada, livshotande men med trolig överlevnad, 5 = kritisk skada, osäker överlevnad, 6 = maximal skada.