

PM 2015:91

Ulf Eriksson  
Lena Smidfelt Rosqvist

2015-12-01

# Cyklingens hälsoeffekter i Stockholm

## – en utredning med HEAT

### Sammanfattning

Syftet med denna utredning är att studera cyklandet utveckling till och från Stockholms innerstad samt att beräkna det samhällsekonomiska värdet av de cykelresor som görs. Utredningen visar att cykeltrafiken har ökat kraftigt de senaste åren. Antalet passager till och från Stockholms innerstad har ökat från 34 488 per dygn åren 2001-2005 till 58 756 per dygn åren 2011-2015. Utredningen visar att folkhälsoeffekten av dagens cykling över innerstadssnittet är värd drygt en halv miljard kronor per år. Den ökning i cyklandet som skett till och från Stockholms innerstad från perioden 2001-2005 till perioden 2011-2015 beräknas vara värd 218 miljoner kronor per år.

# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund

På uppdrag av Cykelfrämjandet har vi utrett cyklingens hälsoeffekter i Stockholm med hjälp av WHO:s hälsokonsekvensverktyg HEAT.

Stockholm är en av många städer i Sverige som har mål om ökad cykling. En av effekterna av ökad cykling är en förbättrad folkhälsa genom ökad fysisk aktivitet. Det finns idag evidensbaserade metoder för att beräkna dessa folkhälsoeffekter och de kan bland annat användas som underlag vid prioriteringar och åtgärder i stads- och trafikplaneringen.

Syftet med denna utredning är att studera cyklandet utveckling till och från Stockholms innerstad samt att beräkna det samhällsekonomiska värdet av de cykelresor som görs.

## 1.2 Upplägg

Data på cyklandet utveckling de senaste åren levererades av Trafikkontoret, Stockholm stad. Sedan ett antal år tillbaka räknas antalet cyklar som passerar in eller ut genom innerstadssnittet (se Figur 1).

Mätningarna genomförs under maj till juni och utförs av trafikobservatörer under sex timmar (kl07-09, kl12-14 och kl16-18 under en dag måndag-torsdag). Dessa sex timmar utgör omkring 40-50 procent av dygnstrafiken. Vid redovisning av cykelstatistik räknas sextimmarsvärdet om till ett dygnsvärde. Cykeltrafiken räknas endast en gång per år och plats och väder med mera kan därmed påverka enstaka års värde. Vid jämförelser över tid använder Stockholm stad därför medelvärden över de senaste fem åren, det så kallade femårsmedelvärdet. Samma metodik har använts i den här utredningen.

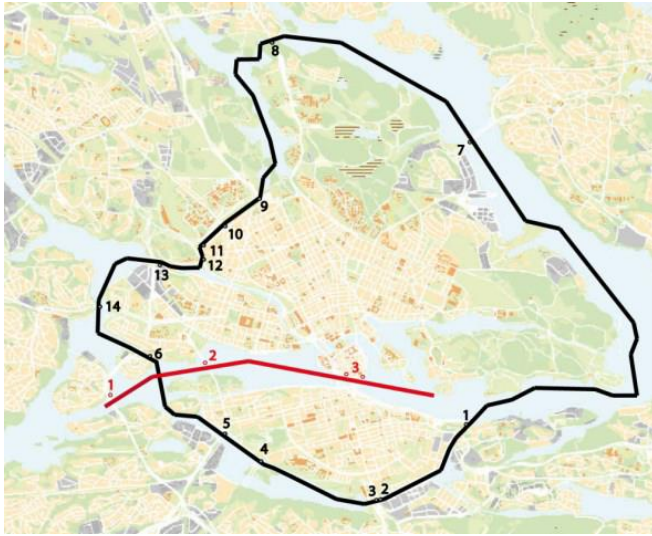
Cykeltrafiken över innerstadssnittet bedöms i stor utsträckning bestå av pendelresor. Cykelresornas medellängd beräknas vara 9km<sup>1,2</sup> och cyklisterna beräknas cykla i snitt 124 dagar per år<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Cykelstockholm i siffror 2010, Stockholm Stad.

<sup>2</sup> Stigell E 2011, Assessment of active commuting behaviour – walking and bicycling in Greater Stockholm.

<sup>3</sup> Schantz P, Stigell E (2008a): Distance, time and velocity as input data in cost-benefit analyses of physically active transportation. In: Proceedings from the 2nd International Congress on Physical Activity and Public Health, Amsterdam, 13-16 April, 2008:270.



Figur 1. Innerstadssnittet med sina 14 mätpunkter samt Saltsjö-Mälarsnittet med sina 3 mätpunkter (ej inkluderad i denna utredning).<sup>4</sup>

Folkhälsoeffekterna av cyklingen har skattats med hjälp av Health Economic Assessment Tool (HEAT)<sup>5</sup>, ett verktyg utvecklat av Världshälsoorganisationen (WHO). Skattningen ger antal sparade liv och det ekonomiska värdet av fysisk aktivitet utifrån data om antal cykelresor samt medelreslängd för dessa. HEAT är baserat på tillgänglig forskning om hälsoeffekterna av cykling och fysisk aktivitet och används idag i stads- och trafikplaneringen internationellt.

## 2. Resultat

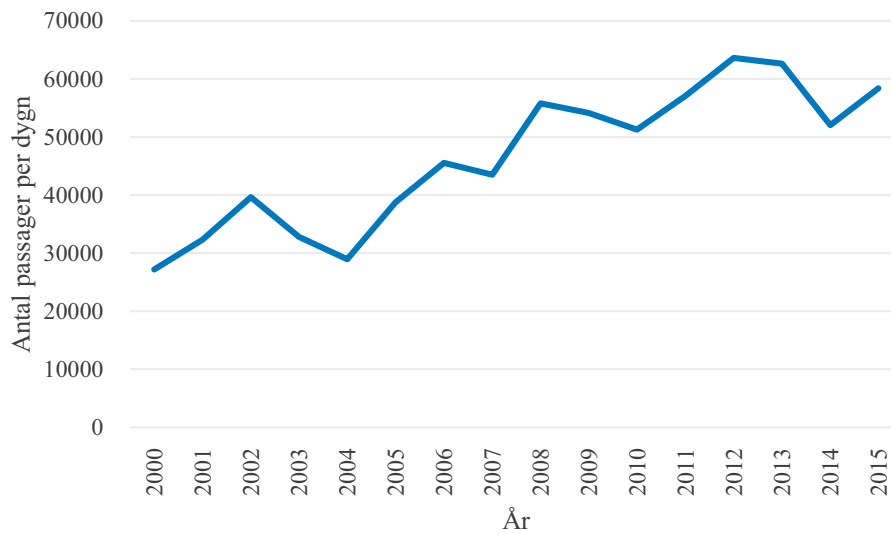
---

Cykelresorna över innerstadssnittet har ökat stadigt de senaste åren (Figur 2). Femårsmedelvärdet för åren 2011-2015 är 58 756 passager per dygn jämfört med 2001-2005 då femårsmedelvärdet var 34 488 passager per dygn (Tabell 1). Vid den senaste mätningen, våren 2015, passerade 58 380 cyklar innerstadssnittet.

---

<sup>4</sup> Stockholmstrafiken 2014, Stockholm stad.

<sup>5</sup> [www.heatwalkingcycling.org](http://www.heatwalkingcycling.org)



Figur 2. Utvecklingen av antal cykelpassager över innerstadssnittet mellan år 2000-2015.

Tabell 1. Antalet cykelpassager över innerstadssnittet, årsvärde för 2015 samt femårsmedelvärden.

År	Antalet cykelpassager per dygn
2001-2005	34 488 (Medelvärde)
2006-2010	50 052 (Medelvärde)
2011-2015	58 756 (Medelvärde)
2015	58 380

Folkhälsoeffekten av cyklandet beräknades med hjälp av HEAT och resultaten visas i Tabell 2. Cyklingen över innerstadssnittet 2015 beräknas spara 11 liv per år och vara värd 525 miljoner kronor. Den ökning i cyklandet som skett från perioden 2001-2005 till perioden 2011-2015 beräknas vara värd 218 miljoner kronor per år.

Tabell 2 Folkhälsoeffekter av cyklingen över innerstadssnittet.

	2001- 2005	2006- 2010	2011- 2015	2015
Antal sparade liv per år	7	10	11	11
Ekonomiskt värde per år (miljoner kronor)	310	450	528	525

## 2.1 Diskussion och slutsatser

Utredningen visar att folkhälsoeffekten av dagens cykling över innerstadssnittet är värd drygt en halv miljard konor per år. Cykeltrafiken har ökat de senaste åren och samhällsvinsten med den ökande cyklingen har därmed ökat kraftigt. Vinsten kan ställas i relation till den årliga investeringsbudgeten för den totala cykeltrafiken i Stockholm stad som ligger på 250 miljoner kronor per år.

I den här utredningen har vi undersökt folkhälsoeffekterna av den fysiska aktivitet som cyklandet medför. Vi har i utredningen inte tagit hänsyn till risk för trafikolyckor eller utsatthet för luftföroreningar eller buller. Tidigare rapporter har dock visat att de positiva effekterna av fysisk aktivitet klart överväger de negativa hälsoeffekter som är kopplade till cykling<sup>6,7</sup>. Andra vinster som cyklingen medför såsom restidsvinster, minskade utsläpp, minskad trängsel och bidrag till en mer levande stad har inte inkluderats i utredningen.

HEAT beräknar folkhälsoeffekter i form av minskad risk för förtida död (mortalitet), men räknar inte med folkhälsovinster i form av minskad sjuklighet (morbiditet). Anledningen att minskad sjuklighet inte ingår i HEAT är att sambanden mellan fysisk aktivitet och sjuklighet är mer komplicerade och skulle minska precisionen i verktyget. Det innebär att skattningarna i denna rapport (Tabell 2) rimligen är i underkant, och att den totala folkhälsovinster skulle bli större om vi även räknade med minskad risk för hjärt-kärlsjukdom, diabetes, övervikt/fetma och cancer till följd av den ökade fysiska aktiviteten.

<sup>6</sup> Kollektivtrafikens folkhälsoeffekter i Region Skåne, Trivector 2013.

<sup>7</sup> Rojas-Rueda D. The health risks and benefits of cycling in urban environments compared with car use: health impact assessment study, BMJ 2011.