

# Ökad och säker cykling



## NTF RAPPORT 2021:8

Säker vintercykling och ökad cykelhjälm användning



SÄKER TRAFIK



# Förord

NTF är en fri, självständig och ideburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda. En av NTF:s viktigaste verksamheter är nationella projekt, projekt som delar av eller hela NTF-organisationen är delaktig i, ofta tillsammans med någon eller flera medlemsorganisationer.

Ett nationellt projekt under år 2021 är projektet "Ökad och säker cykling". Projektet är i sin helhet finansierat av Trafikverkets projektbidrag till ideella organisationer. Projektet har bestått av två delar. I två kommuner har cyklister och tjänstepersoner från kommunerna cyklat tillsammans och tittat på de svårigheter som kan finnas med att cykla på vintern och hur de kan åtgärdas så fler vill cykla. I den andra delen av projektet har kommunikationsinsatser genomförts lokalt för att inspirera till ökad cykelhjälmsanvändning.

Ett stort tack riktas till de cyklister som deltog i cykelturerna i Västerås och Umeå.

Solna, november 2021

*Katarina Bokström, projektledare*

Kontakt:

[katarina.bokstrom@ntf.se](mailto:katarina.bokstrom@ntf.se)

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

# Innehåll

Sammanfattning.....	4
1 Bakgrund .....	4
1.1 Delprojekt: "De borde cykla själva" .....	4
1.2 Delprojekt: #Det som är du .....	5
2 Syfte .....	5
3 Metod .....	5
3.1 Delprojekt: "De borde cykla själva" .....	5
3.2 Delprojekt: #Det som är du .....	6
4 Resultat.....	6
4.1 Delprojekt: "De borde cykla själva" .....	6
4.1.1 Kan cyklister och ansvariga i kommunerna nå en samsyn kring vad som är gott underhåll av gång- och cykelbanor? .....	6
4.1.2 Vilka förhållanden är svårast för cyklister? .....	7
4.1.3 Vad är svårast för kommunen att åtgärda?.....	8
4.1.4 Vilka åtgärder bör prioriteras för att cyklingen ska bli säkrare? .....	9
4.1.5 NTF:s uppföljning av cykelturerna .....	9
4.2 Delprojekt: #Det som är du .....	10
4.2.1 Lokala aktiviteter .....	10
5 Sammanfattande diskussion och slutsatser .....	12
5.1 Delprojekt: "De borde cykla själva" .....	12
5.2 Delprojekt: #Det som är du .....	12

# Sammanfattning

NTF har under 2021 genomfört två delprojekt med fokus på ökad och säker cykling.

Delprojektet *"De borde cykla själva"* genomfördes under vårvintern 2021 i två kommuner, Umeå och Västerås. NTF ville synliggöra vintercyklister i media och visa att det faktiskt går att cykla på vintern, och att det finns många fördelar med detta. Syftet var att inspirera fler att cykla även på vinterhalvåret. NTF sammanförde därför vintercyklister och ansvariga för drift- och underhåll samt ansvariga för planering och utformning av gång- och cykelbanor i kommunerna. Tillsammans med media cyklade och samtalade dessa om underhåll och utformning av cykelbanor lokalt. Dialogen på cykelturerna dokumenterades och följdes upp genom att deltagarna fick svara på frågor om vad de lärt sig.

Projektet fick bra genomslag i media med reportage lokalt i SVT Nyheter. När cyklister och tjänstepersonerna från kommunerna cyklade tillsammans kunde cyklister tydligt visa på problem utifrån ett cykelperspektiv. Det handlade om bristande snöröjning och halkbekämpning på gång- och cykelbanor, problem med höga snövallar, hjulspår, blöta löv och pölar, samt slask och modd som fryser och kanske döljs av snö. Cyklister i sin tur, fick höra hur kommunen resonerade kring cykel frågor och fick en helhetsbild av kommunernas vinterväghållning. Kommunens tjänstepersoner fick värdefull information att använda i det fortsatta arbetet med att utveckla kommunens cykelarbete.

Delprojektet *#Det som är du* består av lokal kommunikation för ökad cykelhjälmsanvändning. Genom att synliggöra lokala initiativ för säker cykling samtidigt som budskapet *Var rädd om det som är du* har spridits vid lokala event och via sociala media, har projektet bidragit till ökad säker cykling. Under projekttiden har budskapet spridits i sex orter: Jönköping, Luleå, Mariestad, Mora, Umeå och Örnsköldsvik. Mätbara beteendeförändringar tar ofta flera år och så även när det gäller cykelhjälmsanvändning. I de sex orterna är cykelhjälmsanvändningen i princip oförändrad före och efter eventen. Via sociala media har budskapet spridits till knappt 300 000 personer.

## 1 Bakgrund

### 1.1 Delprojekt: "De borde cykla själva"

Under oktober 2020 genomförde NTF en enkätundersökning om vintercykling<sup>1</sup>. Totalt svarade över 800 cyklister. På en avslutande fråga om det var någonting mer de ville säga om vintercykling hyllades vintercykling som något roligt, hälsosamt, miljövänligt, corona-säkert och tidseffektivt. Många hade synpunkter på underhåll av cykelvägar och flera cyklister skrev att de som ansvarar för underhåll av cykelbanor skulle behöva cykla själva. Det förefaller som att en del av cyklister i undersökningen känner sig förbisedda, att underhållet inte är utformat efter deras behov.

Vi tog fasta på det som kom fram i enkäten, att ansvariga för underhåll av cykelbanor borde cykla själva, och det vet blev vårt namn på ett nytt projekt. Vi valde att genomföra det i två kommuner, Umeå och Västerås. I Umeå kommun är ett ökat cyklande en viktig del i kommunens arbete för att fler ska resa mer hållbart. Nästan en tredjedel av invånarna cyklar till arbete/skola och var femte invånare fortsätter att cykla på vintern. Att fler och fler väljer att cykla i Umeå kan bero på de cykelsatsningar kommunen gör samt att Umeå har ett sammanhängande och tryggt cykelvägnät som underhålls bra.

Västerås stad har ett cykelvägnät om cirka 39 mil gång- och cykelvägar. Dessutom finns flera hundra tunnlar och broar som gör att gående och cyklister inte behöver korsa gator. Västerås stad snöröjer och halkbekämpar en del av cykelvägarna före bilvägarna. Kommunen prioriterar cirka 13 mil av gång- och cykelvägnätet. Det prioriterade gång- och cykelvägnätet plogas vid ett snödjup på cirka 2–5 centimeter. Det övriga cykelvägnätet plogas vid ett snödjup på 3–5 centimeter.

---

<sup>1</sup> <https://ntf.se/media/41075/sammansta-llning-av-enka-t-vintercykling.pdf>

## 1.2 Delprojekt: #Det som är du

Hösten 2019 inleddes det första projektet inom kommunikationssatsningen #Det som är du. Kommunikationsbyrån Matador fick uppdraget att ta fram en kommunikationsstrategi med tillhörande material samt att NTF-förbunden undersökte vilka kommuner som planerade att satsa extra på säker infrastruktur för cykling under de närmaste åren. Matador inledde samarbete med komikern Marika Carlsson och musikern Daniel Adams Ray, båda engagerade cyklister med hög trovärdighet. Matador tog utifrån kommunikationsstrategin fram digitalt material, en kampanjsida (<https://detsomardu.ntf.se/>) samt material till fysiska event med budskapet *Var rädd om det som är du – Använd hjälm*.

Projektet genomfördes i elva kommuner under åren 2020–2021, projektet fick förlängts till juni 2021 på grund av Corona-pandemin. Utgångspunkten var att NTF skulle genomföra lokala aktiviteter tillsammans med utvalda kommuner, i samband med att kommunen gjorde en extra satsning på säker cykling. Det kunde till exempel handla om invigning av en ny cykelbana eller ett nytt cykelgarage. Under stor del av projektets tid fick man på grund av pandemin inte genomföra aktiviteter som samlade många människor, vilket gjorde att många event fick ändra i sin planering. Flertalet lokala invigningar gjordes digitala i stället för fysiska. Trots detta lyckades NTF genomföra alla planerade event, som förstärktes med lokal digital kommunikation. Event genomfördes i Bollnäs, Kristianstad, Kristinehamn, Kungsbacka, Köping, Nyköping, Ragunda, Trollhättan, Uppsala, Vaggeryd och Västerås. Den digitala kommunikationen nådde totalt 520 000 personer och traditionell media 139 000 samt att de fysiska eventen nådde ytterligare cirka 500 personer. Totalt spreds budskapet till cirka 660 000 personer, där målet att nå över en halv miljon personer alltså överskreds ordentligt.

I varje ort genomfördes före- och eftermätningar av cykelhjälmsanvändningen. Mätningarna gjordes i så nära anslutning som möjligt till det lokala eventet, både vald plats och tidsmässigt. Resultaten visar inte på någon ökad hjälmanvändning, däremot är det fler som cyklat vid eftermätningen. Förändrade beteenden tar tid, så det är fullt rimligt att mätningen inte visar några positiva resultat efter ett års spridning av ett budskap.

## 2 Syfte

Syftet med projektet är att bidra till ökad och säker cykling och därmed såväl öka cyklandet som att minska antalet dödade och allvarligt skadade cyklister.

## 3 Metod

### 3.1 Delprojekt: "De borde cykla själva"

Vi valde att genomföra detta delprojekt i Umeå och Västerås, där det finns engagerad lokal media samt intresserade cyklister och kommunala tjänstepersoner. NTF valde ut två året-runt-cyklister på respektive ort som ville medverka i projektet. I samråd med cyklisterna planerades en cykelslinga i respektive kommun.

NTF sammanförde året-runt-cyklisterna och ansvariga för drift- och underhåll samt ansvariga för planering och utformning av gång- och cykelvägar i Umeå och Västerås till en gemensam cykeltur i respektive kommun. Vid utvalda platser stannade vi och diskuterade både problem och hur cyklisterna vill förbättra standarden på gång- och cykelbanorna. NTF bjöd in SVT Nyheter Västerbotten och SVT Nyheter Västmanland till cykelturerna för att göra reportage om cyklisterna och vintercykling i respektive län. NTF modererade dialogen, samt dokumenterade diskussionerna.

Cykelturerna följdes sedan upp genom att deltagarna fick svara på vad de lärt sig.

## 3.2 Delprojekt: #Det som är du

Utifrån den genomgång av kommunernas planer som NTF gjort hösten 2019, samt annan lokal kunskap, valdes sex kommuner för vidare samarbete. Valda kommuner blev Jönköping, Luleå, Mariestad, Mora, Umeå och Örnsköldsvik.

För att inte styras alltför mycket av den pågående Corona-pandemin fick Matador uppdraget att revidera delar av kommunikationsmaterialet, framför allt det som skulle användas vid de fysiska evenen. Uppföljning av den digitala kommunikationen skulle även detta år genomföras i första hand med avseende på hur många personer som nåtts av budskapet, det vill säga inläggens och annonsernas räckvidd.

En hjälmmätning i närheten av eventplatsen genomfördes före och efter evenen för att ytterligare följa upp hur budskapet mottagits. Mätningarna gjordes under några veckor före respektive efter evenen, totalt har 2 800 cyklister i de sex orterna observerats.

För att ge den digitala kommunikationen extra framgång genomfördes en tävling där man kunde vinna huvudskyddet Hövding. Denna skänktes av företaget Hövding och är en airbag som bärs som en krage runt halsen vid cykling. För att vinna skulle man lova att använda hjälm vid cykling, skriva en motivering varför man skulle vinna en Hövding och dela sitt inlägg på sociala media.

## 4 Resultat

### 4.1 Delprojekt: "De borde cykla själva"

NTF bjöd in lokala SVT Nyheter till cykelaktiviteterna. SVT Nyheter Västerbotten<sup>2</sup> och SVT Nyheter Västmanland<sup>3</sup> gjorde reportage om cykelturerna i respektive län (se länkar nedan).

I Umeå genomfördes cykelturen i minusgrader och i vinterförhållanden med mycket snö. I Västerås genomfördes cykelturen i plusgrader, solsken och under barmarksförhållanden. Cykelturerna genomfördes under vecka 9 i båda kommunerna.

De dialoger som uppstod under cykelturerna dokumenterades utifrån fyra större frågor.



#### 4.1.1 Kan cyklister och ansvariga i kommunerna nå en samsyn kring vad som är gott underhåll av gång- och cykelbanor?

Både cyklister och tjänstepersonerna från de båda kommunerna vill ha en hög standard på gång- och cykelvägarna. Utmaningen för väghållaren är att praktiskt utföra snöröjning och halkbekämpning så snabbt och omfattande som cyklister önskar. Snabba väderomslag med omväxlande modd, spårigheter och is är det svåraste med drift och underhåll av gång- och cykelvägar, det menar både cyklister och tjänstepersonerna. Det optimala skulle naturligtvis vara att det finns markvärme under alla mil gång- och cykelvägar i kommunerna.

#### Umeå

På kort tid föll i vintras enorma snömängder över Umeå. Cyklister i Umeå tycker att kommunen behöver förbättra snöröjningen på cykelvägarna. Cyklister säger att om kommunen vill vara en riktig

<sup>2</sup> <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasterbotten/umea-kommun-pa-cykeltur-med-vintercyklister-i-snoslack> och <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasterbotten/det-behover-du-tanka-pa-om-du-cyklar-pa-vintern>

<sup>3</sup> <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vastmanland/vasteras-testas-som-vintercykelstad>

cykelstad behöver snöröjning och halkbekämpning av cykelvägar vara kommunens högsta prioritet när det gäller vintercykling. Ibland cyklar cyklisterna ut på bilarnas körbanor för att kunna ta sig fram eftersom cykelvägarna inte är snöröjda. Cyklisterna önskar fler sopsaltade cykelbanor och att de är farbara i tid när cyklisterna ska cykla till jobbet. Snöröjningen fungerar olika i stadsdelarna och en del stadsdelar har fler alternativa vägar som cyklisterna kan ta. Kommunen säger att snömängderna i början på året gjorde att snölassen gick i skytteltrafik till snötipparna, och snöröjarna arbetade 14 timmars pass. Kommunen framhåller att det kraftiga snöandet under vintern kostar mycket för Umeå kommun och ligger cirka 20 miljoner över budget. Kommunen lyfter också fram att bilvägarna måste prioriteras så att brandkår, ambulans och polis kan ta sig fram.

### Västerås

Västerås hade en snöfattig vinter i år och cyklisterna tycker att Västerås stad generellt är duktiga på att ploga cykelvägarna i tid. Cyklisterna respekterar att detta dock inte alltid går. Ibland kommer det så stora mängder med snö så att snöröjningen inte hinns med överallt, framför allt tidigt på morgonen.

#### 4.1.2 Vilka förhållanden är svårast för cyklisterna?

Cyklisterna berättade om vilka förhållanden under vintercykling som är svårast. Så länge snön är kall går det oftast bra att cykla.

#### Blötsnö, slask och is

Det är jobbigt att cykla i blötsnö och slask, och trots dubbar så slirar det. Frusen slask är mycket svårt att cykla på. När det töar på dagen och spåren från både gående och cyklister fryser till is på natten, då blir spåren stenhårda och väldigt hala, vilket gör det svårt att ta sig fram med cykel. Grusning blir då extra viktig. Under nyfallen snö kan det finnas förrådiska isfläckar och då blir det svårt, framför allt när cyklisten svänger. Isfläckar kan också finnas gömda under snön på plogade vägar.

#### Plogningen sker inte ända ner till asfalten

Ibland blir det en väldigt knagglig yta när det inte plogas ända ner till asfalten på gång- och cykelvägar, påpekar cyklisterna. Detta blir inte bra att cykla på. Emellanåt, tycker cyklisterna, lämnas alldeles för mycket snö kvar, vilket leder till extremt dålig framkomlighet när det börjar töa. Umeåcyklisterna säger att det inte är ovanligt med en decimeter packad snö kvar efter plogning.

#### Svallis

Svallis som täcker hela körbanans bredd är ett hinder på cykelfärden i båda kommunerna. Ofta blir det djupa smala spår, vilket leder till att cyklisten måste kliva av cykeln och gå förbi svallisen. Är det mycket smältvatten under eller över isen, och den täcker hela vägens bredd kan det bli ett problem att ta sig förbi utan att vatten tränger in i skorna. Halkrisken är stor. Även om cykeln har dubbdäck går det inte att balansera i smala djupa hjulspår. Den som cyklar har dessutom sällan isdubbar på skorna.

Cyklisterna i Västerås berättar att kommunen har anlagt ett skidspår som korsar gång- och cykelvägen som ingår i det prioriterade gång- och cykelvägnätet. Där blir det ofta en snö-/ispuckel och svallis som blir mycket hal att cykla över.



#### Vattensamlingar

Cyklisterna berättar att vattensamlingar, i korsningar och vid in och utfarter i gång- och cykeltunnlar, som på natten fryser till is, är väldigt hala och spåriga att passera. Vattensamlingarna döljer gropar och hål i asfalten, vilket kan leda till vurpor och personskador. De tvingar både gående och cyklister att zick-zacka och byta sida, vilket försvårar möten med andra trafikanter. Även vattensamlingar mitt på cykelbanan kan frysa på vintern, och med lite snö ovanpå blir de svåra att upptäcka. Trots dubbdäck på cykeln kan det vara svårt att hantera frusna spår och bristande is.

## Höga snövallar

Snövallarna i Umeå var höga denna vinter och ställde till med problem för många trafikanter. Att det finns stora snömassor i korsningar och igensnöade passager är problematiskt. För att cyklister och bilister överhuvudtaget ska se om det är klart att åka ut, måste de åka ut halvvägs i korsningen.

## Grus- och sandupptagning

Cyklisterna tycker att kommunerna är långsamma med grus- och sandupptagning på våren. De uppskattar grovsopningen som görs lite tidigare på det prioriterade gång- och cykelvägnätet. Gruset "stör" och ökar risken för olyckor och punkteringar. Även dammet från gruset är besvärligt. Kommunerna säger att de försöker starta upp upptagningsarbetet så snart vädret har stabiliserats. Sandupptagningen är ett arbete som är svårt att förutse. Det är väldigt beroende på hur vintern har sett ut och hur mycket sand som har lagts ut för att bekämpa vinterns halka.

## Blöta/isiga löv

Det är ofta halkproblem under de första köldknäpparna på hösten i kombination med väta och blöta/isiga löv och partier med tunna iskorpor på vägytan som är svåra att se på grund av löven. Då har det hänt att cyklisterna har vurpat.

## Osammanhängande cykelvägnät

Det är svårt att cykla "rätt" även om man vill, när cykelvägen emellanåt upphör i villaområden. Cyklister får alternera mellan gång- och cykelväg och bilarnas körbanor utifrån var det är snöröjt. Ibland går även gång- och cykelvägen på olika sidor av körbanan och cyklisterna får korsa bilvägen onödigt mycket. På en del platser saknas det ett helhetsperspektiv för cyklister.

## Mörka tunnlar har dålig sikt

Gång- och cykeltunnlar är bra eftersom cyklisterna då slipper bilar, men de är ofta trånga och mörka. Sikten och överblicken är dålig, såväl i tunneln, som när cyklisten kommer ut från den.

## Brister i beläggningen

På flera ställen längs cykelstråken är det sprickor och potthål i asfalten, påpekar cyklisterna.

### 4.1.3 Vad är svårast för kommunen att åtgärda?

De kommunala tjänstepersonerna berättade om hur de åtgärdar gång- och cykelbanor och var svårigheterna finns.

#### Prioriterade gator, gång- och cykelvägar

Båda kommunernas företrädare anser att det ur kostnadssynpunkt inte är rimligt att de ska ha resurser att omedelbart snöröja de kommunala gatorna i hela tätorten samtidigt. Därför finns ett prioriterat vägnät som till exempel omfattar buss- och huvudgator, centrum samt utvalda stadsdelar. På samma sätt prioriteras de kommunala gång- och cykelvägar där behovet anses vara störst.

En av anledningarna till att kommunerna inte plogar gång- och cykelbanor samtidigt som körbanan bredvid beror på att de inte använder samma fordon för detta. När de plogar gång- och cykelbanor sandas de samtidigt och då krävs en speciell maskin som dessutom är anpassad storleksmässigt för de smalare banorna.

#### Lövupptagning

I båda kommunerna genomförs lövupptagning för att minska halka. Kommunerna är väl medvetna om att blöta löv kan ställa till stora problem för cyklister. Därför görs varje år stora insatser för att sopa upp löv på gång- och cykelvägarna. Det gäller dock att vänta tills så många löv som möjligt ramlat av, samtidigt får de inte vänta så länge att löven fryser fast.

#### Snabba väderomslag

En stor svårighet när det gäller snöröjning och vinteråtgärder är att vädret kan slå om och förändras snabbt, och att detta ibland är svårt att förutspå. Den största utmaningen är den halka som uppstår när vädret slår om på några få timmar, när det går från att ha varit fullt framkomliga gång- och cykelvägar till rena isgator.



## **Plogning ända ner till asfalten**

Det snöröjs med plogar som inte förstör vägarna eller utsätter asfalten och utrustningen för onödigt slitage. Att skrapa ytorna helt rena från all snö och is är svårt. Beroende på snöns konsistens kan det ibland vara svårt att komma ända ner till asfalten med plogskäret. Ojämnheter i vägbanan kan också bidra till att snö finns kvar.

## **Vägunderhåll på gång- och cykelbanor**

Tjänstepersonerna från båda kommunerna anser att det är bristen på resurser som är det största hindret för att erbjuda bättre standard på vägunderhåll, exempelvis åtgärder av potthål och sprickor på gåendes och cyklisters infrastruktur. Via kommunernas hemsidor och appar kan allmänheten snabbt och enkelt lämna en felanmälan och ge synpunkter när det gäller gata, park och trafik. Det kan till exempel göras om en gata missats att plogas eller sandas samt om något är trasigt, skräpigt, eller det finns glaskross på en gata. I appen är det lätt att ange plats och skicka bilder.

## **Sandupptagning**

Sandupptagningen varierar lite från år till år beroende på när våren kommer till kommunerna. Upptagningen kan inte börja förrän risken för ny halka är över. Först grovsopas det prioriterade gång- och cykelvägnätet. Grovsopningen görs i ett drag vilket innebär att cykelvägen bara sopas i mitten. Det görs för att underlätta cyklandet. Vid den ordinarie grusupptagningen som börjar någon vecka senare sopas cykelvägarna en gång till, denna gång i hela sin bredd.

## **Sopsaltning**

Umeå kommun använder sopsaltning på utvalda cykelvägar för att förbättra möjligheterna till cykling vintertid, med gott resultat ur cyklisternas perspektiv. Cyklisterna vill ha sopsaltning på fler cykelvägar i kommunen. I Västerås har sopsaltning upphört efter att det genomförts på prov under tre år i staden. Cyklisterna tycker att sopsaltningen var bra. Nackdelen var dock att saltet slet på cyklarna och en del cykeldelar rostade. Utvärderingen av försöket med sopsaltning i Västerås pekade på många fördelar, men också att metoden är betydligt dyrare än vanlig snöröjning, uppskattningsvis 5–6 gånger dyrare. Trafikverket sopsaltar cykelstråk till två ytterområden i Västerås.

### **4.1.4 Vilka åtgärder bör prioriteras för att cyklingen ska bli säkrare?**

För att cyklingen ska bli säkrare, tycker cyklisterna att det är viktigt med en hög drift- och underhållsstandard på cykelbanorna. Det handlar om snabb snöröjning och halkbekämpning, att ta upp hala löv i omgångar under hösten, att sopa upp sand och grus som använts mot halka på gång- och cykelbanor tidigt på våren. Cyklisterna tycker att sopsaltning är bra för att slippa allt löst grus som samlas på gång- och cykelvägar och som kan orsaka rullgrusolyckor under barmarksperioder. Dessutom minskar risken för punkteringar utan grus.

Cyklisterna vill ha ett sammanhängande och slätt cykelvägnät utan onödiga stopp och gropar/sprickor. Där det är många gående och cyklister bör dessa båda trafikantslag separeras. Målning på cykelbanan gör det tydligt vad som gäller och vägleder cyklisterna om var de ska vara på cykelbanan. Hinder på cykelbanor, exempelvis betongsuggor, stora stenar, bommar för att hindra biltrafik ska markeras tydligt med reflexer och målningar i marken och gärna i god tid innan hindret.

Det behövs bättre sikt. Platser med begränsad sikt på grund av höga snövallar, tvära kurvor, murar, tunnlar eller växtlighet medför problem för framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet.

Säkra, rätt placerade och väderskyddade cykelparkeringar behövs, framför allt för de som cyklar under vintern. I Umeå finns ett cykelgarage men sådant saknas i Västerås.

Från politiskt håll verkar det generellt finnas en stor vilja att göra cykling bättre och säkrare men rädslan för att minska framkomligheten för biltrafiken är samtidigt stor.

### **4.1.5 NTF:s uppföljning av cykelturerna**

NTF genomförde en uppföljning efter cykelturen med de som deltog om vad de lärt sig under cykelturen.

Tjänstepersonerna från kommunerna tycker att det var bra och givande att lyssna på cyklister som cyklar året om för att få deras perspektiv på vintercykling. De uppgav att de fått värdefull information som kan användas i det fortsatta arbetet med att utveckla kommunens cykelarbete. Båda kommunerna fångar även upp åsikter från cyklister på andra sätt. Exempelvis via enkätundersökningar och allmänhetens möjligheter att göra felanmälan eller lämna synpunkter på trafik- och utemiljöer på kommunens hemsidor, appar och telefon.

Cyklisterna tyckte det var intressant att höra om beredskapen som finns för att hålla vägar och gång- och cykelbanor snö- och halkfria och hur snöröjningen går till i kommunen samt att få ett helhetsperspektiv på detta. De uppskattade också att höra hur kommunerna arbetar för att utveckla kommunerna som cykelstäder.

### Cyklisternas tips för ökad cykling året om

- att cykelvägarna snöröjs och halkbekämpas i rätt tid, så att de är i bra skick redan tidigt på morgonen då många cyklar till arbeten och skolor. !
- att cykelvägar som används av många ges högre standard. !
- att gång- och cykelvägar snöröjs när det kommit 2–3 centimeter snö. !
- att väghållarna "känner sitt cykelvägnät" så att de vet var kritiska sträckor finns och som kräver extra uppsikt och kanske extra åtgärder. !
- väderanpassade cykelparkeringar.
- desto bättre underlag på cykelvägen, desto fler cyklister cyklar året om.

## 4.2 Delprojekt: #Det som är du

I samarbete med kommunikationsbyrån Matador togs nytt material fram, material som kan användas både vid aktiviteter som fysiskt samlar människor och aktiviteter som är Corona-anpassade.

Avtalen med Marika Carlsson och Daniel Adams Ray förlängdes, så att de filmer och fotografier som tagits fram inför 2020 även kunde användas under hela 2021.

Underlag för digitala rabattcheckar togs fram, samt presentkort i form av en gul cykelhjälm. Presentkortet var utformat så att det gick att hänga upp, till exempel utefter en cykelväg. På baksidan stod det hur mycket presentkortet var värt, att det gällde för inköp av en cykelhjälm och vilken lokal cykelhandlare det kunde lösas in hos.

Vidare tog Matador fram underlag kring en Hövding-tävling. På projektets kampanjsida kunde man lova att alltid cykla med cykelhjälm, dela löfte på sin egen sociala media och där även motivera varför man ville vinna en cykelhjälm. Tävlingen pågick fram till 30 september 2021.



### 4.2.1 Lokala aktiviteter

Inför varje lokal aktivitet tog Matador och aktuellt NTF-förbund tillsammans fram en kort text som skulle användas i sociala media för att beskriva eventet, berätta om den lokala rabatten samt presentkortet. Samma information fanns även att läsa på projektets kampanjsida.

#### Jönköping

I slutet av maj genomfördes en aktivitet som lyfte cykelbanan och möjligheten att cykla till köpcentret Asecs. Under helgen kunde besökare prova olika cykelhjälm, prata säker cykling med NTF och Haralds Cykel & Reparation bjöd på 15 procent rabatt på cykelhjälm. Utefter cykelvägen fanns presentkort på 300 kronor vid köp av en cykelhjälm. I samband med aktiviteten kommunicerades budskapet i sociala media. Totalt nåddes knappt 43 000 personer.

## Mariestad

Under en vecka i augusti uppmärksammades en ny säkrare cykelkorsning. NTF fanns på plats och berättade mer om säker cykling, informerade om 15 procent rabatt på cykelhjälm hos Intersport i Mariestad och hängde upp presentkort i anslutning till cykelkorsningen. Budskapet kommunicerades i sociala media och nåddes av 20 500 personer.

## Luleå

Vid månadsskiftet augusti-september uppmärksammades den förbättrade gång- och cykelvägen mellan Notviken och Storheden. NTF var på plats och berättade om säker cykling och fördelarna med att cykla, informerade om att Cykelstället hade 10 procent rabatt vid köp av cykelhjälm samt hängde upp några presentkort i anslutning till gång- och cykelbanan. Kommunikationen via sociala media nåddes av 37 000 personer.

## Örnsköldsvik

I mitten av september invigdes en ny cykelbana i Örnsköldsvik. Under en vecka fanns en tipspromenad anordnad av Trafikverket och NTF. Ö-viks Cykel och Fritid bjöd på 10 procent rabatt på cykelhjälm och NTF hade hängt upp presentkort. Kommunikationen via sociala media nåddes av drygt 18 000 personer.

## Umeå

I mitten av september fanns NTF och Umeå kommun vid Umeås cykelgarage på Kungsgatan för att informera om fördelarna med att cykla. Många provade olika cykelhjälm och fick en cykelkarta från kommunen. Under veckan fick man 10 procent rabatt på cykelhjälm hos Team Sportia och NTF lottade även ut presentkort. Kommunikationen via sociala media nåddes av cirka 46 500 personer.

## Mora

En torsdag i mitten av oktober fanns NTF, Naturskyddsföreningen och Mora kommun på plats vid Saxviken för att informera om fördelarna med säker cykling och vintercykling. Kommunen delade ut reflexer, Johns sport i Mora bjöd på 10 procent rabatt på cykelhjälm och NTF hade placerat ut presentkort utefter cykelbanan. Kommunikationen via sociala media nåddes av knappt 12 500 personer.



## Hövding-tävlingen

Under sommaren och fram till sista september marknadsfördes en tävling där vinsten var en Hövding - ett huvudskydd som är en airbag och bärs som en krage vid cykling. Information om tävlingen spreds via sociala media och på projektets kampanjsida fanns mer information. Informationen nåddes av knappt 110 000 personer, varav drygt 6000 klickade på länken till tävlingen. Tävlingen gick ut på att man via kampanjsidan lovade att cykla säkert och använda cykelhjälm, vilket 2 684 personer har gjort. Löftet gick enkelt att dela via sin egen sociala media och där kunde man även motivera varför man skulle vinna hjälmen.

Cirka 60 personer deltog i tävlingen och Matador och NTF valde tillsammans ut vinnaren. Den vinnande motiveringen tycker vi på ett tydligt sätt visar ett ställningstagande för säker cykling:

*"Ingen skadad hjärna om man cyklar som en stjärna. Jag vill vinna så att jag kan börja cykla till mitt arbete, har ingen nu så cykeln får stå parkerad."*

Den totala räckvidden för hela projektet blev knappt 290 000 personer.

## Cykelhjälmsmätning

Före och efter varje lokalt event har cykelhjelmsanvändningen observerats. Observatörerna har stått i anslutning till där eventet genomförts, för att öka chanserna att mäta personer som vanligtvis cyklar i

närområdet. Föremätningen är gjord några veckor innan eventet och eftermätningen cirka 2–3 veckor efter.

Totalt har 1 539 personer observerats i föremätningen i de sex kommunerna, respektive 1 267 personer i eftermätningen. Det var svårt att få till tillräckligt många observationer i de mindre orterna samt i samband med de senare eventen, eftersom färre personer cyklar på hösten. Andelen barn i mätningarna är tre respektive fem procent, alltså är merparten av de som mätts vuxna cyklister.

I föremätningen har 49 procent av samtliga som observerats använt cykelhjälm. I eftermätningen har 48 procent av samtliga använt cykelhjälm. Ser man enbart på de vuxna cyklisterna (1 495 i föremätningen och 1 208 i eftermätningen) har användningen gått från 48 procent till 46 procent. Eftersom underlaget är så pass litet kan resultaten ses som att ingen förändring har skett. Vi kan heller inte se att antalet cyklister har ökat.

Sedan 2012 har NTF observerat cykelhjälmsanvändningen i landets alla kommuner. Andelen vuxna cyklister som använde cykelhjälm år 2021 var 42 procent<sup>4</sup>.

## 5 Sammanfattande diskussion och slutsatser

### 5.1 Delprojekt: "De borde cykla själva"

Projektet fick bra genomslag i media med reportage i både SVT Nyheter Västerbotten och SVT Nyheter Västmanland. Cyklisterna som medverkade i projektet säger att de gärna cyklar året om. De tycker att de mår bra av att cykla, att cyklingen ger frihet, de slipper stå ute och frysa när de väntar på bussen och de slipper fastna i en bilkö.

Dialogen mellan cyklister och tjänstepersoner från kommunerna var givande för båda parter. Fördelen med att cykla tillsammans är att cyklisterna tydligt kunde visa problem utifrån ett cykelperspektiv när det gäller bristande snöröjning och halkbekämpning på gång- och cykelbanor. Cyklisterna lyfte även fram problemen med höga snövallar, hjulspår, blöta löv och pölar. Slask och modd som fryser är problematiskt särskilt när de döljs av snö. Även betydelsen av att snabbt sopa bort både löv och grus från gång- och cykelbanor diskuterades. Cyklisterna tyckte det var bra att kommunerna ville diskutera deras problem och att de samtidigt fick höra hur kommunen resonerade kring cykel frågor. Cyklisterna tyckte också att det var intressant att få en helhetsbild av kommunernas vinterväghållning. Tjänstepersonerna från kommunerna uppgav att de fått värdefull information som kan användas i det fortsatta arbetet med att utveckla kommunens cykelarbete.

### 5.2 Delprojekt: #Det som är du

Projektets underliggande teori, att det är lämpligt att lyfta ett budskap i samband med att något sker i omvärlden, har fungerat till viss del, men förstås påverkats ganska mycket av Corona-pandemin. Vi bedömer dock fortfarande att det är en framgångsrik väg för att nå ut med budskapet om att cykla säkert med hjälm. Pandemin innebar emellertid att flertalet event sköts upp till hösten i stället för att genomföras under våren eller sommaren. Allt fler vintercyklar, men det är ändå fortfarande så att det är mycket lättare att nå cyklister under den mer utbredda cykelsäsongen.

---

<sup>4</sup> <https://ntf.se/media/42017/ntf-rapport-2021-5-cykel-och-mopedhjalmsanvandning.pdf>

Via digitala media har vi nått många, men vi kan ändå se att vi når olika långt i olika orter. Naturligtvis har vi haft en större annonsbudget i de större orterna, men vi kan ändå se att det skiljer sig. Ett bra mått för jämförelser kan vara CPM, det vill säga kostnad per visningar. Av de sex orter där vi varit under 2021 ligger CPM som lägst på 6 öre per visning i Mariestad och som högst på 9 öre i Jönköping. Allra lägsta kostnad per visning hade dock den nationella Hövding-tävlingen med 5 öre per visning.

Lokalt gillar NTF:s medarbetare kombinationen av fysiska aktiviteter som stöds av digital kommunikation och bedömer den metoden som framgångsrik. Detta är en modell man vill arbeta vidare med och utveckla. Utvecklingen av materialet som vi använt i det nuvarande projektet har också uppskattats, då det rent praktiskt varit lättare att använda än stora tält, montrar mm. Att till exempel hänga upp särskilt framtagna presentkort i samarbete med en lokal cykelhandlare, är en bra idé som vi kan arbeta vidare med i framtida projekt.



## Kontakta oss lokalt

Blekinge: [blekinge.ntf.se](http://blekinge.ntf.se)

Dalarna: [dalarna.ntf.se](http://dalarna.ntf.se)

FyrBoDal: [fyrbodal.ntf.se](http://fyrbodal.ntf.se)

Gotland: [gotland.ntf.se](http://gotland.ntf.se)

Gävleborg: [gavleborg.ntf.se](http://gavleborg.ntf.se)

Halland: [halland.ntf.se](http://halland.ntf.se)

Jämtland: [jamtland.ntf.se](http://jamtland.ntf.se)

Jönköping: [jonkoping.ntf.se](http://jonkoping.ntf.se)

Kalmar: [kalmar.ntf.se](http://kalmar.ntf.se)

Kronoberg: [kronoberg.ntf.se](http://kronoberg.ntf.se)

Norrbottnen: [norrbottnen.ntf.se](http://norrbottnen.ntf.se)

Skaraborg: [skaraborg.ntf.se](http://skaraborg.ntf.se)

Skåne: [skane.ntf.se](http://skane.ntf.se)

Stockholm: [stockholm.ntf.se](http://stockholm.ntf.se)

Sörmland: [sormland.ntf.se](http://sormland.ntf.se)

Uppsala: [uppsala.ntf.se](http:// uppsala.ntf.se)

Värmland: [varmland.ntf.se](http://varmland.ntf.se)

Väst: [vast.ntf.se](http://vast.ntf.se)

Västerbotten: [vasterbotten.ntf.se](http://vasterbotten.ntf.se)

Västernorrland: [vasternorrland.ntf.se](http://vasternorrland.ntf.se)

Västmanland: [vastmanland.ntf.se](http://vastmanland.ntf.se)

Örebro: [orebro.ntf.se](http://orebro.ntf.se)

Östergötland: [ostergotland.ntf.se](http://ostergotland.ntf.se)



SÄKER TRAFIK

