

**Krister Spolander** har arbetat med många olika slags trafikfrågor. Just nu håller han på att ta fram ett transportforskningsprogram för VINNOVA. Hans senaste bok heter "Körglädje — om fart och bilar i transportsystemet" (2007). Han är både och, men mera cyklist än bilist.

## Cykel i huvudstad

**Cykeltrafiken har ökat kraftigt i Stockholm, men dessvärre också antalet svårt skadade cyklister. Förutsättningarna för en fortsatt ökning är mycket goda, men då måste få vi ner olyckorna. Andra städer har lyckats och det skulle förstås också Stockholm kunna. Det är en politisk fråga, inte en teknisk.**

Plötsligt vill alla att vi ska cykla. Regering och riksdag vill det. I det senaste infrastrukturbeslutet *Framtidens resor och transporter* får cykeln en seriös plats i transportsystemet. Våra folkvalda ägnar fem (!) sidor åt varför cyklandet bör öka och hur det ska ske. Aldrig förr har cykeln fått så stor plats i transportpolitiken.

Också våra planerare vill att vi ska cykla mera, exempelvis Naturvårdsverket, Vägverket, Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting.

För att inte tala om kommunerna. Numera innehåller de flesta kommunala trafikplaner fina skrivningar om hur bra cykeln är och vilken potential den har.

Från att ha varit ett privat risktagande har cykling plötsligt kommit att betraktas som samhälleligt önskvärt. Alla vill att vi ska cykla mera.

### **Varför denna plötsliga kärlek till cykeln?**

Det beror på, tror jag, att kärleken till bilen svalnat.

Vi ser hur stadsbilismen försämrar livet för massor av människor, skadar åtskilliga och förkortar livet för många.

Vi har sett hur bilen brutalt omvandlat våra städer, hur de ständiga anspråken på framkomlighet förstört historisk bebyggelse och skapat barriärer i stadslivet. Vi har sett en svällande stadsbilism tränga undan människor till fots och på cykel.

Bilen var onekligen förra seklets Leading Object. Alla, bildligt talat, ville ha bil oavsett man behövde eller inte. Den blev allt starkare och större. Stadsjeeparna rullade mäktigt in på våra trånga stadsgator.

Så småningom började många av oss tröttna.

Körglädjen började lägga sig.

Det är då som sorgen över de förlorade miljöerna och det försvunna stadslivet kommer upp till ytan.

Nu är det ett nytt millennium. Vi har kanske mognat. Bilen, den tidigare frihetssymbolen, har kommit att känneteckna en ohållbar livsstil. Det är möjligt att vi om några decennier lyckas bemästra bilens energiproblematik, men själva livsstilen där bilen är central innebär riktigt allvarliga problem, så stora att vi inte själva hinner klara av dem. Det får våra barn och barnbarn göra. Vår tid är för kort och omställningen för lång, men vi inser nu att vi måste ta de första stegen. Klimatexperterna, och numera också politiker talar om mänsklighetens största utmaning. Vi börjar förstå att det är allvar.

### **Cykeln i relation till bilen**

Mot den bakgrunden är det inte underligt att vi kommit att älska cykeln. Efter den första förälskelsen fattar vi förstås att den inte räddar klimatet. Men den har sin plats i alla de omställningarna som klimathotet kommer att kräva. Cykeln börjar bli en del av en ny livsstil, såväl samhälleligt som privat. ”Långsiktigt hållbar” kallar vi den livsstilen.

Cykeln har alltså kommit att värderas i relation till bilen.

Det hela bygger på förhoppningen att ökat cyklande ska medföra minskad bilanvändning; cykeln är bra därför att stadsbilen är dålig.

### Cykelns egenvärde

Det är egentligen bara folkhälsointressena — Folkhälsoinstitutet och deras allierade — som ser ett egenvärde i cykeln. Det är nämligen det enda transportmedel som ger ett plusvärde utöver själva transporten.

Men oavsett motiv är cykeln värd att älskas för sin egen skull, inte bara därför att den är så mycket bättre än stadsbilen.

Cykeln är, för att citera Joshua Switzky, ”idealt proportionerad och konstruerad för färd i ett stadslandskap dimensionerat efter människans mått. Under färd är cykeln smidig, behaglig — och tyst. Den kan hållas i ena handen när cyklisten föredrar att gå på trottoaren. Den tar upp liten plats när den parkeras, lutad mot en lyktstolpe eller vägg. Den kan passera trånga portar. Att cykla är en övning i olika sorters geografi — natur, sociala, kulturella och politiska förhållanden. Som cyklist blir vi hemmastadda i grannskapets nätverk av offentliga platser, med stadens terräng och dess invånare. Trots att det är en privat transport, är cykling en social aktivitet”.<sup>1</sup>

Cykeln förstör inte städer. Tvärtom, cykeln gör städer levande. Det är väl innebörden i Switzkys iakttagelse.

### Bra cykelinfrastruktur

När beslutsfattare och planerare nu vill att människor ska cykla mera, hur gör man då?

Det är kanske en självklarhet men det finns alltid ett värde i att få sådana upphöjda till offentlig sanning: *”Den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att åstadkomma förbättrad infrastruktur för cyklisterna”*. Detta konstaterar regering och riksdag i det senaste infrastrukturbeslutet och hänvisar till utländska och inhemska erfarenheter som visar att en stor latent efterfrågan frigörs när människor får tillgång till bilfria cykelvägar.

Stockholms innerstad lyfts särskilt fram som exempel på att ”cykelinfrastruktur är avgörande för efterfrågeförändringen.” Där antogs en cykelplan

---

1 Switzky J. Riding to See. I Carlsson C (ed.) Critical Mass. Bicycling’s Defiant Celebration. AK Press, Edinburgh, 2002.

## 62 Cykel i huvudstad

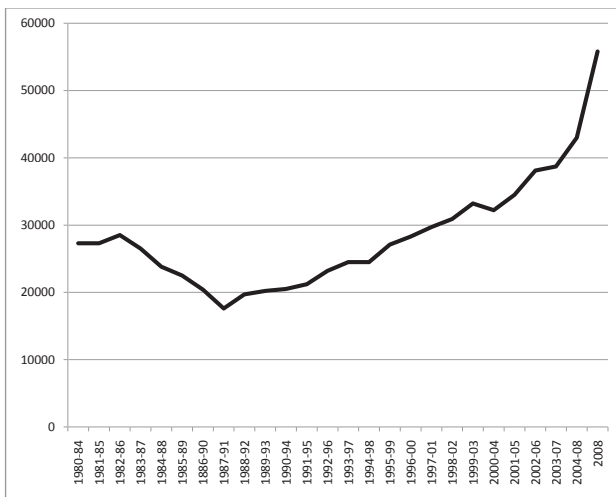
1998 varefter utbyggnadstakten blev avsevärt större än tidigare och cykeltrafiken ökade kraftigt.

### Stark ökning från låg nivå

Cykeltrafiken har alltså ökat starkt i Stockholm de senaste två decennierna. Diagrammet nedan visar antalet cyklister som passerar det så kallade innerstadssnittet (i stora drag tullarna) en dag i maj eller början av juni. Siffrorna omfattar 40–50 procent av dygnstrafiken.<sup>2</sup>

Trafikkontoret i Stockholm bedömer att det nu är närmare 150 000 cyklister som cyklar ett vardagsdygn i innerstaden.<sup>3</sup> Aldrig har det varit så många i modern tid.

Antal cyklister som passerar Stockholms innerstadsgränser per dygn under högsäsong (sista mätpunkten avser endast 2008)



2 Cykeltrafikräkningarna sker under 6 timmar vid högtrafiktid ett vardagsdygn i maj och första hälften av juni. Det ger alltså 40–50 procent av cykeltrafiken hela dygnet.

3 Cykelräkningar 2008. Trafikkontoret, PM 0850005, 2008-11-24.

När man bedömer dessa siffror ska man ha två saker i åtanke.

Det ena är att Stockholmsregionen har startat från en låg nivå, ungefär halva riksgenomsnittet (enligt SIKA:s riksomfattande resvaneundersökningar).<sup>4</sup> Cykelns andel av resandet i hela riket ligger på ungefär 10 procent, men i Stockholmsregionen på 5 procent.

Det andra man måste vara medveten om är att trafikräkningarna i Stockholm gjorts under högsäsong medan SIKA:s undersökningar består av dagliga kartläggningar av resandet som täcker hela året, vinter som sommar. Utslaget på årsbasis är därför cykeltrafiken mindre än vad trafikräkningarna kan påskina.

Det är emellertid ingen tvekan om att cykeltrafiken ökat på ett imponerande sätt i Stockholmsregionen. Men trots det är cykelns andel fortfarande låg.

### Satsning på cykelinfrastrukturen

Det är satsningarna i Cykelplan 1998 som ligger bakom en stor del av den ökade cykeltrafiken. Fram till och med 2008 byggdes cykelinfrastruktur för sammanlagt 500 miljoner kronor.

Över 50 kilometer cykelbanor och cykelfält har anlagts. Cykelfälten, med Hornsgatan som mest framträdande exempel, har visat sig vara en god lösning på *stadsgator där kvarteren är korta och det är tätt mellan korsningarna*. Det ger bättre framkomlighet och säkerhet i korsningarna. (Är det däremot långt mellan korsningarna — som i förorterna eller längs Stockholms stränder — är cykelbanor att föredra, förutsatt att korsningar och överfarter säkrats.)

Vidare har ett stort antal åtgärder genomförts i korsningarna för att öka säkerhet och framkomlighet, bland annat med de så kallade cykelboxarna. Ny beläggning har lagts på åtskilliga mil av det befintliga cykelvägnätet. Tusentals cykelparkeringar har byggts och ny vägvisning satts upp.

Också själva cykeltrafikplaneringen har, måste framhållas, blivit professionell med moderna metoder när det gäller analys, åtgärdsplanering, uppföljning och utvärdering.

Förhållandena i dag är alltså mycket bättre än för tio år sen. Men det är nog inte enda förklaringen till den ökade cykeltrafiken. Både bil- och kollektivtrafik har drabbats av stora förseningar på senare år beroende på

4 RES 1995-2001 resp RES 2005-2006.

reparationer, underhåll, tekniska fel. Alltfler människor har då upptäckt att cykeln är ett snabbt och konkurrenskraftigt alternativ. Och framför allt pålitligare när det gäller tidhållningen.

Medvetenheten om det dagliga motionsbehovet är en annan faktor bakom ökningen.

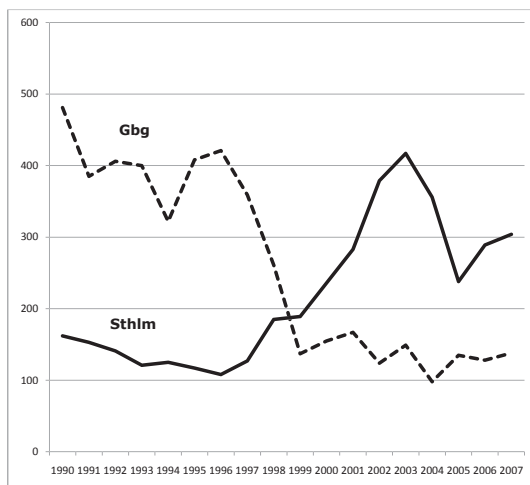
### Men det räcker inte med cykelinfrastruktur

Det finns något som är ännu viktigare än bra cykelinfrastruktur. Och det är *biltrafikens hastighet* där cyklister och bilister delar samma körbana och där de korsar varandra.

Det framgår av en jämförelse med Göteborg som haft en helt annan olycksutveckling än Stockholm, se diagrammet.

I Göteborg har man pressat ner antalet svårt skadade och dödade med 70 procent sedan 1990. Då hade Göteborg tre gånger så många allvarliga trafikskador som Stockholm. Men nu är det i stället Stockholm som ligger högst i

Antal svårt skadade och dödade trafikanter totalt i Göteborgs kommun (streckat) respektive Stockholms stad (heldraget) 1990-2007



denna sorgliga statistik, mer än dubbelt så högt som Göteborg.<sup>5</sup> I Stockholm har nämligen antalet svårt skadade fördubblats.

## Fartdämpning gör skillnaden

Varför denna extrema skillnad?

Den beror på att man lyckats dämpa biltrafikens hastigheter effektivt i Göteborg, särskilt där det är många gående och cyklister. Omkring 2 500 (!) fartdämpande anordningar har byggts. Det är gupp, avsmalningar, upphöjda övergångsställen och cykelöverfarter. Allt detta har fått ner farterna, den viktigaste förklaringen till Göteborgs fantastiska resultat enligt en utvärdering av Väg- och transportforskningsinstitutet.

Det har varit positivt för alla, även för bilisterna, deras säkerhet har också ökat, men mest har förstås gående och cyklister gynnats av fartdämpningen. Utvecklingen för cyklister ser vi i diagrammet här intill.

Antal svårt skadade och dödade cyklister i Göteborgs kommun (streckat) respektive Stockholms Stad (heldraget) 1990-2008



5 Officiell statistik från SCB, SIKa och Vägverket.

Vi ser att antalet svårt skadade cyklister har minskat med mer än två tredjedelar i Göteborg sedan 1990 men i Stockholm har de fördubblats (en varning: övertolka inte hacken i kurvorna utan se bara till den långsiktiga trenden).

Vi kan inte skylla olycksutvecklingen på Stockholmscyklisterna. De tar själva ansvar för sin säkerhet så gott de kan. Stockholm har landets i särklass bästa hjälmanvändning, över 60 procent, en unikt hög siffra. Men siffran är också ett uttryck för cyklisternas riskupplevelse i en tät, hård och otålig biltrafik.

Olycksutvecklingen har att göra med Stockholms trafikpolicy. Här prioriteras biltrafikens hastighet och framkomlighet. I budgeten för 2008 slog politikerna fast att ”åtgärder för att öka framkomligheten i Stockholmstrafiken måste prioriteras mycket högt”. Man vill inte dämpa hastigheterna på huvudgatorna. Det är där den mesta trafiken finns, det är där de flesta olyckorna sker och det är där man förväxlar hög hastighet med transporteffektivitet.

I ett numera famöst beslut i Gatu- och fastighetsnämnden 2002 tog politikerna bort en del befintlig fysisk farddämpning samtidigt som man lade fast policyn att sådant ska undvikas ”i största möjliga mån”.

Därigenom frånhände man sig den enda effektiva metoden att ta kontroll över biltrafikens hastighet. Vad som står på skyltarna har, som bekant, mindre betydelse — om det inte finns en effektiv polisövervakning. Det visar sig emellertid att polismyndigheten i Stockholmsregionen är allra sämst i landet på just detta, mer än två och en halv gång sämre än riksgenomsnittet och sex gånger sämre än det mest ambitiösa länet, Östergötland.<sup>6</sup>

### **Positiv utveckling på huvudgator med cykelåtgärder**

Det finns emellertid positiva inslag i olycksutvecklingen. Det är de huvudgator där man gjort cykelfrämjande åtgärder. Huvudgator där cykelfält eller cykelbanor anlagts uppvisar en sjunkande olycksstatistik, se Staffan Erikssons text i boken. Cykelfälten på Hornsgatan är intressanta i sammanhanget eftersom man där lyckats åstadkomma en särskilt kraftig minskning av cykelolyckorna utan att cykelfälten i någon nämndvärd utsträckning påverkat motortrafikens framkomlighet.

---

6 Hur effektivt är trafiksäkerhetsarbetet. En sammanställning av Polisens och Vägverkets arbete inom trafiksäkerhetsområdet. Folksam, Tylösandsseminariet augusti 2004.



Det här minskar emellertid inte betydelsen av effektiv farddämpning. De positiva effekterna hade blivit ännu större och generellare om farterna dessutom dämpats på gatorna.

På tal om huvudgator, ibland framförs idén att cykeltrafiken ska ledas in på parallellgator. Det är en helt orealistisk tanke. Typiskt för Stockholm är, som bekant, att det är en stad på öar, förbundna av broar. Över broarna går huvudgator och ska cyklisterna komma från ena ön till den andra, måste de förstås använda huvudgator. För det andra dras cyklisterna till huvudgatorna av samma skäl som bilisterna. Huvudgatorna är genare, snabbare, lättare att komma fram på, intressantare med massor av affärer och andra målpunkter för Stockholms medborgare, oavsett vederbörande är cyklist, kollektivresenär eller bilist.

### Minskade anslag till cykeltrafiken

Det glädjande i utvecklingen är alltså att cykeltrafiken ökat, men det negativa är att också cykelolyckorna gjort det.

Cykeltrafiken har ökat så mycket att det är ren trängsel i högtrafik-tid. Cykelbanorna vid Tegelbacken är värst, men även Hornstull, Slussen och Strömbro har uppenbara kapacitetsproblem. Trängseln är så stor att kollisionsolyckor mellan cyklister och med gående numera förekommer.

I detta läge borde man alltså satsa ännu mer på utbyggnaden av cykelvägnätet, öka kapaciteten och öka säkerheten.

Stockholms trafikpolitiker gör i stället tvärtom. Under perioden 1998–2006 uppgick cykelpengarna till 50 miljoner årligen. Året därpå skars anslaget ner till hälften, 25 miljoner kronor. Sen fortsatte nedskärningarna till 17 miljoner kronor 2008. I år, 2009, är anslaget ännu lägre, 15 miljoner kronor.

Det är en nedskärning med mer än två tredjedelar.

Men detta kallas satsning i det politiska språket. I en stort uppslagen annons säger Stadsledningskontoret: ”I år satsar Stockholms stad därför på att ytterligare förbättra framkomligheten, säkerheten och komforten för cyklister.”<sup>7</sup>

---

7 Införd i bland annat Södermalmsnytt nr 11, mars 2009.

## Lyft cykelplaneringen regionalt

I den fortsatta utvecklingen är det viktigt att betrakta regionen som en helhet med Stockholm som magnet. Länet är uppsplittrat i massor av kommuner, men människors resor går över kommungränserna utan att de ens lägger märke till det. Det gäller också cykeltrafiken. Flödet mellan Stockholm och kringliggande kommuner är redan nu stort och fortsätter att öka.

Därför måste cykeltrafikplaneringen bli regional.

Men den regionala planeringen är mycket eftersatt. Det finns en skiss på ett antal regionala cykelstråk radiellt in till Stockholm. Arbetet med dem startade 1996 i samarbete mellan Vägverket Region Stockholm och berörda kommuner. Sedan dess har praktiskt taget inget hänt.

Stråken — i den mån de kan identifieras i trafikmiljön — har i dagsläget mycket stora brister när det gäller säkerhet och framkomlighet. Det finns ingen samlad överblick av tillståndet på de regionala stråken, varken logg eller uppföljning. Ansvaret för detta har Vägverket Region Stockholm.

Ett regionalt cykelplaneringsråd bör därför inrättas med berörda statliga och kommunala väghållare och få tillräckliga resurser. Cykelorganisationerna bör förstås vara med i rådet.

## Goda förutsättningar

Det finns län där cykelns andel av antalet personresor är dubbelt så stor som i Stockholmsregionen, eller mer. Det är exempelvis Uppsala län, Östergötland, Kronoberg, Kalmar län, Skåne, Örebro län, Västerbotten.

Möjligheterna till en fortsatt stark ökning i Stockholmsregionen är mycket goda. Klimatet är gynnsamt med korta milda vintrar, topografin lättframkomlig och en stor del av regionens målpunkter nås med en halvtimmes cykling.

Cykeln har onekligen medvind i Stockholmsregionen. Den imponerande ökningen är långt ifrån avslutad. Tvärtom. Det finns inget som säger att den inte kan fördubblas en gång till kommande år. Det innebär bara att cykeln här då får en lika stark ställning som på många andra platser i Sverige.

Men då är det viktigt att bryta den negativa olycksutvecklingen. Ökad cykeltrafik behöver inte alls betyda fler cykelolyckor, som många tycks tro. Göteborg är, som vi sett, ett bra exempel på hur man tvingat ner cykelolyckorna med genomtänkta och konsekventa åtgärder. Malmö är ett annat

exempel där cykeltrafiken ökat men cykelolyckorna minskat. Lund är ett tredje exempel där man lyckats sänka antalet svåra cyklistskador trots en väsentligt ökad cykeltrafik.

Vi kan förstås lyckas med samma sak i Stockholm men då måste vi ta tag i hastighetsfrågan. Och den är politisk. Bestämmer sig politikerna, vet våra skickliga trafikplanerare hur man ska göra.

