

### Lås upp lock-down – Så rörde vi oss under pandemiåret 2020

Hur har coronapandemin påverkat hur vi rör oss – även med en europeisk utblick? Och hur ser nutiden och framtiden ut för mobiliteten i staden, med fokus på Stockholm? Dessa frågor behandlades under ett digitalt frukostseminarium som sektionen för Hållbar utveckling/miljö anordnade den 20 maj 2021. Moderator var Lars Strömgren, vd för Samhällsbyggarna, tillika tidigare ordförande för Cykelfrämjandet. Mötet lockade 22 deltagare och filmades för att senare kunna komma fler till gagn.

tog bort: [Lägg in länk.](#)

### Mobilitet i staden – vilka effekter har pandemin haft på våra rörelsemönster?

Först ut bland talarna var Joakim Boberg, cykelstrateg i Stockholms stad, som berättade om cykelplaner, investeringar och pågående projekt i Stockholm, hur våra rörelsemönster förändrades under 2020 samt framtida utmaningar.

#### Cykelplan och investeringar

Stockholm är på väg att bli en cykelstad igen, med fullbelamrade cykelparkeringar och trängsel på gatorna. Vi fick se bilder från både förr och nu. Den stora frågan är: Hur ska ytorna i gaturummet användas? I en tät stad måste andra nyttor prioriteras ner för att cykeln ska kunna prioriteras upp. Det kan innebära till exempel att parkeringsytor, bilkörfält eller parkmark tas i anspråk för att få plats för nya cykelbanor.

Den aktuella Cykelplanen togs fram 2012 med syfte att göra cyklandet både enklare och säkrare. Fokus låg då på arbetspendling och avsikten med cykelplanen var bland annat att skapa radiella stråk från ytterstaden in mot centrum. Numera ingår ny cykelinfrastruktur som en naturlig del när staden bygger nya bostadsområden, t ex på Årstafältet. Förbättringar för cykel medför ofta även förbättring för gående och kollektivtrafik, t ex trafiksäkrare korsningar.

#### Statistik

- Stockholm har 114 mil cykelvägar
- 36 mil av dessa ingår i ett utpekat primärt nät varav 21 mil sopsaltas
- Det finns 1 500 cykelpassager varav 500 är signalreglerade
- 70 % av stockholmarna har tillgång till en cykel
- 50 % av cykelresorna sker inom innerstaden
- 20 % av resenärerna har start eller målpunkt i andra kommuner och Stockholms stad samarbetar därför med Region Stockholm som äger den regionala cykelnätet
- 37 % av alla boende i Stockholms stad kan cykla till jobbet på en kvart.
- En genomsnittlig cykelresa är 5,2 km. För boende i ytterstaden är genomsnittet 7 km. De som startar cykelturen i andra kommuner reser cirka 10 km i genomsnitt.
- Cykelresorna utgör 11 % av alla resor, 16 % av alla arbetsresor men hela 32 % av arbetsresorna i innerstaden
- Vad händer under pandemin, ännu mer cyklande XX %.

- Cykelolyckorna har ökat kraftigt senaste åren, men antal skadade ökar inte lika mycket. Antal allvarligt skadade och döda har inte ökat alls.

### **Hur reste vi under pandemiåret?**

Stockholms medborgarenkät 2020 visar att hälften av invånarna distansarbetade. 19 % distansarbetade mer än 4 dagar per vecka. Resandet med kollektivtrafik gick ner, bilresandet var oförändrat, gång och cykel ökade något,

För att underlätta cykling och avlasta kollektivtrafiken har Stockholms stad under pandemin satsat på enkla nyanläggningar (breddning, trimning, målat om kollektivtrafikfälten på Folkungagatan till cykelfält när bussarna togs tillbaka till Katarinavägen, förtydligat för cyklister/gående på Klara Mälarstrand). Kommunen har även ökat omfattningen av underhållsåtgärder (ny beläggning) och driftåtgärder (sopsaltning)

Nu har tjänstemännen fått i uppdrag att se över cykelplanen. Mycket har ändrats sedan 2012. Nya typer av cyklar har tillkommit (lastcykel, elcykel, sparkcykel). Målet är fortfarande att det ska vara enkelt, tryggt och säkert att cykla. Både andelen cyklister och antalet cyklister ska öka. Fokus är numera flyttat från pendlingscykling till vardagscykling. Ett sammanhängande cykelnät av säkra cykelvägar och cykelvänliga gator ska skapas. Cykelns roll lyfts fram som transportmedel, men även som del i attraktivt stadsliv där cykling ska vara möjlig för alla – för olika cyklister och olika fordon. Idag har vi: 5-20 % elcyklar, 0,6-5 % lastcyklar, 6-15 % elsparkcyklar på Stockholms gator. Förslaget till ny cykelplan är nu ute på remiss.

”Varken svensk eller internationell trafiklagstiftning är utformad utifrån cykelns villkor och dess potential”, avslutade Joakim Boberg.

### **Europeiskt perspektiv på cyklandet under COVID-19**

Dagens andra talare var Holger Haubold, European Cyclist's Federation, som medverkade från organisationens kontor i Bryssel. The European Cyclists's Federation är den europeiska paraplyorganisationen för medlemsbaserade organisationer som förespråkar och arbetar för mer och bättre cykling. Den svenska motsvarigheten är Cykelfrämjandet.

Hur har cyklandet förändrats under pandemin och vilka effekter har förändringarna fått på infrastrukturen? Holger kunde redovisa intressant statistik från organisationens webbplats där jämförelser visas upp i tydlig grafik. Hur ser cyklandet ut och hur investerar olika länder? Vem gör mest?

[COVID-19 Cycling Measures Tracker | ECF](#)

Frankrike, Italien och Spanien leder ligan när det gäller ny cykelinfrastruktur under pandemin. Det är länder som tidigare inte varit långt framme. Detta kommer att förändra resmönster, förutspådde Holger.

Cyklandet ökar kraftigt i flera europeiska städer:

Barcelona 100 %

Berlin 29 %

Bryssel 64 %  
 Dublin 45 %  
 Krakow 26 %  
 Paris 50 %  
[Stockholm ...](#)

Det är inte lätt att få fram EU-gemensam statistik, men då är det tur att vi har Google Maps! Genom Google har European Cyclist's Federation fått veta hur mycket frågandet om cykelvägar har ökat mellan februari och juni 2020. Och det visade sig att intresset ökade stort. 300 % i Finland, 140 % i Sweden.

De fasta mätare som finns uppsatta för cykelräkning visar att cyklandet ökar med 5-30 %, och det ökar mest i länder som inte haft så mycket cykling tidigare.

#### **Exemplet Bryssel**

Vi fick se exempel på pandemirelaterade åtgärder från Bryssel: Ny cykelinfrastruktur, nya åtgärder för att dämpa trafik och minska trafik. Ett exempel var bilvägen genom parken Bois de la Cambre som stängdes helt för bilar för att främja utevistelse under perioder av lock-down. En annan åtgärd är att skapa nya cykelfält utefter motorvägen för att binda samman staden och förorten. Inte någon mysig cykelväg, men effektiv, den var enkel att göra och ger möjlighet till snabb cykling mellan målpunkter. På andra ställen har gator spärrats av för att skapa plats för matservering utomhus eller för att skapa lekgator för att öka barns möjlighet till utomhuslek.

#### **Betydelsen av cykelfrämjande åtgärder**

Hade denna ökning av cyklingen skett ändå, på grund av att man vill undvika att åka kollektivt etc? Nej faktiskt inte. En studie visar att cyklingen ökade med 11-48 % i städer som gjorde åtgärder jämfört med städer som inte gjorde något. Att investera i cykelinfrastruktur påverkar resmönster. "If you build it, they will bike" som rubriken löd i New York Times. De nationella planerna som nu tas fram för återhämtning och resiliens efter pandemin (investeringsplaner) inkluderar ofta cykling.

#### **Frågestund**

? Hur påverkar det ökade cyklandet kommunens planering av nya stadsdelar?  
 Joakim: Cykelplanen och trafikstrategierna styr både nybyggnad och befintlig stad. Cykeln är med i planeringen på ett annat sätt än förr, även om det även vid nybyggnad måste handla om att avväga olika intressen.

? Stockholm har många olika sorters cykelbanor, lite som årsringar. Hur kan man tänka när man bygger ett sammanhängande nät – göra enkla snabba åtgärder eller satsa på att göra dem riktigt bra?

Joakim: Cykelvägarna har byggt ut gradvis från början av 1990-talet. Idag vill vi bygga cykelbanor/cykelfält som är så breda att man ska kunna köra om säkert och mötas säkert. Vi behöver helt andra breddmått än förr eftersom cykelflödena har ökat. Men snabba, enkla åtgärder behövs också.

4(4)

? Lars Strömberg passade på att nämna att vi i Sverige har en nationell cykelplan, förutom lokala, regionala och. Inriktningsplaneringen för den nationella planen pågår. Planen arbetas fram under våren. En fråga som ofta ställs är trafikprognoser – hur man ska extrapolera framtidens resande utifrån dagens resande, tillväxt etc? Hur mycket cykelinfrastruktur ska det behövas för att föra över trafik från bil till cykel?

Holger: I Bryssel minskade bil- och kollektivtrafik samtidigt som cyklandet ökade. Vi hoppas flykten från kollektivtrafiken är tillfällig.

? På vilken nivå har investeringar gjorts i de andra länderna? Sker det främst nationellt?

Holger: I Frankrike är mycket organiserat nationellt, men även en del i städer. I Belgien är det stor skillnad mellan regionerna. Flandern investerar mer än Bryssel och Vallonien.

? Hur ser det ut i Stockholm? Vilka begränsningar finns t ex när det gäller förslagen om att tillåta cykling mot enkelriktat?

Joakim: Det finns ett antal förordningar som styr, de behöver utvecklas för att vi som väghållare ska kunna planera för cykel som eget trafikslag. I Stockholms stad är mycket av vägnätet kommunalt. Vi förfogar alltså över merparten av våra gator själva och kan bestämma hur vi vill disponera dem. Vi använder i huvudsak vår egen investeringsbudget men det finns ju också statliga medel t ex stadsmiljöavtal.

Lars Strömberg tackade talarna för deras medverkan och avslutade med en avskedshälsning till alla deltagare: ”Vi ses på cykelbanorna!”.

/Karin Hermansson  
Sektionen för hållbar utveckling