



Cykla i Gävleborg

Ett regionalt program för
ökad och säker cykling



Förord

Innehåll

CYKELPROGRAMMET I KORTHET	4
CYKELN DÅ OCH NU.....	5
SYFTE OCH AVGRÄNSNING	6
MÅL.....	7
MÅL 1: ÖKAD CYKLING	7
MÅL 2: SÄKER CYKLING.....	7
CYKEL FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER.....	8
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ÖKAD OCH SÄKER CYKLING I GÄVLEBORG	10
OLYCKSTATISTIK FÖR CYKLISTER I GÄVLEBORG	11
CYKELPOTENTIALSTUDIE GÄVLEBORG	12
SÅ NÅR VI ÖKAD OCH SÄKER CYKLING I GÄVLEBORG	15
SÄRSKILDA INSATSONRÅDEN	15
PLANERA FÖR CYKELN	17
GÖR CYKLING ATTRAKTIVT	19
TA CYKELN I, TILL OCH FRÅN KOLLEKTIVTRAFIKEN	21
LÅT BARNEN CYKLA.....	23
PENDLA MED CYKEL.....	24
SAMVERKAN FÖR ÖKAD CYKLING I GÄVLEBORG	26
CYKELBOKSLUT FÖLJER UPP INSATSERNA.....	26

Cykelprogrammet i korthet

Cykeln har historiskt varit en möjliggörare och har en plats som sådan även i framtidens transportsystem. Det är ett billigt, klimatsmart och tillgängligt färdssätt som lämpar sig ypperligt för kortare resor. En ökning av andelen transporter med cykel i länet bidrar till globala och nationella mål om omställning till ett hållbart transportsystem och till målen i den Regionala utvecklingsstrategin om en fossiloberoende transportsektor och ett hållbart resande.

Det regionala cykelprogrammet *Cykla i Gävleborg* är framtaget i samverkan med kommuner och aktörer som arbetar med att främja och öka cykling i länet.

Syftet med *Cykla i Gävleborg* är att samla länets aktörer i en gemensam målsättning och viljeinriktning kring de områden som har identifierats som viktiga för att nå omställningen till ett hållbart transportsystem. Målen i programmet är att Gävleborgs län till 2030 ska:

- Öka färdmedelsandelen för cykel med 10 procentenheter, från 7 procent till 17 procent
- Antalet allvarligt skadade cyklister ska minska med 25 procent och antalet omkomna ska bli noll

För att nå de två övergripande målen har följande fem insatsområden tagits fram. Varje insatsområde har preciserade målbilder som ska bidra till en utveckling i linje med de övergripande målen.

- Planera för cykeln
- Gör cykling attraktivt
- Ta cykeln i, till och från kollektivtrafiken
- Låt barnen cykla
- Pendla med cykel

I Gävleborg har 48 procent av länsinvånarna möjlighet att gå eller cykla på mindre än 15 minuter mellan bostad till arbete/skola, men det är i dagsläget bara 7 procent av länsinvånarna som tar cykeln för arbets- och studieresor. Länets tio kommuner har olika förutsättningar och potential för att öka andelen cykling, där den största potentialen återfinns inom länets 80 tätorter.

I arbetet med att nå ökad och säker cykling i Gävleborg är samverkan ett viktigt verktyg där såväl kommuner som organisationer och civilsamhället är viktiga parter. Programmet fastställer också att Region Gävleborg ska sammanställa ett cykelbokslut vartannat år, för att följa upp att arbetet går i linje med målen.

Cykeln då och nu

Cykeln, ett fordon som funnits sedan slutet av 1800-talet, finns i de flesta svenska hem idag. Bara i Sverige har det funnits över 2500 olika cykelmärken. I Gävleborg använde många bruksarbetare sig av cykeln för att pendla till och från arbetet. När bilen kom satsades mycket pengar på infrastruktur för den under väldigt många år vilket påverkade cyklingen.

Idag, år 2022, görs satsningar på cykelinfrastruktur på många ställen i Europa, i Sverige och i Gävleborg för att öka antalet cyklister då vinsterna för individen och samhället är många.

Region Gävleborg har under många år jobbat aktivt med att skapa goda förutsättningar tillsammans med kommunerna för att cyklingen i länet ska öka. Arbetet med att öka cyklingen stöds i flera styrande dokumentet, där ibland den Regionala utvecklingsstrategin (RUS), med mål och indikatorer som Region Gävleborg och andra samverkansaktörer inom regional utveckling arbetar emot. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033, Regionalt trafikförsörjningsprogram 2022-2030 och Skogsprogrammet är andra viktiga dokument som ur olika aspekter arbetar med ökad och säker cykling för alla invånare oavsett kön, ålder, förmågor eller bakgrund.

Arbetet med ökad och säker cykling bidrar till globala, nationella regionala och lokala mål om minskade klimatutsläpp och bättre folkhälsa, men även vinster på individnivå, bland annat genom:

- Positiva hälsoeffekter
- Lugnare trafikmiljö
- Mindre luftföroreningar och buller i närmiljön
- Lägre ekonomiska omkostnader
- Attraktiv livsmiljö
- Mindre buller

Syfte och avgränsning

Syftet med Cykla i Gävleborg är att samla länets aktörer i en gemensam målsättning och viljeinriktning kring arbetet med ökad och säker cykling såväl regionalt som lokalt. Cykeln som färdmedel är ofta ett lokalt transportmedel men det finns stora samordningsvinster att dra nytta av genom samverkan mellan aktörer inom länet. För att maximera arbetet med olika typer av cykelfrågor, allt från nybyggnation av infrastruktur med dess planering, genomförande, drift- och underhållsåtgärder till beteendeförändring, behovsinventering eller nöjdhetsmätningar, möjliggör Region Gävleborg för samordning och omvärldsbevakning för att skapa effektiv samhällsplanering.

Cykelprogrammet ska vara vägledande i planeringen av effektiva åtgärder för en ökad och säker cykelinfrastruktur i länet. Eftersom många cykelvägar delas mellan gående och cyklister i Gävleborg kommer satsningar på enskilda cykelvägar även gynna gående och andra trafikanter som nyttjar cykelvägnätet.

Cykelprogrammet innehåller inga finansieringsförslag eller viktningar av vilka åtgärder som behövs i länet, utan ska ses som en strategisk inriktning i framtagna och genomförande av insatser som behövs i den fysiska miljön på kommunalt, enskilt och statligt vägnät samt i arbetet med beteendeförändring för att nå målen om ökad och säker cykling

Mål

För att cyklingen i länet ska öka krävs såväl fysiska åtgärder som beteendeförändringar. För Gävleborg har två mål pekats ut som de viktigaste för att bidra till denna utveckling. Målen utgår ifrån nationella och regionala mål med syfte att nå ett hållbart och trafiksäkert samhälle år 2030.

Mål 1: Ökad cykling

Öka färdmedelsandelen för cykel med 10 procentenheter, från 7 procent till 17 procent

Enligt målet ska cyklingen öka med tio procentenheter mellan 2021-2030. Målet ska bidra i omställningen till ett hållbart samhälle och kan kopplas till Agenda 2030¹ och fem av de globala målen,



Mål 2: Säker cykling

Antalet allvarligt skadade cyklister ska minska med 25 procent och antalet omkomna ska bli noll

Målet om säker cykling är kopplat till trafiksäkerhet och regeringens etappmål för vägtrafiken till 2030², också kallad nollvision. Nollvisionens målformulering anger att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras mellan år 2020 och 2030. Antalet allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent mellan samma tidsram.

För Cykelprogrammet innebär det att inga cyklister ska omkomma i trafiken och att antalet allvarligt skadade cyklister i Gävleborg ska minska.

¹ Agenda 2030 <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/> 2022-08-17

² [Nollvisionen – tillsammans räddar vi liv - Bransch \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se) 2022-08-17

För att uppnå de uppsatta målen och bidra till en hållbar utveckling i Gävleborg behöver Region Gävleborg, länets kommuner och andra aktörer arbeta både tillsammans men också parallellt med respektive parts del i utvecklingsarbetet. För att konkretisera detta arbete har det tagits fram fem insatsområden med respektive målbilder, som beskrivs vidare under avsnittet *Så når vi ökad och säker cykling*.

Cykel för hållbara transporter

Arbetet för en hållbar utveckling genomförs i enlighet med agenda 2030 och har under en lång period resulterat i olika satsningar för en hållbar infrastruktur. De sjutton delmålen i Agenda 2030 delas in i de tre hållbarhetsperspektiven ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet. Arbetet med Agenda 2030 ska ske integrerat och odelbart eftersom de tre olika delarna i hållbar utveckling hänger samman och är beroende av varandra. En utveckling får inte ske på bekostnad av en annan. Satsningar på ökad och säker cykling bedöms ha lika stor påverkan på alla hållbarhetsperspektiven och bidrar därmed direkt till hållbar utveckling i Gävleborg.



Figur 1 De tre hållbarhetsperspektiven som tillsammans utgör hållbar tillväxt

Cyklingens bidrag till ekonomisk hållbarhet

Att cykla är ett bra sätt att hushålla med mänskliga och naturliga kapital. Cykling stärker mänskliga kapital genom att öka hälsan, erbjuda frihet och rörelse inom och mellan platser på ett kostnadseffektivt sätt. I den fysiska miljön tar cykeln relativt liten plats då utrymmet som behövs för parkering, cykelväg med mera är mindre jämfört med bilens behov av utrymme. Jämfört med andra transportmedel som till exempel bilen så har cykeln ett lägre inköpspris och kan användas under en lång tid innan den blir obrukbar och lämnas på återvinningen.

Cyklingens bidrag till miljömässig hållbarhet

Cykeln är ett hållbart färdmedel eftersom dess klimatpåverkan är väldigt låg eller obefintlig när den används. Cyklister är en grupp som starkt bidrar i omställningen till ett fossilfritt samhälle. En cykel kan användas i många år och det finns en andrahandsmarknad som förlänger livslängden och användningen av en cykel. Runt om i Sverige finns det olika cykelkoncept som bidrar till cirkulär ekonomi som exempelvis system för hyrcyklar som kompletterar traditionella metoder kring ägande och underhåll.

Cyklingens bidrag till social hållbarhet

Cykling bidrar till social hållbarhet på olika vis. Genom att cykla påverkas både den fysiska och psykiska hälsan positivt. Dessutom kan personer på ett enkelt sätt förflytta sig från hemmet till exempelvis arbete, skola, mataffär, fritidsaktivitet eller annat ärende. Många fler personer har dessutom möjlighet att äga eller hyra en cykel gentemot att till exempel äga eller hyra en bil. Investeringar för ökad och säker cykling når på så sätt fler grupper av flickor, pojkar, kvinnor och män.

Satsningar på ökad cykling saknar målkonflikter gällande hållbarhet

Eftersom ökad cykling stärker alla tre perspektiv av hållbarhet så finns det inga givna målkonflikter vid satsningar. Det innebär att arbete för ökad cykling träffar mitt i prick och är ett bra sätt att arbeta med genomförandet av Agenda 2030 och hållbar utveckling.

Förutsättningar för ökad och säker cykling i Gävleborg

Gävleborg ligger i mitten av Sverige och i länet bor det 287 000 personer (2019). Gävleborgs län består av fem arbetsmarknadsregioner, tio kommuner och omkring 80 tätorter där över 80 procent av länets befolkning bor. Länets yta består av 88%³ skog och det är relativt långa avstånd mellan tätorterna. Infrastrukturen i länet är väl utbyggd med 20⁴ järnvägsstationer och 4416⁵ busshållplatser vilket möjliggör hållbara resor mellan och i tätorterna.

Eftersom avstånden mellan tätorterna, i de flesta fall, är långa finns de flesta cykelvägarna inom och omkring länets tätorter. Totalt finns det 74 mil⁶ cykelvägar (regionala och kommunala) i länet.

Årstiderna och vädret i Gävleborg påverkar i stor grad om man väljer att cykla eller inte. En tåg- och bussresenär eller en bilist påverkas inte lika mycket som en cyklist eftersom de är mer skyddade från vädret. Vintrarna i Gävleborg skiljer sig åt mellan kust och inland samt norra och södra delen av länet. Snö mängd och kyla påverkar i hög grad förutsättningarna för att cykla. Cykelbarometern⁷ vid Gävle sjukhus visar att antalet cyklister minskar i november och ökar igen i april.

Region Gävleborg har höga ambitioner inom den hållbara utvecklingen, med en långsiktig vision om ett utsläppsfritt län. Inom ramen för *Länsplan för Regional transportinfrastruktur 2022-2033* avsätts ungefär en tredjedel av tilldelade medel till cykelinfrastruktur, främst statlig men även årlig medfinansiering till kommunala investeringar. Samtidigt är behoven långt större än de tilldelade medlen, vilket tydliggör vikten av en god samordnad och effektiv planering av cykelinfrastrukturen. Utöver investering i hård infrastruktur samordnar Region Gävleborg ett antal samverkansformer för att öka jämställdheten och skapa jämlika förutsättningar. Finansiering av cykelåtgärder kan ske genom prioritering av medel inom Länsplan för regional transportinfrastruktur, av Trafikverkets prioritering av medel i Nationell plan för transportinfrastruktur, i kommunernas investeringsbudgetar samt av privata aktörer.

³ SCB 2015

⁴ X-trafik 2020

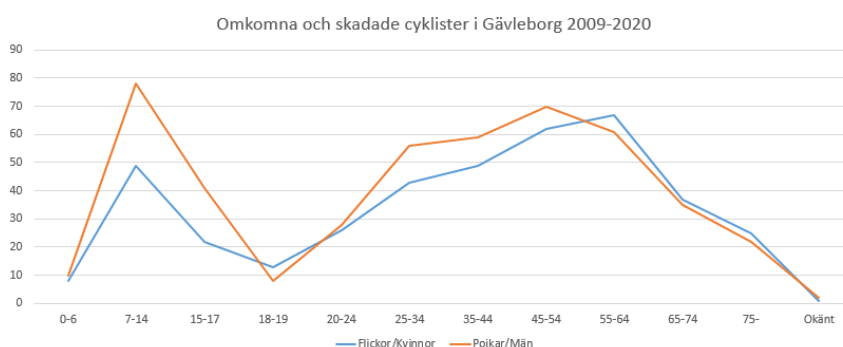
⁵ X-trafik 2020

⁶ NVDB 2020

⁷ Utdrag cykelbarometern vid Gävle sjukhus 2020

Olycksstatistik för cyklister i Gävleborg

Varje år skadas cirka 2000 cyklister allvarligt i Sverige och cirka 20-30 cyklister omkommer. I Gävleborg rapporterades 1 247 skadade cyklister mellan åren 2002-2021, varav 11 omkomna och 46 allvarligt skadade.⁸ Olycksstatistiken visar att flest olyckor sker på allmän gata eller väg, följt av cykelbanor, trottoarer, cirkulationsplatser och slutligen hållplatslägen. För olyckor som leder till allvarlig skada eller att cyklist omkommer sker i störst utsträckning på allmän väg följt av cykelbanor. Orsak till olycka är främst singelolyckor, följt av kollision med motorfordon och därefter kollision mellan cyklister. Fördelningen mellan kön och ålder visas i figur 3.



Figur 2 Antal skadade och omkomna cyklister i Gävleborg 2009-2020 enligt Strada.

De flesta cyklister som skadas får lindriga skador och enligt statistiken har antal skadade minskat sen 2009. I Gävleborg är de vanligaste cykelolyckorna singelolyckor samt olyckor mellan cykel och motorfordon.⁹ Statistiken i STRADA baseras på polis- och sjukhusrapporter och tyvärr finns det ett mörkertal på grund av bristande rapportering. Region Gävleborg arbetar för att öka rapporteringen, för att minska mörkertalet, bland annat genom kunskaps- och informationsutbyte mellan verksamheter men även till allmänheten.

Cykelhjälsanvändningen påverkar i hög grad skadegraden hos cyklister. Huvudskador som uppkommer vid cykelolyckor är den vanligaste orsaken till dödsfall. Två av tre allvarliga huvudskador skulle kunna undvikas om hjälm används av cyklister i större utsträckning¹⁰. Det nationella målet för cykelhjälsanvändning är 70 procent år 2020 men mätningarna 2020 visade 50 procent enligt NTF. I Gävleborg är användningen av cykelhjälm bland barn och vuxna 43 procent år 2020 jämfört med 38 procent år 2015. Mellan åren 2015 och 2020 har hjälmanvändningen hos vuxna ökat från 13 procent till 23 procent. Av barnen i Gävleborg använder 54 procent cykelhjälm trots att lagen säger att alla barn under 15 år ska använda cykelhjälm när de cyklar. Det finns stor potential att öka användningen av cykelhjälm bland barn och vuxna och på så vis minska antalet omkomna och skadade cyklister i Gävleborg.

⁸ Utdrag från Strada 2022-05-24

⁹ Utdrag från Strada 2021-01-31

¹⁰ Trafikverket Johan Lindberg 2020-10-20

Cykelpotentialstudie Gävleborg

Invånarnas möjligheter att cykla skiljer sig åt beroende på var man bor. De tio kommunerna i länet har olika förutsättningar för att skapa goda cykelmöjligheter för invånarna. År 2019 genomfördes en cykelpotentialstudie för Gävleborg. Adressuppgifter till de som arbetar samt studerar (alla nivåer) hämtades från SCB samt uppgifter om arbetsplatsen/utbildningens geografiska plats. Studien visar kortaste cykelavstånd när man har möjlighet att cykla på alla bilvägar och cykelvägar. Potentialstudien visar på den potential som finns för cykling mellan hem och arbete/-utbildning.

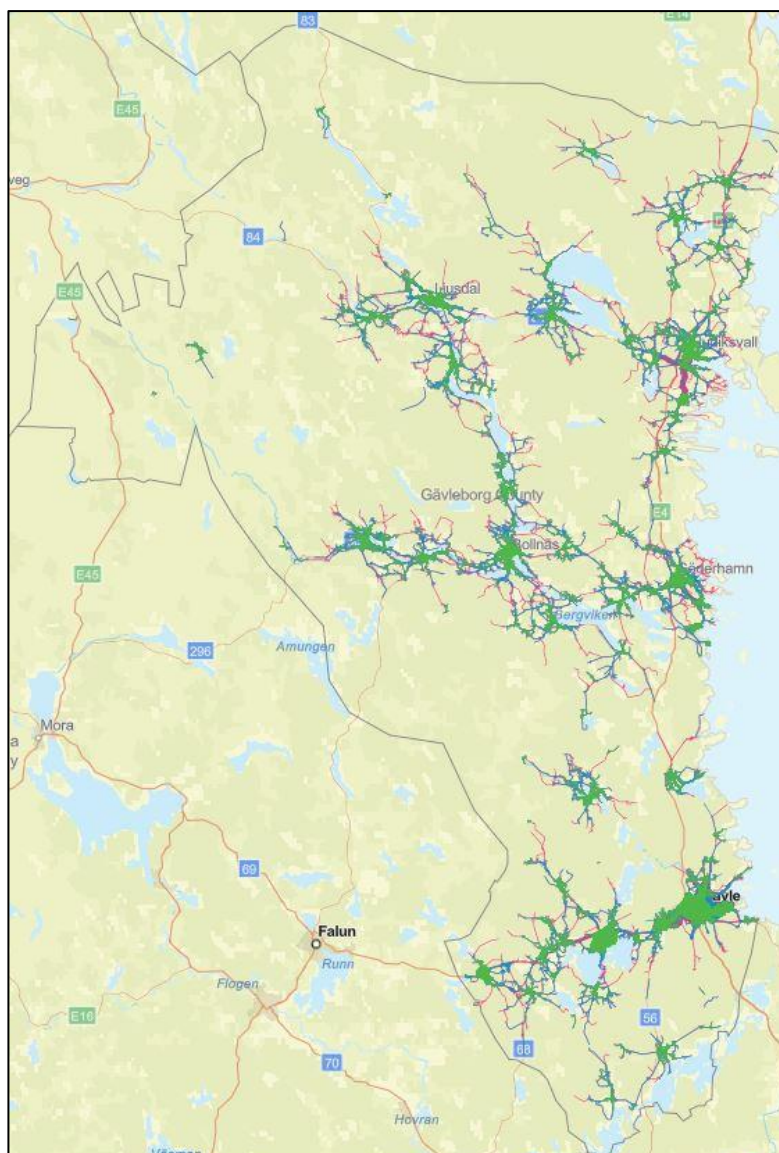
Studien resulterade i underlag för var cykelinfrastruktur behövs, men även var potentialen visar sig högre än det faktiska resandet och där det därmed föreligger ett behov av andra åtgärder, såsom beteendeförändring. Studien visar på potentialen att öka cyklingen och ger ett bra underlag till fortsatt satsning på ökad och säker cykling i Gävleborg.

Resultatet från nulägeskartläggningen visar att potentialen för att kunna cykla i Gävleborg är god. Hela 48 procent av länets invånare har 15 minuter eller mindre med cykel mellan bostad och arbete eller skola. För restiden 30 minuter med cykel är motsvarande siffra 61 procent.

I figur 3 redovisas Gävleborg läns cykelpotential mellan bostad och arbete/skola:

- gröna linjer för 15 minuters tillgänglighet
- blå linjer för 30 minuter
- rosa linjer visualiserar 45 minuter

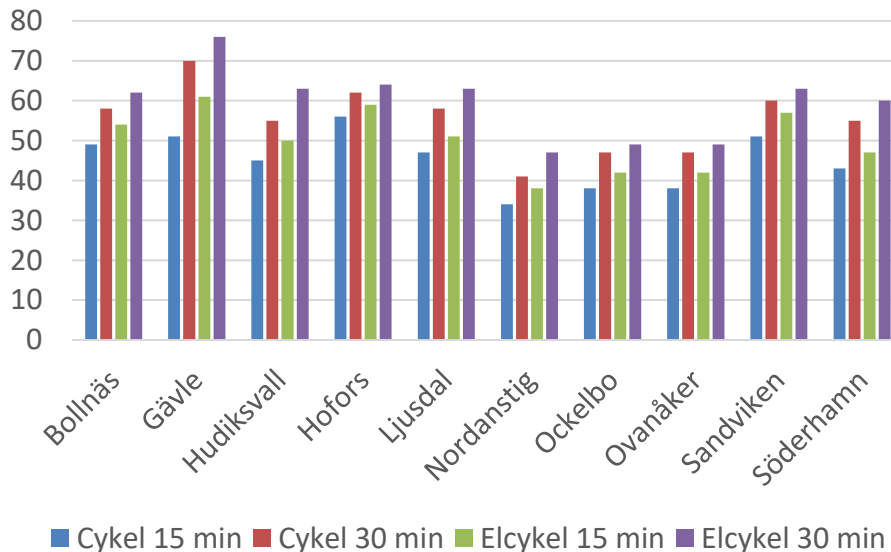
Resultatet kan utforskas vidare på regionens hemsida¹¹.



Figur 3 Visualisering av cykelpotential för 15, 30 och 45 min restid med cykel i Gävleborgs län

¹¹ <https://www.regiongavleborg.se/regional-utveckling/samhallsplanering-och-infrastruktur/hallbara-transporter/> 2022-08-09

Potentialen för vanlig cykel och elcykel skiljer sig inte så mycket åt, det verkar finnas en gräns där avståndet gör att cykel, enskilt, inte är bästa färdmedlet. Det bör tilläggas att det är fler kriterier än avstånd som avgör om transporten sker med cykel eller ej, där elcykeln ger en ökad komfort. Dessa kriterier kan exempelvis vara motvind, kuperad terräng eller last. Genom att använda cykeln för att ta sig till anslutningar med tåg och buss kan potentialen öka ytterligare. Resultatet skiljer sig åt sinsemellan kommunerna vilket visas i figuren nedan.

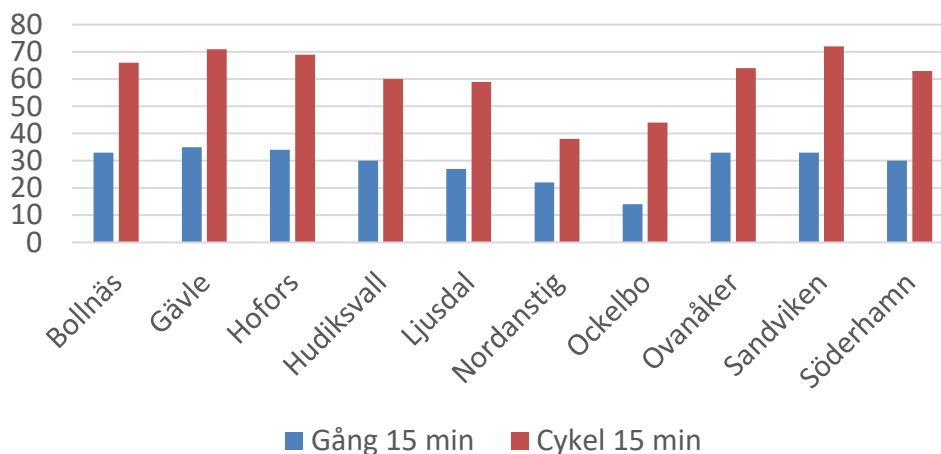


Figur 4 Potential för gävleborgare att cykla från bostaden till arbete/skola, fördelat per kommun och andel procent utifrån de olika intervallen

Potential för skol- och utbildningsresor

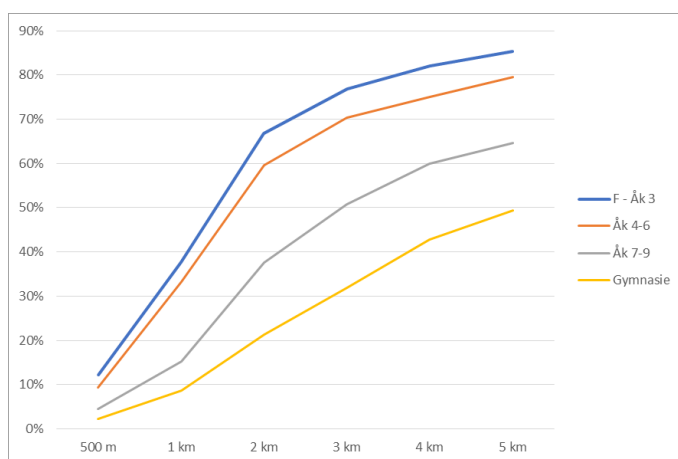
I cykelpotentialstudien redovisas en stor potential för ökad cykling, särskilt bland barn och unga när det gäller till och från skolan. Resultatet visar att många elever har kortare än två kilometer till skolan, omkring 32 procent. Potentialstudien visar också att hela 66 procent av länets barn och unga i grund- och gymnasieskola har kortare än fyra kilometer till skolan. De fyra kilometerna som studien har utgått ifrån räknas i resultatet om till 15 minuters cykeltur. Avståndet mellan hem och skolan påverkar i hög grad möjligheten att gå eller cykla till skolan och därmed barn och ungas möjlighet till självständigt resande.

Potentialstudien redovisar också skillnader mellan kommunerna, allt utifrån hur befolkningsstrukturen ser ut men även hur skolor är förlagda. Inom kommunerna finns skillnader utifrån huvudort och övriga orter samt där statlig infrastruktur som kopplar samman orter ligger efter i utvecklingen av cykelbarhet. Majoriteten av kommunerna har en stor cykelpotential där omkring 60 – 70 procent av deltagarna i studien kan cykla till skola eller arbete på mindre än 15 minuter. Två av länets kommuner har lägre cykelpotential, se figur 5.



Figur 5 Andel elever i länets kommuner som kan ta sig till skola med gång respektive cykel på 15 minuter eller mindre. Källa: Region Gävleborgs cykelpotentialstudie

Vid planering av skolcykelvägar är ålder en viktig faktor. Elever på högstadiet eller gymnasiet har en annan trafikmognad än elever i låg och mellanstadiet. Därmed är också potentialen i de olika åldersgrupperna av intresse att särskilja. I lägre ålder har barn och unga generellt närmare till skolan utifrån närhetsprincipen, vilket är en lokaliseringsprincip inom utbildningsväsendet där närhet i låg ålder väger tungt vid val av placering av utbildningsplatser. Då barn och unga i lägre ålder inte har samma trafikmognad som äldre barn är vårdnadshavarnas val av transportmedel avgörande för huruvida eleverna cyklar eller blir skjutsade. Nedan tabell visar fördelningen mellan årskursers möjlighet till att gå eller cykla till skolan



Figur 6 Visualisering av olika årskursers avstånd mellan hem och skola. Källa: Presentation av potentialstudien - Region Gävleborg

Så når vi ökad och säker cykling i Gävleborg

Den regionala cykelplanen tar sin utgångspunkt i de nationellt fastställda transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen som betonar betydelsen av långsiktigt hållbara transportlösningar. Genom att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling kan trafikens negativa påverkan på miljön minska samtidigt som folkhälsan förbättras. Dessutom bidrar ökad cykling till goda förutsättningar för att nå ett mer hållbart samhälle såväl ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Gävleborg och dess invånare har mycket att vinna på att det investeras i insatser för ökad och säker cykling, men det ställer samtidigt höga krav inom samhälls- och infrastrukturplaneringen. För att uppnå en ökad och säker cykling i Gävleborg behöver Region Gävleborg arbeta på olika sätt. Genom identifierade insatsområden, egna styrdokument samt samverkan med andra aktörer kommer arbetet ha goda förutsättningar att bli framgångsrikt.

Regionen, kommunerna och statliga myndigheter är stora arbetsgivare och kan påverka möjligheterna till ökad cykling genom att erbjuda cykel, lastcykel och elcykel som alternativ vid kortare tjänsteresor samt även stimulera till att resor till och från arbetet, i högre utsträckning, sker med cykel. Även civilsamhället och fastighetsägare till flerfamiljshus kan bidra till ökad cykling genom exempelvis säkra cykelparkeringar, innovativa lösningar eller delningstjänster för olika typer av cyklar.

Särskilda insatsområden

De identifierade insatsområdena för ökad och säker cykling i Gävleborg berör olika aktörer och verksamheter, vilket innebär att arbetet behöver göras i samverkan. Länets kommuner och Trafikverket, men även företagare, föreningar, och civilsamhället är ovärderliga aktörer i det gemensamma arbetet med att uppnå cykelplanens mål.

Region Gävleborg har genom det regionala utvecklingsuppdraget en samordnande roll för att öka andelen hållbara transporter, där cykel utgör ett viktigt transportslag. Region Gävleborg har även som regional aktör en del av ansvaret för att insatsområdena genomförs men där genomförandet behöver ske i samverkan med kommuner, näringsliv, intresseorganisationer och civilsamhället. Genom länsplan för transportinfrastruktur 2022-2033 i Gävleborgs län prioriterar Region Gävleborg insatser i det regionala transportnätet, där Trafikverket är väghållare och ansvarar för genomförandet av åtgärder i den fysiska infrastrukturen. De regionala målen för ökad och säker cykling är därför beroende av en bred samsyn i utvecklingen över organisations- och förvaltningsgränser.

Nedan beskrivs insatsområdena och varje område innehåller en beskrivning av insatsen generellt, nuläget i Gävleborg samt ett antal målbilder kopplat till respektive insatsområde. Följande insatsområden är identifierade för ökad och säker cykling i Gävleborg:

1. Planera för cykeln
2. Gör cykling attraktivt
3. Ta cykeln i, till och från kollektivtrafiken
4. Låt barnen cykla
5. Pendla med cykel

Planera för cykeln

En välfungerande, attraktiv och säker infrastruktur är grunden för att möjliggöra cykling. Upplevelsen av faktorer som snabbhet, bekvämlighet och trygghet spelar stor roll för vilket färdmedel som väljs. Att åstadkomma en välfungerande cykelinfrastruktur innebär att ta hand om befintliga cykelvägar, inkludera cykelfrågor i samhällsplaneringen samt att planera för ny cykelinfrastruktur. Den nya infrastrukturen måste anpassas till alla cykeltrafikanter och varianter av cyklar och fordon som får framföras på cykelväg¹².

Nuläge

Förutsättningarna för att kunna cykla ser olika ut. I länets mer glesbefolkade områden är trafikmiljön för cyklister ofta otrygg till följd av höga hastigheter för motorfordonstrafiken, smal eller helt avsaknad av vägren samt låg tillgång till cykelvägar som är separerade från körbanan. I tätorterna är förutsättningarna och infrastrukturen för cykel mer utbyggd och där kan istället passager över bilvägar liksom drift- och underhållsfrågor vara mer avgörande i planeringen av en attraktiv och säker resa med cykel.

I Gävleborg arbetar flera aktörer med att göra cykeln till ett tillgängligt, säkert och attraktivt val. Många arbetsgivare och kommuner i länet har genomfört eller genomför återkommande kampanjer för ökad cykling, olika tävlingar eller andra evenemang såsom cykeldagar för att uppmuntra anställda eller invånare att välja cykeln. Region Gävleborg samordnar kampanjer för ökad cykling, till exempel Vintercyklisten Gävleborg¹³ och Cykelvänlig arbetsplats¹⁴. Syftet med dessa typer av samverkan är att, som regionalt utvecklingsansvariga, skapa lättillgängliga arbetsmodeller för andra parter att anamma.

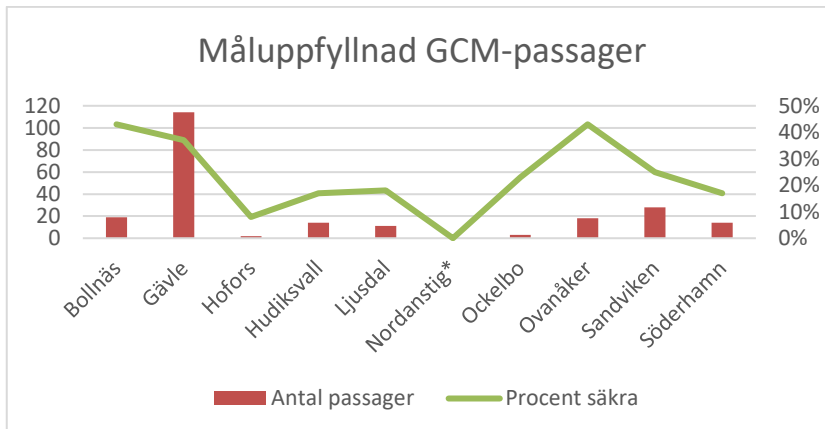
Andelen säkra gång-, cykel- och mopedtrafikpassager över huvudstråk för bussar och bilar inom tätbebyggt område varierar mellan länets kommuner. Av de inventeringar genomförts av NTF i respektive kommun är det endast tre kommuner i länet som uppnått Trafikverkets mål om 35 procent GCM-passager med klassningen god kvalitet till år 2020. På det statliga vägnätet var det 44 procent av passagererna som höll god kvalitet¹⁵.

¹² cykeltrafikanter i enlighet med definitionen om cykel som anges i Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner 2022-08-17

¹³ <https://www.regiongavleborg.se/vintercyklisten/> 2021-02-25

¹⁴ <https://www.regiongavleborg.se/regional-utveckling/samhallsplanering-och-infrastruktur/hallbara-transporter/Cykelvanlig-arbetsplats-Gavleborg/> 2021-02-25

¹⁵ NTF Gävleborg – GCM-passager utredning 2020



Figur 7 NTF Gävleborgs rapportering över antal passager per kommun samt procent med klassning God kvalitet

*Nordanstig har i denna undersökning ej blivit inventerad varför data saknas för kommunen.

Målbild

- ❖ Alla kommuner i länet bör ha en plan för ökad och säker cykling eller motsvarande dokument.
- ❖ Information om antal och andel cyklister samt kunskap om cyklisterna som trafikanter ska öka.
- ❖ Andelen trafiksäkra passager ska öka, där varje ny passage ska följa riktlinjer i enlighet med VGU (förordning om Vägar och Gators utformning) för trafiksäkerhet.
- ❖ Investeringsmedel för cykelåtgärder ska avsättas för såväl statliga som kommunala åtgärder.

Åtgärdsbehov

I planeringen av den fysiska miljön måste tillgängligheten och säkerheten för cyklister beaktas för att nå en förbättrad trafikmiljö. Planeringen ska skapa goda förutsättningar för ökad och säker cykling där val av åtgärder skiljer sig åt mellan olika orter och åtgärder. Att ta fram ett styrdokument för cykel är ett effektivt sätt att tydliggöra vilka insatser, resurser och prioriteringar som krävs för att förbättra cykelns attraktivitet.

Kunskapen om nuläge och börläge hos olika aktörer behöver öka. Offentlig och privat sektor, föreningar och övriga organisationer måste jobba aktivt med kunskapsunderlag kring förutsättningar för cykling vid respektive målpunkt. I arbetet ingår såväl fysiska förutsättningar och beteendeförändringar, allt för att möjliggöra ökad och säker cykling. Samtliga parter har olika förutsättningar, men arbetet bör ske utifrån respektives ansvarsområde där fastighetsansvar, arbetsgivaransvar och service är olika aspekter att beakta.

Gör cykling attraktivt

Genom att göra det mer attraktivt att välja cykeln, att uppmuntra till ändrat beteende i resmönster och genom att stödja de som redan cyklar, kan statusen för cykeln stärkas. Att planera för god cykelinfrastruktur är grunden, men att jobba med påverkansarbete, beteendeförändringar och de mjuka värdena i infrastrukturen bidrar till att göra cykeln till ett attraktivt färdmedel så att de satsningar som görs i den fysiska infrastrukturen kommer till större användning.

Nuläge

I Gävleborg finns, som cykelpotentialen visar, hög potential för arbets- och studiependling. Cykling har dock långt fler användningsområden, där det finns goda förutsättningar att förbättra och utveckla länet som ett attraktivt län för cykling. Det är dels fritidsresor, så som vardagsaktiviteter, service eller friskvård.

En annan viktig aspekt i att öka attraktionen i cykling är att även se besöksnäringens behov av cykelinfrastruktur. Besöksnäringen ses som Sveriges senaste basindustri och är en starkt växande näring i Gävleborg. Naturturism är en stadigt växande trend och efterfrågan på utomhusupplevelser i naturen ökar både nationellt och internationellt. Nationellt har en ökad medvetenhet om resandets klimatpåverkan och coronapandemin drivit på trender som "hemester" och "svemester". Dessa aspekter är av stor vikt i arbetet med att göra cykling attraktivt.

För att följa upp hur arbetet med ökat cyklande går samordnar Cykelfrämjandet vartannat år enkäten Cyklistvelometern¹⁶, som bland annat mäter cyklisters nöjdhet i sin kommun. I 2020 års undersökning deltog 18000 cyklister i Sverige. Resultatet kan användas i den kommunala planeringen, trygghetsarbetet med mera. De kommuner som uppnått tillräckligt många svar baserat på antal invånare får sitt resultat presenterat i rapportform, varför det är av vikt att kommunen själv marknadsför enkäten och stödjer deltagandet från invånarna.

År 2021 fick 7 av 10 kommuner i länet ett resultat från cyklistvelometern, vilket är en ökning från 2018. 1 367 cyklister valde att svara på enkäten. 58 procent av cyklisterna i Gävleborg uppgav att otrygga trafiksituationer var det största hindret för deras cykling medan 47 procent svarade att de uppskattade miljön kring cykelvägarna i sin kommun.

Målbild

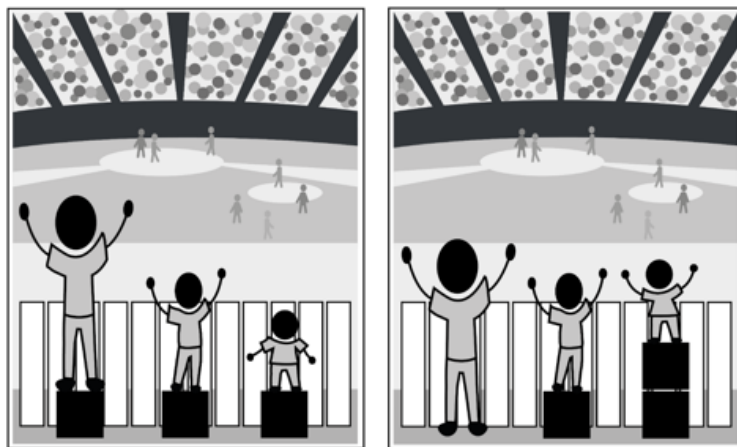
- ❖ Cykeln är ett attraktivt färdmedel till och från arbetsplatser samt på fritiden.
- ❖ Det finns möjlighet till säker cykling för hela resan, inklusive delsträckor som uppstår mellan hem och arbete, så som service, barnomsorg etc.
- ❖ Alla människor oavsett kön, ålder, förmågor eller bakgrund ges likvärdiga möjligheter att välja cykel.

¹⁶ <https://cykelframjandet.se/cyklistvelometern/> 2021-02-25

Åtgärdsbehov

Olika aktörer behöver utveckla sitt arbete med att kommunicera cykelåtgärder. Traditionella insatser och kampanjer når oftast ut till grupper som redan cyklar. Insatser som planeras lika för alla, utan specifik målgruppsanpassning, har ofta svårare att påverka grupper av personer som idag är längre ifrån att välja cykling som färdmedel.

Bilden nedan visar skillnaden mellan att ge alla personer lika insats (vänstra bilden) och att ge olika personer eller grupper av personer olika insatser beroende på dess olika förutsättningar (högra bilden).



Figur 8 Skillnad mellan att ge alla personer lika insats jämfört med olika insats beroende på förutsättning

För att kunna planera olika insatser utifrån kön, ålder, förmågor eller bakgrund behöver först en kartläggning och analys göras om vilka olikheter i förutsättningar som finns mellan olika grupper av personer i aktuella sammanhang.

Arbetet med anpassade insatser utifrån olika förutsättningar och transportbehov behöver öka för att möjliggöra attraktiv cykling i hela länet.

Ta cykeln i, till och från kollektivtrafiken

För att öka de hållbara resorna från dörr till dörr är det viktigt att goda förutsättningar finns för att kombinera cykel och kollektivtrafik. Genom att underlätta för kombinationsresor ökar attraktiviteten för såväl kollektivtrafik som cykel. Kombinationsresor passar såväl arbets- och studieresor som resor för fritid och turism, och påverkar bland annat hälsa, miljö och samhällsekonomi positivt.

Nuläge

Gävleborg har mycket goda förbindelser med tåg mellan ett flertal orter och det finns en välutbyggd busstrafik i länet. De största utmaningarna för att på ett effektivt sätt kunna kombinera cykel och kollektivtrafik i Gävleborg idag är framförallt:

- ❖ brist på säkra och tillgängliga cykelvägar och parkeringar i anslutning till bytesnoder (hållplatser och tågstationer)
- ❖ svårigheter att ta med sig cykeln ombord på bussar och tåg på grund av utrymmesskäl och bristande information

Det finns idag möjlighet att ta med 2 cyklar på X-tåget per avgång i mån av plats, möjlighet till platsbokning saknas och är en utmaning att lösa då systemet inte hanterar platsbokning för sittplatser heller. För busstrafiken är det i dagsläget inte möjligt att ta med cykel ombord på stadstrafik men det är möjligt inom den regionala trafiken. År 2021 var antalet sålda cykelbiljetter hos X-trafik 810 stycken, siffran är lägre än för 2019 då det såldes 1188 stycken cykelbiljetter inom X-trafik. Minskningen kan härledas till Covid-19 pandemin 2020 och 2021 då det kollektiva resandet generellt minskade.

Under 2016 genomfördes ett pilotprojekt i Gävleborg för att testa hur ett regionalt hyrcykelsystem vid de större tågstationerna skulle kunna fungera i praktiken. Utvalda testresenärer fick under tre månader tillgång till cyklar, som var placerade vid stationerna i Gävle, Söderhamn och Hudiksvall. Utvärderingen av pilotprojektet visade att systemet och tekniken fungerade väl, användarna var positiva, cyklarna användes mest för resor mellan två och fyra kilometer och att betalningsviljan bedömdes vara 100 till 200 kronor per månad för arbetspendlare.

Målbild

- ❖ Det ska finnas cykelanslutningar och cykelparkeringar vid samtliga hållnoder utmed prioriterade kollektivtrafikstråk och med över 20 påstigande/dygn
- ❖ Möjligheterna till att ta med sig cykel på regiontåg- och busstrafiken ska utökas
- ❖ Ett permanent hyrcykelsystem i anslutning till större noder i den regionala kollektivtrafiken ska införas

Åtgärdsbehov

För att fler ska vilja kombinera cykel och kollektivtrafik behöver hela resan vara snabb, bekväm och trygg. Bytespunkten (busshållplats och tågstation) måste vara attraktiv och tillhandahålla bland annat väderskydd och säker cykelparkering för både traditionella cyklar, elcyklar och lastcyklar.

Det ökade intresset för cykling i olika former ställer högre krav på kollektivtrafiken genom att intresset för att ta med cyklar ombord på bussar och tåg generellt ökar. I takt med att intresset för naturupplevelser på cykel ökar efterfrågar både svenska och utländska turister möjligheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken i högre utsträckning.

För en del resenärer kan hyrcykelsystem vid de större bytespunkterna vara en lösning för att ta sig till sin målpunkt. Den tekniska utvecklingen av hyrcykelsystem går snabbt och har gått från smarta system till smarta cyklar med mobila lösningar och större flexibilitet för användaren. Region Gävleborg ser många fördelar med tillgång till hyrcyklar vid större bytespunkter i länet.

Låt barnen cykla

Cyklingen bland barn och unga minskar och stillasittandet ökar. Enligt Folkhälsomyndighetens rapport Skolbarns hälsovanor i Sverige 2017/18 visar att barn och unga bör vara fysiskt aktiva minst 60 minuter per dag. Fysisk aktivitet definieras enligt Världshälsoorganisationen, WHO, bland annat som att promenera eller cykla till skolan, ägna sig åt olika former av idrott, ha aktiviteter på skolan eller leka med kompisar. I rapporten framkom det att få barn i åldern 11-15 år når de dagliga rekommendationerna.

Nuläge

Det görs för lite inom området barn och cykling i Gävleborg. Folkhälsa är ett viktigt regionalt utvecklingsområde som också är utpekat i Gävleborgs regionala utvecklingsstrategi. Denna aspekt framhäver behovet av att möjliggöra för barn och unga att kunna gå och cykla till skola och fritidsaktiviteter. Fysisk aktivitet bidrar till positiva hälsoeffekter som bättre kondition, muskelstyrka, blodtryck, blodfetter, bentäthet och BMI. Forskning inom området visar på hälsoeffekter både på kort och lång sikt samt att inlärningsförmåga, livskvalitet och psykisk hälsa ökar.

Utöver tidigare nämnda samordningsformer har även Region Gävleborg arbetat med konceptet Gå och cykla i skolan, för barn och ungas möjlighet att röra sig i transportnätet.

Målbild

- ❖ Andelen barn och unga, oavsett kön, ålder, förmågor eller bakgrund som cyklar ska öka
- ❖ Cykelinfrastrukturen är utformad så att den möjliggör för barn och unga att självständigt resa med cykel

Åtgärdsbehov

Barn och ungas rätt att självständigt kunna transportera sig till skola och fritidsaktiviteter är en viktig del i arbetet med Barnkonventionen. Självständighet, genom tillgång till säker infrastruktur men även tillgång till trafikvana och trafikregler, är en grund för att nå Barnkonventionens intentioner om att barns bästa alltid ska tas i beaktning vid beslut. För att skapa vana i trafiken och kunskap om trafikregler krävs tid i trafiken, men också att övriga trafikanter i trafikmiljön använder försiktighetsprincipen.

Barn har olika förutsättningar för trafikmognad utifrån ålder. Förutom mer tid i trafiken har äldre barn även ett mer utvecklat konsekvenstänk, varför det är av stor vikt att samspel, respekt och försiktighet anammas av alla trafikanter. Trafikmiljön måste utvecklas utifrån dessa aspekter för att möjliggöra självständighet för barn och unga. Förare av motorfordon kan inte anta cyklistens eller fotgängarens agerande, likväl som cyklisten eller fotgängaren inte kan anta bilistens. Samspel genom ömsesidig respekt för varandras rätt att vistas i trafikmiljön samt ökad regelefterlevnad är viktiga beteendenaspekter som måste in i arbetet med ökad och säker cykling.

Pendla med cykel

Det finns många sätt att ta sig till sitt arbete eller utbildning idag. Tåg, buss, bil, cykel, gåendes och så vidare. Få färdvägar är dock så effektiva som just cykeln, givetvis vid rimliga avstånd. Genom att cykla till arbete och utbildning istället för att exempelvis köra bil minskas utsläppen av koldioxid och halterna av partiklar. Kostnaden för att cykla jämfört med att köra bil är betydligt lägre och att cykla påverkar hälsan positivt. I takt med utvecklingen av cykeln, infrastrukturen och trenden med ökad vilja till cykling, är cykeln numera även lämplig på längre sträckor än tidigare genom stödet i framdrift av exempelvis batteridrift. Inom större tätorter är det oftast snabbare att cykla än att ta bilen eller kollektivtrafik, detta eftersom cykelparkeringar ofta finns nära entréer, det finns ofta en genare väg att välja samt risken att hamna i kö är minimal.

Nuläge

Utifrån länets geografiska förutsättningar med stora avstånd mellan många av länets tätorter uppstår vissa utmaningar. Samtidigt har Gävleborg en potential för nära halva befolkningen att cykla till arbete eller utbildning på under 15 minuter. I de fall arbetet eller utbildningen finns i en annan kommun är det oftast inte rimligt att cykla från sin bostad med tanke på avståndet samt avsaknaden av separerade cykelbanor längs med de regionala vägarna. För att uppnå potentialen krävs en hel del ny cykelinfrastruktur samt förändrade vanor bland länets invånare.

För att förändra en vana krävs upprepning av det som ska bli den nya vanan. För många krävs det en hel del motivation för att ställa bilen och börja cykla. Till viss del är det så att bekvämligheten minskar lite men många får nya upplevelser som inte går att få i en bil. De som börjar cykelpendla i kampanjen Vintercyklisten uppgår i utvärderingen att de känner sig piggare, orkar mer, håller sig friska, får mer pengar över, hinner bearbeta tankar och intryck på vägen hem med mera.

Målbild

- ❖ Fler invånare oavsett kön, ålder, förmågor eller bakgrund, cyklar till och från arbetet och utbildning
- ❖ Region Gävleborg, tillsammans med samverkansparter, ska genomföra påverkansarbete i form av nationella och lokala kampanjer i syfte att få fler att pendla med cykel.
- ❖ Fler arbetsplatser och utbildningsställen ska erbjuda säkra och tillgängliga cykelparkeringar.

Åtgärdsbehov

När man pendlar med cykel är det av största vikt att vägen är framkomlig och att cykeln står kvar när man ska åka hem. För god framkomlighet med cykel gäller förutom en väl snöröjd cykelväg på vinterhalvåret, även utformningen av säkerhetsanordningar utmed gång- och cykelvägar, tydlig omledning vid vägarbeten och tillgång till cykelbarhet hela sträckan. Vid vägarbeten och trafikomledning är cykeln ofta ett transportslag som förbises då säkerhetsanordningar vid cykelbanor är ofta upprättade i syfte att skydda den oskyddade trafikanten men som ofta utgör ett hinder för cyklisten. Cyklisten får sällan en utpekad omledningsväg vilket skapar oförutsedda förändringar i framkomligheten för pendlaren. Dessa omledningsvägar måste planeras in oavsett trafikslag för framkomlighetens skull.

Väl framme på arbetsplatsen behöver cykelpendlaren ett cykelställ med möjlighet att låsa fast cykeln i ramen, säker förvaring och möjlighet till laddning av cykelbatterier till elcyklar, som blir allt vanligare. Utöver detta bör det finnas möjlighet till att byta kläder och gärna även tillgång till dusch.

Det är av största vikt att planeringen för cykel utgår från att cyklisten ska kunna cykla hela sträckan, inom rimliga avstånd från startpunkt. För att uppnå detta krävs planering från A till B mellan olika målpunkter och inte punktinsatser utanför ett heltäckande nät. Uppställningsanordningar vid målpunkter behöver vara ändamålsenligt placerade och säkra. Detta gäller såväl vid utbildnings- och arbetsplatser men även vid kollektivtrafiknoder, centrumhandel och service m.m.

Samverkan för ökad cykling i Gävleborg

För att uppnå målet med ökad och säker cykling i Gävleborg krävs samverkan mellan aktörer i länet.

Länets alla kommuner är centrala i detta arbete då de styr över den kommunala cykelinfrastrukturen vilket påverkar förutsättningarna att cykla för väldigt många av länets invånare.

Trafikverket är en viktig aktör med kompetens kopplat till cykeln som fordon. Deras roll som väghållare och deras arbete med Nollvisionen bidrar också till att uppnå ökad och säker cykling i Gävleborg

NTF Gävleborg utför arbete inom cykelområdet som hjälmräkningar, inventeringar av gång- och cykelpassager med mera.

Region Gävleborg är planupprättare för länsplanen där medel prioriterats för cykelsatsningar. I rollen av Regional utvecklingsaktör och arbetet med genomförandet av den *Regionala utvecklingsstrategin* där hållbara transporter är ett målområde, kan Regionen verka som möjliggörare genom kunskapsspridning, samordning, samhandling och finansiering samt arbeta för att påverka cyklingens utveckling på olika nivåer i samhället.

Ovanstående aktörer deltar i dagsläget i nätverket *Cykla mera Gävleborg* som ska bidra till att kunskapen inom cykelområdet ökar i länet genom erfarenhetsutbyte, omvärldsbevakning och gemensamma satsningar med mera. *Cykla mera nätverket* har bidragit till att ett par kommuner har startat egna lokala cykelgrupper med representanter från kommunens olika verksamheter.

Cykelbokslut följer upp insatserna

För att följa upp de regionala och kommunala insatser som gjorts inom de fem insatsområdena kommer ett regionalt cykelbokslut genomföras vartannat år. Cykelbokslutet syftar till att utvärdera arbetet i länet, om vi genomför rätt typ av åtgärd som bidrar med måluppfyllelse, att vi fortsatt jobbar med målen och främst att hålla frågan aktualiserad för att succesivt kunna styra mot ökad och säker cykling. Region Gävleborg ansvarar för uppföljningen som sker i samverkan med berörda aktörer, bland annat genom inhämtning av statistik.

Mål 1, ökad cykling, följs upp via Kollektivtrafikbarometerns årliga rapport för Gävleborg, sammanställning av länets utveckling av infrastruktur samt Cykelfrämjandets cyklistvelometer som genomförs vart annat år.

Mål 2, säker cykling, följs upp via Transportstyrelsens system för trafikolyckor med personskador i vägtrafiken, STRADA samt cyklistvelometern.