

Cykelcentrum | vti

Årsredovisning 2019



cykelcentrum.vti.se

Förord

Nu är vi inne i Cykelcentrums andra verksamhetsår. Det har varit en spännande tid hittills med många intressanta möten och initiativ. En ständigt pågående process är att diskutera vilken roll Cykelcentrum ska ha i olika sammanhang och vilka uppgifter vi ska prioritera. Den diskussionen sker både internt och i samverkan med externa parter och intressenter.

Ett exempel är den dagsaktuella frågan om hur elscootrar ska hanteras. Å ena sidan skulle de kunna bidra till att uppnå målen om ett fossilfritt transportsystem, medan de å andra sidan skapar utmaningar för trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet i våra städer utan att nämnvärt bidra till ökad folkhälsa. Är detta frågor som ska hanteras inom Cykelcentrum? Enligt Transportstyrelsens föreskrifter klassas visserligen elscootrarna i många fall som en cykel (om de har en maxhastighet på 20 km/h och en motor på max 250 watt, annars är det en moped), men i andra sammanhang ses de snarare som en del av kollektivtrafiken. I vilket fall som helst, är det i högsta grad en fråga som har betydelse för cykling eftersom det ofta är samma infrastruktur som används, vilket kan öka konkurrensen om utrymme och konflikter kan uppstå mellan cyklisterna och personer på en elscooter. Men det kan också innebära fördelar i och med att behovet att hitta lösningar i infrastrukturen bli alltmer tydligt och aktuellt, vilket kan medföra att det avsätts mer resurser i frågan – något som också gynnar cykling i traditionell bemärkelse. Så ja, visst kommer även vi att behöva hantera frågan om elscootrar även om vi inte anser att det ingår i vårt huvudsakliga uppdrag.

Elscootrar är bara ett exempel på en fråga som plötsligt kan bli högaktuell utan förvarning. I dagens alltmer tekniskt utvecklade samhälle kommer sannolikt flera utmaningar av det här slaget att hastigt bli aktuella. Kunskapscentra av det slag som Cykelcentrum utgör, skapar bättre möjligheter att kunna hantera den här typen av oförutsedda händelser.

Aktivt resande i allmänhet är nu en strategiskt viktig fråga för forskningssverige, då det bidrar till att uppfylla många av hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Då väcks frågan om centrumbildningar som K2 och Cykelcentrum borde slås ihop. En fördel skulle då vara att gränserna mellan de hållbara transportsätten som bidrar till ett aktivt resande skulle suddas ut och att också forskningsfrågor kringgående skulle få ett större fokus – något som saknas i stor utsträckning idag. Jag anser ändå att det finns en stor fördel att fortsätta driva Cykelcentrum för sig. Det har visat sig vara nog svårt att samla alla relevanta aktörer och med en ihopslagning finns en risk att cykelfrågorna försvinner i mängden och då är också risken stor att intresset svalnar. Vi behöver på bästa sätt försöka utnyttja det stora engagemang som finns kring cykling och därför fortsätter vi att arbeta för att stärka Cykelcentrum i sin nuvarande tappning – åtminstone tills vi får andra direktiv. Närmast står utmaningen att säkra finansieringen för en fortlevnad av Cykelcentrum även efter 2021.

Linköping, oktober 2019

Anna Niska
Föreståndare

Innehållsförteckning

1. Cykelcentrum vid VTI.....	7
1.1. Vision och verksamhetsidé	7
1.2. Organisation	8
1.3. Utmaningar.....	9
1.4. Förutsättningar för ett framgångsrikt Cykelcentrum.....	9
1.5. Strategiska ställningstaganden	10
2. Årsberättelse.....	11
2.1. Långsiktig kunskapsuppbyggnad	11
2.2. Genomförda aktiviteter	11
2.2.1. Konferenser, seminarier och andra publika events	11
2.2.2. Rådgivning och kunskapsspridning	12
2.2.3. Strategiska satsningar.....	14
2.3. Samverkan med andra aktörer.....	15
2.3.1. Kontakt med finansiärer.....	15
2.3.2. Större projektansökningar	15
2.4. Ekonomisk uppföljning.....	16
Bilaga 1: Publikationslista	17

Ansvarig utgivare: Anna Niska

Författare: Anna Niska, Jones Karlström och Christina Karlsson

Omslagsbild: Belish/Mostphotos.com

Övriga foton: Tillhör VTI

1. Cykelcentrum vid VTI

Regeringen vill stimulera ökad och säker cykling för att bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet¹. Som ett led i detta har Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fått i uppdrag att som administrativ värd leda arbetet med ett nationellt kunskapscentrum för att samla forskning och utbildning inom cykling, vilket vi valt att kalla ”Cykelcentrum”. Satsningen uppgår till 5 miljoner kronor per år under perioden 2018–2021. VTI ska årligen åiterrapportera uppdraget till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 oktober. Detta är åiterrapporteringen av Cykelcentrums andra verksamhetsår.

I ett tidigare regeringsuppdrag, redovisat i VTI rapport 973², har VTI lämnat ett förslag till hur ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling skulle kunna vara uppbyggt. Cykelcentrums nuvarande verksamhet har tagit sin utgångspunkt i det förslaget.

1.1. Vision och verksamhetsidé

Cykelcentrums vision är:

Forskning och utbildning i samverkan, för ökad och säker cykling

Visionen beskriver vad vi ämnar uppnå med verksamheten inom Cykelcentrum och fungerar som en ledstjärna för oss som arbetar aktivt i centret. Redan i visionen framgår att *samverkan* är ett viktigt värdeord för vår verksamhet. Samverkan är också ett av VTI:s tre värdeord. De andra två är *kompetens* och *oberoende*, vilket även gäller för verksamheten inom Cykelcentrum.

Vår målsättning är att Cykelcentrum verkligen ska bli ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling. Vår verksamhetsidé är att skapa ett levande och dynamiskt Cykelcentrum som är öppet för alla relevanta aktörer och intressenter för kunskapsutbyte och innovation inom cykling. Cykelcentrum ska öka det tvärvetenskapliga samarbetet, arbeta för långsiktig kunskapsuppbyggnad, knyta forskningen närmare problemägarna och uppfylla följande syften:

- Att möta samhällets utmaningar och aktörernas behov genom tillämpad forskning och utveckling samt spridning av cykelrelaterad kunskap.
- Att bygga upp en långsiktig och konkurrenskraftig kompetens inom cykelområdet genom utbildning och kompetenshöjning i branschen.
- Att skapa en plattform för excellent och innovativ cykelforskning.

Målsättningen är att Cykelcentrum ska inrymma ett så allomfattande perspektiv som möjligt med alltifrån cyklisters beteende och värderingar, drift, underhåll, konstruktion och utformning av cykelinfrastruktur, trafikanalys, samhällsekonomi, trafik- och stadsplanering till cykeldynamik och cykelutrustning. Omfattningen av verksamheten inom de olika områdena kommer emellertid att styras av tillgänglig finansiering och aktuella frågeställningar.

¹ Näringsdepartementet. (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling: som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*. Stockholm: Regeringskansliet. https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf

² Niska, A. m.fl. (2018). Cykelcentrum för långsiktighet och excellens – Redovisning av regeringsuppdrag. *VTI rapport 973*, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1214771/FULLTEXT01.pdf>

1.2. Organisation

Planering, ledning och koordinering av Cykelcentret hanteras av en **kärngrupp** med ett fåtal VTI-anställda. Gruppens storlek är anpassad efter de aktuella behoven inom verksamheten och består i dagsläget av följande personer (Figur 1):

Anna Niska är föreståndare och har huvudansvar för budget, projekthantering, verksamhetsplanering, projektgenerering, marknadsföring och representation av Cykelcentrum. Hon är också sammankallande till möten med kärngruppen och sköter kontakter med styrgruppen (VTI:s ledningsgrupp). Anna delar sin tid mellan föreståndarskapet för Cykelcentrum och sin tjänst som forskningsledare på VTI.

Jones Karlström är biträdande föreståndare och bidrar i första hand till verksamhetsplanering, projektgenerering och nätverksbyggande genom kontakter med uppdragsgivare och andra intressenter, framförallt kommuner och regioner. Han representerar också Cykelcentrum när föreståndaren behöver en ersättare eller ett komplement. Jones arbetar heltid på Cykelcentrum.

Christina Karlsson har huvudansvar för kommunikationen gällande för Cykelcentrum. I det ingår bland annat att ansvara för nyhetsbrev, hemsida, hantering av e-post till cykelcentrum@vti.se, populärskrifter och övriga trycksaker samt planering och information kring konferenser och seminarier i Cykelcentrets regi. Christina delar sin tid mellan Cykelcentrum och andra uppdrag på VTI, framförallt kopplat till branschprogrammet BVFF.

Magnus Larsson medverkar i planering av verksamheten och bidrar till projektgenerering och nätverksbyggande genom kontakter med uppdragsgivare och andra intressenter. Magnus har bland annat huvudansvar för kontakter inom tävlings- och motionscyklingen. Magnus delar sin tjänst mellan VTI (där han delvis jobbar i Cykelcentrum) och Statens Vegvesen, i Norge.



Figur 1. Cykelcentrums kärngrupp (från vänster): Christina Karlsson, Anna Niska, Jones Karlström och Magnus Larsson.

Viktiga strategiska beslut tas i Cykelcentrums styrgrupp som i dagsläget utgörs av VTI:s ledningsgrupp. Målsättningen är att Cykelcentrum på sikt ska ha andra huvudparter än enbart VTI och att styrgruppen ska utgöras av representanter från dessa parter.

Verksamheten inom Cykelcentrum stöts även av övrig VTI-personal med de arbetsuppgifter som ingår i ordinarie tjänster på VTI. Det gäller exempelvis stödfunktioner inom ekonomi, bibliotek och kommunikation samt strategiskt arbete av forskningsledare, enhetschefer och professorer på VTI. Periodvis är även forskare och utredare utanför kärngruppen involverade vid projektgenerering, workshops, konferenser och seminarier, kunskapssammanställningar, populärskrifter, utveckling av teknik och mätmetoder, osv.

1.3. Utmaningar

En av de främsta utmaningarna inom cykelforskningen är finansieringen, vilket lyftes redan i ovan nämnda regeringsuppdrag (VTI rapport 973). Det har historiskt sett varit ovanligt med specifika utlysningar för cykling. Dessutom har det allt ökande kravet på medfinansiering från många av forskningsfinansiärerna visat sig vara extra problematiskt för cykelforskningen eftersom relevant industri och andra samarbetspartners har begränsade möjligheter att erbjuda en medfinansiering. Den utmaningen kvarstår. Däremot upplever vi ett positivt bemötande från flera av finansiärerna, vilket till viss del också gett resultat (se exempel i Tabell 1). En fortsatt dialog är dock nödvändig och det skulle vara värdefullt med tydligare ansvar för cykelfrågorna hos finansiärerna, exempelvis i form av särskilt utsedda kontaktpersoner.

Finansiering som gör det möjligt att upprätta doktorandtjänster har visat sig vara extra problematiskt att få till. Dessutom är det en komplicerad och tidskrävande process att få till själva rekryteringen av doktorander. Till viss del beror det på att det inte är självklart vilka kontaktpersoner på universitet och högskolor som är de rätta i sammanhanget.

Att hitta rätt kontaktpersoner på myndigheter, inom akademi och hos övriga aktörer är en generell utmaning i målsättningen om att göra Cykelcentrum till en nationell angelägenhet. Gensvar i cykelfrågor tycks snarare baseras på personligt engagemang och intresse än på uttalade ansvarsområden och tydliga arbetsuppgifter. Hittills har vi främst kunnat knyta till oss personer och organisationer via personliga kontakter i redan befintliga cykelnätverk som Svenska Cykelstäder och Svensk Cykling samt via VTI:s tidigare samarbetspartner. Det har varit betydligt svårare att hitta och engagera nya intressenter/personer.

1.4. Förutsättningar för ett framgångsrikt Cykelcentrum

Finansieringen för Cykelcentrum löper ut år 2021. En säkrad basfinansiering är en förutsättning för att kunna arbeta långsiktigt med att stärka och utveckla kunskapen kring cykling. Anslaget till Cykelcentrum har möjliggjort det förarbete som är nödvändigt för att få till ett antal större forskningsansökningar. Det är i sin tur en förutsättning för att i forskningsprojekten kunna vara tvärvetenskapliga och inrymma tid för samverkan och kunskapsförmedling så att forskningen kan få en större tillämpning i exempelvis den kommunala verksamheten.

För att kunna genomföra de forskningsprojekt som beviljats finansiering, behövs rätt kompetens. Den långsiktiga kompetensuppbyggnaden genom doktorandtjänster och i grundutbildningar på universitet och högskolor som Cykelcentrum strävar efter, är därför nödvändig. Här behövs en fortsatt dialog med finansiärer och akademi kring hur det kan lösas. Även tillgång till tekniska resurser är nödvändigt för att kunna bedriva tillämpad forskning. Inom Cykelcentrum har vi sammanställt en översikt över vilka tekniska resurser som finns i Sverige idag och som kan användas för cykelforskning. Nu behöver en diskussion ta vid på nationell nivå kring hur befintliga resurser kan utvecklas och vilket behov av nya utrustningar och anläggningar som finns.

För att bli framgångsrika krävs också att Cykelcentrum kan knyta till sig såväl problemägare som andra forskningsutförare och intressenter. Kommunerna är särskilt viktiga i detta sammanhang, men är många till antalet och med skiftande förutsättningar och utmaningar. Tidigare hade Svenska Kommunförbundet (numera Sveriges Kommuner och Landsting, SKL) en tydlig samlade roll. Under senare år tycks de dock inte ha haft samma resurser att driva kommunala väg- och trafikfrågor som tidigare. Istället har Svenska Cykelstäder tagit rollen att vara drivande i kommunala frågor relaterat till cykling. De är dock en intresseförening och samlar bara 17 av de 292 svenska kommunerna. Därför är det viktigt för Cykelcentrum att som oberoende part fortsätta arbeta på bred front och vara en samlade kraft för forskningsfrågor som kan bidra till ökad och säker cykling i hela landet.

1.5. Strategiska ställningstaganden

Vi har under Cykelcentrums två första år valt att fokusera på samverkan med problemägare och andra forskningsutförare. Kontakter med kommuner och regioner har varit särskilt viktigt, för att identifiera aktuella problemställningar och planerade åtgärder kring vilka tillämpade forskningsprojekt kan skapas. Detta i kombination med kontakter i branschen och på universitet har inneburit att vi kunnat bygga konsortier kring ett antal större forskningsansökningar. Det har visat sig vara mer naturligt och framgångsrikt att engagera samarbetspartners i konkreta forskningsprojekt än att få till stånd en samverkan på andra sätt. För att öka den totala uppdragsvolymen till cykelforskning har direkta kontakter med forskningsfinansiärerna också varit prioriterat. Här har det bland annat varit viktigt att diskutera hur Cykelcentrums mål om ökad och säker cykling kan bidra till att uppfylla finansiärernas målsättningar för sin verksamhet.

Enligt ursprunglig plan ska en styrelse med externa huvudparter samt en extern referensgrupp knytas till Cykelcentrum, för en bredare diskussion av inriktning och ökad tillämpning av forskningsresultaten. Då vi fortfarande befinner oss i uppbyggnaden av Cykelcentrum och basverksamheten hittills endast bygger på anslagsfinansiering, är dessa grupperingar ännu inte tillsatta. Diskussioner med andra parter förs dock i många andra olika sammanhang.

På grund av ovan nämnda svårigheter med rekrytering av doktorander, har vi nu valt att sänka ambitionen när det gäller att rekrytera direkt till Cykelcentrum/VTI. Istället försöker vi inledningsvis skapa en plattform för befintliga doktorander med tillämpningen cykling. Målet är att på sikt skapa förutsättningar för ett större doktorandprogram med flera doktorander på olika lärosäten, men vi inser nu att det är ett arbete som kommer att ta längre tid än våra ursprungliga förhoppningar.

Under uppdraget att bidra till en långsiktig kunskapsuppbyggnad ingår även att förbättra implementeringen av forskningsresultat inom cykelområdet. Vi har därför varit noggranna med att i de större forskningsansökningarna avsätta utrymme för kunskapsspridning och genom att involvera flera olika parter förbättra möjligheten till implementering. Därutöver har vi i största möjliga mån försökt medverka vid konferenser och seminarier där problemägare finns representerade och bistå med rådgivning i olika sammanhang. Vi planerar också för att inom Cykelcentrum kunna erbjuda egna utbildningar. Här har vi för tillfället valt att fokusera på webbföreläsningar och ska även titta närmare på ett koncept med e-kurser eller liknande. Vi tror att det i dagsläget finns ett större intresse för olika former av "mikrolärande", med enkel tillgång till kortfattad information, än längre utbildningar. Den slutsatsen baseras bland annat på det förarbete som gjorts inom Mistra InfraMaint inför deras utbildningsplan för att bidra till branschens kompetensutveckling.

I VTI rapport 973 föreslog vi också att göra Cykelcentrums webbplats mer interaktiv genom att erbjuda ett "chatrum" eller en frågelåda där frågeställningar kopplade till cykling skulle kunna diskuteras. Eftersom Svenska Cykelstäder redan har ett liknande sådant forum har vi emellertid valt att i dagsläget prioritera att komma med inspel där istället för att upprätta ett eget forum.

2. Årsberättelse

2.1. Långsiktig kunskapsuppbyggnad

Att arbeta för en långsiktig kunskapsuppbyggnad inom cykelområdet har vi sett som en av våra främsta uppgifter i Cykelcentrum. Därför har vi arbetat aktivt med att försöka skapa förutsättningar för doktorandtjänster med cykling som tillämpning. För detta behövs framförallt ett nära samarbete med universitet och högskolor men också med problemägare och finansiärer. Sådana samarbeten har inletts och bland annat pågår diskussioner med Trafikverket kring doktorandtjänster kopplade till Cykelcentrum. Det är emellertid en tidskrävande och komplicerad process (vilket redan nämnts under utmaningar i avsnitt 1.3) och hittills har endast en doktorand kunnat rekryteras till VTI/Cykelcentrum. Det doktorandprojektet, med start i januari 2020, handlar om cykelvägars konstruktion och ingår i forskningsprogrammet Mistra InfraMaint³, som leds av RISE men där VTI har en betydande del. I konsortiet ingår i övrigt Chalmers, KTH, Linköpings Universitet, Lunds Tekniska Högskola, IQ Samhällsbyggnad, Sweden Water Research, NTNU och SINTEF. En mängd kommunala och statliga samarbetspartners är också knutna till programmet liksom representanter från industri, entreprenörer och konsulter.

Parallellt med arbetet att skapa förutsättningar för nya cykeldoktorander, har vi under året skapat ett nätverk för befintliga cykeldoktorander och deras handledare. Tanken är att erbjuda en plattform för kunskapsutbyte och innovation, med möjlighet att träffas över disciplingränser och ta del av varandras kompetens och kontaktnät. En första träff i Cykelcentrums doktorandnätverk hölls den 24–25 oktober och samlade 9 externa deltagare (av totalt 17 anmälda till vårt nätverk) från Luleå Tekniska Universitet i norr till Lund Universitet i söder. Under nätverksträffen diskuterades förväntningar, önskemål, ramar, former och idéer för framtida samverkan inom doktorandnätverket. Dagen visade att det finns ett stort engagemang för att arbeta långsiktigt med kunskapsuppbyggnad inom cykelområdet och att det finns många möjligheter till givande samarbeten.

Vi har också haft ett visst utbyte med universitet utanför Sverige, exempelvis Queensland University of Technology och MONASH University i Australien samt NTNU i Norge. Cykelcentrum har också medverkat i ett ERASMUS-projekt som sker i samarbete med Tekniska Universitetet i Dortmund, Linköpings kommun och VTI.

I Cykelcentrums uppdrag att bidra till en långsiktig kunskapsuppbyggnad ingår också att stärka kompetensen inom branschen. Detta sker exempelvis genom medverkan vid konferenser och seminarier samt rådgivning och kunskapspridning, se avsnitten nedan. Därutöver har vi påbörjat ett förarbete för att kunna erbjuda e-kurser eller liknande som skulle kunna vara ett lättillgängligt sätt att nå en kompetenshöjning i branschen.

2.2. Genomförda aktiviteter

2.2.1. Konferenser, seminarier och andra publika events

I samband med Transportforum i januari arrangerade Cykelcentrum en särskild mingelsession på kvällen under forumets första dag. Sessionen var välbesökt, med deltagare från såväl myndigheter som regioner, kommuner, energikontor, akademi, företag, konsulter och ideella organisationer. Förutom att Cykelcentrum informerade om verksamheten under året som gått hölls en paneldiskussion med inbjudna talare (Katarina Bergstrand, Sweden by Bike; Ida Nelson, SKL; Daniel Helldén, Stockholms stad; Moa Rasmusson, Svenska Cykelstäder; Maria Krafft, Trafikverket; Lars Strömgen,

³ <https://mistrainframaint.se/>

Cykelfrämjandet) kring kunskapsbehov för att uppnå målen om ökad och säker cykling. Frågor som lyftes under diskussionen var bland annat cykel som eget transportslag, nationellt mål om ökad cykling, ekonomiska incitament och andra åtgärder för att få fler att cykla, cykel på kollektivtrafiken, ökade investeringar för cykling, genomförande och utvärdering av försök i verklig gatumiljö – vilka investeringar ger bäst samhällsnytta.

Den 15–17 mars hade Cykelcentrum/VTI en monter på Cykelmässan i Göteborg. Där samlades bransch, allmänhet och övriga cykelsverige för att samtala kring cykling, testa och titta på cyklar och cykelutrustning. Under mässan arrangerades även ”Sveriges Cykelriksdag” där bl.a. Cykelcentrums föreståndare Anna Niska deltog i en expertpanel som ställde frågor om cykling till riksdagspartiernas representanter. Anna var också moderator för en paneldiskussion om cyklisterna vid byggområden arrangerat av Göteborgs stad. Katja Kircher och Jones Karlström höll också föredrag från stora scenen om aktuell cykelforskning och pågående aktiviteter inom Cykelcentrum. Representanter från Cykelcentrum deltog även i seminariet ”Cykelturism – på gott och ont?” som Sweden by Bike arrangerade i samband med mässan.



Figur 2. Forskningsledare Katja Kircher i Cykelcentrums monter på Cykelmässan i Göteborg.

Cykelcentrum har därutöver deltagit i ett antal nationella och internationella konferenser däribland Nationella Cykelkonferensen i Helsingborg och Velo-city i Dublin.

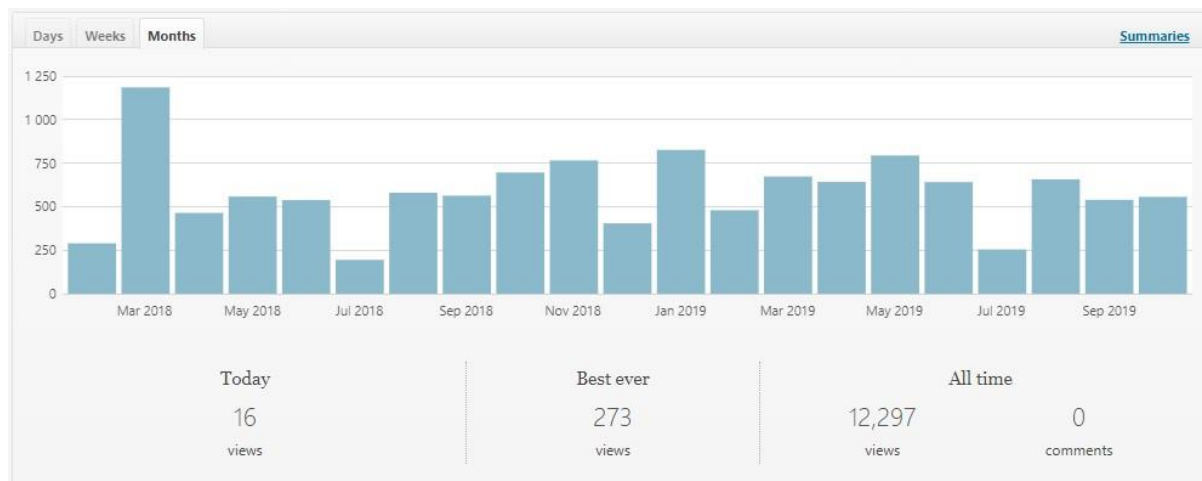
Under året har Cykelcentrum tillsammans med Lunds Universitet ansökt om att få arrangera International Cycling Safety Conference⁴ nästa år, 2020. Ansökan beviljades och planeringen är nu i full gång.

2.2.2. Rådgivning och kunskapsspridning

En central uppgift för Cykelcentrum är att samla och sprida forskningsresultat. Ett verktyg för det är Cykelcentrums hemsida, som upprättades i början av 2018. Hemsidan uppdateras kontinuerligt med relevant information. Förutom beskrivning av centret finns ett nyhetsflöde med cykelrelaterade

⁴ <http://www.cyclingsafety.net/>

nyheter, kalendarium som listar kommande evenemang, både centrets egna och andras seminarier, konferenser, workshops med mera. På webbplatsen går det också att hitta viktiga länkar, bland annat till cykelplattformar i andra länder. Där presenteras också aktuella publikationer och länkar till databaser där det går att söka vidare efter litteratur. Den nationella cykelstrategin och alla de tillhörande regeringsuppdragen finns också samlade där. Sedan start har vi haft ca 12 300 besökare på hemsidan, se månadsvis statistik i Figur 3 nedan.



Figur 3. Besöksstatistik för cykelcentrum.vti.se per 2019-10-31.

I bilaga 1 listas de VTI-publikationer med koppling till cykling som tillkommit sedan förra årsredovisningen.

Information om aktiviteter inom Cykelcentrum, nya publikationer och andra relevanta nyheter sprids också via Cykelcentrums nyhetsbrev som går ut ungefär en gång varannan månad. Nyhetsbrevet går ut till alla som anmält sig som prenumeranter på hemsidan eller i samband med genomförda aktiviteter. I dagsläget har nyhetsbrevet omkring 225 prenumeranter plus att vi har 17 medlemmar på vår sändlista till cykeldoktorander och deras handledare. Prenumeranterna finns bland annat hos konsulter, kommuner, universitet, myndigheter, regioner, försäkringsbolag, intresseföreningar, forskningsinstitut, kollektivtrafikbolag, tillverkare och privatpersoner. Något som är väldigt glädjande är att många dessutom verkar läsa våra nyhetsbrev. Vi har både hög öppningsfrekvens⁵ (ca 55 %) och klickfrekvens⁶ (ca 30 %) vilket visar att det finns intresse för det vi gör.

För kontakt med media, allmänhet och övriga intressenter finns därutöver en specifik e-postadress till Cykelcentrum: Cykelcentrum@vti.se.

För ytterligare kunskapsspridning och bidrag till att forskningsresultat får en större tillämpning ska Cykelcentrum medverka vid utbildningar och liknande. Under året har Cykelcentrum bland annat medverkat i ett antal regionala cykelseminarier, däribland Region Östergötlands "Bygga rörelse – hur samhällsplanerar vi för fysisk aktivitet och friluftsliv?". Kunskapsspridning har också skett vid ett seminarium arrangerat av ATA och i en seminarieserie om ökad och säker cykling arrangerad av NTF, som riktade sig mot mindre kommuner.

⁵ Öppningsfrekvens = andel som inte enbart har läst förhandsvisningen, utan antingen sparat ner bilder eller dubbelklickat för att öppna nyhetsbrevet. Bra öppningsfrekvens är 20-25 % (enligt [Rule.se](#) 2018-08-22).

⁶ Klickfrekvens = andel som har klickat på någon eller flera av länkarna i nyhetsbrevet. Medelvärdet för klickfrekvens på europeisk nivå är ca 3,7 % (enligt [Get a Newsletter](#) 2017-08-28).

Forskare kopplade till Cykelcentrum har under året även bistått med rådgivning i cykel frågor i olika sammanhang, bland annat inför Svenska Cykelstäders kampanjer för ökad cykling och Göteborgs stads satsningar för att öka cykelpendlingen.

2.2.3. Strategiska satsningar

Under 2018 startades tre strategiska projekt inom Cykelcentrum med syfte att sammanställa aktuell kunskap inom ett antal utvalda strategiskt viktiga frågor:

1. Kunskapssammanställning om cykelturism.
2. Inventering av tekniska resurser och anläggningar som kan användas för cykelrelaterad forskning.
3. Förstudie om lastcyklar och godstransporter i städer med hjälp av cykel.

Projekten har slutförts under 2019 varav det första redan finns publicerat i VTI rapport 1014 medan de övriga två kommer att publiceras innan årsskiftet. Ytterligare ett strategiskt projekt kommer att startas innan årets slut: Cyklingens bidrag till att uppfylla hållbarhetsmålen i Agenda 2030. De strategiska projekten genomförs av forskare/utredare vid VTI och ska i regel innefatta en litteraturstudie över tidigare forskning på området och annan aktuell kunskap. I projekten ingår också att identifiera aktörer och pågående satsningar i Sverige. Målsättningen är att identifiera forskningsfrågor och samverkansparter inom respektive område för att skapa underlag och intresse för en eller flera större forskningsansökningar med koppling till cykling.

Cykelcentrum har som uppgift att samla och utveckla tekniska resurser för att kunna utföra mätningar och utveckla mått som kan användas i cykelforskningen. Detta är nödvändigt för att kunna bedriva tillämplad forskning och bland annat ta fram effektsamband baserade på vetenskaplig grund. Som ett första steg har vi gjort den ovan nämnda inventeringen av de tekniska resurser och anläggningar som finns tillgängliga i Sverige. Syftet var att därigenom visa på möjligheter till att bedriva forskning för ökad och säker cykling och därmed inspirera till projektidéer och bidra till att kontakter knyts för framtida samarbeten inom svensk cykelforskning. Vid VTI pågår också utveckling av en cykelsimulator och en cykelmätvagn (Figur 4), vilket till viss del finansierats via anslaget till Cykelcentrum.



Figur 4. Delar av VTI:s cykelsimulator till höger och cykelmätvagnen till vänster.

2.3. Samverkan med andra aktörer

Utöver de kontakter och aktiviteter som omnämnts i avsnitten ovan har vi även haft flertalet andra kontakter med myndigheter, väghållare, industri, entreprenörer, intresseorganisationer och finansiärer, främst i syfte att identifiera cyklingsrelaterade forskningsfrågor och formulera konkreta forskningsansökningar (se exempel i Tabell 1 nedan).

Samverkan har skett vid enskilda möten eller i större sammanhang som exempelvis Svenska Cykelstäders nätverksträffar samt konferenser och seminarier arrangerade av regioner. Vi har också haft besök av Nationella Cykelrådet och diskuterat aktuell cykelforskning med dem.

Cykelcentrum har under året också gjort inspel till riksdagens trafikutskott i betänkande kring cykelfrågor. Ytterligare utbyte med delar av trafikutskottet har skett, bland annat i samband med ett möte i anslutning till Vätternrundan.

2.3.1. Kontakt med finansiärer

Då ny forskning är en viktig del för att stärka kunskapen och professionalismen inom arbetet med ökad och säker cykling i Sverige, har det känts angeläget att ha enskilda möten med aktuella forskningsfinansiärer. Syftet med mötena har varit att föra en öppen dialog om hur Cykelcentrum kan bidra till att uppfylla deras mål och mer specifikt diskutera tänkbara finansieringsmodeller för att skapa ett ekonomiskt utrymme för att kunna bedriva forskning för ökad och säker cykling i Sverige. I slutet av 2018 hade vi möten med Vinnova och Trafikverket. Under 2019 har mötena följts upp med liknande diskussioner med Energimyndigheten, Tillväxtverket och Formas. Två uppföljande workshops med representanter från Trafikverket har också genomförts.

2.3.2. Större projektansökningar

De större forskningsansökningar som nämndes i förra årsredovisningen fick båda avslag. I år har utfallet varit mer lyckosamt. Av sju ansökningar där Cykelcentrum medverkat och där sökt belopp överstiger 2 Mkr, har hittills fyra beviljats finansiering (Tabell 1). Notera att projektens totala budget, tack vare medfinansiering, kan vara större än den beviljade finansieringen som anges i tabellen.

Tabell 1. Större projektansökningar som beviljats finansiering under 2019.

Projekttitel	Finansiär	Beviljad finansiering (tkr)	Samarbetspartners
Utvärdering av åtgärder på cykelstråk, effekter på flöden och resmönster	Energimyndigheten	3 146	Region Skåne
Belysa - miljöfaktorers inverkan på fotgängares och cyklisters beteende i skymning och mörker	Energimyndigheten	4 798	Lunds tekniska högskola, Lunds kommun, Linköpings kommun
Ökad och säker tillgänglighet för cyklister i byggskedet	Trafikverket	3 880	Göteborg stad, Stockholm stad, SIS, Trafikverket, Transportstyrelsen, Sveriges Branschförening för säkrare vägarbetsplatser m.fl.
Kommunal implementering av driftinstruktioner och saltmall för sopsaltning på gång- och cykelvägar och vidareutveckling av system för kommunala beställares och utförares återkoppling av resultat och erfarenheter	Formas	2 000	Karlstad kommun, Stockholms stad

Den beviljade finansieringen ska i många fall delas mellan flera parter och bara en viss del tillfaller Cykelcentrum/VTI. En fördel är att de större projekten skapar möjlighet till ett mer tvärvetenskapligt angreppssätt i samverkan med flera olika parter. Till skillnad mot mindre forskningsprojekt finns här också möjlighet att inrymma tid för kunskapsförmedling och implementering så att forskningsresultaten kan få en större tillämpning. Genom beviljad finansiering får vi nu exempelvis möjlighet att fortsätta arbeta med frågan om cyklister vid vägarbetsområden, något som uppmärksammats som ett problemområde hos flera väghållare och entreprenörer. Även forskningen kring vinterväghållning av cykelvägar renderar nya samarbeten och nya projekt, vilket innebär en möjlighet att långsiktigt bygga upp kunskapen inom det området.

2.4. Ekonomisk uppföljning

I Tabell 2 ges en sammanställning av upparbetningen till och med den sista september 2019. Redovisning är uppdelad enligt de huvudaktiviteter (projekt) som ingår i Cykelcentrums verksamhet, där indelningen återspeglar hur vi uppfattat uppdraget för Cykelcentrum.

Upparbetningen stämmer väl överens med förväntad förbrukning i förhållande till tidpunkten på året. Förutom det tilldelade anslaget på 5 miljoner kronor fanns möjlighet att spara 3% av tilldelade medel för 2018. Därmed har Cykelcentrum haft en total budget på 5,15 miljoner kronor för 2019.

Tabell 2. Kostnadsutfall för Cykelcentrum från 1 januari - 30 september 2019, fördelat på huvudaktiviteter och kostnadsslag.

Huvudaktivitet	Budget 2019 (tkr)	Kostnadsutfall 2019 (tkr), t.o.m. 2019-09-30			
		Personal	Resor	Övrigt	Totalt
Ledning, styrning och administration	1 050	806	6		812
Konferenser och seminarier	1 000	709	50	69	828
Samverkan och kompetensutveckling	1 600	1 176	13	19	1 208
Utveckling av teknik/mätmetoder	300	122			122
Rådgivning och kunskapsspridning	400	247		3	250
Strategiska satsningar	800	703	3		707
Summa (tkr):	5 150	3 763	72	91	3 926

Bilaga 1: Publikationslista

VTI rapport 944, 2018 - Effektsamband mellan infrastruktur och cykling: en kunskapssammanställning, Philip Wehtje m.fl.

Syftet var att sammanställa befintlig kunskap för hur effektsambanden mellan infrastrukturåtgärder och antalet olyckor och andelen cykling ser ut. Dessutom behövs kunskaper gällande de sekundära effekter som ett ökat cyklande kan ge. De sekundära effekter som studerades i detta projekt är hälsoeffekter samt samhällsekonomiska effekter.

Kunskapssammanställning genom litteraturstudier samt telefonintervjuer med de 16 medlemskommuner i Svenska Cykelstäder som var med i en tidigare studie kallad Cykeleffekt del 1. (Källa: [VTI rapport 944](#))

VTI rapport 973, 2018 - Cykelcentrum för långsiktighet och excellens: redovisning av regeringsuppdrag, Anna Niska

VTI har haft i uppdrag att sammanställa och analysera de behov som finns inom cykelforskningen samt att se över hur cykelforskningen i Sverige kan samordnas och stärkas. Resultaten från uppdraget presenteras i denna rapport. Här ges exempel på frågeställningar relaterade till cykling som behöver förstärkas forskningsmässigt med såväl grundforskning som mer tillämpad forskning. Det behövs som beslutsunderlag för att kunna prioritera mellan olika typer av åtgärder och motivera cykelåtgärder gentemot beslutsfattare. Det gäller även informationsåtgärder och kampanjer.

För att uppfylla dessa behov och skapa bättre förutsättningar för mer forskning kring cykling, är det värdefullt att ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling nu startats upp vid VTI i Linköping. Cykelcentret bör uppfylla följande viktiga uppgifter: långsiktig kunskapsuppbyggnad; länka samman forskning och problemägare; samordning av forskning och utveckling; samla och sprida kunskap; utveckling av tekniska resurser, mått och mätmetoder. (Källa: [VTI rapport 973](#))

VTI rapport 977, 2018 - Köpa mat online: effekter av ökad e-handel för person- och godstransporter i ett växande e-handelssamhälle, Malin Henriksson m.fl.

De senaste åren har e-handel av livsmedel ökat starkt. Den här studien genererar fördjupad kunskap om vad det ur ett transportperspektiv innebär att företag istället för individer ansvarar för att matvaror transporteras till hemmet.

Resultaten pekar på att e-handel har betydande teoretisk potential givet att effektiva rutter ersätter inköpsresor med privat bil. Idag innebär många kompletteringsresor med bil att e-handeln inte i någon högre grad ersätter inköpsresorna, vilket innebär att energibesparingen idag sannolikt är begränsad. För att potentialen ska kunna uppnås behövs ett utökat kundunderlag, en medveten stadsplanering som prioriterar gång-, cykel- och kollektivtrafik, som lyfter godstransporter som en strategisk fråga och som lokaliserar livsmedelsbutiker nära människors hem. (Källa: [VTI rapport 977](#))

VTI rapport 979, 2018 - En modell för säker cykling, Henriette Wallén Warner m.fl.

VTI har sammanställt en modellrapport i forskningsprogrammet ”En stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter”. Syftet med programmet har varit att öka kunskapen om oskyddade trafikanter och deras speciella förutsättningar i trafikmiljön, för att på sikt kunna bidra till att nå det nationella hänsynsmålet med fokus på säkerhet. (Källa: [VTI rapport 979](#))

VTI rapport 993, 2018 - Cykelvägars friktion: mätningar i fält i jämförelse med cykeldäcks friktion på olika underlag i VTI:s däckprovsningsanläggning, Anna Niska m.fl.

Halka är en vanlig orsak till att cyklister skadas allvarlig i trafiken. I det här projektet har vi sammanställt mätningar med VTI:s portabla friktionsmätare, PFT, på cykelvägar med en mängd olika underlag. Friktionsmätningarna på cykelytor i verklig miljö visar att friktionen påverkas av väglaget, beläggningmaterialet, samt av vägmärkingar och brunnslock.

Skillnader i väglag gör att olika typer av cykelinfrastruktur och olika vinterdriftmetoder medför olika friktionsnivåer. Det innebär att det kan förekomma stora variationer i friktionsnivå längs en och samma sträcka. Överraskningseffekten och därmed olycksrisken kan då bli stor. Inte bara snö och is, utan även grus, löv, smuts och annat på ytan kan innebära en sänkt friktion. För cyklisternas säkerhet är det viktigt att informera om var halka kan uppstå och att anpassa halkbekämpningsinsatser, utformning och konstruktion utifrån den kunskapen. (Källa: [VTI rapport 993](#))

VTI rapport 1005, 2019 - Sopsaltning av cykelvägar i teori och praktik: erfarenheter från utvärderingar i svenska kommuner, Anna Niska m.fl.

För att främja ett ökat cyklande och minska antalet singelolyckor, krävs bra vinterväghållning av cykelvägar. För snöröjning och halkbekämpning av cykelvägar används traditionellt sett plogning och sandning. En alternativ metod som blivit alltmer etablerad under senare år, är ”sopsaltmetoden”. Den innebär att en roterande sopvals används för snöröjning och att saltlösning, torrt eller befuktat salt används för halkbekämpning.

I det här projektet har tidigare utvärderingar kompletterats med detaljerade fältstudier på utvalda cykelvägar i Linköping och Stockholm samt vetenskapliga teorier och praktiska erfarenheter från ett flertal kommuner. Målet har varit att bidra med ökad kunskap om sopsaltmetodens för- och nackdelar samt tekniker, metoder och strategier för bästa effektivitet under olika yttre förutsättningar. Studierna visar att sopsaltning gör det möjligt att även vintertid uppnå barmark på cykelvägarna och därmed en högre friktion än på cykelvägar som plogas och sandas. (Källa: [VTI rapport 1005](#))

VTI rapport 1007, 2019 - En transportmodell med fokus på cykeltrafik: modellutveckling och scenarioanalyser, Chengxi Liu m.fl.

Ökad andel resor med hållbara färdmedel är en förutsättning för att kombinera fortsatt tillväxt med minskad resursförbrukning och miljöpåverkan. I många europeiska städer har cykel blivit ett alltmer populärt färdmedel under de senaste decennierna. Dagens storskaliga transportmodeller, som utgör viktiga verktyg för utvärderingar och samhällsekonomiska analyser, är dock oftast fokuserade på modellering av resor med bil eller kollektivtrafik. Den här rapporten presenterar en tur-baserad transportmodell med syfte att bättre modellera cykelresor. Jämfört med nuvarande verktyget för samhällsekonomisk analys av cykelåtgärder, GCKalk, beskriver modellen ett fullständigt utbud och efterfrågan för cykel på detaljerad geografisk nivå. (Källa: [VTI rapport 1007](#))

VTI rapport 1013, 2019 - GoMate – Diversifierad elfordonspool för den förtätade staden: slutrapport, Åsa Aretun m.fl.

I GoMate-projektet har diversifierad elfordonspool vid boendet testats: pool bestående av elcyklar, ellassisterade lådcyklar och elbilar, i två innerstadsområden i Jönköping. Det övergripande syftet med projektet har varit att undersöka om och i vilken utsträckning som en diversifierad elfordonspool kan bidra till minskad bilanvändning till förmån för användning av mer hållbara mobilitetslösningar.

Resultaten visar att en diversifierad elfordonspool har potential att minska bilanvändningen. Det är framförallt elcykel som ersätter bilresor till vardags, vilket på sikt kan minska bilinnehav till förmån för nyttjande av biltjänster vid enstaka tillfällen (sällanresor).

VTI rapport 1014, 2019 - Cykelturism: en litteratursammanställning och omvärldsanalys, Christina Stave

Man kan se tydliga tecken på att efterfrågan på inhemskt hållbart semestrande och cykelturism ökar, både inom cykling på leder samt sport och event. För att kunna möta efterfrågan behöver kvalitén höjas, informationen öka och forskning utföras. Det finns inte bara direkta vinster utan även sekundära, t.ex. genom ökad sysselsättning inom delar av landsbygden, som kan tillhandahålla boende, mat, cykeluthyrning, guider m.m. (Källa: [VTI rapport 1014](#))

VTI notat 20–2018 - Vinterdäck till cykel: ett jämförande test, Mattias Hjort

Syftet med denna studie har varit att jämföra väggreppet för olika dubbade cykeldäck, samt ett par

odubbade vinterdäck, genom tester med cyklist. Utöver väggrepp så testades även andra egenskaper som kan vara viktiga för en cyklist, så som rullmotstånd och slittålighet.

Bromstesterna på torr och våt asfalt kunde inte påvisa någon skillnad i prestanda mellan de olika däcken. Vinterdäcken, dubbade likväl som dubbfria, hade lika bra grepp på asfalt som det testade sommardäcket. När det gäller isgrepp så var det de två däcken med flest dubbar, 240 stycken, som var klart bättre än de övriga. (Källa: [VTI notat 20–2018](#))

VTI notat 4–2019 - Frånfartskapacitet i cirkulationsplatser: effekter av korsande gång- och cykelströmmar, Ary Silvano m.fl.

Denna rapport redovisar en studie med syfte att identifiera och undersöka metoder som kan beakta kapacitetsnedsättande effekter av korsande GC-trafik i cirkulationsplatser. Detta för att på sikt kunna överbygga de brister som finns i den nuvarande metoden. (Källa: [VTI rapport 4–2019](#))

VTI notat 16–2019 - Enhetlig metod för cykelströmmningsmätningar: en förberedande studie, Jenny Eriksson m.fl.

Nationellt, regionalt och i många av Sveriges kommuner finns målsättningar om ökad cykling. Dessa målsättningar är dock svåra att följa upp, då cykeltrafikens storlek inte mäts och följs upp i samma omfattning som exempelvis biltrafiken. I denna rapport fokuserar vi enbart på cykelströmmningsmätningar i gaturummet. Nuvarande upplägg av cykelströmmningsmätningar gör det inte möjligt att skatta cykeltrafikarbetet i kommunen, då det inte genomförs några strömmningsmätningar på systemnivå för hela det cykelbara vägnätet. För att nå en bred tillämpning, behöver det utredas vilka eventuella hinder som finns för att använda Trafikanalys enhetliga metod vilket förslagsvis görs i tre steg, där steg 1 beskrivs i denna rapport.

K2/VTI rapport, 2018 - Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner

I denna rapport studeras mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner. Resultaten visar att kommunernas arbete för minskad biltrafik mycket tydligt fokuserar på de centrala delarna av kommunernas centralorter. Det är tydligt att det är bilens negativa effekter på stadsutvecklingen som är det viktigaste skälet till att minska andelen biltrafik. Kommunerna vill skapa en stad som är estetiskt tilltalande, attraktiv för boende, besökare och handel. I den attraktiva staden ska gång-, cykel- och kollektivtrafik spela en viktigare roll än förut, och i linje med det anser man att biltrafiken bör prioriteras lägre. Kommunerna vill ändra förhållningssätt i trafik- och stadsplanering och sluta planera för rörlighet, som man anser sig ha gjort tidigare, och istället planera för tillgänglighet.

Kommunernas arbete med att minska biltrafiken kännetecknas av några mer eller mindre s.k. ”blinda fläckar”. Några av dessa är: a) Bilresor till och från externhandel, b) Biltrafiken i övriga tätorter och på landsbygden, c) Regionala resor med bil, d) Mål om minskat resande med bil, och samordningen med investeringar i väginfrastruktur och vägkapacitet, som ökar biltrafikens framkomlighet. (Källa: [K2/VTI rapport, 2018](#))

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Huvuduppgiften är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Kvalitetssystemet och miljöledningssystemet är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive 14001. Vissa provningsmetoder är dessutom ackrediterade av Swedac. VTI har omkring 200 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg, Borlänge och Lund.

The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), is an independent and internationally prominent research institute in the transport sector. Its principal task is to conduct research and development related to infrastructure, traffic and transport. The institute holds the quality management systems certificate ISO 9001 and the environmental management systems certificate ISO 14001. Some of its test methods are also certified by Swedac. VTI has about 200 employees and is located in Linköping (head office), Stockholm, Gothenburg, Borlänge and Lund.

HEAD OFFICE
LINKÖPING
SE-581 95 LINKÖPING
PHONE +46 (0)13-20 40 00

STOCKHOLM
Box 55685
SE-102 15 STOCKHOLM
PHONE +46 (0)8-555 770 20

GOTHENBURG
Box 8072
SE-402 78 GOTHENBURG
PHONE +46 (0)31-750 26 00

BORLÄNGE
Box 920
SE-781 29 BORLÄNGE
PHONE +46 (0)243-44 68 60

LUND
Bruksgatan 8
SE-222 36 LUND
PHONE +46 (0)46-540 75 00

