



Upplägg

08.00-08.15
Välkomna
Fredrik Bergström, WSP Analys & strategi

CyCity: största fou-programmet hittills inom området
Dr Pelle Envall, Elisabet Idar Angelov

08.15-08.45
Upplevda hinder och svårigheter för städer som vill bli mer cykelvänliga
Dr Johan Faskunger, Proactivity AB

08.45 – 09.00
Trafikverkets syn på problembilden
Helena Sundberg, Regionchef, Trafikverket Stockholm

WSP

CyCity: översikt och mål

- 4 produkter
 - Increased understanding of factors influencing individuals' choice of travelling by bike
 - A systematic and computer aided planning tool
 - ✓ For problem identification, to describe possible improvements
 - ✓ Adapted to the needs and condition of tool users
 - New functionality for online cycle journey planners
 - Internationally competitive expertise
- 4 år (2010 – 2013)
- 14 mkr (1,5 million €)



WSP

CyCity: Människor och aktörer

Funding:
VINNOVA

Partners:
KOUCKY PARTNERS
PROACTIVITY
KTH
GIH
vti


 Dr Kersti Robertson Biology	 Mr Michael Koucky Env. Physics	 Dr Pelle Envall Transport planning	 Mrs Elisabet I. Angelov Economy	 Dr Anna Niska Roads & road maintenance
 Dr Soja Forward Psychology	 Dr Johan Faskunger Health Science	 Mrs Katarina Lindberg Civil Engineer	 Mr Martin Emanuel Historian, Science & Technology	

- Mångvetenskaplig grupp
- Se folder

WSP


CyCity: Perspektiv

- Fakta: ökade investeringar i många städer, dock från rel. låg nivå
- Genomförandeproblem (t. ex. Gaffron 2003, Ahlström 2004, Kågeson 2009)
- Genomförandeproblem dåligt förstådda (t. ex. Owens & Cowell 2002)
- Hjälpmedel och bättre beslutsunderlag för cykelplanering
- Bidra till en förändring där den ekonomiska nyttan av cykelinvesteringar kan öka (ytterligare)



WSP

1900-tal



- 23% (200-300m)

WSP

Färdigställt 2010



Investera 1 kr i bättre cykelinfrastruktur...

Få tillbaka:

- 1,82 – 2,52 kr (Johansson et al. 2006)
- ≥4-5 kr (Sælensminde 2004)
- 3,2 kr (Vägverket 2009, sid. 46-47)

Ökande mängd studier som visar på betydande folkhälsovinster

Få tillbaka:

- 2,59kr i samhällsekonomiska folkhälsovinster (längre liv), *exklusive* andra värden som t. ex. att cykelresan görs mer bekväm (Cavill, Cope & Kennedy 2009)

- Situationspecifikt

Cavill N, Cope A & Kennedy A (2009) Valuing increased cycling in the Cycling Demonstration Towns. Cycling England, London. <http://www.cyclingengland.gov.uk/>

Johansson J, Pålsson S & Johansson E (2006) Cykelns samhällsekonomiska analys av Cykelplan för Stockholms innerstad 2006, remissutgåva. En sammanfattning. Trafikverket, Trafikverket

Vägverket (2009) Samhällets utvärdering - effekter, rationalitet. Publikation 2009:101. Utlämnad 21 augusti. Vägnätet. Borlänge. Trafikverket

Sælensminde K (2004) Cost-benefit analysis of walking and cycling track networks taking into account inactivity, health effects and external costs of motorized traffic. Transportation Research Part A 38: 102-107



Vad händer om man prioriterar cykeln?

- Vi vet ganska lite ännu men...
- 13 % minskning av bilresor till arbete (< 12km, Storbritannien, Wardman et al. 2007¹)
- Jämförelse
Storbritannien 2 % cykelresor (DfT 2010)
Stockholms län ca 2 % cykelresor (USK 2004)
1991-2004 ökade antalet *motorfordon* över innerstadssnittet i Stockholm med totalt 2 % (Stockholms stad 2007)



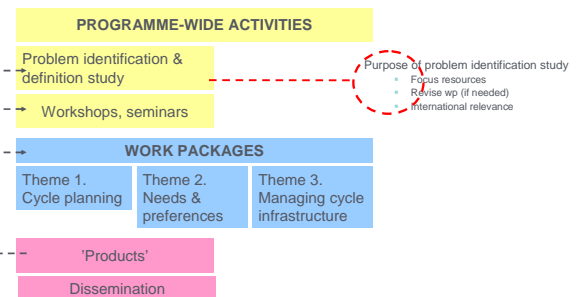
¹ Wardman M, Tignor M & Page M (2007) Factors influencing the propensity to cycle to work. Transportation research A vol. 41: 546-559.

DfT (2010) National Travel Survey 2008. Statistical release, July 2010. Department for Transport, London. Trafikverket. <http://www.dft.gov.uk/research/research-statistics/national-travel-survey/2008-07.pdf>

USK (2004) Sammanfattning. Stockholms stad 2007, sid. 6-7. Cykelstatistik i län. Trafikverket, Stockholm

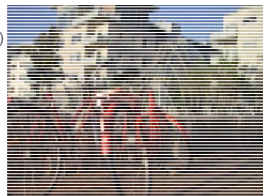


CyCity Programöversikt



Aktiviteter, hittills

- (Enkätundersökning 2008, 235 svar)
- Webb-baserad diskussion (intern)
- Workshop med 15 projektmedarbetare
- Djupintervjuer [Johan Faskunger]
- Utveckling och testning av hypoteser
- Internationell dialog (>15 experter, trafikforskare)
- Intern presentation (ca 20 deltagare, trafikutred./ingenjörer)
- >285 människor, >185h
- November 2010



Malmö, Sweden



Kommentar

Helena Sundberg, Trafikverket



Skeppsbron, Stockholm, Sweden



Upplevda hinder och svårigheter för städer som vill bli mer cykelvänliga

Resultat från djupintervjuer med politiker, planerare och "cykelexperter"

Johan Faskunger
Fil dr Fysisk aktivitet & hälsvetenskap
johan.faskunger@proactivity.se

Pro Activity
www.proactivity.se



Syfte:



1. Cycity har intervjuat några av de mest *kunniga* och *erfarna* personerna inom "cykelrågor" i Sverige...
2. ...i syfte att ta reda på deras upplevda hinder och svårigheter för cykelplanering och rådande förutsättningar för cykelresor i städer...
3. ...för att öka kunskapen om hur våra städer kan bli mer cykelvänliga och i framtiden markant öka andelen resor som sker med cykel

Information om urvalet:

- 19 intervjuer, 17 tillfällen
 - 6 st politiker (C, Fp, M, MP, S)
 - 8 st tjänstemän/planerare (bl a kommun, myndighet)
 - 5 st "övriga" (bl a konsulter, akademiker)
- Geografisk spridning:
Stockholms län (8 st), Skåne (4 st), nationell nivå (8 st)
- Deltagarnas "tillhörighet":
Boverket, Cykelorganisationer, Folkhälsoinstitutet, kommuner, KTH, Malmö högskola, Näringsdepartementet, Riksdagen, SLL, Sthlm stad, Trafikverket, WSP

Information om intervjuerna:

- 30-60 min långa
- Inspelade på "band"
- Semi-strukturerad intervjuguide
- Miljö: deltagarens hem, kontoret eller offentlig miljö

Exempel på frågor:

- Hur har du kommit i kontakt med cykelrågor genom åren?
- Hur arbetar din organisation med cykelrelaterade frågor?
- Hur har cykelplaneringen/cykelrågor utvecklats under dina år som planerare/beslutsfattare?
- Vilka svårigheter eller hinder upplever du att det finns för en svensk stad som har ambitionen att bli cykelvänligare med en betydligt högre andel cykelresor än idag?
- Vad beror svårigheterna eller hindren på?
- Hur kan svårigheterna och hindren överkommas?
- Vad finns det för hinder för cyklister idag?
- Vad skulle underlätta ditt jobb inom cykelområdet?
- Vad saknas idag?

Information om analysen:

- Intervjuer utskrivna verbatim, upprepad genomläsning
 1. "Units of meaning"
 2. Underteman
 3. Huvudteman
- Separat analys av Sonja Forward, VTI. (beteendevetenskap och trafikrågor).

Miles & Huberman (1994) *Qualitative data analysis*. Sage, London

”Vad många eller alla säger”

Alla vill att...

- nuvarande fördelning mellan trafikslag ska förändras
- cykelandelen ska öka
- det ska bli cykelvänligare

Deltagarnas budskap: åtta huvudteman



Djupdykning inom tre huvudteman:



Okunskap om brister och behov:

...ingen systematisk kunskapsinhämtning...

Exempel på teman:

- Dålig kunskap om cyklisters behov
- Dålig kunskap om drift och underhåll
- Dålig kunskap om andel som cyklar och vilka som cyklar
- Dålig kunskap om brister i cykelinfrastrukturen



- Bristande överblick över parallella skeenden i kommunen
- Kommuner överlåter åt exploatörer att planera
- Cykelplanering ofta inte integrerad i övrig planering

Okunskap om brister och behov: exempel på citat

”...så på det sättet menar jag okunskap ...att man inte har tagit till sig den expertisen... som borde vara med när man planerar. När det gäller okunskapen och att man inte tagit in rätt kompetenser i trafikplaneringen beror det delvis på tror jag att man tänker ”vi kan det här”... jag är själv arkitekt så jag kan med gott samvete säga att så är arkitekter...”vi kan allt själva” ...våldigt vanligt...”

”Alltså tittar man på vägarna här ute...du vet exakt vad briterma är och hur vi ska åtgärda dem...och vi bemannar vår organisation efter det och vi bygger efter det. Men när det gäller cykeltrafik så vet vi på sin höjd vilka vägar som är våra. Vi vet inte när vi vill ha beläggningen fixad...vi vet inte vad utbyggnadsbehovet är...vi vet inte vad flödet är. Vi vet inte vilka som cyklar och var de kommer ifrån och vart de ska. Vi vet ingenting. Vi har liksom ingen strategi”

Fler citat:

”
...och där är det ju också komplicerat eftersom cykeltrafiken definitivt inte är någon homogen grupp...där har du dom med väldigt höga hastighetsanspråk som ska samsas med dom som bara cyklar en kort sträcka och som inte har några krav på någon hastighet och så vidare... och du har dom som skjutsar barn på pakethållare... det är en väldig spridning i gruppen cyklister...det är inget enhetligt”

”
Nej, behovet är oändligt...men vi vet egentligen inte...det sitter möjligtvis i huvudet på någon...men det finns ju inte inlagt i någon databank eller så...vi brukar jobba så att...ser vi att något är jättedåligt så säger vi till cykelsamordnaren och sen samlar han ihop och prioriterar (åtgärder)”

Bristande implementering:

...hyllvärmare, hög personalomsättning mm

Exempel på teman:

- Brist på strategi för cykel frågan hos Vägverket (n+r)
- Cykelplaner har ofta blivit hyllvärmare
- Anställda på Vägverket som ska jobba med cykel frågor får ingen makt, pengar eller uppbackning

$$2+2=3$$

- Cykelplanering motarbetad av tjänstemän
- Konflikt mellan Vägverket och enskilda kommuner (vem ska bygga? vem ska drifta?)
- Vägverket har haft fullt upp med stora bilprojekt
- För lite öronmärkning av pengar från politiskt håll

Bristande implementering: exempel på citat:

”
Det gick ju ganska bra att förhandla kring det här (cykelinfrastruktur), men när vi väl skulle genomföra det här så kom mycket av motståndet från ingenjörerna som skulle göra det här. Dom var uppe hos mig i stadshuset och sa bara rakt ut att "det går inte...det går inte helt enkelt!"

”
...jag vet inte riktigt hur han hade fått till det men dom (Vägverket) kunde inte driva utbyggnaden av gång- och cykelvägen över en åker...för där fanns ingen väg! Alltså tydligen var det tvungen att det ska finnas en väg för att man ska kunna bygga en cykelväg. Det lät skumt (skratt)”

Fler citat:

”
...det har man ju pratat om i decennier i Stockholm...de här regionala cykelstråken. Dom finns ju inte! Jag blir lite upprörd över Vägverkets nonchalans i detta...de kan ju inte ens på karta redovisa de regionala cykelstråken...”

”
...den nationella cykelsamordnaren...till slut slutade man ju att spara visitkortet för dom (personalen) byttes ju en gång i halvåret...”

Underfinansierad:

...pengar försvinner, neddragningar, "det får inte kosta"...

Exempel på teman:

- Ekonomisk fördelning oklar
- Resurser bristfälliga och ej i relation till andel som cyklar
- Pengar avsatta till cykel går ibland till annat
- Ekonomiska kalkyler saknas för att beräkna vinsten



- Prutas på standard i senare led
- Neddragningar i satsningar på regionala cykelstråk
- Staten har underfinansierat cykelorganisationerna
- Många positiva till cykelåtgärder så länge det inte kostar mycket pengar

Underfinansierad: exempel på citat

”
...men nu står det så och dom ska ta folkhälsan på allvar...och ta miljömässig och trafikpolitisk hänsyn... Ja, det är jättefina ord, liksom, men OK: "Show me the money!". Hur mycket pengar satsar vi på det här då? Och där är det ingen skillnad egentligen”

”
...och sen när vi märker att ett stort vägprojekt är underfinansierat...då rakar man in alla pengar och då brukar cykelpengar försvinna. Så att det kommer inte att bli 3.3 miljarder. Det är inte en specifik svensk erfarenhet...det drabbar en del andra länder. Men i en del andra länder har man starkare organisationer som håller emot”

Fler citat:

”...Det kan finnas...90 miljoner var det nu...och det är på ganska många år... och det är sällan som man får alla pengarna. Säg att man får 60 miljoner på 10 år... (regionalt) och det kan jag säga är nästan ingenting ”

”...det händer ibland att X ringer till oss... och har pengar över... ”vad kan ni bygga för cykelväg för det?” Och här är det helt tomt (inga åtgärder på pränt) ...så ska det inte va! Vi måste liksom veta det. Hade vi haft koll på det hade det nog legat lite högre upp i organisationen ”

Bilvägsplaneringens särställning:

Ovilja att begränsa bilismen. Ett ”filter” över all planering och beslut

Exempel på teman:

- Bilen & bilvägar prioriteras i planeringen
- Cykeln marginaliserad
- Cykeln tappat sina transportfunktioner
- Stark billobbying mot beslutsfattare
- Politikens ovilja att begränsa



- Många politiker har ensidigt problemfokus på utsläpp från bilar
- Bilindustrin oerhört viktig för ekonomin
- Enorma ytor viks för bilen i städerna
- Låg vilja att införa farddämpande åtgärder
- Utbyggnaden av cykelinfrastruktur hindras av gatuparkering

Bilvägsplaneringens särställning: exempel på citat

” Och där kan jag tycka att det är väldigt konstigt att man har prioriterat gatuparkering...man prioriterar stillastående trafik...där det är sånt tryck på ytan för den rörliga trafiken...jag skulle tycka att det är mer rimligt att ifrågasätta parkering och angöring... Nej, men parkeringen är helig...”

” Nej vi var så entusiastiska över bilen! Något så enormt förtjusta i bilen! Ja, den skulle lösa allt och bilen den stod ju för modernitet och framtid och frihet i alla möjliga avseenden...med också som en jätte viktig motor i den internationella ekonomin. Bilindustrin är ju otroligt betydelsefull...och i det sammanhanget, då försvann ju cykel ”

Fler citat:

”...Det stora problemet är att vi är så formade av att det är bilen som är det naturliga sättet att transportera sig...och det strömmar ju igenom både hur mycket anslag och pengar som går till cykelsatsningar...hur man bygger och när man ritar nya stadsdelar. Det ligger som ett filter över alltihopa ”

”...Men det krävs ännu hårdare tag mot bilismen för att cyklingen ska kunna öka. Man förbättrar cykeltrafiken, förbättrar kollektivtrafiken...och man förbättrar för biltrafiken! Att försvåra för biltrafiken... det vågar man inte riktigt. Man kan ju inte leva på en merit att man stängde av centrum för biltrafik på 1970-talet! ”

Cyklingen har inte tagit plats:

...låg status, lekredskap, historiskt marginaliserad

Exempel på teman:

- Traditionellt låg status
- De svenska cykelorg. är svaga
- De svenska cykelorg. har motarbetat varandra
- De svenska cykelorg. har haft annat fokus än vardagspendling
- Cyklingen minskade i många städer på 60- och 70-talet



- Cyklingen var en icke-fråga i politiken ända in på 90-talet
- Cykeln är för smidig och utrymmessnål
- Cykeln har varit marginaliserad
- Svårt att hävda cyklingens intressen mot andra trafikslags intressen

Cyklingen har inte tagit plats: exempel på citat

” Men under perioden 1950-1970 så förlorar cykeln sina transportfunktioner... och det gör den rent faktiskt och i hur teknikerna tänkte ”

” Vi har haft oturen att vi har haft svaga cykelorganisationer i Sverige. Dessutom är de splittrade...medan den holländska organisationen... hade ingenting med cykelturism att göra...utan bara som lobbygrupp för vardagscykling... och nu har de utvecklats till en fantastisk organisation...dom har blivit ett expertorgan som samarbetar på ett väldigt bra sätt med Ministry of Transport...och gör en massa beundransvärda grejer ”

Fler citat:

” Jag satt i Stockholm i fritidsnämnden... på 90-talet. Där kan jag säga att cykel frågan var icke-existerande! Det var ingen av de politiska företrädarna som tog upp det...det var ingen tjänstemannaärenden som hade förberetts till något möte...det fanns inte i nåt fullmäktige...några motioner eller öppna enkla frågor som handlade om cykling ”

” ...under 60-talet när bilismen expanderade och man planerade städerna...och modifierade städerna för att anpassa dom för bilismen...då såg man egentligen bara cykeln som ett stort bekymmer...säkerhetsbekymmer. Man såg inte cykeln som ett transportmedel ...utan det var mer ett motionsredskap, lekredskap...för fritidsändamål ”

Cykelplanering lågt prioriterad:

...för sent in i processen, ofta inte integrerad, låg status...

Exempel på teman:

- För få yrkesgrupper blir involverade
- Cykling = särintresse, lek för barn
- Duktiga planerare är i minoritet
- Cykelplanering inte integrerad
- Cykelplanering inte tagits på allvar



- Motstånd från ingenjörstunga tjänstemän
- Svårt hävda cyklingens intressen mot andra trafikslags intressen
- Cykelfrågor dyker ofta upp för sent i planprocessen
- Vägverket har satt sina yngsta och mest oerfarna utredare på cykelområdet

Cykelplanering lågt prioriterad: exempel på citat

” På sätt och vis kan man säga att cykel kommer nästan alltid i andra hand...eller i bästa fall i andra hand...så att det går anpassa sig...ofta är det ju bilhätet som är det primära och det som är strukturerande...cykel hamnar i en sorts mellanställning tycker jag ”

” En sammanfattning skulle kunna va att alla vill ha en ökad cykling och tycker cykling är bra...så länge man inte behöver prioritera ned något annat... ”

Fler citat:

” ...en del av det här handlar om att det finns en hel del problematik kopplat till biltrafiken...och det tar upp tid och energi...och det andra stora fokuset är ju kollektivtrafiken som man vill bygga ut...de här två huvudspåren tar upp så mycket tid och energi att det tränger undan allt annat ”

” ...sen sitter det inne i huvudet på oss...det är inte lika viktigt...det är andra eller tredje klassens resenärer...men det är det som håller på att förändras. I alla fall hos kommunfolk tror jag... ”

Svag (politisk) styrning:

...brist på öronmärkning, resurser, åtgärdsplaner...

Exempel på teman:

- Ingen tar ett rejält ansvar för cykel
- Helhetssyn saknas
- Politiker styr inte mot målet utan lämnar det till kommuner
- Åtgärdsplaner saknas (eller har väldigt nyligen presenterats)



- Brist på öronmärkning av pengar
- Strategi saknas
- Många mål och mkt retorik men låg resurstilldelning
- Regeringen satsar mer på cykelturism än på cykelpendling



Svag (politisk) styrning: exempel på citat

” Om man ska vara lite mer konkret så handlar det om att det inte satsas tillräckligt mycket pengar i paritet med det man vill göra. Och man vågar inte ta striden mot andra som får backa på nån punkt...för att öka och möjliggöra ökad cykling ”

” Och efter många års erfarenhet av kommunpolitiken så visste jag att om inte ett specifikt parti tar ansvar för den här frågan...bestämmer sig för vilka gator som ska få cykelbanor...hur det ska ske...och följer upp detta...då kommer det inte att bli nåt. Det går inte bara att ge sådana här uppdrag och sedan hoppas på att det ska bli genomfört ”

Fler citat:

” Det beror delvis på att vi inte sätter pengar bakom målen. Om det var målen som skulle styra så skulle man ju öronmärka pengarna till målen...inte för att bygga ett visst antal (bil)vägar. Om vi hade ett mål om ökad cykel...och kopplade pengar till det och redovisning från Vägverket...då vore det inga problem...”

” Det jag tycker saknas riktigt mycket...det är det att det inte har funnits några krav från beställarna...Banverket har inga definitiva krav på hur många cykel-parkeringsplatser det ska finnas...eller hur man ska hantera cykelvägar till en station och vilken yta man ska ha framför stationsentrén...det är jätte viktigt...särskilt nu när vi har det här beställar-utförar-systemet...”

Undermålig cykelinfrastruktur:

...osammanhängande, ”småduttande”, bristande underhåll...

Exempel på teman:

- Osammanhängande vid kommungränserna (kontinuitet)
- Det saknas hierarkier i cykelvägnätet
- För omständigt och tidskrävande att cykla långa sträckor i tätort



- ”Småduttande”, regelbunden utbyggnad
- Cykelbanor är ofta osammanhängande och dåligt skyltade
- Underhållet på cykelbanor håller för låg kvalitet
- Många cykelbanor är inte dimensionerade för dagens cykelfarter och cykelfarter

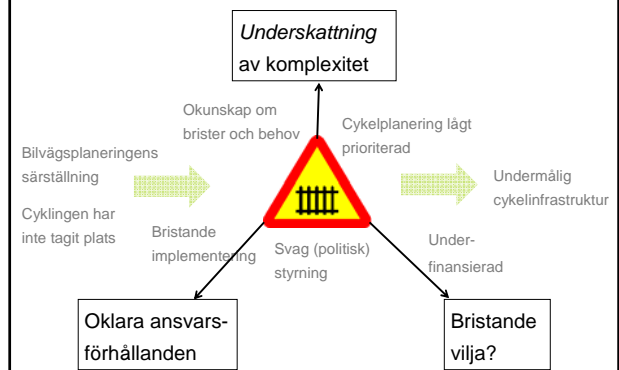
Undermålig infrastruktur: exempel på citat

” ... Man har rätt dåliga strukturer för de snabba stråken... Ja, snabb cykeltrafik. Det är väl där jag ser dom största bristerna ”

” ...i innerstaden är det fruktansvärda förhållanden under högsäsong... t ex vid Slussen och många andra ställen...där många pendlar...och där är det hela tiden incidenter mellan cyklisterna ”

” Jag cyklar till Malmö ibland...och det är ju stopp, stopp, på stopp! Det är inte särskilt många sträckor där man kan blåsa på ”

Prel. slutsatser: tre utmaningar



Underskattning av komplexitet

- Bristande kunskap och information om behov och brister
 - vet knappt var cykelvägarna finns...
 - underhållsplan
- Många beslut om cykelinfrastruktur fattas av andra än de som kan cykelplanering
 - Du som cyklar kan väl...
- ”Det löser vi senare”

Oklara ansvarsförhållanden (accountability)

- Ansvar på många aktörer, ej fördelat (”vinnarna” inte på banan)
- ”Lapptäcke”, eldsjälsberoende
 - Rutiner, struktur, systematik...
- Inget nationellt kansli (jmf England, Tyskland)
 - utbildning, bevakning av ny kunskap, driva nationell strategi

”...men jag skulle vilja ha ett system som mer säkerställde att dom här frågorna kom upp på bordet...för nu är det en sinkadus (slump)...det beror på vilka individer som är utsedda att jobba med det här, det beror på vilka politiker som sitter i nämnden och fattar beslut och deras kunskaper”

Brist på vilja (?)

- ”Det får inte kosta”
- Politisk ovilja att begränsa bilismen (vill gynna alla trafikslag samtidigt)
- **Men alla vill öka cykeltrafiken...**någon annan har bestämt att...

Johan Faskunger

Fil dr Fysisk aktivitet & Folkhälsa

✦ Kurser

✦ Föreläsningar

✦ Utredare

✦ Skribentuppdrag

johan.faskunger@proactivity.se
www.proactivity.se

