

Samverkan för ökad och säker aktiv mobilitet



NTF RAPPORT 2019:6

Kartläggning av lokala samarbetsforum och genomförande av tre seminarier.



SÄKER TRAFIK



Förord

NTF är en fri, självständig och idéburen 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 2019 är projektet "Lokala forum för samverkan för ökad säker cykling". Projektet är i sin helhet finansierat av Trafikverkets Stöd till ideella organisationer.

Tack till kommuner och regioner som möjliggjorde den nationella kartläggningen. Ett stort tack till Anna Niska, forskningsledare på VTI som gav av sin rika kunskap på seminarierna. Tack även till representanter från kommuner och regioner som informerade och delade erfarenheter. Och ett sista tack till alla som deltog på seminarierna och besvarade den uppföljande enkäten.

Solna, december 2019

Elisabeth Westman, projektledare

Kontakt:

elisabeth.westman@ntf.se

katarina.bokstrom@ntf.se

www.ntf.se

Innehåll

Sammanfattning.....	4
1 Bakgrund	4
2 Syfte	4
3 Metod	5
3.1 Nationell kartläggning	5
3.2 Seminarier	5
3.3 Uppföljning av seminarier	5
4 Resultat – Nationell kartläggning.....	6
5 Resultat – Cykelseminarier	8
5.1 NTF om aktivt och säkert resande.....	8
5.2 Anna Niska om cykling samt drift och underhåll av cykelvägar	9
5.3 NTF om vad väghållaren kan göra för att bidra till ökad säker cykling	10
5.4 Aktuellt från regioner och kommuner.....	11
5.4.1 Fyrbodal - Trollhättan.....	11
5.4.2 Västernorrland – Härnösand	11
5.4.3 Västmanland - Surahammar	12
6 Resultat - Uppföljning av seminarier.....	14
7 Sammanfattande diskussion och slutsatser	17
7.1 Slutsatser	17
Referenser	18
Bilaga 1 – Exempel på inbjudan till seminarium	19

Sammanfattning

NTF har i projektet Lokala forum för samverkan för ökad säker cykling inledningsvis genomfört en webbenkät ställd till samtliga kommuner och regioner. Bland de svarande (58 % av kommunerna och 76 % av regionerna) konstateras att knappt hälften av kommunerna och regionerna har en samverkan där regionen och länets kommuner träffas och diskuterar ökad och säker cykling. I tre län, som inte har några lokala samverkansforum för personer som arbetar för en ökad och säker cykeltrafik, genomförde NTF cykelseminarier. Fokus på seminarierna var främst på cykling men även gång lyftes så att seminarierna handlade om ökad och säker aktiv mobilitet. En av föredragshållarna på alla seminarier var Anna Niska från VTI som också är föreståndare för Cykelcentrum.

Den efterföljande webbenkäten besvarades av 57 procent av deltagarna och visar att alla var mycket positiva eller ganska positiva till det seminarium de varit på. De instämde helt eller delvis i att de fick ny kunskap, liksom att de fick ny inspiration till sitt arbete. Majoriteten tror att de kommer att ha mycket stor nytta av informationen de fick. Nästan alla ansåg att man under seminariet fick möjlighet att knyta kontakt med kollegor i länet. En klar majoritet av deltagarna på seminarierna svarade att de önskar återkommande seminarier om ökad och säker cykling.

Slutsatsen av det genomförda projektet är det finns ett behov av lokala seminarier och samverkansforum, speciellt för mindre kommuner som sällan deltar på regionala- och nationella möten och konferenser om ökad och säker aktiv mobilitet.

1 Bakgrund

De som arbetar för en ökad och säker cykeltrafik i kommuner och landsting/regioner är ofta ensamma eller få i den egna organisationen. För att snabba på och förenkla utvecklingen av insatser för ökad säker cykling behöver aktörer ett forum där de kan dela med sig av sina praktiska erfarenheter, diskutera spännande nyheter och lära av sina kollegor. Ett samarbete med personer i samma yrkesprofession i trakten och möjligheten att få ta del av ny forskning som är relevant för området kan ge inspiration till nya tankesätt och nya sätt att arbeta som kan bidra till ökad och säkrare cykling.

Nationellt samverkar ett antal kommuner/regioner inom föreningen Svenska cykelstäder (<http://svenskacykelstader.se/>). Svenska Cykelstäder är en förening bestående av kommuner, regioner och organisationer som arbetar för ökad och säkrare cykling. Ordinarie medlemmar är 30 svenska kommuner och tre regioner som samtliga är riksledande inom arbetet för attraktivare vardagscykling. Föreningen stöds av sju associerade medlemmar. Föreningens målsättning är att öka andelen cykelresor, förbättra förutsättningarna för att cykla och att höja cyklingens status bland de aktörer som är aktiva inom transportsektorn på kommunal, regional och nationell nivå. Föreningen är en plattform för opinionsarbete, kunskapsutbyte och samverkan mellan dess medlemmar. Därutöver bedriver föreningen ett nära samarbete med cykelorganisationer såsom Svensk Cykling och Cykelfrämjandet.

Utöver denna nationella arena bedömer NTF att det finns behov och vinster av samverkan och kunskapsutbyte mellan kommuner och regioner inom det egna länet. Hur utbredd är denna lokala/regionala arena idag? Kan omvärlden och även de 30 kommunerna i Svenska cykelstäder bidra med kunskap och inspiration till de andra kommunerna i sitt län?

2 Syfte

Syftet med projektet är att prova en metod för att stärka det lokala arbetet för en ökad och säker cykeltrafik.

3 Metod

3.1 Nationell kartläggning

NTF genomför en nationell webbaserad undersökning bland ledande tjänstemän och andra nyckelpersoner som arbetar med cykelfrågor inom trafikområdet i kommuner och regioner. Undersökningen ska framför allt belysa hur många och vilka kommuner och regioner som regelbundet har lokala samverkansforum för personer som arbetar för en ökad och säker cykeltrafik. Enkäten mejlas till landets samtliga 290 kommuner och 21 regioner.

3.2 Seminarier

NTF vill samla personer som hanterar eller beslutar kring cykelfrågor på kommunal och regional nivå. Seminarier genomförs för samtliga kommuner och regioner i tre län. Seminariet ska ge deltagarna kunskap, idéer och tips på åtgärder som de kan använda för att utveckla sitt arbete med att främja ökad och säker cykling och ge deltagarna förutsättningar för fortsatt nätverkande.

Seminarierna handlar om vad som kan göra säker cykling mer attraktiv. Detta görs genom att lyfta frågor kring drift och underhåll, säkra passager och infrastruktur, åtgärder för bättre cykelpendling samt ökad användning av cykelhjälm. Dagen inleds med inspiration, till exempel genom att visa utvalda delar av filmen "Bikes vs Cars" eller "Cykelfeber" eller en inspirerande talare.

Seminarierna handlar även om samverkan för säker cykling och gångtrafik, samhällsekonomiska effekter av ökad säker cykling, cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen mm. Dagen ska ge stort utrymme till dialog, nätverkande och diskussion. I bilaga 1 finns ett exempel på inbjudan och program.

3.3 Uppföljning av seminarier

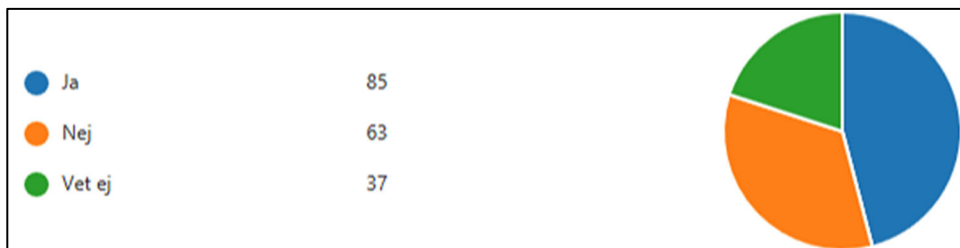
Efter seminariet uppmanas deltagarna att svara på en uppföljande enkät. Uppföljningen ska bland annat fånga upp deltagarnas synpunkter och erfarenheter från seminarierna och om de kloka idéerna som kläcktes på seminarierna tillvaratogs. Vilka möjligheter/hinder har deltagarna stött på? Vad behövs för att gå vidare? Bedömer deltagarna att det finns ett behov av liknande nätverk? Vilket stöd kan sådana nätverk behöva? Enkäten skickas ut till deltagarna som webbenkät.

4 Resultat – Nationell kartläggning

Inledningsvis i projektet gjordes en nationell kartläggning. En enkät togs fram och mejlades till landets samtliga 290 kommuner och 21 regioner. Vi skickade även vänliga påminnelser till dem som inte besvarade undersökningen.

Det var 169 kommuner och 16 regioner som besvarade enkäten. Detta ger en svarsandel på 58 procent när det gäller kommunerna och 76 procent när det gäller regionerna.

Knappt hälften, 46 procent (85 st.) av kommunerna och regionerna svarar att de har en samverkan där regionen och länets kommuner träffas och diskuterar ökad och säker cykling, se Figur 1. Det är 34 procent (63 st.) som uppger att de inte har någon samverkan och 20 procent (37 st.) svarar att de inte vet.



Figur 1. Fördelning av svar på frågan: Har regionen och länets kommuner någon samverkan där ni träffas och diskuterar ökad och säker cykling?

Det är 83 av de 85 kommunerna och regionerna som svarar att de deltar på träffarna, se Figur 2. Två uppger att de inte deltar på träffarna.



Figur 2. Brukar din kommun eller region delta på träffarna?

Av de 85 kommunerna och regionerna som har samverkan svarar 79 att det är regionen som sammankallar till träffarna se Figur 3. Fyra av de svarande uppger att det är deras kommun som sammankallar till träffarna. två säger att en annan kommun i länet sammankallar till träffarna.



Figur 3. Vem sammankallar er?

Av de 85 kommunerna och regionerna som har samverkan uppger 54 procent (46 st.) att de träffas tre gånger eller fler per år, se Figur 4. Det är 31 procent (26 st.) som uppger att de träffas två gånger per år och resterande 15 procent (13 st.) säger att de träffas en gång per år.



Figur 4. Hur ofta träffas ni?

5 Resultat – Cykelseminarier

NTF genomförde cykelseminarier som vände sig till personer som arbetar med cykel frågor i kommuner och regioner inom infrastruktur, miljö och samhällsplanering i tre län. Länen valdes utifrån resultatet i kartläggningen som visade att Västernorrland, Västmanland samt Fyrbodal, som består av Fyrstad, Bohuslän och Dalsland, inte har lokala samverkansforum för personer som arbetar för en ökad och säker cykeltrafik.

Seminarierna genomfördes den 2 oktober i Trollhättan, den 7 oktober i Härnösand och den 10 oktober i Surahammar. Ett exempel på inbjudan och program finns i Bilaga 1. Totalt deltog 67 personer på de tre seminarierna. I Trollhättan deltog 19 deltagare från Lysekil, Orust, Tanumshede, Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg samt Västra Götalandsregionen. I Härnösand deltog 18 deltagare från Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Sundsvall och Örnsköldsvik, Trafikverket region Nord samt Region Västernorrland. I Surahammar deltog 30 deltagare från Arboga, Fagersta, Hallstahammar, Kungsör, Köping, Norberg, Sala, Surahammar och Västerås samt Region Västmanland.

Innehåll och upplägget på seminarierna har i stort sett varit detsamma på de tre orterna. Anna Niska, forskningsledare på VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, föreläste om cykelvägar, cyklister och framförallt om drift och underhåll av cykelvägar. NTF i respektive län presenterade behovet av aktivt och säkert resande samt vad väghållaren (kommunen, Trafikverket) kan göra för att bidra till ökad säker cykling. På seminarierna presenterades även aktuellt från regionen och några av länens kommuner samt lokala utmaningar, och dessa skiljde sig naturligtvis åt på respektive seminarium.

I avsnitt 5.1 finns en redogörelse från NTF:s föreläsning. I avsnitt 5.2 finns ett referat av Anna Niskas föredrag och i 5.3 redogörs för presentationer från kommuner och regioner på respektive seminarium.

5.1 NTF om aktivt och säkert resande

Hur ska vi utforma våra städer för att de ska vara hållbara, säkra och för att alla ska få plats och trivas?

Många städer runt om i världen arbetar med att öka gång- och cykelstråk och minska antalet parkeringsplatser. En sådan planering av städer med människan i fokus ger klimatfördelar och minskar luftföroreningarna samtidigt – för att inte tala om möjligheten till mer aktiva och friskare medborgare. Vi vet att personer som cyklar och går inte bara får ett bättre välmående utan även förflyttar sig hållbart och samtidigt skapas utrymme i staden för andra viktiga funktioner än transporter.

Varför aktivt resande?

En studie vid Gymnastik- och idrottshögskolan i Stockholm visar att 46 procent av alla vuxna svenska har så dålig kondition att den är hälsofarlig (Ekblom-Bak m.fl., 2018). Aktivt resande ger positiva effekter på folkhälsan, klimatet och infrastrukturen. Personer mår bättre av att förflytta sig hållbart och samtidigt skapas utrymme för liv mellan husen istället för transporter. Aktivt resande omfattar gång, cykel och andra färd sätt som inkluderar fysisk rörelse, samt kollektivtrafik. I begreppet cykel inkluderas även elcykel och el-scooter. Det är bra att gå, cykla och åka kollektivt! Samtidigt är cyklister den trafikantgrupp som är hårdast drabbad när det handlar om allvarligt skadade i trafiken och för att motverka detta behöver vi tänka och göra nytt tillsammans.

Aktivt resande har också en direkt koppling till regeringens mål att andelen färdsträcka med gång, cykel eller kollektivtrafik ska vara minst 25 procent år 2025 (Regeringen, 2018).

Barn och ungdomars aktiva transporter

Om vi lyckas få fler barn och ungdomar att gå och cykla till skolan minskar trafikriskerna runt skolorna när färre föräldrar skjutsar sina barn och ungdomar till skolan. Dessutom behöver vi öka den fysiska aktiviteten hos både barn och vuxna. Konsekvenserna blir annars sämre hälsa på både kort och lång sikt. Det är därför viktigt att fundera över:

- bättre gång- och cykelnät och säkra GCM-passager runt skolor och företag
- säkra avlämningsplatser som ligger en bit ifrån skolan
- bättre cykelparkeringar
- begränsade möjligheter för stopp, parkering och genomfart vid skolor
- information om olika resealternativ
- introduktion av konceptet vandrande/cyklande skolbussar
- framtagning av skolreseplaner
- informationsinsatser som ökar kunskapen om hälsa, miljö och trafiksäkerhet bland både barn och vuxna
- arrangemang av bilfria veckor och cykeldagar på skolor och arbetsplatser

Vi lever allt längre. Det är en positiv utveckling, men innebär samtidigt stora utmaningar:

- Är det friska eller sjuka år som läggs till det förlängda livet?
- Vilka effekter kan en åldrande befolkning få för samhället?
- Hur kan vi hjälpa äldre att hitta en cykel som passar deras behov?

Utmaningarna gäller bostäder och transporter, stadsplanering, hälso- och sjukvård och omsorg. Det handlar om att skapa samhällen som är goda att åldras i, där vi kan uppleva livskvalitet långt upp i åren. De över 65 år beräknas utgöra en fjärdedel av befolkningen år 2070 (SCB, 2018).

5.2 Anna Niska om cykling samt drift och underhåll av cykelvägar

Anna Niska, forskningsledare på VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, medverkade på samtliga tre seminarier och talade framförallt om cykelvägar, cyklist, samt behovet av drift och underhåll av cykelvägar.

Anna lyfte även fram vad som ökar chansen att man cyklar (Forward, 2014):

1. Kommer fort fram
2. Känner sig fri
3. Det är bekvämt
4. Kan hinna med vardagliga aktiviteter
5. Kan ta sig från A till B utan onödiga omvägar
6. Tycker inte att det är onödigt ansträngande
7. Känner sig inte stressad under resan
8. Blir pigg

Sopsaltning av gång- och cykelvägar

För att främja ett ökat cyklande och minskat antalet singelolyckor, krävs en bra vinterväghållning av cykelvägar. För snöröjning och halkbekämpning av cykelvägar används traditionellt sett plogning och sandning. En alternativ metod som blivit alltmer etablerad under senare år, är "sopsaltmetoden". Den innebär att en roterande sopvals används för snöröjning och att saltlösning, torrt eller befuktat salt används för halkbekämpning. Metodens effektivitet är beroende av flera faktorer såsom väder, cykelinfrastrukturens utformning och tillstånd, vinterväghållningsstrategi och utrustning. Studier visar att sopsaltning gör det möjligt att även vintertid uppnå barmark på cykelvägarna och därmed en högre friktion än på cykelvägar som plogas och sandas. Dessutom hålls cykelvägarna fria från grus och sand, vilket annars är en vanlig orsak till olyckor. Forskning från VTI visar att sopsaltningen av en rad cykelvägar i Stockholm har lett till att fler cyklar vintertid (Niska m.fl., 2019). Tidigare har cykelbanorna framför allt plogats och sandats men då blir det ofta ett tunt lager snö kvar som orsakat flera olyckor. Studien från VTI visar att vintercyklandet har ökat i Stockholm sedan 2013 – men inte olyckorna. Om man ser till att cyklandet har ökat medan olyckorna inte har ökat så kan man säga att risken har minskat för de som cyklar. Största fördelen är ökad framkomlighet och komfort.

Rekommendationer avseende vinterdrift för gång och cykling:

- Sopa upp vintersanden snarast möjligt
- Snöröj vid snödjup > 3 cm
- Snöröj innan morgonrusningen (kl. 6.30)
- Förhindra bildandet av isiga spår
- Identifiera problemsträckor
- Behov av justeringar i utformning
- Särskild bevakning
- Noggrann planering; tydliga strategier
- Anpassa metoder och utrustning

Cykelcentrum

Vid årsskiftet 2017/2018 fick VTI i uppdrag av regeringen att vara administrativ värd för Sveriges nya nationella kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling. Cykelcentrum (<http://cykelcentrum.vti.se/>) ska arbeta för att öka det tvärvetenskapliga samarbetet och knyta forskningen närmare till de problem som olika aktörer, till exempel kommunerna, har i sin strävan att göra det enklare och säkrare att cykla. I Cykelcentrums uppgifter ingår även att säkra en långsiktig kunskapsuppbyggnad inom cykelområdet, till exempel genom att etablera doktorandprogram, verka för att kunskapen förmedlas på universitets- och högskoleutbildningar samt anordna utbildningar för verksamma i branschen. En central uppgift för cykelcentrumet är också att samla och sprida kunskap, till exempel genom kunskapsammansättningar, webbportaler och seminarier.

5.3 NTF om vad väghållaren kan göra för att bidra till ökad säker cykling

Väghållaren, det vill säga kommunen och Trafikverket kan bidra till ökad säker cykling genom:

- Säkra GCM-passager
- Utformning
- Drift och underhåll

Gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager) är ett samlingsnamn för olika typer av passager som anordnats där gående, cyklister och mopedister har ett behov av att korsa en körbana.

En säker trafikmiljö är viktig för att få fler att cykla och gå. Varje år omkommer mellan 10 och 20 personer på GCM-passager i tätort. De flesta olyckorna sker på det kommunala vägnätet, på passager som inte är hastighetssäkrade. För att vara säkra behöver de vara planskilda (dvs. i tunnel under eller bro över biltrafiken) eller hastighetssäkrade så att bilisternas hastighet är maximalt 30 km/tim (det uppnås genom hastighetsdämpande åtgärder som upphöjningar, gupp m.m.).

En gång- och cykelpassage definieras som säker om minst 85 procent av bilisterna passerar passagen i högst 30 km/tim.

Exempel på säkra GCM-passager

- Planskild korsning; över/underfart
- Passage med gupp, vägkudde eller väghåla inom 15 meter från passagen
- Förhöjd passage eller förhöjd korsning
- Hastighetsgräns 30 km/tim + avsmalning eller sidoförskjutning

En gång- och cykelpassage definieras som delvis säker om minst 85 procent av bilisterna passerar passagen i högst 40 km/tim.

Exempel på delvis säkra passager

- I anslutning till cirkulationsplatser
- Hastighetsgräns 40 km/tim + avsmalning, sidoförskjutning eller trafiksignal
- Hastighetsgräns 30 km/tim

Drift och underhåll

Att ha en god kvalitet på drift och underhåll av gång- och cykelvägar är viktigt för att minska antalet allvarligt skadade. Det är fler än 2 000 cyklister som årligen skadas allvarligt, och 80 procent av dem gör det i singelolyckor, det vill säga utan något annat fordon inblandat. Dessutom skadas 3 500 gående allvarligt i singelolyckor, det som brukar kallas fallolyckor i trafiken. Det är brister i drift, underhåll och vägutformning som är bidragande orsaker och leder till stora kostnader och mycket lidande.

Först och främst handlar det om att ha en hög kvalitet på vanlig snöröjning och halkbekämpning. Att ta bort gruset från cykelvägarna när det inte längre behövs är av största vikt samt att sopa bort löv på hösten.

Separering

För en säker trafikmiljö behöver oskyddade trafikanter som gående och cyklister separeras från biltrafiken genom egna gång- och cykelbanor. På en gång- och cykelbana finns många olika slags trafikanter som håller mycket olika hastigheter. Därför bör det där många oskyddade trafikanter färdas vara separerat även mellan gående och cyklister.

5.4 Aktuellt från regioner och kommuner

Även aktuellt och satsningar från regionen och några av länets kommuner presenterades på respektive seminarium. Det gavs också möjligheter till diskussion och erfarenhetsutbyte med såväl talare från VTI som med kollegor i respektive län.

5.4.1 Fyrbodal - Trollhättan

Västra Götalandsregionen presenterade *Hållbart resande väst* som är en kompetens- och projektplattform inom hållbart resande för kommuner i Västsverige. Kommunerna erbjuder, utöver stöd och kunskap inom hållbart resande, även delaktighet i projekt. Aktuella projekt är:

- BussOhoj där deltagarna får låna en vikbar cykel för kombinerad mobilitet.
- På egna ben som är en metod i skolorna för att få fler elever i åk 4–6 att cykla, gå eller åka kollektivt.
- Cykelvänlig arbetsplats, som är en tävling för arbetsgivare att skapa cykelvänlig arbetsplats.
- Vintercyklist som är ett projekt för att öka cyklingen vintertid där deltagarna får dubbdäck till cykeln.

Man presenterade också en potentialstudie om cykling, det vill säga man har tittat på hur långt ifrån kommuninvånarna bor från sin arbetsplats. Exempelvis så kan 45 procent av alla invånare i Åmåls kommun cykla till sitt jobb inom 15 min. I Öckerö kommun bor 92 procent av eleverna inom 3 km från sin skola.

Trollhättans stad presenterade hur Trollhättan arbetar för en ökad och säker cykling. Arbetet pågår med att ta fram nya riktlinjer för cykel, vilken ska ersätta cykelplanen. I kommunen har man bland annat byggt ett cykelgarage och förbättrat skyltning för cyklisterna. Flera förbättringsåtgärder finns också planerade i cykelvägnätet.

Tanums kommun har önskemål om att kunna knyta samman kustsamhällena med en cykelväg. Detta skulle vara ett lyft för kommunen, inte minst för turisterna under sommarmånaderna. Vid ny- och ombyggnationer finns alltid säkerhetstänket med.

5.4.2 Västernorrland – Härnösand

Region Västernorrland informerade om att de håller på att förbereda en regional kartläggning. De ska identifiera stråk där cykel är konkurrenskraftigt mot bil, baserat på avstånd mellan tätorter, arbetsplatsområden, skolor, koppling till kollektivtrafik etc. Människors möjligheter att resa med tåg,

buss och cykel till arbete, skola och fritidsaktiviteter ska förbättras och uppmuntras. Cykling har även en allt större betydelse för den växande besöksnäringen i länet. Målsättningen är även att utveckla sammanhängande gång- och cykelvägar i länet.

Trafikverket region Nord håller på med:

- Planering och genomförande av cykelåtgärder längs det statliga nationella vägnätet, drygt 800 mil.
- Planering och genomförande av drift och underhåll längs statligt vägnät.
- Planering för cykelvägar längs övrigt statligt vägnät.
- Planering och genomförande av åtgärder i kommuner.

Sundsvalls kommun presenterade deras arbete med att få till en levande stadskärna som är ett av kommunens övergripande mål. En ny trafikstrategi håller på att tas fram där nya mål kommer att lyftas upp. Prioriteringen ska vara:

1. Gång och cykel
2. Kollektivtrafik
3. Bil

Gång och cykel ska prioriteras där bilen inte har höga framkomlighetsanspråk. På genomfartslederna prioriteras bil. Beteendepåverkansåtgärder genomförs som i grunden handlar om att få Sundsvallsborna att testa på att ha cykeln som huvudtransportmedel. Genom att anlägga olika sorters cykelbanor i och omkring Sundsvall ska besöksnäringen få en skjuts framåt är det tänkt. Med start år 2020 ska det under tre år anläggas banor för terrängcykling i området kring Södra berget. Tre asfalterade banor ska anläggas i tre kommundelar i Sundsvall och det hela ska knytas ihop med S:t Olavsleden och den nyligen öppnade Downhillbanan i Sundsvalls slalombacke.

Härnösands kommun, Sollefteå kommun och Kramfors kommun har bara börjat med sina planeringar och genomförande av åtgärder som gynnar cykel och gång.

5.4.3 Västmanland - Surahammar

Region Västmanland presenterade utmaningen med det hållbara resandet i Västmanland. I det strategiska arbetet med cykelfrågor i länet har bra metoder saknats för att bedöma potentialen av cykling. Tillsammans med VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut), Region Sörmland och Region Örebro län genomförs ett pilotprojekt för cykelpotentialen i länen. Resultatet ska sedan användas som diskussions och beslutsunderlag i regionernas strategiska arbete.

Köpings kommun presenterade bland annat deras arbete med säkra GCM-passager, kommunen säkrar 2–3 passager per år. Resultatet år 2018 är att 31 procent av passagera är säkra. Vid järnvägsstationen i Köping finns ett nytt låst och upplyst cykelgarage av glas som är tillgängligt dygnet runt. Det är enkelt att registrera sig, enkelt att använda och dessutom billigt. I anslutning till det nya garaget finns även en cykelpump. Kommunen har även ett lokalt cykelråd.

Sala kommun beskrev sitt arbete med gång- och cykelvägen mellan Kumla och Ransta. Detta ger en helhetslösning på sträckan Sala – Kumla – Ransta. Att få en helhetslösning för en gång- och cykelväg för sträckan Sala – Kumla – Ransta är viktigt för ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet och rekreation.

Västerås stad presenterade deras dynamiska farthinder Actibump, som finns på Björnövägen vid övergångsstället och cykelpassagen. Detta har vid hastighetsmätningar visat på väldigt god effekt. Actibump är ett dynamiskt farthinder där en lucka fälls ner i vägbanan och exponerar en kant, om man kör fortare än 30 km/tim. De som kör i tillåten hastighet passerar på plan väg.

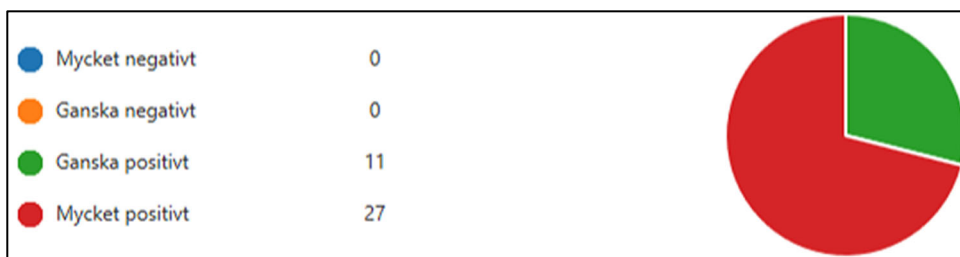
Västerås stad presenterade även nya skyltningen av cykelvägnätet med färgkodade cykelstråk som är likadant som stadslinjerna i busstrafiken. Tanken är att länka ihop de hållbara färdssätten, det vill säga kollektivtrafik och cykel samt att det ska bli lättare att hitta som cyklist, speciellt för barn och unga.

6 Resultat - Uppföljning av seminarier

För att få feedback på seminarierna, mejlades en uppföljande webbenkät ut till deltagarna en till två veckor efter respektive seminarium. Totalt fick vi in 38 svar från de 67 personer som deltagit på seminarierna, en svarsandel på 57 procent.

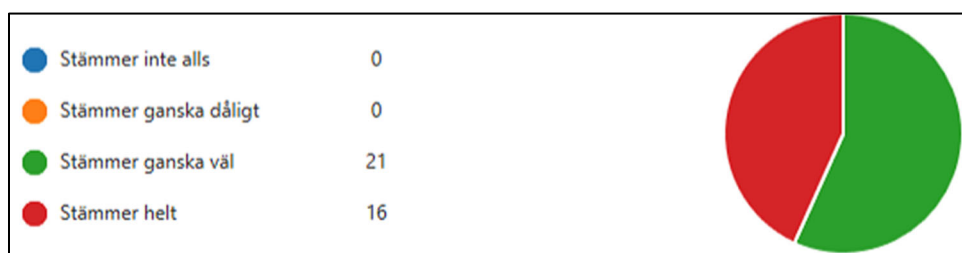
Här nedan redovisas frågor och svar i uppföljningen av de lokala seminarierna i Härnösand, Surahammar och Trollhättan.

Det var 27 deltagare (71 %) som uppgav att deras samlade intryck av seminariet var mycket positivt, se Figur 5. Resterande 11 deltagare som besvarade enkäten uppgav att deras samlade intryck av seminariet var ganska positivt.



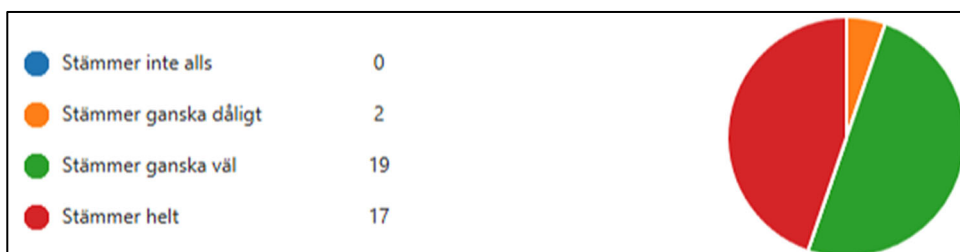
Figur 5. Vilket är ditt samlade intryck av seminariet?

Mer än hälften av deltagarna (21 st.) uppgav att det stämmer ganska väl att de fått ny kunskap på seminariet, se Figur 6. Det var 16 deltagare (43 %) som svarade att det stämmer helt att de fått ny kunskap.



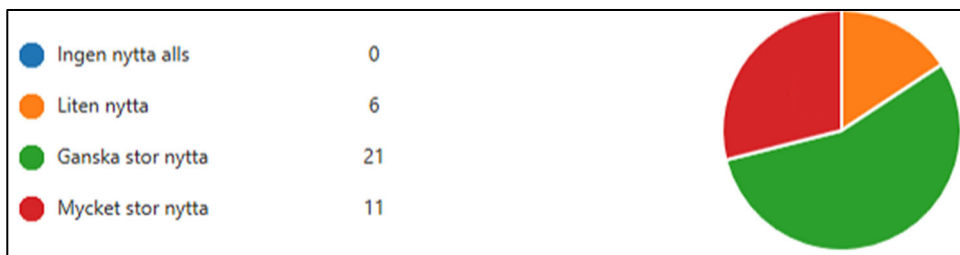
Figur 6. Vid seminariet fick jag ny kunskap.

Det var 17 deltagare (45 %) som instämde helt i att de fick ny inspiration gällande deras arbete, se Figur 7, och ytterligare 19 deltagare menade att det stämmer ganska väl. Två deltagare ansåg att det stämmer ganska dåligt att de fick ny inspiration gällande sitt arbete.



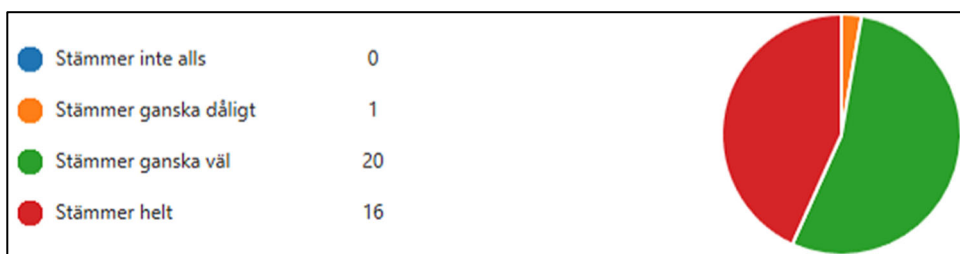
Figur 7. Vid seminariet fick jag ny inspiration gällande mitt arbete.

Av de 38 svarande angav 11 deltagare (29 %) att de kommer ha mycket stor nytta av informationen de fått på seminariet och 21 deltagare (55 %) menade att de kommer ha ganska stor nytta av informationen, se Figur 8. Det var sex deltagare som uppgav att de kommer ha liten nytta av informationen de fick.



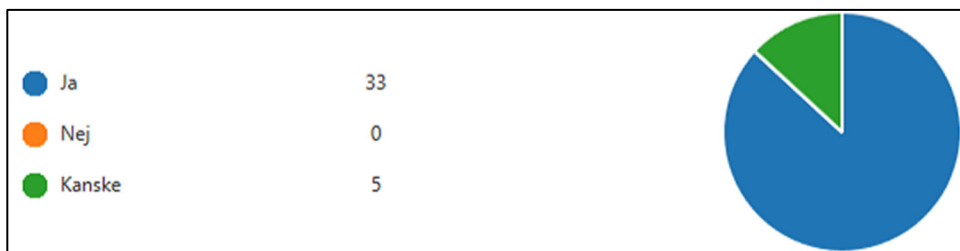
Figur 8. Hur mycket nytta kommer du ha av informationen du fick?

Angående nätverkande så instämde 16 deltagare helt i att de vid seminariet fick möjlighet att knyta kontakt med kollegor i länet, se Figur 9. Ytterligare 20 deltagare uppgav att det stämmer ganska väl medan en deltagare ansåg att det stämmer ganska dåligt.



Figur 9. Vid seminariet fick jag möjlighet att knyta kontakt med kollegor i länet?

En majoritet av deltagarna, 33 personer (87 %), svarade att de önskar återkommande seminarier om ökad och säker cykling, se Figur 10. Det var fem deltagare som svarade att de kanske önskar liknande återkommande seminarier, medan ingen svarade nej på frågan.



Figur 10. Önskar du återkommande seminarier om ökad och säker cykling av det här slaget?

Övriga kommentarer från enkäten

I enkäten gavs möjlighet att skriva egna kommentarer och några gjorde det. Deltagarna kommenterade att de uppskattade upplägget och innehållet på seminarierna. Här nedan följer några kommentarer:

Trevlig dag med bra diskussioner. Ser gärna att detta fortsätter i någon form.

Mycket intressant med Anna Niskas föredrag och tips från kommuner i området hur de jobbar, både i stor och mindre skala.

Bra föredrag och ett bra upplägg.

Bjud även med tjänstepersoner från besöksnäringen till liknande event.

Jag tyckte det var bra att få höra resten av kommunernas arbete och få en känsla för att det händer mycket. Vi är en liten kommun med knappa resurser och det är alltid bra att få in goda idéer och tips och trix från större kommuner.

Det enda vi önskar till nästa gång är lite mer tid för dagen, det kan gärna hålla på lite längre. Kanske att man kan ha några små diskussionsgrupper med deltagare från alla olika kommuner, där man får chansen att diskutera med de andra deltagarna.

7 Sammanfattande diskussion och slutsatser

Nationell kartläggning

Inledningsvis i projektet gjordes en nationell kartläggning genom att en enkät togs fram och mejlades till landets samtliga 290 kommuner och 21 regioner. Det var 169 kommuner (58 %) och 16 regioner (76 %) som besvarade enkäten. Trots flera påminnelser gick det inte att få svar från alla.

Knappt hälften, 46 procent, av de kommuner och regioner som svarat anger att de har en samverkan där regionen och länets kommuner träffas och diskuterar ökad och säker cykling. Det är lite förvånande att hela 20 procent svarar att de inte vet om de har någon samverkan mellan regionen och länets kommuner när det gäller ökad och säker cykling. Kanske att den som besvarade enkäten inte var rätt person att svara och inte tog reda på svaret.

Trots enkätundersökningen är det svårt att få en exakt bild av hur samverkan kring cykelfrågor genomförs mellan kommuner och regionen i länen. Svaren stämmer inte alltid överens mellan kommuner och regioner. Och en del kommuner vet inte om att det finns någon samverkan.

Huruvida de kommuner och regioner i landet som inte besvarat enkätundersökningen samverkar och träffas kring cykelfrågor vet vi inte.

Seminarier

Intresset hos kommunerna att delta på de lokala seminarierna var stort. Glädjande var att även de mindre kommunerna deltog och uppskattade möjligheten att få både ny kunskap och ökade möjligheter till samverkan med övriga kommuner i länet.

Att kunna erbjuda spetskompetens via Anna Niska på VTI till våra kommuner i länen var en viktig del i att seminarierna blev så välbesökta och uppskattade.

Några kommuner som NTF har haft kontakt med efter seminarierna har berättat att de redan börjat ta kontakt med andra kommuner och att en samverkan har påbörjats vilket vi ser som positivt. Vi ser gärna att detta projekt genomförs på fler ställen geografiskt för att fånga upp fler mindre kommuner som sällan deltar på regionala- och nationella möten och konferenser om ökad säker cykling.

Ett problem som lyftes under seminarierna var trenden med att stänga mindre byskolor och samla upp eleverna i större centrala enheter. Det leder till att behovet av skjuts ökar eftersom skolvägen då anses vara för lång. Samtidigt uttrycker kommunerna att det är tungarbetat att samverka med Trafikverket för att få till säkra gång- och cykelvägar mellan tätorter.

7.1 Slutsatser

Den efterföljande webbenkäten besvarades av 57 procent av deltagarna och visar att alla var mycket positiva eller ganska positiva till det seminarium de varit på. De instämde helt eller delvis i att de fick ny kunskap, liksom att de fick ny inspiration till sitt arbete. Majoriteten tror att de kommer att ha mycket stor nytta av informationen de fick. Nästan alla ansåg att de fick möjlighet att knyta kontakt med kollegor i länet under seminariet. En klar majoritet av deltagarna på seminarierna svarade att de önskar återkommande seminarier om ökad och säker cykling.

En slutsats som vi ser av detta projekt är att metoden med samverkansforum i länen stärker det lokala arbetet för en ökad och säker cykeltrafik, vilket också var syftet med projektet. Vår förhoppning är att kunna tillgodose kommunernas önskemål om fortsatta seminarier i länen framöver.

Referenser

Ekblom-Bak E., Ekblom Ö., Andersson G., Wallin P., Söderling J., Hemmingsson E. & Ekblom B. (2018) Decline in cardiorespiratory fitness in the Swedish working force between 1995 and 2017. *Scandinavian Journal of medicine & science in sports*.
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/sms.13328>.

Forward S. (2014) Hållbart resande – möjligheter och hinder. VTI-rapport 797. Statens väg- och transportforskningsinstitut. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:706243/FULLTEXT01.pdf>.

Niska A., Eriksson J. & Taavo E. (2019) Sopsaltningsens effekt på cykeltrafiken. En analys av cykelflöden och olyckor i Stockholm. VTI rapport 1012. Statens väg- och transportforskningsinstitut. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1345268/FULLTEXT01.pdf>.

Regeringen (2018) Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling. Regeringens skrivelse 2017/18:230.
<https://www.regeringen.se/4971fa/contentassets/b5640fd317d04929990610e1a20a5383/171823000webb.pdf>.

SCB (2018) Sveriges framtida befolkning 2018–2070. Demografiska rapporter 2018:1. Statistiska centralbyrån. Avdelning Befolkning och Välfärd.
https://www.scb.se/contentassets/b3973c6465b446a690aec868d8b67473/be0401_2018i70_br_be51br1801.pdf.

Bilaga 1 – Exempel på inbjudan till seminarium

Till dig som jobbar med cykelfrågor i kommunen och regionen inom infrastruktur, miljö och samhällsplanering.

Inbjudan till cykelseminarium 2 oktober 2019 i Trollhättan

Välkommen till Trollhättan onsdagen den 2 oktober, en dag med fokus på cykelfrågor!

Anna Niska, forskningsledare på VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut medverkar. Anna arbetar med frågor om cykelvägar, cyklister och framförallt drift och underhåll av cykelvägar.

Ta chansen att inspireras, träffa andra, lära och ta del av det pågående arbetet för att öka cyklingen i Fyrbodalen!

Dag: Onsdag den 2 oktober, fika från 09.30 seminariedelen pågår 10.00 -15.00

Plats: Fasetten i Trollhättan (Kardanvägen 37)

Seminariet är kostnadsfritt och vi bjuder på lunch och fika.

Anmälan: Anmälan görs senast den 23 september via länken [här](#)

Vi har max 25 platser – så först till kvarn gäller.

Program

09.30 -10.00 Fika

10.00 Välkomna till seminarium om cykling

Behovet av aktivt och säkert resande, gång och cykel

10.30 Vad är på gång inom forskningen i Sverige när det gäller cykelfrågor

12.30 Lunch

13.30 Aktuellt från Västra Götalandsregionen och kommuner

14.30 Hur lockar vi fler att cykla, diskussionsutrymme och fika

15.00 Seminariet avslutas

Kontakt: Agneta Berlin

E-post: agneta.berlin@ntf.se

Tfn. 0733 610 356

Varmt välkommen!

Kontakta oss lokalt

Blekinge: blekinge.ntf.se

Dalarna: dalarna.ntf.se

FyrBoDal: fyrbodal.ntf.se

Gotland: gotland.ntf.se

Gävleborg: gavleborg.ntf.se

Halland: halland.ntf.se

Jämtland: jamtland.ntf.se

Jönköping: jonkoping.ntf.se

Kalmar: kalmar.ntf.se

Kronoberg: kronoberg.ntf.se

Norrbottnen: norrbottnen.ntf.se

Skaraborg: skaraborg.ntf.se

Skåne: skane.ntf.se

Stockholm: stockholm.ntf.se

Sörmland: sormland.ntf.se

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

Värmland: varmland.ntf.se

Väst: vast.ntf.se

Västerbotten: vasterbotten.ntf.se

Västernorrland: vasternorrland.ntf.se

Västmanland: vastmanland.ntf.se

Örebro: orebro.ntf.se

Östergötland: ostergotland.ntf.se



SÄKER TRAFIK

