

SVENSKA CYKELSTÄDER



Vi sätter Sverige
i rullning

Tillsammans för cykling

Hälften av alla resor under fem kilometer ska ske med cykel! Det är Svenska Cykelstäders vision, och den arbetar vi mot tillsammans med kommuner, regioner och associerade medlemmar som verkar för ökad, bättre och säkrare cykling.

Föreningen Svenska Cykelstäder grundades 2015, och vi riktar oss främst till beslutsfattare och tjänstepersoner i kommuner, regioner och staten, tematiskt intresserade eller professionellt verksamma inom folkhälsa, miljö och klimat, stadsutveckling och stadsbyggnad.

Det är dags att förändra svensk trafikpolitik, och för Sverige att få fler cykelstäder!

Vår 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. Arbetet sker strategiskt genom kunskapsutbyte, arbetsgrupper, konferenser, digitala forum, samverkan i form av projekt och kampanjer, samt opinionsbildning. Dessutom arbetar vi enligt FN:s globala mål för en hållbar utveckling, de svenska klimatmålen till 2030 och 2035, GCK-målet till 2025, de transportpolitiska målen och nollvisionen om att ingen ska behöva dö i trafiken.

Medlemmar och samarbeten

2024 har Svenska Cykelstäder 40 kommuner och sju regioner som medlemmar, och stöds av sex associerade medlemmar. Därutöver har vi ett nära samarbete med andra aktörer såsom Svensk Cykling, 2030-sekretariatet och Generation Pep. Vi står bakom cykelvanligskola.nu.

Vi är glada över att se att intresset för cykling ökar. Fler och fler svenskar vill kunna ta cykeln till jobbet, gärna året runt. I många städer växer en ökad cykelinfrastruktur och nya stadsområden med cykelvägar fram. Nya vinstincitament motiverar kommunala, regionala och nationella satsningar och investeringar för cykling.

Men det finns mycket kvar att göra. Trots att det går framåt i många städer minskar cyklingen på landsbygden och bland barn och unga. Resvaneundersökningar visar att barn i åldern 6–14 år cyklar 42 procent kortare sträcka nu jämfört med 1990-talets mitt, och skolresor på cykel har blivit 48 procent färre nu än då.

Så vad kan vi göra? Vad görs redan? Varför är det viktigt att göra något alls? Allt detta kommer vi att ta upp i denna broschyr. Rulla vidare med oss!

Fakta

- 6 700 svenskar dör i förtid pga luftföroreningar (se Tre förslag för bättre luft och bättre ekonomi – Aktuell Hållbarhet, (aktuellhallbarhet.se))
- Sverige är ett av de mest stillasittande länderna i världen
- Investeringar i cykling ger tillbaka i samhällsvinster (t.ex. Ny studie visar att cykling innebär miljardvinster för samhället – Sweco Sweden eller Potential och utmaningar för ökat cyklande (sweco.se))

Innehållsförteckning

CYKLING ÄR BRA FÖR BÅDE HÄLSAN OCH SAMHÄLLSEKONOMIN	4
FAKTORER SOM PÅVERKAR OM VI CYKLAR ELLER INTE	5
TRIVECTOR UNDERSÖKER OCH FRÄMJAR CYKLING	6
VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN SATSAR PÅ CYKLING	8
CYKLA ÅRET RUNT!	10
SOPSALTNING GER SÄKRARE VINTERCYKLING	11
HELSINGBORG BLEV 2023 ÅRS CYKELSTAD PÅ TVÅ OLIKA SÄTT	12
VI VÄXER OCH FORTSÄTTER FRAMÅT	14
SVENSKA CYKELSTÄDERS FOKUSOMRÅDEN	16
VI STYR SVERIGE MOT HÅLLBART OCH HÄLSOFRÄMJANDE RESANDE	18
SÅ ARBETAR VI FÖR MINSKADE UTSLÄPP OCH BÄTTRE FOLKHÄLSA	20
BARNS CYKLING	22
BLI MEDLEM!	24
KONTAKT.....	24

Historia

- Några av Sveriges mest ambitiösa cykelkommuner samlades i ett nätverk för att höja cyklingens status. Initiativet kom från bland andra Malmö stad, Svensk Cykling och Cykelfrämjandet.
- Nätverket blir en förening i maj 2015 i samband med Cykeldagarna i Karlstad.
- 2017: Företag och forskningsinstitut får bli associerade medlemmar.
- 2018: Regioner får gå med.
- Vi öppnar upp för att ännu fler ska kunna bli medlemmar.

Cykling – för både hälsan och samhällsekonomin

Alla är överens om att fysisk aktivitet ger en rad positiva hälsoeffekter. Ett enkelt sätt att få in mer fysisk aktivitet i vardagen är att ställa bilen och ta cykeln till jobbet eller skolan. Vi vet att det bidrar till att minska risken för hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes typ 2 och vissa typer av cancer, och istället förlänger livslängden.

Det sistnämnda visades i en internationell utredning gjord av PASTA (Physical Activity Through Sustainable Transport Approaches). Där såg man bland annat att en individ som byter från bil till cykel ökar sin livslängd med i genomsnitt 3–14 månader tack vare extra fysisk aktivitet.

Det är också tydligt påvisat att de positiva hälsoeffekterna av att cykla är mycket större än de negativa konsekvenserna, som luftföroreningar eller risken att råka ut för en olycka, sett både ur kortsiktigt och långsiktigt perspektiv. Extra bonus är att luftföroreningar och buller minskar ju fler som cyklar istället för att köra fossildrivna bilar – och risken för olyckor mellan cyklister och bilister minskar.

Samhällsekonomiska vinster av cykling

Att redan tidigt i livet få in rutiner för fysisk aktivitet kan också skapa förutsättningar för fler hälsofrämjande levnadsvanor i vuxen ålder, vilket i sin tur leder till samhällsekonomiska vinster genom minskade sjukvårdskostnader och minskad sjukfrånvaro. Arbetsgivare kan spara pengar och anställa fler, produktionen och konsumtionen ökar, och även det bidrar till samhällsekonomin.

Det är dessutom relativt billigt att bygga och utveckla cykelinfrastruktur jämfört med annan transportinfrastruktur.

Faktorer som påverkar om vi cyklar eller inte

Nationella cykelrådet brukar nämna fyra faktorer som kan påverka om människor cyklar eller inte:

- hela resan-perspektivet
- institutionella förutsättningar
- funktionell cykelinfrastruktur
- underhåll av cykelinfrastrukturen

Kort sagt ska en cykelresa främst vara attraktiv och funktionell. För att den ska kunna vara det måste det finnas säkra vägar och en övergripande trygg utformning av cykelinfrastrukturen, som cykelbanor, separerade cykelvägar, cykelöverfarter och lägre kantstenar. Infrastrukturen måste också skötas om.

För att göra detta möjligt är det politiken som sätter ambitionsnivån, ger resurserna samt stiftar lagar och regler. Vidare behöver region och kommuner säkerställa att det finns cykelplaner och andra trafikplaner.

Svenska Cykelstäder vill vara med och påverka, influera, tillhandahålla forskningsresultat och förslag på praktiska åtgärder för att nå attraktiv cykling.



Orsaker till cykelsingelolyckor

Statistik över cykelolyckor som VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) har tagit fram visar att 44 procent av de singelolyckor på cykel som skedde i Sverige mellan 2007 och 2012 berodde på bristande drift och underhåll av infrastrukturen. Orsaker som halt underlag på grund av is och snö, rullgrus eller löv, ojämnt underlag på grund av gropar och sprickor i asfalt, hinder i vägen, som grenar, vägarbeten, parkerade bilar och för höga asfaltskanter har varit stora orsaker.

Korta resor på cykel ökar – vi vill fortsätta utvecklingen

Glädjande nog ökar andelen resor på cykel på upp till fem kilometer, om än marginellt, enligt den nationella resvaneundersökningen. Den utvecklingen vill vi ska fortsätta, och öka ytterligare. Genom fokus på och åtgärder mot huvudledningarna bakom cykelolyckor är vi övertygade om att fler och fler kommer att välja cykeln i framtiden och att vår vision om att hälften av alla resor under halvmilen ska ske på cykel kan uppnås.

9 HÅLLBAR INDUSTRI,
INNOVATIONER OCH
INFRASTRUKTUR



HÄMTA DIN
GUIDE HÄR.

PLANERING AV CYKELGARAGE?

Vi har listat de fem viktigaste sakerna att hålla koll på vid planeringen av ett cykelgarage i en guide – och bjuder på den!



Trivector undersöker och främjar cykling

Trivector är en av Svenska Cykelstäders associerade medlemmar. År 2022 vann deras Lundakontor utmärkelsen Cykelvänlig arbetsplats 2022, tack vare att de uppfyllde hela 40 cykelvänliga kriterier av 48 möjliga, som tillgängliga tjänstecyklar, årlig cykelservice och laddstation för privata elcyklar.

Trivector Traffic är ett konsultföretag som hjälper sina kunder att utveckla trafiklösningar för en hållbar framtid. Bland annat har Trivector utfört den svenska delen av den EU-finansierade forskningsstudien PASTA (Physical Activity through Sustainable Transport Approaches). Där fick mer än 8 800 personer i sju europeiska städer svara på frågor om sin egen hälsa och vilka färdmedel de brukar använda. I Sverige var det Örebro som representerades och resultaten därifrån var liknande de övriga sex städerna Antwerpen, Barcelona, London, Rom, Wien och Zürich: cykling ger bäst resultat i alla avseenden. Cyklister är den trafikantgrupp som upplever sig som friskast, har bäst psykisk hälsa, större rörlighet, lägre stressnivåer och känner sig mindre ensamma än andra trafikanter.

Studien visade dock också att det är förhållandevis få som cyklar idag, vilket innebär att det finns stor förbättringspotential.

Trivector erbjuder konsulttjänster inom cykling, som kan hjälpa kunderna att gå från ambition till att faktiskt planera för ökad cykeltrafik. Exempelvis kan de ta fram cykelstrategier på kommunal och regional nivå, göra utredningar för cykelnät och analyser av cykelvägar, hitta de bästa platserna och utformningarna av cykelparkeringar och cykelgarage och göra cykelpotentialstudier. De håller också kurser inom cykelplanering.



11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN



GEVEKO
MARKINGS

Geveko Markings | Industrigatan 33,
Box 160, 291 36 Kristianstad, Sweden

+46 44 20 39 00 | www.geveko-markings.com

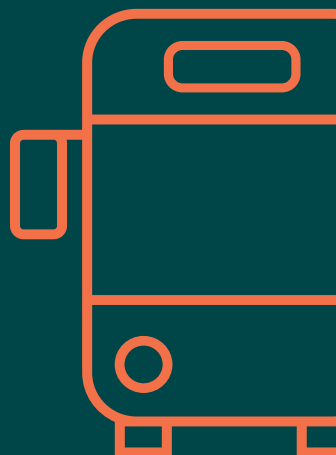
Nästa växel: turbo!



Vi har jobbat länge med cykling som ett alternativ till bilen. Så idag är det lätt att cykla i Lund. Stadsplanering, infrastruktur, teknikutveckling, service och uppmuntran, vi har spelat på alla strängarna. Och trots en stadig befolkningsökning varje år kunde vi 2022 notera att bilåkandet aldrig har varit så lågt! Det såg vi som ett kvitto på att vi jobbat smart och uthålligt med transportsystemet i Lund.

Men nu, när det är kort om tid att nå klimatmålen, måste ännu en växel läggas in; nämligen turbo. Hur den knappen ser ut är inte uppenbart, men vi tror att det står "Samverkan" på den. Företag, kompiskommuner, fastighetsägare, civilsamhället – vi är många som har samma mål. Och med en bra samverkan kan vi nå resultaten säkrare och snabbare. Fler ska cykla och städer kan gå före. Nästa växel: turbo!

I häftet "Byggaktörens guide till hållbar mobilitet" tipsar vi fastighetsägare och andra stadsbyggnadsaktörer om hållbara mobilitetsåtgärder för cykel. Finns på lund.se.



Västra Götalandsregionen satsar på cykling

Hållbart resande väst är en regional kompetens- och projektplattform som arbetar för att öka det hållbara resandet i Västra Götaland och Halland. Organisationen driver ett kommunnätverk för de 55 kommunerna i regionen, tillhandahåller koncept och projekt för kommuner att erbjuda, sprider goda exempel och samarbetar med näringslivet för att öka det hållbara resandet, såväl för tjänsteresor som pendlingsresor.

Hållbart resande väst sköter förarbete, sätter ramar, tar fram projektplaner, sköter upphandling och annan administration så att de 55 kommunerna sedan enkelt kan implementera projekten. Det är unikt i Sverige med en plattform som samlar så många kommuner samtidigt, och det gör också att de enkelt kan nätverka med varandra och utbyta erfarenheter och kompetens. Ett bra recept för att göra det enklare för invånare i hela Västsverige att cykla eller ta sig fram på andra hållbara sätt.

Hög potential för ökat cyklande

En potentialstudie som Hållbart resande väst utförde 2019 visade att av den arbetande befolkningen i regionen kunde 37 procent nå sitt arbete med upp till 30 minuters cykling. Hållbart resande väst och kommunerna arbetar nu för att skapa beteendeförändring och nya vanor, och en förbättrad trafikmiljö för att uppfylla potentialen. Arbetet innebär samtidigt att bättre hälsa och mindre miljöpåverkan från transporter kan uppnås.

Enklare att resa med cykel på tåg

Hösten 2024 testar Västtrafik en ny lösning för att göra det enklare att kombinera cykel med kollektivtrafik. Det är redan gratis att ta med cykeln på Västtågen, men antalet platser är begränsat och det är otydligt vem som har företräde och var cyklarna ska ställas. Därför kommer utsidan på fyra tåg under testperioden att folieras i grönt, och dekaler med tydliga instruktioner på golv och väggar kommer hjälpa resenärerna att göra rätt. Dessutom har ytorna för cyklar gjorts större.

Testtågen rullar mellan Göteborg och Kungsbacka, Älvängen och Alingsås, sträckor där många pendlare uttryckt önskan om att kunna ta med cyklar.

Testet är en del av ett pilotprojekt som under två år ska testa och utvärdera olika lösningar som gör det enklare för resenärer att kombinera resor med cykel och kollektivtrafik. Målet är att öka det hållbara resandet. Satsningen finansieras av Västra Götalandsregionen och projektleds av Västtrafik.

10 MINSKAD OJÄMLIKHET



Goda exempel från Västra Götalandsregionen

Buss ohoj!

Ett projekt som ger möjlighet att få låna en vikcykel att ta med på kollektivtrafiken. Det gör att man kan kombinera cykel med kollektivtrafik på sin resa, vilket kan vara en bidragande faktor till att ställa bilen och istället resa mer hållbart.

På egna ben

En tävling som riktar sig till mellanstadieelever på skolor i hela regionen, men sker kommunvis. Den går ut på att eleverna ska ta sig till och från skolan på egna ben: till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Lärarna kan under tävlingens gång förklara varför det är bra för barnen att resa hållbart, för hälsan, miljön och trafiksäkerheten.

En ren vana

Ett samarbete och en kraftsamling mellan Hållbart resande väst, Västra handelskammaren, Västrafik och 15 av de största företagen i regionen för att öka de hållbara resorna. Företagen stöttas att hjälpa sina medarbetare att resa mer hållbart till och från jobbet och i tjänsten. Hållbara resor bidrar till att nå klimatmålen, ger

hälsosammare och friskare medarbetare och minskar kostnaderna för resor och parkeringsplatser. Dessutom stärker det företagets hållbarhetsprofil att delta, vilket både kan attrahera nya medarbetare och göra det mer lockande att stanna kvar.

Vintercyklist

Ett samarbete med kommuner som utforskar möjligheterna och potentialen i att cykla vintertid. Kommuner anmäler hur många som ska delta och Hållbart resande väst tillhandahåller bland annat vinterdäck, cykelvästar och lampor. Deltagarna i sin tur rapporterar hur det går och hur de upplever de infrastrukturella förutsättningarna för att cykla vintertid i sin kommun.

Elcyklist

Ett projekt där bilister på stora regionala företag får testa på att elcykla till och från jobbet under sex veckor. Projektet bygger på en potentialstudie baserad på hela regionen där det visat sig att många som skulle kunna cykla till jobbet på mellan 20 och 45 minuter istället väljer bilen.



Cykla året runt!

Det kalla svenska vinterklimatet kan verka avskräckande för många cyklister. Men för att uppnå så många positiva hälsoeffekter som möjligt är det ju bra att hålla igång året runt!

Att cykla på vintern behöver inte vara mer krävande än att promenera, anser Cykelfrämjandet, som har lanserat konceptet #cykelvinter. Det är en aktivitet som uppmuntrar till året runt-cykling och peppar alla att hålla igång även under vintern. Det genomförs av lokala cykelfrämjare med stöd från andra aktörer som kommuner och företag. Bland annat delas LED-cykellampor ut tillsammans med information om vintercykling och allmän cykelvinterpepp.

Tips för att cykla säkert och smidigt på vintern

1. Klä dig rätt. Välj plagg som håller kyla, vind och väta borta. Sadelskydd, tunn mössa under hjälmen och skoskydd hjälper till att hålla värmen.
2. Dubbdäck är inget måste, men de kan låta dig cykla snabbare och tryggare på halt underlag. För stabiliteten är dubbdäck viktigast på framhjulet. Breda däck gör det stabilare att cykla i snö.
3. Se till att synas i mörkret. Använd cykellamporna redan när det skymmer och se till att du har reflexer framtill, baktill och på sidan av cykeln. En reflexväst är inget krav, men kan vara bra att ha. Kolla batterierna ofta, eller byt till laddbara LED-lampor så inte lamporna slocknar när du behöver dem.
4. Se över bromsar och kedja. Fälgbromsar fungerar sämre när det är blött ute och gummit i bromsklossen kan också bli sämre när det är kallt. Tänk också på att bromsvajrar kan påverkas negativt av frost. Passa gärna på att serva kedjan när du ändå ser över bromsarna.
5. Se upp för hala underlag! När du svänger, accelererar eller bromsar tvärt på en hal yta finns det risk att du tappar balansen och vurpar. Undvik därför tvära svängar så gott det går och bromsa i god tid. Försök hålla en jämn och lugn hastighet så håller du lättare balansen och slipper ramla.
6. Träbroar, våta löv, släta stenytor och metallkonstruktioner såsom brunnslock kan bli hala på vintern. Sanda din kommun cykelvägarna finns det en risk att cykeln slirar i gruset när snön och isen smälter. Tipsa din kommun om att sopsalta cykelvägarna i stället för att sanda!



Sopsaltning ger säkrare vintercykling

Sopsaltning är en metod som i allt större utsträckning tillämpas vid vinterväghållning av cykelvägar. Vid sopsaltning används en sopvals för snöröjning och halkbekämpningen sker kemiskt med saltlösning, torrt eller befuktat salt. Forskning från VTI visar att metoden kan ha bidragit både till ett minskat antal halkolyckor och till en ökning av cyklandet vintertid.

En kommun som har gått över till sopsaltning är Karlstad, som är medlem i Svenska Cykelstäder. Där används sopsaltning på stadens fem prioriterade cykelstråk. Saltblandningen som används är den egentillverkade Karlstads-laken, framtagen av en av kommunens medarbetare. Blandningen tål lägre temperaturer än vanliga saltblandningar och är mer effektiv och dessutom mer skonsam mot miljön, eftersom salthalten är så låg att den inte skadar djurens tassor eller miljön.



**lease
a bike**

Störst i Europa på förmånscyklar

Välj drömcykeln hos din lokala cykelbutik
– med oss ingår alltid marknadens bästa
halförsäkring, helt utan självrisk och åldersadrag.

Till vårt informationspaket



Stolt sponsor till Team Visma | Lease a Bike

Helsingborg blev 2023 års cykelstad på två olika sätt

Helsingborg blev 2023 för andra året i rad utnämnd till årets cykelfrämjarkommun i Cykelfrämjandets kommunvelometer. Detta är resultatet av ett långsiktigt fokus och många satsningar på cykling, kombinerat med goda samarbeten över förvaltningsgränserna.

Staden tog 2017 fram en cykelplan med målet att få fler att cykla och att stärka Helsingborg som cykelstad. Där fanns de strategier och åtgärder som staden ville genomföra fram till 2023 för att utveckla cyklandet, som att bygga nya och säkra cykelvägar, anpassa gator för cykling, uppmana till ett ändrat beteende och minska antalet olyckor med cyklar inblandade.

Satsningen har gett resultat, som främst märks bland tillfälliga besökare. Turistcyklingen har ökat explosionsartat i Helsingborg med omnejd, och kommunen hoppas på att även invånarna ska haka på i ännu större utsträckning.

Vinnare av Kommunvelometern

Helsingborg toppade dessutom Kommunvelometern 2023, före Uppsala och Varberg. Kommunvelometern är Cykelfrämjandets stora nationella granskning som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. 54 kommuner granskades år 2023.

Granskningen är ett uppskattat verktyg hos bland annat lokala politiker och trafikplanerare för att kunna se hur deras kommun står sig i jämförelse med andra, men också för att kunna se utveckling och förändring över tid.





87 PROCENT AV BILISTERNA

VILL CYKLA

På cykelns dag, 3 juni 2023, firade vi att Helsingborg fortsatt är bästa cykelvänligaste kommun med en festlig cykelparad genom centrum. Foto: Martin Sörbo.

Vad händer när 300 bilister får testa att välja cykel istället för bil under sex veckor? Jo, alla vill fortsätta cykla, faktiskt!

Under 2022 och 2023 genomförde Helsingborgs stad tillsammans med Lunds universitet forskningsprojektet **”300 testcyklister”**. Hundratals helsingborgare som brukar ta bilen till vardags bjöds in till att under sex veckor ta cykeln istället, till jobb, skola och andra aktiviteter.

Efter testperioden uppger hela 87 procent av deltagarna att de tänker fortsätta att göra minst hälften av sina resor med cykel. Och 100 procent – ja, faktiskt! – säger att de vill fortsätta cykla i någon mån. Ett år efter testperioden uppger 79 procent av deltagarna att de gör minst hälften av sina pendelresor med cykel.

– Det här är ett otroligt resultat. Vi tappade hakan över att så många är beredda att ställa om – att ställa bilen och välja cykeln istället. Före testperioden var snittet för bilresor 4,1 per vecka bland deltagarna. Ett år senare var det 1,3 per vecka. Vi är väldigt glada över resultatet och att kunna dela med oss av den nya metodguiden, säger Emma Kangas, projektledare på miljöförvaltningen i Helsingborgs stad.



Prioriterad halkbekämpning och upphöjda cykelöverfarer är några av åtgärderna för säkrare cykling i Helsingborg. Foto: Lotta Wittinger.

Bästa cykelvänligaste kommunen – två år i rad!

För andra året i rad kammade Helsingborgs stad hem utmärkelsen **Bästa cykelvänligaste kommun** i Cykelvänligastets undersökning Kommunvelometern. Det visar att ett strategiskt och långsiktigt arbete tillsammans med goda samarbeten ger resultat.

I Helsingborg sker cykelvänligast åtgärder i många projekt. 2022 gick nära 40 procent av de totala trafikinvesteringarna till cykling, jämfört med sju procent för tio år sedan. Under 2022 lades 103 miljoner kronor på att bygga cykelvägar, broar och cykelparkering. Utöver en politisk enighet finns också ett starkt engagemang hos medarbetarna att underlätta för fler att välja cykeln.

Prioriterat underhåll

På huvudcykelstråken ska det vara säkert och bekvämt att cykla dygnet runt. Det ställer höga krav på drift och underhåll, inte minst under vintern. De mest trafikerade cykelvägarna har högsta prioritet att halkbekämpas, därefter kommer biltrafikens huvudvägar.

Supercykelväg i sikte

2024 får Helsingborg sin första supercykelväg, mellan Helsingborg C och Laröd. Supercykelväg är Region Skånes svar på den danska succén Supercykelstier. Idén går ut på att knyta ihop städer och orter med högklassiga cykelvägar som har minimalt med avbrott, företräde vid korsningar och är separerade från övrig trafik. Därmed blir det lättare och snabbare att cykelpendla längre.

En metodguide som stöd

Metoden **testcyklister** är inte ny, men Helsingborgs stad har med Lunds universitet undersökt varför den fungerar. Syftet var att ta fram en **metodguide** som visar hur testcykelkampanjer kan skalas upp, effektiviseras och förbättras. Välkommen att ta del av metodguiden via länken här under.

[Till metodguiden!](#)



Vi växer och fortsätter framåt

Under 2014 togs det första initiativet till Svenska Cykelstäder då Malmö stad, Svensk Cykling och Cykelfrämjandet gick samman för att skapa kunskapsutbyte och samverkan för att höja cyklingens status i samhällsplaneringen. Sedan dess har Svenska Cykelstäder fått fler medlemmar för varje år som gått. Föreningen har blivit en respekterad opinionsbildare i frågor som rör kommuners och regioners förutsättningar att skapa hållbara och hälsosamma städer.

2020 öppnade vi upp för att fler ska kunna ansöka om medlemskap så att så många som möjligt som arbetar för ökad cykling ska kunna vara med och bidra.

Cyklern är i rullning och vi fortsätter framåt!

Varför ska du bli medlemmar i Svenska Cykelstäder?

Det berättar vi här:



Varför är det viktigt att fortsätta utvecklingen?

Se vår film här:



För en hållbar cykelframtid

Att välja cykel är ett billigt och miljövänligt sätt att förflytta sig som har positiva hälsoeffekter. Eskilstuna har små nivåskillnader och ett bra cykelvägnät. Cykeln kan i de flesta fall konkurrera med bilen när det handlar om resor under fem kilometer. Det finns goda förutsättningar samt en god potential att öka andelen cyklister i Eskilstuna.

I Eskilstuna är cykeln prioriterad vid utveckling av städerna och vi säkrar en klimatsmart struktur med närhet mellan bostäder, arbetsplatser och målpunkter som även bidrar till ökad gång- och cykelanvändning. [Läs mer på eskilstuna.se](http://eskilstuna.se)



**Eskilstuna
kommun**

Svenska cykelstäders fokusområden

Svenska Cykelstäder arbetar strategiskt inom tre fokusområden:

Kunskapsutbyte

Svenska Cykelstäder fungerar som en brygga mellan kommunala, regionala och andra aktörer inom cykelområdet. Det kan vara utmanande när man är tidig med nya idéer och lösningar och de nationella riktlinjerna inte har hängtt med. Cykelstäderna löser problemet genom att vara ett forum för kunskapsutbyte, utveckling och innovation.

Samverkan

Genom Svenska Cykelstäder får medlemmarna möjlighet att samverka, bland annat genom rikstäckande kampanjer som tidigare drivits lokalt. Det ger större verkningskraft när budskapet når ut till fler och det blir mer kostnadseffektivt. Verkar ni för ökad cykling – då ska ni vara med när vi sätter Sverige i rullning!

Opinionsbildning

Sverige står inför stora utmaningar och samhällsplaneringen behöver inriktas på att skapa ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbara samhällen – där cykeln spelar en viktig roll. För att nå dit behöver de nationella investeringarna i cykelinfrastruktur öka och lagstiftningen moderniseras. Vi driver kommunernas och regionernas frågor utifrån vårt politiska program.



UPPLEV JÖNKÖPING MED CYKEL

Runt om i Jönköping finns allt från härliga landsvägar till utmanande backar, sköna MTB-leder och fridfulla grusvägar, här finns det något som passar din ambitionsnivå.



Foto: Chris Lanaway

Vi styr Sverige mot hållbart och hälsofrämjande resande

Sverige står inför stora utmaningar. Miljöpåverkan behöver minska, folkhälsan förbättras och samhällsplaneringen inriktas på att skapa ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbara samhällen. Megatrender som urbanisering, digitalisering och elektrifiering ritar om spelplanen från 1900-talets trafikpolitik.

Vi har en ambitiös vision: hälften av alla resor under fem kilometer ska ske på cykel. Anledningen är enkel – ökad cykling är en del av svaret på många av vår tids stora frågor. För att nå dit behöver de nationella investeringarna i cykelinfrastruktur öka. Lagstiftningen behöver moderniseras och vi behöver särskilda satsningar på att få barn att röra sig mer. Staten, regioner och kommun kan tillsammans verka för att förbättra cykelförutsättningarna. Genom att höja kunskapen om cykling kan vi komma långt. Här är några av samhällsutmaningarna vi driver:

– Gör det möjligt att öka cyklingen i hela Sverige

Genom att bland annat införa mål för ökad cykling, möjliggöra byggande av friliggande statliga cykelvägar och öronmärka statliga medel till cykling kan cyklingen främjas. Läs mer på vår hemsida om de 30 punkter vi arbetar för.

– Skapa fler cykelstäder

Det finns många möjliga åtgärder som ännu inte har införts i svensk lagstiftning, fast de finns i europeiska cykelstäder. Några exempel är cykling mot enkelriktat, 30 km i bashastighet och högersväng mot rött.

– Säkra vägar för barn

Vi behöver få fler barn att nå åtminstone minimirekommendationerna av fysisk aktivitet, och då är att cykla eller gå till skolan ett bra sätt. Idag är bashastigheten i tätort 50 km/h. Den behöver sänkas och olika åtgärder behövs för att minska fortkörningarna, så att personer i alla åldrar kan känna sig trygga i lugna och säkra trafikmiljöer.

Umeå – En stad som möjliggör hållbart resande

Det ska vara enkelt och säkert att ta sig fram med cykel i Umeå.

Umeå ska växa hållbart, med allt bättre luft, bättre hälsa och mindre klimatpåverkan. Läs mer om kommunens arbete för att underlätta för cyklister på umea.se/cykel.

**UMEÅ
KOMMUN**



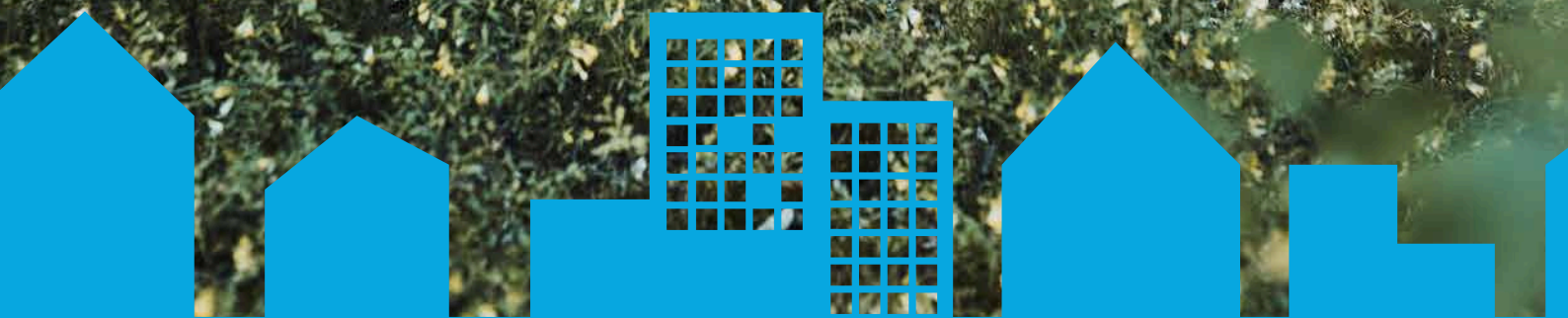


I Luleå är vi ute
och cyklar...
året om



LULEÅ KOMMUN

www.lulea.se
lulea.kommun@lulea.se



Så arbetar vi för minskade utsläpp och bättre folkhälsa

Kunskap åt alla

Svenska Cykelstäder är ett kunskapskluster av cykelkunniga politiker, tjänstepersoner och experter som delar idéer, information och metoder. Detta ligger sedan till grund för både samhällsplanering och opinionsbildning.

Aktörer som vill påverka

Ansvar för ökad cykling i Sverige delas av många aktörer på olika nivåer. Svenska Cykelstäder arbetar mot samma mål, engagerar sig i cykeldebatten och bidrar med underlag till politiska beslut som rör cykelfrågor.

För forskning och utveckling

Svenska Cykelstäder effektiviserar kommunikationen mellan forskning och praktik. Förutsättningarna för att cykla blir bättre med aktuell forskning i ryggen, och forskningen blir mer angelägen när den baseras på aktuella utmaningar.

Fler resor på cykel

Den gemensamma visionen för Svenska Cykelstäder är att 50 % av alla resor som är kortare än fem kilometer ska ske med cykel. Anledningen är enkel – ökad cykling är lösningen på många av vår tids stora utmaningar.

Ökat samarbete i cykelfrågan

Svenska Cykelstäder vill öka samarbetet mellan alla aktörer inom samhällsplaneringen och tillsammans förbättra arbetet med cykling på alla nivåer. Genom att samverka för ökad cykling genom föreningen kan mer uppnås med samma medel.

För ett Sverige i framkant

Det finns bara en väg framåt för framtidens städer, och det är att minska klimatpåverkan, säkerställa ekonomisk hållbarhet och främja social utveckling. Svenska Cykelstäder pekar ut vägen dit och tar ledartröjan för ett Sverige i framkant.



Vi arbetar för att bli en ännu mer cykelvänlig kommun!



**TRANÅS
KOMMUN**



För barnens hälsa

Barn cyklar mindre idag än under 1990-talet, visar en analys av de nationella resvaneundersökningarna. Exempelvis cyklar bara 14 % till skolan, trots att sex av tio barn bor inom två kilometer från sin skola.

En stor anledning till att barn cyklar mindre idag är att föräldrar inte tillåter sina barn att röra sig fritt utan övervakning av vuxen i lika stor utsträckning som de själva fick göra, förklarar Anna-Karin Lindkvist, forskare inom fysioterapi på Luleå tekniska universitets institution för hälsovetenskap.

Många föräldrar oroar sig för att deras cyklande barn ska råka ut för en olycka, men statistiken visar att trafiksäkerheten ökar och att allt färre cyklister råkar ut för olyckor i trafiken.

– Dessutom säger forskningen att det är betydligt farligare att inte cykla än att cykla. Hälsovinster av att gå eller cykla uppväger klart riskerna för att råka ut för en olycka, i synnerhet om regelbunden fysisk aktivitet som till exempel gång eller cykling blir en aktiv vana i tidig ålder, utvecklar Anna-Karin.



Bilfria zoner vid skolor

Företaget Afry har gjort en studie om vilka effekter bilfria zoner vid skolor kan ge. I Paris finns det exempel på bilfria zoner där man byggt om från bilväg till gång- och cykelstråk så att det ska bli säkrare och tryggare för barn och andra trafikanter att röra sig.

I studien intervjuades företrädare för tio svenska kommuner för att se vilka utmaningar de hade. Jonas Pettersson är trafikplanerare på Afry och berättar att en faktor som många nämnde var att de saknade riktlinjer och handböcker som kan användas som underlag för utformning och för att prata med politiker om att få pengar till satsningar.

Detta ledde till att Afry tog fram en handbok som visar på fördelarna med bilfria zoner och tips på vad man kan tänka på

under arbetsprocessen. Handboken kommer finnas tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

– Det är viktigt att barn och unga rör på sig mer, det ger positiva hälsoeffekter och gör det lättare att koncentrera sig i skolan. Det är viktigt att lägga en bra grund för fysisk aktivitet redan när barnen är små, därför ville vi göra det här arbetet, säger Jonas Pettersson.

Den enklaste åtgärden för att få till en trygg miljö för cyklister runt skolor är reglering för att förbjuda motordrivna fordon vissa tider på dygnet – men det är en utmaning att få förare att efterleva reglerna. I London använder man sig bland annat av kamerateknik som läser av registrerings skyltar så att förare som bryter mot reglerna automatiskt kan bötfällas. Men i Sverige finns det svårigheter med detta system på grund av GDPR och annan lagstiftning.

– Det är inte helt lätt. Vi kom i studien fram till att det krävs fler försök med detta i svensk kontext för att se vilka åtgärder som funkar bäst och är lättast att genomföra med god effekt. Vi ser gärna att fler kommuner gör försök med åtgärder för att vi ska kunna se över det, säger Jonas Pettersson.

I Stockholm har det gjorts försök med så kallade lekgator, där framkomligheten för motorfordon begränsas samtidigt som barn får mer yta att vistas på.

– Hösten 2023 infördes ett prov på en ny vägutformning där gator utanför skolor möblerats med avspärningar, och innan det blir permanent ska det utvärderas. Det viktigaste är att fler kommuner vågar satsa, vågar göra och ta inspiration av handboken eller andra städers försök. Att visa upp lyck-

de försök gör att vi kan sprida kunskapen och hjälpas åt att hitta lösningar som funkar.

Åtgärder som förbättrar trafikmiljöer vid skolan gör det mer attraktivt att välja gång eller cykel, men bidrar också till andra positiva effekter som minskat buller, minskade utsläpp och trevligare vistelsemiljö för barnen – plus hälsoeffekterna.

Cykellekplatser

Cykelvänlig skola har tagit fram en digital karta över cykellekplatser i Sverige. Genom att använda kartan kan skolor enkelt se var det finns cykellekplatser som eleverna kan göra utflykter till.

Se kartan över cykellekplatser här:



Planering för bekväm, säker och framkomlig cykeltrafik

Lär dig konsten att planera och skapa cykelvänliga miljöer i vår utbildning. Fortsätt resan mot ökat aktivt resande och folkhälsa.

Anmäl dig på: trivectortraffic.se



Trivector Traffic

Hur går vi med?

Helt rätt frågeställning! Vi välkomnar fler kommuner, regioner, företag och forskningsinstitut som delar vår vision om ökad cykling att bli medlemmar i Svenska Cykelstäder.

Vill du veta ännu mer om oss? Hör av dig!

SVENSKA CYKELSTÄDER

Kontakt

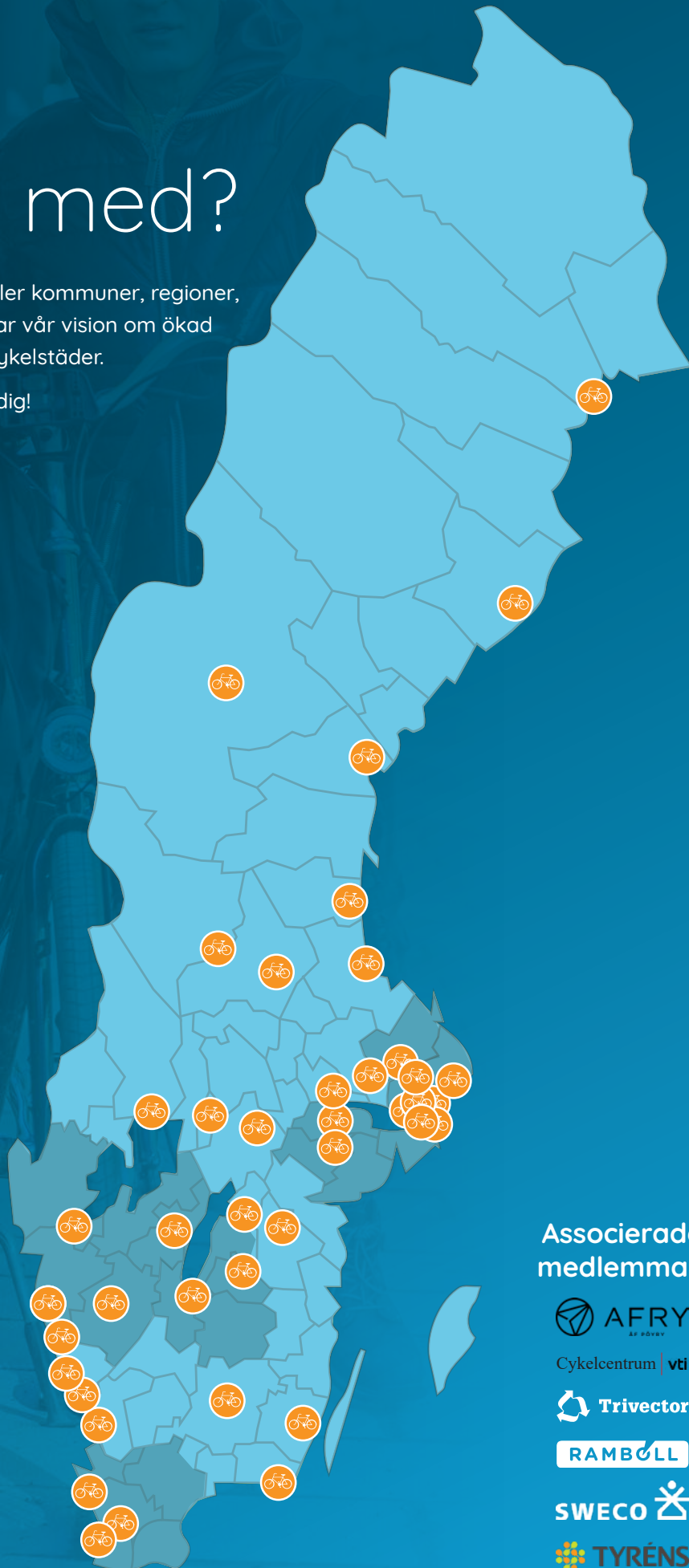
info@svenskacykelstader.se

www.svenskacykelstader.se

Svenska Cykelstäder

Järnvägsgatan 36

131 54 NACKA



Associerade medlemmar:



Cykelcentrum | vti

