

Cykeln är på väg tillbaka



Cykelfrämjandets 11-punktsprogram för ökad säker cykling



Cykling på väg tillbaka



Cykeln är unik som lokalt färdmedel. Den är snabb och smidig, kräver liten plats, behöver inga stora och dyra parkeringsanläggningar, förstör varken stadsmiljö eller natur. Och den kan användas av nästan alla människor i alla åldrar.

Cykeln har fått en renässans. Cyklingen ökar i Europas storstadsområden. Förklaringen är enkel, många människor vill leva i de gamla kulturstäderna täta och stimulerande miljö. Man har insett att cykeln är ett billigt sätt att minska trängsel, buller och avgaser. Hälften av alla bilresor i Europa är kortare än fem kilometer och allt fler upptäcker hur överlägsen cykeln är på dessa korta sträckor. Cykel har blivit synonymt med bra stadsmiljö och hög livskvalitet.

Stora ansträngningar görs nu i Europa för att knyta samman närliggande tätorter och stadsdelar så att barn och vuxna kan cykla till skolor, arbetsplatser och fritidsaktiviteter.

Holland, Danmark och Tyskland är några föregångsländer. Där satsas mycket på att integrera cykeln med andra transportslag så att det ska bli möjligt att kombinera kollektivt resande med cykel. Separata cykelbanor med god framkomlighet och hög säkerhet är där en självklar del av modern vägplanering. I dessa länder cyklar man tre gånger så mycket som i Sverige.

EN NY LIVSSTIL. Cykeln har en alldeles särskild kvalitet, den ger oss

motion. Människan måste vara fysisk aktiv för att må bra, men är det i allt mindre grad i vår moderna och motoriserade tid. Mer än hälften av männen, en tredjedel av kvinnorna och en femtedel av barnen är överviktiga eller feta. Inom EU är de förtida dödsfallen relaterade till hjärt- och kärlsjukdomar ett växande problem. Man räknar med att en femtedel av alla som dör före 65 års ålder gör det i en sjukdom med koppling till en passiv livsstil.

I takt med att sjukfrånvaro och förtida pensioneringar ökar explosionsartat, har därför cykeln alltmer kommit i fokus. Fysisk vardagsaktivitet framstår som allt viktigare. En halvtimme om dagen på måttlig nivå räcker, och minskar risken för en lång rad sjukdomar som högt blodtryck, hjärtinfarkt, stroke, åldersdiabetes, benskörhet, fetma och psykisk ohälsa. Att cykla varje dag är ett utmärkt sätt att förbättra sin hälsa. Och sin livskvalitet.

Cykeln är ett uttryck för en aktiv livsstil där människan tar ökat ansvar för sin hälsa.

Förutsättningarna för naturlig fysisk aktivitet i vardagslivet måste bli mycket bättre. Det handlar om fler och tätare och attraktivare cykel- och gångbanor.

Många barn rör för sig lite. Fetma blir allt vanligare. Idag är en femtedel av barnen överviktiga. Det beror bland annat på att fysisk aktivitet inte längre ingår naturligt i deras vardag. Möjligheterna till spontana aktiviteter har minskat. Barn har blivit bundna till organiserade aktiviteter och dit skjutsas de i bil. Vanor grundläggs i unga år. Har man inte fått lära sig att använda sin kropp blir man fysiskt passiv som vuxen. Därför måste vi göra det möjligt för barn att cykla till skolan, kompisar och sina aktiviteter.

Cykeln i transportpolitiken



Foto: Kester Spolander

I det senaste infrastrukturpolitiska beslutet fram till 2015 anger riksdagen att cykeltrafiken ska öka, inte bara absolut utan också som andel av resandet. Det innebär att cyklandet ska öka snabbare än exempelvis biltrafiken. Detta är en ambitiös och förpliktigande målsättning som bara kan nås med kraftigt ökade investeringar för cykeltrafiken.

BÄTTRE MILJÖ. Man räknar med att ungefär lika många människor dör i Sverige varje år till följd av trafikens luftföroreningar som av trafikolyckor. Vägtrafiken är den dominerande källan till kväveoxider där människor vistas. Cancerogena partiklar från avgaser, däck- och vägslitage är en annan växande hälsorisk. Vägtrafiken släpper också ut koldioxid som på ganska kort tid kan leda till dramatiska förändringar i det globala klimatet.

Också bullret är ett stort miljö- och hälsoproblem. Många städer domineras av motorleder. En ökad cykelanvändning skapar bättre förutsättningar för en tystare, vackrare och mera levande stadsbild.

Därför är det viktigt att människor i så stor utsträckning som möjligt använder färdmedel som inte belastar miljön ytterligare. Det är det man menar med långsiktigt hållbart transportsystem.

BÄTTRE SÄKERHET. Omkring femhundra människor dödas årligen i trafiken. Nästan allt dödligt krockvåld som drabbar medtrafikanter kommer från motorfordon. Cykelns skuld till krockvåldet är knappt mätbar, det rör sig om några promille (kollision med exempelvis gående och mellan cyklister).

Det är motorfordon som är farliga, inte cykeln. Cyklisterna är offer i detta perspektiv. Det kan synas vara en självklarhet men glöms ofta bort.

Blandtrafik med cykel och motorfordon i högre hastigheter än

tre-tio km/tim strider mot den grundläggande Nollvisionsprincipen att våldet i en olycka inte får vara större än människans biologiska tolerans. Mer än så får inte accepteras i blandtrafik. Annars måste motorfordonen separeras från cyklister och gående.

Hälften av alla dödade cyklister och gående är över 65 år. Äldre människors skörhet kan man inte göra någonting åt, det är en följd av åldrandet.

Krockvåldet kan man emellertid påverka, framför allt genom att minska biltrafikens hastighet och bygga ut det bilfria cykelvägnätet.

ALLA VILL HA MER CYKLANDE. Vi kan öka vår cykeltrafik högst avsevärt. Alla våra politiska partier vill minska miljöbelastningen och skapa ett långsiktigt hållbart samhälle. Väghållarna vill minska trycket på gator och vägar.

Bilisterna vill ha minskad trängsel och ökad framkomlighet. Energimyndigheterna vill att vi minskar användningen av fossila bränslen.

De hälsovårdande myndigheterna vill att folk ska aktivera sig fysiskt till vardags. Miljömyndigheterna vill minska bilåkandet.

Och allt detta är fullt möjligt.

De flesta av oss i tätort bor på bekvämt cykelavstånd från centrum, nittio procent inom fem kilometer från centrum. Det motsvarar 20 minuters cykling i måttlig fart.

En stor del av miljö- och hälsoproblemen beror på det alltför vanliga korta singelåkandet i bil lokalt. Katalysatorn behöver bli varm för att börja fungera. Över en tredjedel av de tätortsboendes bilresor är kortare än tre kilometer. En betydande del kan förstås göras med cykel.

Blygsamma resurser



Foto: Mikster Spolander

Cykeln står för cirka tio procent av antalet resor. Stat och kommun satsar emellertid nästan alla sina resurser på ett redan väl utbyggt vägnät för biltrafiken. Insatserna för cykel räcker knappt till för att behålla cyklingen på nuvarande nivå generellt sett (lokala undantag finns). Cykeln får endast en procent av väghållningsanslagen. Skulle resursfördelningen avspegla betydelsen borde cykeltrafiken få tio gånger mer än idag.

Totalt lägger stat och kommun ner 22-23 miljarder kronor årligen på vägar och gator. Mer än hälften används för drift och underhåll och resten till att förbättra vägar och gator och att bygga nya. Nästan allt går till motortrafiken. Cykeltrafiken får en procent. Trots att minst tio procent av resorna görs med cykel.



Cykelfrämjandet vill

1 – att cykeltrafiken får större resurser

Cykelvägnätet är förutsättningen för ökad cykling – ett bättre, säkrare och mera finförgrenat cykelvägnät lokalt och regionalt.

Bara när cykelmiljön är tillräckligt bra och säker, börjar allt fler människor cykla allt oftare. Först då kan man få fysiskt passiva biltrafikanter att börja använda cykel i stället. Och det är först när säkra cykelvägar finns som föräldrar vågar låta sina barn cykla till skolan.

Detta kräver resurser. Det rör sig om *mångdubbelt större satsningar* på bättre cykelmiljö, men det är inga enorma siffror det handlar om.

Anslagna medel får inte försvinna som ofta sker idag beroende på oklar specifiering. Resurserna till cykeltrafiken måste vara klart redovisade i separat budgetering, inte hopbakade i någon allmän pott för diverse ändamål.

Lönsambet

Investeringar i sammanhängande cykelvägnät är lönsamma. Den samhällsekonomiska nyttan är mycket större än kostnaderna. Det beror bland annat på den positiva effekten på folkhälsan. Bara i undantagsfall kan motsvarande investeringar för biltrafik uppvisa en lika stor samhällsekonomisk nytta.

2 – att cykeln integreras i trafiksystemet och planeringen

Cykeln måste integreras fullständigt i trafiksystem och planering. Planering och drift ska ske på samma professionella sätt som för biltrafiken. Planer för cykelvägnätens utveckling, drift och underhåll måste tas fram av väghållarna, såväl kommunala som statliga, och kontinuerligt utvärderas och revideras.

Nyttan av ökad cykling måste in i planeringsprocessen, också hälsonyttan och det faktum att cykeln inte belastar miljön eller utsätter andra för olycksrisker på samma sätt som biltrafiken.

BÄTTRE STATISTIK ÄR STRATEGISKT VIKTIGT. DEN MÅSTE BELYSA TVÅ TING:

- Cykelinfrastrukturen och hur den utvecklas. Det viktiga där att få in cykelvägarna i den nationella vägdatbanken som nu håller på att byggas upp för det statliga och kommunala vägnätet.

- Cykeltrafiken och cyklisterna, alltså statistik om trafikens omfattning, trafikskador och så vidare och hur detta utvecklas. Statistiken bör kunna brytas ner på kommunal eller regional nivå så att utvecklingen inom olika områden kan jämföras.

Årliga redovisningar av cykeltrafiken och cykelinfrastrukturen måste göras på nationell, regional och kommunal nivå. Fakta behövs för den trafikpolitiska diskussionen i såväl riksdag som kommunfullmäktige – och bland trafikanterna.

3 – att ha sammanhängande, säkra och trygga cykelvägar

Framkomlighet, säkerhet och trygghet ska prioriteras i en sammanhållen helhet.

Resurserna ska i första hand användas till att skapa *sammanhängande* cykelvägnät. Viktiga mål- och startpunkter ska kunna nås. Man ska komma till bostad, skola, arbetsplats, servicecentra och fritidsområden utan risk för farliga konflikter med biltrafik.

Näten ska vara så pass *fnmaskiga* att det är lätt att nå dem. För tätorter brukar man tala om femhundra meter. Längre bör det inte vara till ett sammanhängande nät. Därigenom finns det också förutsättningar att näten blir tillräckligt gena, snabba och tillgängliga. Det måste också vara tryggt med god belysning och i övrigt så utformat att risken för överfall är minimal.

Cykelvägnätet ska ha *vägvisning* av samma kvalitet som för bilister. Detta är särskilt viktigt så att nya cyklister hittar rätt och ser vart cykelvägarna leder. Cykelstråken måste bindas ihop med vägvisning oavsett de går på separata cykelbanor eller i blandtrafik.

Standarden måste bli mycket bättre när det gäller *framkomlighet och säkerhet*. Siktförhållanden, bredder och kurvradier är nu dimensionerade för 15 km/tim. Det kanske fungerade förr men moderna växelcyklar gör att många cyklister numera håller betydligt högre fart. Cykelbanor måste medge omkörningar, möten och sikt med hänsyn till sådana realiteter. Det är självklart att cyklister också ska kunna färdas i bredd. En realistisk dimensionering bör ta sikte på att huvudnätet för cyklister ska klara 30 km/tim.

På *cykelöverfarter och andra korsningar* med biltrafik måste säkerheten bli mycket bättre. Viktigast är att få ner biltrafikens hastighet. Det kan göras med fysiska åtgärder som gupp, upphöjningar, insnävningar och så vidare. Allt över 30 km/tim strider mot grundläggande Nollvisionsprinciper.

Begreppet *cykelhuvudled* bör etableras rättsligt och i planeringen, alltså en cykelväg med prioritet över sekundär bilväg. Trafikreglerna måste förändras så att cyklisternas säkerhet och framkomlighet tillgodoses bättre. Dagens ovillkorliga väjningsplikt för cyklister måste upphävas. Motorfordonsförare på sekundära bilvägar ska åläggas väj-

ningsplikt gentemot korsande cykeltrafik. Detta ska framgå av lokala trafikföreskrifter liksom av de generella trafikförfattningarna.

Beläggningen på cykelvägarna måste bli mycket bättre och jämförbar med standarden på intilliggande bilvägar. Cykelvägar är ofta – på vissa ställen uppseendeväckande ofta – dåligt underhållna, ojämna med håligheter och sprickor, ibland så stora att det är en säkerhetsrisk. Trösklar och kantstenar måste tas bort från cykelbanorna.

I *vinterväghållningen* bör cykelvägarna prioriteras. Särskilt vintertid är det angeläget att cyklisterna inte tvingas ta bilvägen därför att cykelvägen inte är framkomlig.

Gående och cyklister måste separeras bättre. Gående – särskilt äldre människor – har all rätt att vara trygga och säkra på trottoarer och gångbanor. Gemensamma gång- och cykelbanor bör bara förekomma i glest bebyggda områden och på långa avstånd där gångtrafiken är liten eller obefintlig.

Mopeder ska, som princip, köras på körbanan eller på egna separata banor, inte på cykelbanor. En moped är, oavsett vad myndigheterna säger, en motorcykel och ska därför framföras tillsammans med övrig motortrafik.

Farliga föremål på och vid sidan av cykelbanorna måste bort, exempelvis betonggrisar och stålgrindar. De kan förorsaka svåra skador, särskilt som de är svåra att se i mörker. Stolpar och andra hårda objekt måste flyttas på betryggande avstånd från cykelbanorna.

Dagens *krav att använda cykelbana* ska bara gälla för de hastigheter som banan dimensionerats för. Vid cykling i högre hastighet än 30 km/tim ska cyklisten få använda körbanan.

Nya användbara begrepp bör införas, exempelvis *cykelgata*. Det är en lågfartsgata för blandtrafik. I Tyskland finns "Fahrradstrassen" där bilar får framföras men bara på cyklisterna villkor. Detta är en smidig lösning för blandtrafik när man vill prioritera cykeltrafiken på ett stråk. Det finns många andra koncept som kan importeras från de kontinentala cykelländerna där erfarenhet och kompetens är väsentligen större än hos oss.

4 – att cykling på landsväg blir mycket säkrare

Det finns nästan tvåtusen tätorter i Sverige. Genomsnittskommunen innehåller sex tätorter, ofta på bekvämt cykelavstånd från varandra.

Men alltför ofta måste cyklisterna använda landsvägen där hastigheterna är höga. Man räknar med att det är femtio gånger farligare att cykla på en trafikerad landsväg än motsvarande sträcka i tätort.

Att cyklister tvingas köra i höghastighetstrafik strider fullständigt mot fundamentala Nollvisionsprinciper. I de kontinentala cykelländerna finns oftast cykelvägar parallellt med bilvägarna, åtskiljda av exempelvis en bred grässträng eller räcke.

En *nationell plan för utbyggnad av separata cykelbanor mellan närliggande tätorter* måste tas fram med tillräcklig finansiering för snabb utbyggnad.

När en väg byggs om till så kallad *2+1 väg*, alltså förses med vajeracke i mitten, måste krav införas på väghållaren att hänvisningsskylta cykeltrafiken till alternativa vägar. Om sådana inte finns ska cykelväg anläggas. Detta är angeläget eftersom de högratifierade vägarna i snabb takt förses med mittvajeracke. Man överväger nu också 1+1-vägar med mittvajeracke även på smalare vägar och då kommer situationen att bli än värre för cyklisterna.

När separat cykelväg inte finns, ska *vägrenen* utmärkas som cykelfält och vid behov breddas. Den bör avskiljas med *heldragen linje*. Den kan förstas användas av andra långsamgående fordon och vid nödstopp.

5 – att väghållarens ansvar skärps

Väghållaren har ansvar för att vägen är i gott skick. Om man får sin cykel skadad eller själv skadas och anser att skadan orsakats av dåligt vägunderhåll eller andra farligheter kan man vända sig till väghållaren och begära skadestånd. Informationen härom bör intensifieras och tydliggöras.

Väghållarens ansvar i detta avseende måste emellertid skärpas. Möjligheterna att utkräva ansvar för farligheter – som betongblock på cykelbanorna – måste utökas.

6 – att trafikreglerna förbättras

Trafiklagstiftningen måste ses över i ett helhetsperspektiv med utgångspunkt från cyklisternas säkerhet och framkomlighet. Vägningsreglerna har tidigare nämnts men mycket annat behöver också omprövas. Enkelriktning, för att ta ett exempel, innebär att cyklisternas framkomlighet försvåras. I de kontinentala cykelländerna kan cykeltrafiken under vissa förutsättningar färdas mot enkelriktning.

Liknande bör införas hos oss. Ett annat exempel är att omkörningsförbud mellan bilar i samband med möte av cyklist bör införas.

Man bör också klara ut vad som ska finnas i den generella lagstiftningen och vad som måste finnas i de lokala trafikföreskrifterna med utmärkning på berörda platser.

7 – att efterlevnaden av trafikreglerna förbättras

Cyklisterna tar ett stort samhällsansvar genom att de väljer cykel i stället för motortransport. Och som tidigare nämnts, det är inte cyklisterna som svarar för det dödliga krockvåldet i trafiken. En diskussion om cyklisters regelefterlevnad måste starta från dessa utgångspunkter.

Cykelhjälmen måste bli en självklar del av cyklistens utrustning, men en lag som förbjuder cykling utan hjälm riskerar att minska cyklandet. I länder där man lagstiftat om obligatorisk hjälmanvändning har cyklingen gått ner. Hälsotvårlusterna har på så sätt blivit större än säkerhetsvinsterna.

Cykelfrämjandets policy är att medlemmarna ska använda hjälm för att därigenom föregå med gott exempel.

Cyklisten har, självklart, ett ansvar för egen och andras säkerhet. *Trafikregler* spelar en viktig roll. Särskilt viktigt är hänsynen till

andra oskyddade trafikanter, särskilt till dem av oss som kommit upp i åren och därigenom blivit skörare. Cyklister får inte cykla på trottoarer och gångbanor, inte mot rött och måste vara väl synliga i mörker genom belysning och reflexer. Att verka för att cyklisterna är införstådda med de grundläggande trafikreglerna ingår i Cykelfrämjandets policy. Det bör dock framhållas att en bra och begriplig cykelmiljö med hög och konsekvent standard, är en förutsättning för bättre regelefterlevnad.

Skolan spelar en viktig roll i sammanhanget. Barn måste få tillfälle att tillägna sig trafikregler för cykel, och de måste få fakta om cykelhjälmens betydelse. Men de måste också få diskutera ett bredare samhälleligt perspektiv på cykeln i transportsystemet, och vilken roll den spelar för god stads- och naturmiljö.

I skolans arbete ingår också frågor om fysisk vardagsaktivitet och dess betydelse långsiktigt.

8 – att det blir lättare att kombinera cykel och kollektivtrafik

Cykeln är oftast överlägsen på korta sträckor men på längre avstånd, mer än cirka tio km, vinner man vanligen tid på att välja buss, bil eller tåg. Sådana resor måste ses som en helhet. Cykeln kan användas för en del av resan. Det förutsätter att det går att kombinera cykel och andra transportmedel på ett bra sätt.

Vid busshållplatser, resecentra, tåg- och tunnelbanestationer bör det därför finnas säkra parkeringsplatser med klimatskydd för cykeln.

På tåg och bussar bör det finnas möjlighet att ta med cykeln som på kontinenten. I länder som Danmark, Tyskland, Holland, Belgien,

Frankrike, Spanien, Portugal, Italien, Schweiz, Österrike, Grekland – för att nämna några exempel – kan man ta med cykel på de flesta tåg. Dock inte i Sverige annat än i undantagsfall.

Cykelfrämjandet anser att Rikstrafiken, Banverket och Vägverket ska se till att buss- och tågoperatörerna med tillstånd att driva linjetrafik, ska göra det möjligt att ta med cykel. Detta gäller särskilt operatörer som bedriver verksamhet med stöd av offentliga medel.

SJ AB har i kraft av sin dominans och sina ägarförhållanden ett särskilt ansvar för att möjliggöra cykel på tåg.

9 – att utvecklingen av säkrare och bekvämare cyklar stimuleras

Den nuvarande cykeltypen har mer än hundra år på nacken. Det var på 1890-talet som dagens ”säkerhetscykel” lanserades. Vi vet att den, namnet till trots, har säkerhetsbrister. Den höga positionen gör fallet högt vid en kullkörning och vid en kollision flyger cyklisten över styret med huvudet först. Det är ofta huvudet som tar första – och hårdaste – smällen. Tre fjärdedelar av de cyklister som skadas så svårt att de måste läggas in för slutna vård, har gjort det i singelolycka. Jämfört med bilen vars krocksäkerhet förbättrats dramatiskt de senaste decennierna, har cykeln stått stilla. Tänkan-det har låsts vid ett mer än hundraårigt grundkoncept.

Men det handlar inte bara om säkerhet utan också om komfort och ergonomi. Utvecklingen av exempelvis sitt- och liggcyklar har börjat komma igång på allvar det senaste decenniet. Kreativiteten inom detta område är påfallande.

Det handlar också om hanterlighet. I dessa dagar då vi talar om kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik, är det angeläget att ytterligare utveckla hopfällbara och bärbara cykeltyper för smidig hantering.

10 – att cykelturism och fritidscykling utvecklas

Större insatser behövs för att utveckla cykelturismen i Sverige, såväl den inhemska som internationella. En ökad cykelturism är viktig från många olika synpunkter, inte minst närings- och regionalpolitiska.

Sverige håller på att hamna på efterkälken när det gäller cykelturism. Inte bara traditionella cykelländer utan även länder som Spanien, Italien, Belgien och USA satsar en hel del på detta. Vi behöver bygga ut

de rekreativa cykelnäten och skapa bättre länknings mellan näten. Befintliga stråk behöver rustas upp och turistattraktionerna bindas samman så att vi får intressanta cykelstråk. Mera flexibilitet behövs, turisterna ska enkelt kunna lägga upp sin egen rutt, bättre skyltning och cykelkartor behövs i det sammanhanget.

En aktiv marknadsföring behövs i mycket större utsträckning än idag.

11 – att näringsliv och arbetsgivare engageras

Näringsliv och arbetsgivare bör engageras mera i arbetet för ökad cykling. Det är viktigt i den långsiktiga personal- och friskvården. Omlädningsrum och duschmöjligheter är självklara mot den bakgrunden, liksom parkeringar där cyklarna är skyddade mot väder, åverkan och stöld.

Men det finns mycket annat man kan göra. Arbetsgivaren kan exempelvis tillhandahålla rabattkort på kollektivtrafiken för cykelpend-lare dagar vädret försvårar cykling.

Nya idéer bör utvecklas, exempelvis att företag kan sponsra drift, underhåll och utbyggnad av vissa etapper av ett cykelstråk som berör företaget.

Näringsliv och arbetsgivare stimuleras till att medverka till den positiva synen på cykeln som en starkt och dynamisk företeelse i den fortsatta utvecklingen.



– hälsa, säkerhet och miljö



www.cykelframjandet.se