



Mer cykeltrafik  
på säkrare vägar



**Titel:** Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik

**Författare:** Enheten för planering av vägtransport-systemet

**Kontaktperson:** Arne Fasth

**Foto:** Hans Ekestang

**Teckning, omslag:** Sanna Nicklasson

**Publikation:** 2000:8

Utgivningsdatum: 2000-06-07

**ISSN:** 1401-9612

**Distributör:** Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge.

Telefon: 0243-755 00, telefax: 0243-755 50.

e-post: [vagverket.butiken@vv.se](mailto:vagverket.butiken@vv.se)



# Förord

Ett långsiktigt hållbart transportsystem måste klara de krav som både människan och naturen ställer. Cykeln har en given plats i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Den har många och självklara fördelar: den kräver litet utrymme, den är energisnål, bullrar inte och medför inga luftföroreningar. I morgondagens transportsystem måste cykeltrafiken ges större plats. Det ligger i linje med det arbete som utförs inom Agenda 21. Flera länder både i Europa och i den övriga världen har redan insett att vi inte klarar framtidens krav på ett miljöanpassat transportsystem utan en satsning på ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Cykeltrafiken står i dag för 12 procent av alla resor (Riks RVU 1997). Det handlar om många korta resor inom tätorter; till och från arbetet, affären, busshållplatsen och pendeltågsstationen. Genom att transportsystemen anpassas kan cykeln bli ett seriöst alternativ till bilen både på korta sträckor och, i kombination med andra transportslag, en länk i den längre resan. På korta sträckor är cykeln redan i dag ett transportsätt som väl kan mäta sig med bilen i fråga om snabbhet och effektivitet.

För att få en ökad och säker cykeltrafik krävs åtgärder både i infrastrukturen och i attityder och beteende hos främst bilförare, men också bland cyklister.

Vägverket ska tillsammans med andra aktörer skapa förutsättningar för trafikanterna att i högre grad välja cykeln framför bilen. Det handlar om att åstadkomma små förändringar i beteendet hos många, något som sammantaget ger stora vinster inte bara för miljön utan också för folkhälsan.

För att lyckas krävs bred samverkan mellan Vägverket och andra aktörer på såväl nationell, regional som lokal nivå. Den nationella cykelstrategin har därför arbetats fram i samverkan med Svenska Kommunförbundet, Boverket, länsstyrelserna, Naturvårdsverket och Folkhälsoinstitutet.

Strategin är en plattform för fortsatt arbete med cykeltrafikfrågorna både på Vägverkets huvudkontor och i regionerna och ska ses som ett styrande dokument i sektorsarbetet. Strategin ska också utgöra ett underlag i den pågående inriktningsplaneringen. I nästa plan för vägtransportsystemet, som omfattar perioden 2002–2011, ska åtgärder för en ökad och säker cykeltrafik föreslås. Strategin ska inspirera till nytänkande inom transportplaneringen i vid bemärkelse. Det är viktigt att vi som transportplanerare också ser att vi i vårt dagliga arbete kan bidra till andra samhällsliga mål än enbart de transportpolitiska. Jag tänker i första hand på de svenska miljömålen och på de hälsomål som formulerats för landet.

Strategin vänder sig till beslutsfattare i Vägverket samt till beslutsfattare i landets kommuner, men även till transportplanerare inom olika organisationer samt naturligtvis till landets alla cyklister. Strategin visar att Vägverket ser cykeln som ett betydelsefullt färdmedel värt att satsa på.

Borlänge den 2 maj 2000

*Jan Brandborn*



# Innehåll

Förord	2
<b>Del 1</b>	
<b>Sammanfattning</b>	<b>7</b>
<b>1. Bakgrund och syfte</b>	<b>11</b>
<b>2. Nationella mål</b>	<b>13</b>
Regering och riksdag om cykeltrafik	13
Mål för cykeltrafiken	15
<b>3. Potential för ökad och säker cykeltrafik</b>	<b>17</b>
Ökad cykeltrafik	17
Säker cykeltrafik	17
Utvecklingens egen dynamik	18
Effekter på miljön	18
<b>4. Strategi för ökad och säker cykeltrafik</b>	<b>21</b>
Utgångspunkter	21
Fem insatsområden	23
Uppföljning av strategin	24
Regionala cykelprogram	24
Insatsområde Infrastruktur	26
Insatsområde Organisation	31
Insatsområde Kunskapsuppbyggnad	33
Insatsområde Kommunikation	35
Insatsområde Uppföljning	37

## Del 2:

<b>Cykeltrafikens villkor och förutsättningar</b>	<b>39</b>
Cykeltrafik har en given plats i det miljöanpassade transportsystemet	40
Att cykla ger ökad livskvalitet	42
Stora hälsovinster – om cyklingen är säker	44
Cyklisterna är en utsatt grupp i trafiken	46
Hela resan – ett synsätt	51
Dålig tillgänglighet för många	53
Barn utvecklas av att cykla	55
Många bilresor är korta	58
Bilen har format våra städer	61
Cykeltrafiken har haft liten betydelse i transportpolitiken	64
Infrastrukturen för cykeltrafik har stora brister	67
Vinster för arbetsgivare och anställda	71
Kommunikation – ett viktigt komplement	73
Lagstiftningen är inte alltid anpassad för cykeltrafik	77
Cykeln – alla tiders fordon	78
Rekreationscykling – till nytta och nöje	81
<b>Bilaga 1: Arbetsgrupp, Styrgrupp, Referensgrupp, Expertseminarier</b>	<b>84</b>
<b>Bilaga 2: Underlagsmaterial till del II; Cykeltrafikens villkor och förutsättningar</b>	<b>85</b>
<b>Bilaga 3: Vägverkets publ. 1999:13: Genomslagskraft för nationella mål i trafik- och bebyggelseplanering</b>	<b>85</b>
<b>Cykelstaden</b>	<b>88</b>



## Del 1

# Strategi för ökad och säker cykeltrafik





# Sammanfattning

Den nationella cykelstrategin har tillkommit på initiativ av Vägverkets styrelse. Den pekar ut två övergripande mål:

- cykeltrafiken ska bli säkrare
- cykeltrafikens andel av resorna ska öka.

För att nå målen krävs satsningar på cykeltrafiken i kombination med en medveten samhällsplanering. Cykelstrategin ska därför utgöra ett underlag för infrastrukturplanering, fysisk planering, länstransportplaner, verksamhetsplanering samt forskning och utveckling.

Utifrån de åtgärder som pekas ut i den nationella cykelstrategin bör det vara rimligt att fram till år 2010 öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel.

Cykeltrafiken ska kunna öka utan att fler cyklister dödas eller skadas svårt. Den nationella cykelstrategin tar sin utgångspunkt i Nollvisionen och bygger på åtgärder som innebär en ökad trafiksäkerhet.

Nollvisionens inriktning är att inga människor ska dödas eller skadas allvarligt. Den helt dominerande orsaken till att cyklister dödas är kollisioner med motorfordon. En viktig åtgärd för ökad säkerhet är därför att sänka motortrafikens hastighet till högst 30 km/tim där biltrafik blandas med cykeltrafik i tätort. Därutöver krävs ökad separering av bil- och cykeltrafik samt en kraftigt ökad användning av cykelhjälm. Det är utifrån detta realistiskt att sätta upp mål som innebär att antalet dödade och svårt skadade cyklister halveras fram till år 2007.

Ungefär hälften av alla bilresor är kortare än 5 kilometer. I tätorter är generellt sett en mycket stor andel, cirka 70–80 procent, kortare än 3–4 kilometer. Det är där den stora potentialen finns för överföring av resor från bil till cykel. Redan en överföring av 10 procent av de allra kortaste resorna skulle innebära en väsentlig ökning av cykeltrafiken.



I dag sker cirka 12 procent av alla resor på cykel. Flera exempel visar hur konsekventa satsningar och kampanjer kan öka cykeltrafikens andel i moderna stadsmiljöer. Den avgörande faktorn är att skapa en attraktiv infrastruktur för cykel. Enligt en beräkning gjord av Miljöförvaltningen i Stockholm innebär varje procents restidsförkortning för cykelresor en minskning av biltrafikarbetet med 0,3 procent.

Ur miljösynpunkt innebär också så små förändringar en väsentlig förbättring, bland annat genom minskade utsläpp av koldioxid. En fungerande infrastruktur för cykel tar dessutom betydligt mindre utrymme i anspråk än motsvarande biltrafik.

Arbetet för att öka den frivilliga användningen av cykelhjälm måste intensifieras, så att risken för allvarliga huvudskador minskas vid olyckor.

#### Strategi för ökad och säker cykeltrafik

För att öka andelen cykeltrafik krävs att aspekter som tillgänglighet, trygghet, miljö och hälsa vägs in. Det kräver utbyggnad av gena cykelförbindelser mellan viktiga målpunkter. De undersökningar som gjorts visar att cyklister vill ha väl underhållna separata cykelbanor där stor omsorg lags vid detaljutformningen.

Det krävs samverkan mellan olika aktörer så att cykeln i högre grad kan fungera som en länk i hela resan, till exempel mellan bostaden och pendeltåget eller från infartsparkeringen till arbetsplatsen.

En satsning på god infrastruktur för cyklister i ett "hela resan-perspektiv" är i högsta grad en jämställdhetsfråga. Kvinnor reser mer lokalt än män, de går och cyklar mer till vardags. Kvinnors resmönster är mer komplexa och omfattar ofta en kombination av cykel och kollektivtrafik.

#### Fem insatsområden

Den nationella cykelstrategin definierar fem insatsområden som särskilt viktiga för att nå målet om en ökad och säker cykeltrafik: infrastruktur, organisation, kunskapsuppbyggnad, kommunikation och uppföljning.

Den nationella cykelstrategin ska vara underlag för regionala cykelprogram då många av de åtgärder som föreslås kräver omfattande insatser på regional nivå.





Inom insatsområdet **Infrastruktur** redovisas förslag gällande Fysiska åtgärder i infrastrukturen, Vägvisning, Cykelparkering, Drift och underhåll, Hela resan, Beslutsunderlag, Finansiering och Trafiklagstiftning.

Inom insatsområdet **Organisation** redovisas förslag gällande Nationell samordnare, Regional samordnare och Cykelidéforum.

Inom insatsområdet **Kunskapsuppbyggnad** redovisas förslag gällande Utbildning, Demonstrationsprojekt, Forskning och utveckling och Kunskapsdatabas

Inom insatsområdet **Kommunikation** redovisas förslag gällande Kampanjer, Ekonomiska stimulansåtgärder, Konsumentupplysning – säker cylist och Föregå med gott exempel.

Inom insatsområdet **Uppföljning** redovisas förslag gällande Nationellt och regionalt cykelbokslut.





# 1. Bakgrund och syfte

## Bakgrund

Regering och riksdag har i olika sammanhang uttryckt en vilja att arbeta för ökat cyklande i trafiksäkra former som ett steg mot ett långsiktigt hållbart transportsystem och bättre folkhälsa. Flera aktörer har också framhållit att cykeltrafiken och dess positiva effekter bör beaktas mer i transportpolitiska sammanhang. Med detta som bakgrund har Vägverkets styrelse tagit initiativ till en nationell cykelstrategi.

## Syfte

Den nationella cykelstrategins syfte är att visa hur en ökad och säker cykeltrafik kan uppnås.

En strategi behövs dels för att föra över resor från bil till cykel, dels för att de som cyklar i dag ska fortsätta att cykla. Strategin är dock ingen handbok för enskilda åtgärder.

För att åstadkomma ett ökat och säkert cyklande krävs en kombination av satsningar på cykeltrafiken och en medveten samhällsplanering.

Cykeltrafiken måste ses som en viktig del i det framtida transportsystemet och präglas av samma seriösa säkerhetstänkande som gäller inom de andra transportslagen.

Strategin ska utgöra underlag för infrastrukturplanering, fysisk planering, länstransportplaner, verksamhetsplanering samt forskning och utveckling.

## Målgrupp

Strategin vänder sig till beslutsfattare i Vägverket samt till beslutsfattare i landets kommuner, men även till transportplanerare inom olika organisationer samt naturligtvis till landets alla cyklisterna. Strategin visar att Vägverket ser cykeln som ett betydelsefullt färdmedel



vårt att satsa på. För aktörer på nationell, regional och inte minst lokal nivå ska strategin tydliggöra Vägverkets roll som samverkanspartner i arbetet med att utveckla cykeltrafiken.

#### Sektorsansvar i samverkan

Vägverket har som statens företrädare ett samlat ansvar, ett sektorsansvar, för hela vägtransportsystemet. Inom ramen för sektorsansvaret ska Vägverket vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter och verka för att de transportpolitiska målen nås.

Detta gäller inte minst inom cykeltrafikområdet. För att uppnå ett ökat och säkert cyklande krävs en bred samverkan mellan många. Därför har den nationella cykelstrategin arbetats fram i dialog med flera andra aktörer. Det huvudsakliga arbetet har utförts av en arbetsgrupp bestående av representanter för Vägverket och Svenska Kommunförbundet. Arbetet har letts av en styrgrupp bestående av representanter för Svenska Kommunförbundet, Boverket, länsstyrelserna, Naturvårdsverket, Folkhälsoinstitutet och Vägverket. Under arbetets gång har olika frågeställningar diskuterats i en referensgrupp och vid expertseminarier. Gruppernas sammansättning redovisas i bilaga 1.

Föreslagna mål och åtgärder kommer successivt att revideras. Det är viktigt att det fortsatta arbetet sker i nära samverkan mellan alla berörda aktörer och på alla nivåer.

#### Läsanvisning

Den viktigaste delen i den nationella cykelstrategin är strategidelen. Där redovisas insatsområden och åtgärder som leder mot en ökad och säker cykeltrafik. "Cykeltrafikens villkor och förutsättningar" i del II beskriver cykeltrafiken ur många aspekter.

I bilaga 2 redovisas vilka som utarbetat underlagsmaterialet.



## 2. Nationella mål

### Regering och riksdag om cykeltrafik

Regeringen har vid flera tillfällen uttryckt en vilja att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken och sagt att "...ett långsiktigt hållbart vägtransportsystem bl a bör innefatta en ökad cykeltrafik inom tätbebyggt område. Detta riskerar dock att medföra ett ökat antal skadefall, vilket varken är förenligt med nollvisionen eller samhällets strävan att nå ett långsiktigt hållbart vägtransportsystem. Därför bör döds- och skaderiskerna motverkas genom i första hand lägre hastigheter i blandtrafik inom tätbebyggt område, separering av bil- och gång- och cykeltrafik samt en hög användning av hjälm." (*Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*, prop 1996/97:137).

Regeringen har också sagt att "...vi bör sträva efter ett persontrafiksystem där bilen har sin plats men där det också finns goda förutsättningar för en säker gång- och cykeltrafik samt en effektiv och attraktiv kollektivtrafik, som kan komplettera och ersätta bilen, inte minst för att ge människor utan tillgång till bil en god transport- och livskvalitet." (*Transportpolitik för en hållbar utveckling*, prop 1997/98:56).

I regeringens regleringsbrev för budgetåret 2000 till Vägverket sägs: "Målet är att andelen gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafikresor ska öka."

Vägverket har med anledning av propositionen *Svenska Miljömål. Miljöpolitik för ett hållbart Sverige*, (prop 97/98:145) fått ett regeringsuppdrag som innebär att Vägverket ska ta fram underlag till stöd för program och planer som anger hur kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken kan stärkas och biltrafiken begränsas fram till år 2010 i landets större städer.

I regeringens promemoria *11 punkter för ökad trafiksäkerhet* från den 9 april 1999 behandlar en av punkterna säker cykeltrafik. Regeringen anser att det är angeläget att den frivilliga användningen av cykelhjälm ökar och avser att ta initiativ till att så sker.



Riksdagen har för transport-, miljö- och hälsosektorerna antagit nationella mål som berör cykeltrafik:

#### Transportpolitiska mål

I juni 1998 fattade riksdagen beslut om nya transportpolitiska riktlinjer med anledning av regeringens proposition *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (prop 1997/98:56). Den övergripande utgångspunkten är att transportpolitiken ska bidra till en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. Transporterna ska bidra till att uppnå överordnade välfärds mål och transportsystemet måste ses som en helhet.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta övergripande mål har preciserats i fem långsiktigt inriktade delmål: tillgänglighet, transportkvalitet, säker trafik, god miljö och positiv regional balans.

En ökad och säker cykeltrafik har främst koppling till delmålen för tillgänglighet, säker trafik och god miljö.

#### Miljömål

Den långsiktiga allmänna miljöpolitiken redovisas i propositionen *Svenska miljömål. Miljöpolitik för ett hållbart Sverige* (prop 1997/98:145). I denna anges att det övergripande målet för miljöpolitiken ska vara att till nästa generation kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. 15 miljö kvalitetsmål redovisas: frisk luft, grundvatten av god kvalitet, levande sjöar och vattendrag, myllrande våtmarker, hav i balans samt levande kust och skärgård, ingen övergödning, bara naturlig försurning, levande skogar, ett rikt odlingslandskap, storslagen fjällmiljö, god bebyggd miljö, giftfri miljö, säker strålmiljö, skyddande ozonskikt samt begränsad klimatpåverkan.

De strategier regeringen föreslår för att nå miljömålen omfattar bl a åtgärder för att minska miljöstörningarna från transporter och åtgärder som leder till en mer miljöanpassad samhällsutveckling.

För samhällsplaneringen ska de nationella miljö kvalitetsmålen, tillsammans med övriga nationella mål, vara vägledande. Planeringen ska främja en ekologiskt hållbar utveckling med en god livsmiljö för alla.



En ökad andel cykeltrafik bidrar till att många av miljö kvalitetsmålen uppfylls. Inte minst för att nå målen om god luftkvalitet, god bebyggd miljö och begränsad klimatpåverkan krävs seriösa alternativ till biltrafik.

### Hälsomål

I september 1998 antog Världshälsoorganisationen, WHO 21 hälsomål för det 21:a århundradet. En ökad och säker cykeltrafik leder mot flera av dessa mål. De mål som ligger närmast är: ungas hälsa, minska icke smittsamma sjukdomar, minska skador från våld och olyckor, säker miljö, ett hälsosammare leverne, multisektoriellt ansvar för folkhälsan samt riktlinjer och strategier för hälsa för alla.

Nationella folkhälsokommittén har under 1999 lämnat förslag till sex mål för fysisk aktivitet. Två av dessa berör cykeltrafiken; mål 1, att vägen till skolan ska vara trafiksäker så att barnen utan risk kan gå eller cykla dit; mål 4, alla ska ges möjlighet till fysisk aktivitet i anslutning till bostaden genom att cykel- och gångvägar anläggs.

## Mål för cykeltrafiken

I den nationella cykelstrategin pekas två övergripande mål ut:

- cykeltrafiken ska bli säkrare
- cykeltrafikens andel av resorna ska öka

Det är svårt att kvantifiera nationella mål då många aktörer ansvarar för de åtgärder som krävs för att cykeltrafiken ska öka och bli säker. Utifrån de åtgärder som pekas ut i den nationella cykelstrategin bör det vara rimligt att fram till år 2010 öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel. Cykeltrafikens förutsättningar skiljer sig åt mellan olika delar av landet. Det är därför lämpligare att kvantifiera målen i de regionala och kommunala planerna.

Cykeltrafiken ska kunna öka utan att fler cyklister dödas eller skadas svårt. Den nationella cykelstrategin tar sin utgångspunkt i Nollvisionen och bygger på åtgärder som innebär en ökad trafiksäkerhet. Exempel på detta är separering av cykeltrafik från biltrafik, eller då detta inte är möjligt, att bilarnas hastighet sänks. Det är därför realistiskt att sätta upp mål som innebär att antalet dödade och svårt skadade cyklister halveras fram till år 2007.







## 3. Potential för ökad och säker cykeltrafik

### Ökad cykeltrafik

I dag sker cirka 12 procent av alla resor i Sverige på cykel. På 1950-talet var cykeltrafikens andel fem gånger så stor. Då hade vi ett samhälle som såg helt annorlunda ut än i dag. Ändå finns flera exempel på hur man genom konsekventa satsningar och kampanjer ökat cykeltrafiken väsentligt i moderna stadsmiljöer. I nederländska Delft och Groningen är cykeltrafikens andel dubbelt så stor som i Sverige. Bland svenska exempel kan nämnas den satsning som genomförts i Gävle kommun där cyklandet på relativt kort tid har ökat med 28 procent.

Potentialen för överföring av trafik från bil till cykel är störst på korta resor. Ungefär hälften av alla bilresor är kortare än 5 km.

I en uppskattning<sup>1</sup> bedöms att mellan 10 och 48 procent av de allra kortaste bilresorna (<3 km) kan föras över till cykel. Redan en överföring av 10 procent av de kortaste bilresorna innebär en väsentlig ökning av cykeltrafiken.

### Säker cykeltrafik

Utifrån Nollvisionens strävan att inga människor ska dödas eller skadas allvarligt behöver kraftfulla åtgärder vidtas för att göra cykeltrafiken säker. I dag dödas ca 50 cyklister per år och cirka 5 000 skadas så svårt att de måste läggas in på sjukhus. En säker cykeltrafik förutsätter att vägmiljön är säker, att cykeln är i gott skick, att cyklisten använder cykelhjälm och i övrigt håller sig till de regler som finns. En säker vägmiljö kan skapas genom att

1. Nilsson, Inst. för trafik och samhälle vid Lunds Tekniska Högskola



SAMTLIGA CYKLISTER						
Hjälm- anv. (%)	Dödade			Svårt skadade		
	Antal	+/-	%	Antal	+/-	%
0	62,9	2,9	105	726	20	103
15	60,0	0,0	100	706	0	100
50	50,3	-9,7	84	654	-52	93
80	42,8	-17,2	71	610	-96	86
100	37,8	-22,2	63	581	-125	82

Skattning av dödade och svårt skadade cyklister som en funktion av cykelhjälmsanvändning. Baserad på polisrapporterad statistik.

se till att motortrafikens hastighet sänks till högst 30 km/tim, där cyklister och motortrafik blandas och att separera bil- och cykeltrafik där det är möjligt. En säker cykel är väl underhållen och försedd med reflexer och lyse vid mörkertrafik. Cykelhjälmen är cyklistens viktigaste skyddsutrustning och måste bli lika självklar för cyklisten som bältet är för bilisten.

I VTI:s rapport "Trafiksäkerhetspotential av ökad cykelhjälmsanvändning i Sverige" beräknas att en hjälmanvändning på 80 procent skulle spara 17 liv varje år medan 96 människor skulle slippa svåra skador (se tabell).

## Utvecklingens egen dynamik

Vanans makt och tillgången till bil spelar stor roll vid val av färdmedel. En grundförutsättning för att mönstret ska kunna brytas är att det finns en attraktiv infrastruktur för cykel. Cykeln är, precis som bilen, mer än ett transportmedel. Många cyklar för motionens skull eller för att det är roligt. Den dynamik som detta rymmer gör det svårt att förutse utvecklingen. Det har under senare år skett en betydande teknikutveckling i form av kraftbesparande växlar, lättare material, bättre bromsar och tillbehör som dubbdäck och effektiv belysning. Allt detta har gjort cykeln mer attraktiv.

De senaste åren har nya lätta cykelkärror introducerats. Det är för många barnfamiljer i dag ingen orimlig tanke att ta cykeln när man ska veckohandla. Arbetsgivare har i allt högre grad börjat uppmuntra anställda att använda cykeln till och från arbetet. Cykeln har över huvud taget fått en högre status. Bland många har den blivit ett livsstilsuttryck med betoning på frihet, kraft och effektivitet.

## Effekter på miljön

Att få fler att cykla i stället för att åka bil är ett viktigt mål på vägen mot ett miljöanpassat transportsystem. En överföring från bil till cykel ger positiva miljöeffekter både genom att luftföroreningar och buller minskar. Ökat cyklande innebär också en positiv effekt på stadsmiljön genom att ytor som används för biltrafik kan utnyttjas på bättre sätt.

1. Trivector, LundaMaTs – ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund, Rapport 1997:37, Lund, 1997
2. Miljöförvaltningen i Stockholm, Åtgärdsprogram för minskade koldioxidutsläpp från biltrafiken i Stockholms stad, Stockholm, 1997



En stor andel av bilresorna inom tätort, cirka 70–80 procent, är kortare än 3–4 km. Det innebär att de svarar för en stor del av utsläppen från biltrafiken eftersom katalysatorer inte fungerar fullt ut förrän efter 3–4 km. Som exempel kan nämnas att de korta bilresorna står för endast 3,1 procent av körsträckan men för hela 26 procent av utsläppen från biltrafiken.<sup>1</sup> Av detta framgår att det finns mycket stora miljövinster att göra genom att förmå bilister att cykla vid korta resor.

I Stockholm har man beräknat vilken miljöeffekt en förbättring av cykelvägnätet i staden skulle ge. Förbättringar av cykelvägnätet leder till att cykeltrafiken ökar vilket i sin tur ger en relativt kraftig inverkan på biltrafiken och därmed en potential för att reducera koldioxidutsläppen. För varje procents restidsförkortning för cykelresorna beräknas biltrafikarbetet minska med 0,3 procent, och utsläppen av koldioxid i regionen med cirka 2 kiloton per år.<sup>2</sup>

Även för Lund har miljöeffekterna av en förbättrad situation för cyklisterna beräknats. Om var fjärde bilist i Lund börjar cykla 2–3 dagar per vecka istället för att ta bilen, skulle cykeltrafiken öka med 40 procent. Det skulle ge en minskning av biltrafiken med 3 procent och minska utsläppen av koldioxid med 1 300–2 000 ton per år.

För samhället är cykeltrafik också positiv om man ser på utrymmesbehovet. En fungerande infrastruktur för cykeltrafik tar betydligt mindre utrymme i anspråk än motsvarande biltrafik, både vad gäller trafikleder och parkeringar. Med ökad cykeltrafik kan därför värdefull mark frigöras och användas till andra ändamål, t ex torg, parker, gågator och uteserveringar som bidrar till en attraktiv och livaktig stadsmiljö.





## 4. Strategi för ökad och säker cykeltrafik

### Utgångspunkter

Cyklister är en utsatt grupp i trafiken. Det är därför viktigt att åtgärder vidtas så att inte fler cyklister dödas eller skadas svårt även om cykeltrafiken ökar. Under 1999 dödades 45 cyklister. Beräkningar visar att cirka 5 000 cyklister varje år skadas så svårt att de behöver läggas in på sjukhus. Den helt dominerande dödsorsaken är kollision med motorfordon, medan den vanligaste olyckstypen är singelolyckor. För att få ned antalet svåra skador vid olyckorna krävs både åtgärder i trafikmiljön och att cyklister i betydligt högre utsträckning använder cykelhjälm. Åtgärder i trafikmiljön avser såväl separering av bil- och cykeltrafik som att hastigheten för motorfordonen begränsas till högst 30 km/tim i blandtrafik.

Cyklens belastning på miljön är försumbar. Därför har den en given plats i ett miljöanpassat transportsystem där en överföring av trafik från bil till cykel ger positiva miljöeffekter. På korta sträckor inom tätorter svarar cykeltrafiken redan i dag för ett väsentligt trafikarbete. Var sjätte svensk cyklar till och från arbetet. Många cyklar i dag, och ännu fler vill använda cykeln mer – men det finns hinder.

På korta sträckor är cykeln ett snabbt transportmedel. En normalcyklist kan hålla en hastighet på minst 15 km i timmen vilket gör att man når en radie på 5 kilometer på 20 minuter om man inte tvingas göra allt för många stopp eller ta långa omvägar. Samtidigt är 50 procent av bilresorna inom tätorter kortare än 5 kilometer.

Cykeln är ett komplement. Den typiske cyklisten åker också bil. De flesta bilister väljer cykeln då och då. Hur våra framtida städer och tätorter kommer att se ut avgörs i hög grad av om vi kan skapa attraktiva alternativ till bilen. Valet av färd sätt vid dessa många korta resor har stor betydelse inte bara för miljön utan också för folkhälsan.



För att cykeln ska bli ett effektivt och attraktivt transportmedel måste den ges högre prioritet i trafikplaneringen och samhällsplaneringen i stort. Cykelvägar byggs främst för att åstadkomma separering av motorfordon och cyklister, alltså huvudsakligen utifrån trafik-säkerhetsaspekter. Detta ger en fragmentarisk struktur där cykelvägarna alltför sällan blir de gena och sammanhängande förbindelser de skulle vara om cykeltrafiken i sig prioriterades.

När bilen styr samhällsplaneringen blir närhet viktigare än närhet. Bilen har medverkat till en utglesning av tätorterna. Det är betecknande att de städer som i dag har hög andel cykeltrafik också har täta, ibland medeltida, stadskärnor och en stor andel ung befolkning som inte har råd med eller behov av bil. Att klimatet spelar mindre roll är uppenbart då både Lund och Umeå tillhör våra främsta cykelstäder.

För att öka andelen cykeltrafik måste investeringar i infrastruktur göras också av andra skäl än trafiksäkerhet. Aspekter som tillgänglighet, trygghet, miljö och hälsa måste vägas in. Då blir det självklart att bygga ut system av gena cykelförbindelser mellan viktiga målpunkter. De undersökningar som gjorts visar att cyklisterna främst önskar en bra fysisk miljö som tillåter cykeln att vara ett snabbt och smidigt transportmedel. Cyklisterna vill ha väl underhållna separata cykelbanor där stor omsorg lagts vid detaljutformningen.

En ökad andel cykeltrafik på längre sträckor kräver samverkan mellan olika aktörer så att cykeln i högre grad kan fungera som en länk i hela resan, till exempel mellan bostaden och pendeltåget eller från infartsparkeringen till arbetsplatsen.

Med en bra infrastruktur går det att öka cykeltrafiken utan att olyckorna ökar. I Gävle där det finns 200 km cykelbanor ökade antalet cykelresor med 28 procent utan att de sjukhusrapporterade cykelolyckorna ökade nämnvärt. Att öka hjälmanvändningen har haft en framträdande plats i det arbete som genomförts i Gävle. De framgångsrika kampanjerna har riktat sig mot både företag och individer och kommunicerat hälsoaspekter, tidsbesparing och den frihetskänsla som cykeln innebär.

Ett ökat cyklande ger betydande hälsovinster. Cirka 20 procent<sup>1</sup> av den svenska befolkningen är fysiskt inaktiv. För att uppnå positiva hälsoeffekter krävs framför allt regelbunden fysisk aktivitet, cirka 30 minuter, helst varje dag och med hög intensitet. Där kan cykeln göra stor nytta.

Studier visar att ökat cyklande också ökar både stresstolerans och allmänt välbefinnande.

<sup>1</sup> Fysisk aktivitet för nytta och nöje.

Folkhälsoinstitutet 1999. Rapport 8:1999 bilaga 3



Det finns skillnader mellan mäns och kvinnors resande. Män gör fler resor, reser längre sträckor och förbrukar mer tid på resor än kvinnor. Män kör bil och kvinnor åker oftare med som passagerare. Kollektivtrafikresor och resor till fots eller med cykel är vanligare bland kvinnor än bland män. Kvinnor reser mer lokalt än män. Samtidigt har de mer komplexa resmönster.

För att göra vägtransportsystemet mer jämställt och samtidigt skapa en mer rättvis tillgänglighet behövs många åtgärder. En sådan åtgärd är att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken.

I Vägverkets sektorsroll ingår att företräda cykeltrafiken. Uppgiften består i att bygga upp kunskap, främja forskning och utveckling, ta fram beslutsunderlag och i samverkan med andra aktörer verka för att cykeltrafiken stärks och blir säker.

## Fem insatsområden

Den nationella strategins uppgift är att visa hur en ökad och säker cykeltrafik kan uppnås. Strategin behövs för att föra över resor från bil till cykel men också för att behålla de grupper som cyklar i dag.

För att nå målet om en ökad och säker cykeltrafik behövs en kombination av flera åtgärder. Fem insatsområden har definierats som särskilt viktiga. De åtgärder som föreslås inom insatsområdena är i huvudsak på nationell och regional nivå. Målområdena trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljö har inte pekats ut som särskilda insatsområden. Det är en självklarhet att dessa aspekter måste genomsyra alla åtgärder. Insatsområdena är:

- infrastruktur
- organisation
- kunskapsuppbyggnad
- kommunikation
- uppföljning

där insatsområdena Infrastruktur och Organisation har högsta prioritet.

Strategin ska utgöra underlag för infrastrukturplanering, fysisk planering, läns-transportplan, verksamhetsplanering, forskning och utveckling.



För att åstadkomma förändringar i valet av färdmedel krävs mer än satsningar på cykeltrafiken. Framför allt krävs en medveten och tydlig fysisk planering.

Hur bebyggelsen och aktiviteterna är lokaliserade bestämmer i stor utsträckning behovet av resor och transporter. För att få en ökad och säker cykeltrafik måste samhällsplaneringen därför inriktas mot en planering för korta avstånd. Därför behöver trafik- och bebyggelseplanering samordnas i betydligt större utsträckning än vad som görs i dag. Trafik- och bebyggelsestrukturen förändras långsamt. Det är därför viktigt med en medveten och långsiktig samhällsplanering som på sikt kan förbättra cykeltrafikens förutsättningar. Vägverket kan inom ramen för sitt sektorsansvar lyfta fram cykeltrafikens behov och möjligheter genom att stödja kommunernas fysiska planering.

Vägverket och Boverket har med anledning av intentionerna i Nollvisionen haft ett regeringsuppdrag om fysisk planering. I uppdraget har åtgärder redovisats som visar hur den fysiska samhällsplaneringen kan förändras så att nationella transport- och miljömål uppnås. I den nationella cykelstrategin redovisas därför inga åtgärder kring fysisk planering. Vägverkets och Boverkets rapport från regeringsuppdraget, *Genomslagskraft för nationella mål i trafik- och bebyggelseplanering* (Vägverkets publikationer 1999:13), föreslår bland annat nya styrmedel, förbättrad samordning och metodutveckling. Se bilaga 3.

## Uppföljning av strategin

De åtgärder som redovisas under de fem insatsområdena är de som bedöms mest angelägna för att starta en process som leder mot målen. Åtgärderna ska följas upp och revideras vid behov.

## Regionala cykelprogram

Den nationella cykelstrategin ska vara underlag för regionala cykelprogram. Flera av de åtgärder som föreslås inom insatsområdena bör ske på regional nivå.

De åtgärder som främst bör ingå i ett regionalt cykelprogram är: Fysiska åtgärder i infrastrukturen, Demonstrationsprojekt, Föregå med gott exempel, Kampanjer och Regionalt cykelbokslut.

Arbetet med de regionala cykelprogrammen leds av en regional cykelsamordnare.





Bilden visar de insatsområden och åtgärder som cykelstrategin föreslår.



## Insatsområde Infrastruktur

Infrastrukturen för cykeltrafik är ett eftersatt område. Bristerna leder till onödigt höga olycksrisker där cyklister dödas och skadas svårt. Att trafikmiljön upplevs som farlig och otrygg är i sig ett hinder för ökad cykeltrafik. Med en attraktiv, gen och säker infrastruktur kommer människor i högre utsträckning att se cykeln som ett självklart alternativ till bilen vid korta resor.

För att uppnå ett säkrare och bättre cykelvägnät behövs satsningar på fysiska åtgärder i befintlig infrastruktur. Det är också viktigt att på en övergripande nivå utveckla och höja kunskapen kring hur man utformar vägvisning, cykelparkeringar, drift och underhåll etc.

Fullgoda beslutsunderlag som korrekt återger åtgärdernas förväntade effekter är en förutsättning för att viktiga infrastrukturprojekt ska kunna finansieras och genomföras.

Under insatsområdet Infrastruktur föreslås följande åtgärder:

- **Fysiska åtgärder i infrastrukturen**
- **Vägvisning**
- **Cykelparkering**
- **Drift och underhåll**
- **Hela resan**
- **Beslutsunderlag**
- **Finansiering**
- **Trafiklagstiftning**

### Åtgärd: Fysiska åtgärder i infrastrukturen

För att få en ökad och säker cykeltrafik behöver fysiska åtgärder som förbättrar trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet genomföras i de befintliga cykelvägnäten. Det kan vara nya länkar för att åstadkomma ett sammanhängande och komplett cykelvägnät, nya och bättre cykelparkeringar placerade vid viktiga målpunkter, en genomtänkt vägvisning till de viktigaste målpunkterna, förbättrade drift- och underhållsåtgärder etc. Det är också viktigt att uppmärksamma och åtgärda konflikten mellan gående och cyklister bland annat genom att bygga fler separata cykelbanor.



När olika åtgärder genomförs är detaljutformningen viktig liksom att utgå från cyklisternas behov genom att föra en dialog med brukarna.

För att beskriva brister och behov av åtgärder kan en analys av cyklisternas anspråk på cykelvägnätets kvalitet göras enligt *Lugna Gatan*. Särskild vikt ska läggas vid att skapa säkra cykelvägar för skolbarn.

Det är i dag delvis otydligt vem som har väghållaransvaret för cykelvägar längs det statliga vägnätet.

- Vägverkets regioner ska i samverkan med kommuner, länsstyrelser och andra aktörer kartlägga cykelvägnäten och inventera behoven av åtgärder för cykeltrafiken. Åtgärderna ska kostnadsberäknas och tidssättas i en genomförandeplan.
- Vägverket ska klargöra hur väghållaransvaret för cykelvägar längs det statliga vägnätet på ett rationellt sätt ska fördelas mellan stat och kommun.

#### Åtgärd: Vägvisning

Cykelvägvisning är viktig av många skäl. Det mest självklara är att ge service så att cyklister utan felkörningar kan nå sina mål,

Vägvisning behövs också för att binda samman de många delar som ett cykelstråk ofta består av; cykelbanor, lågtrafikerade gator, park- och fritidsvägar etc.

Från trafiksäkerhetssynpunkt har cykelvägvisning betydelse för att leda cyklister från gator och vägar till säkrare stråk.

Bra cykelvägvisning är också en effektiv marknadsföring av cykeln som ett alternativ.

- Vägverket ska utreda förutsättningarna och effekterna av en förändrad vägvisning för cykelvägnätet.
- Vägverket ska ta fram en handledning som visar hur man åstadkommer en bra och funktionell vägvisning.



#### Åtgärd: Cykelparkering

Säkra och gärna klimatskyddade cykelparkeringar med möjlighet till ett bra stölskydd och förvaringsplats för cykelhjälm är väsentligt för ett ökat cyklande. Cyklister vill parkera nära målpunkten vilket, om det inte finns ordnad cykelparkering, kan orsaka framkomlighetsproblem för funktionshindrade.

Stöldrisken hindrar många från att välja cykeln men även från att skaffa en ny och säkrare cykel. Säkra cykelparkeringar är därför väsentligt för att cykeltrafiken ska kunna öka.

- Vägverket ska i samråd med andra aktörer ta fram ett kunskapshöjande dokument som visar hur bättre cykelparkering kan utformas med höga krav på stölsäkerhet, estetik och funktion.
- Vägverket ska tillsammans med Boverket arbeta fram ett förslag till hur man kan använda normer för cykelparkering i detalj- och översiktsplanering.

#### Åtgärd: Drift och underhåll

Drift och underhåll av cykelinfrastruktur har det senaste decenniet kommit att uppmärksammas mer än tidigare. Säker cykeltrafik kan innebära ökade drift- och underhållskostnader. Å andra sidan ger det förutsättningar för fler att välja cykeln.

Brukarna av cykelbanorna är antagligen de som bäst kan bedöma vilka underhållsåtgärder som behövs. Det är därför viktigt att det finns personal hos väghållaren som har kunskap om cykeltrafikens behov och regelbundet kontrollerar cykelbanorna.

- Vägverket ska i samverkan med andra aktörer ta fram ett kunskapshöjande dokument som belyser cykelinfrastrukturens särskilda drift- och underhållsaspekter. Dokumentet ska ta upp goda och dåliga exempel samt peka ut vilka konsekvenser olika fysiska åtgärder för säker och ökad cykeltrafik får vad gäller drift och underhåll.

#### Åtgärd: Hela resan

En kombinerad användning av cykel och kollektiva transporter genom att till exempel ta med cykeln på buss/tåg eller att säkert kunna parkera vid hållplatser, ökar cykelns aktions-



radie. Det ökar också kollektivtrafikens konkurrenskraft eftersom dess upptagningsområde blir större.

- ❑ Vägverket ska tillsammans med trafikhuvudmännen och övriga berörda organisationer ta fram en policy som visar nyttan med att kunna ta med sig cykeln på kollektiva färdmedel och ger konkreta exempel på detta.
- ❑ Vägverket ska vid utbyggnad av hållplatser utmed det statliga vägnätet tillgodose behovet av cykelparkering.
- ❑ Vägverket ska se till att de bytespunkter i kollektivtrafiken som ges statsbidrag har tillräckliga och säkra parkeringsplatser för cyklar.

#### Åtgärd: Beslutsunderlag

För cykeltrafiken saknas samlad kunskap om åtgärds/effektsamband. Därför förbiser de samhällsekonomiska bedömningarna cykeltrafikens nyttor som t ex stora hälsovinster. I väntan på förbättrat beslutsunderlag är det viktigt att cykeltrafikens kända goda effekter inte förbises i planeringsprocessen.

- ❑ Inom ramen för arbetet med att ta fram nya effektkataloger ska åtgärds-/effektsamband vad gäller cykeltrafiken kartläggas. De samband som tas fram ska tillämpas i planeringsomgången 2002–2011. Inför planeringsomgången 2006–2015 ska en fullständig samhällsekonomisk effektmodell för cykeltrafiken finnas. Denna modell ska vara klar senast under år 2003. Arbetet ska utföras i nära samarbete med bland annat Folkhälsoinstitutet.

#### Åtgärd: Finansiering

För att möjliggöra fysiska åtgärder i cykelinfrastrukturen utmed det statliga och kommunala vägnätet måste finansieringen lösas. Hittills har investeringar i cykelinfrastruktur främst finansierats med trafiksäkerhetsmedel. Men det finns starka motiv för utbyggnad av cykelvägnätet utifrån fler aspekter, som tillgänglighet, trygghet, hälsa och miljö.

Investeringar för cykeltrafik utmed det statliga vägnätet samt statsbidrag till kommunala cykelvägar finansieras främst genom anslagen i länstransportplanerna.



Planeringsramen för statsbidrag till trafiksäkerhet och miljöförbättrande åtgärder i kommunerna uppgår till 1 miljard kronor under de fem första åren i planeringsperioden (1998–2007). Det finns möjligheter att söka bidrag till cykelåtgärder inom ramen för detta bidrag.

Erfarenheter visar att man genom statsbidrag kan stimulera de kommunala väghållarna att bygga fler cykelvägar. Möjligheten att söka bidrag till cykelåtgärder bör betonas i de regelverk och i den handbok som reglerar statsbidrag. Det är även väsentligt att det ställs krav på uppföljning av åtgärder för att få underlag för kommande satsningar. Denna uppföljning görs i samverkan mellan Vägverket och kommunen.

- Vägverket ska verka för att det under perioden 2002–2011 ska finnas fortsatta möjligheter för länsstyrelserna att via anslagen i länstransportplanerna lämna statsbidrag till åtgärder för cykeltrafik i kommunerna motsvarande minst dagens planeringsram om 200 miljoner kronor per år.
- Det är viktigt att de föreslagna statsbidragen omges med ett väl fungerande regelverk. De nuvarande reglerna ska ses över.

#### Åtgärd: Trafiklagstiftning

Cykeln är ett fordon. Det betyder att cyklister ska följa de regler som gäller för fordonsförare. Dessa regler utgår i huvudsak från biltrafikens förutsättningar. Cyklister måste därför ibland utföra handlingar som inte är motiverade ur trafiksäkerhetssynpunkt, men som krävs för att uppfylla lagens formella krav. Ofta görs gator enkelriktade på grund av att körbanan inte tillåter möte mellan två bilar, något som tvingar cyklister att ta omvägar trots att möte bil-cykel är möjligt både utrymmesmässigt och trafiksäkerhetsmässigt.

- Vägverket ska utreda hur den gällande trafiklagstiftningen kan anpassas till cykeltrafikens speciella förutsättningar.
- Vägverket ska föreslå åtgärder som förbättrar cyklisternas regelefterlevnad.



## Insatsområde Organisation

Hittills har cykeltrafiken inte haft hög prioritet på den transportpolitiska agendan. Cykeltrafiken saknar företrädare som i dessa sammanhang bevakar att relevant och saklig information tas fram samt att cykeltrafikens möjligheter och behov beaktas.

Vägverket har fått en tydligare roll som sektorsföreträdare och länsstyrelserna en starkare roll som huvudman i det regionala planeringsarbetet. Vägverkets uppgift i den regionala långsiktiga planeringen är att ta fram ett fullödigt och relevant underlagsmaterial till länsplaneringen och lämna väl underbyggda förslag till åtgärder. Vägverket är genom sitt sektorsansvar en viktig företrädare för cykeltrafiken.

Under insatsområde Organisation föreslås följande åtgärder:

- **Nationell samordnare**
- **Regional samordnare**
- **Cykelidéforum**

### Åtgärd: Nationell samordnare för cykeltrafikfrågor

En nationell samordnare ska bevaka cykeltrafikens behov och möjligheter samt samla och sprida relevant och saklig information genom att

- ta aktiv del i infrastrukturplaneringen på nationell nivå
- samordna forskning och utveckling för cykeltrafik
- vara sekreterare i ett nationellt cykelidéforum
- vara kontaktyta internt inom Vägverket och externt för cykeltrafikfrågor
- ansvara för att relevant utbildning tas fram
- ansvara för nationellt cykelbokslut
- ansvara för att cykelstrategin genomförs och hålls levande
- delta i internationellt samarbete
- samordna information och kommunikation.

Vägverket ska utse en nationell samordnare för cykeltrafikfrågor.



#### Åtgärd: Regional samordnare för cykeltrafikfrågor

En regional samordnare eller en samordningsgrupp ska bevaka cykeltrafikens behov och möjligheter i regionen samt samla och sprida relevant och saklig information. Samordnaren ska i samverkan med andra aktörer stimulera arbetet med cykeltrafikfrågor genom att

- arbeta i nätverk med kommuner och andra aktörer i regionen
- vara kontaktyta för cykeltrafikfrågor inom regionen
- ansvara för arbetet med ett regionalt program för ökad och säker cykeltrafik, vilket innefattar:
  - inventering och genomförandeplan för fysiska åtgärder
  - regionalt cykelbokslut
  - åtgärder för "Föregå med gott exempel"
  - samordning av aktiviteter och åtgärder för cykeltrafiken i regionen
  - förslag på demonstrationsprojekt
- samordna information och kommunikation såväl internt som externt.
- stödja kommunerna i arbetet med att förbättra för cykeltrafiken.

□ Vägverkets regioner ska utse samordnare för cykeltrafikfrågor.

#### Åtgärd: Cykelidéforum

För att uppnå en ökad och säker cykeltrafik krävs åtgärder från flera aktörer. Det är också viktigt att kunskap samlas och sprids. Det finns behov av nationell samverkan och utbyte av goda idéer. Ett cykelidéforum ska

- stimulera kunskapsutbyte
- ta fram och sprida information om goda exempel och demonstrationsprojekt
- uppmuntra till och vara rådgivande för forsknings- och utvecklingsprojekt

Ett nationellt cykelidéforum bör omfatta representanter från bl a Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet, länsstyrelserna, Boverket, Naturvårdsverket, Folkhälsoinstitutet, Statens institut för kommunikationsanalys samt cykelorganisationer.

□ Ett nationellt cykelidéforum ska bildas och ska sammanträda minst två gånger om året. Vägverket ska vara sammankallande.





## Insatsområde Kunskapsuppbyggnad

Inom cykeltrafikområdet finns mycket god kunskap. Problemet är att den är svårtillgänglig. Inom flera områden är det också viktigt att ny kunskap kommer fram. Inom insatsområdet Kunskapsuppbyggnad föreslås följande åtgärder:

- **Utbildning**
- **Demonstrationsprojekt**
- **Forskning och utveckling**
- **Kunskapsdatabas**

### Åtgärd: Utbildning

För arbetet med att uppnå ökad och säker cykeltrafik krävs bättre kunskap och insikt på alla nivåer. Vägverkets allt tydligare roll som sektorsföreträdare ställer dessutom högre krav på kompetensen inom Vägverket.

De regionala samordnarna och andra berörda ska erbjudas en utbildning i cykeltrafikfrågor. En sådan utbildning kan ta upp

- sektorsuppgiften
- trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljö
- samhällsplanering
- planeringsprocesser
- utformning av infrastruktur för cyklister
- information och kampanjer

Vägverkets regionala samordnare ska genomgå relevant utbildning. En utbildning för andra berörda ska genomföras i ett andra steg.

### Åtgärd: Demonstrationsprojekt

För att skapa goda förutsättningar för cykeltrafiken krävs en säker och attraktiv infrastruktur. Kunskap om hur en sådan ska utformas saknas delvis.

Demonstrationsprojekt är ett bra sätt att visa exempel på goda trafiklösningar för cykel-



trafik, samt att få kunskap om kostnader och effekter, beteenden och attityder. Det är viktigt med väl genomförda uppföljningsprogram.

- Vägverket ska årligen genomföra ett antal demonstrationsprojekt. En samverkan med kommuner och en god spridning över landet ska eftersträvas.

#### Åtgärd: Forskning och utveckling

Inom vissa områden saknas kunskap kring hur en ökad och säker cykeltrafik uppnås. Relevanta förslag till forsknings- och utvecklingsprojekt om cykeltrafik har i dag ingen given plats i Vägverkets forsknings- och utvecklingsplan.

- Ett ramprojekt för forskning och utveckling om ökad och säker cykeltrafik ska inrättas.

#### Åtgärd: Kunskapsdatabas

Den kunskap som finns om cykeltrafikens behov och möjligheter är svåråtkomlig. Genom att samla kunskapen i en databas, kopplad till Internet, kan kunskapen göras lättillgänglig för många. Databasen ska innehålla planerade, pågående samt genomförda forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprojekt. Databasen ska innehålla svenska och internationella vägutformningsdokument. Kunskapsdatabasen ska bli kunna användas som en handbok vid utformning av cykelinfrastruktur.

- Kunskapsdatabasen för cykeltrafik ska vara i bruk senast under år 2002. Vägverket ska sedan fortlöpande underhålla denna databas.



## Insatsområde Kommunikation

För att uppnå bästa effekt av infrastrukturinvesteringar krävs ofta att dessa kombineras med en genomtänkt kommunikation i flera steg och på flera nivåer. Det innebär att aktivt arbeta med information, publicitet och motivation. Kampanjer är en av flera möjligheter att förändra attityder och beteenden. Arbetet med kommunikation på alla nivåer ska vara en del i de regionala cykelplanerna.

Under insatsområdet Kommunikation föreslås följande åtgärder:

- **Kampanjer**
- **Ekonomiska stimulansåtgärder**
- **Konsumentupplysning – säker cyklist**
- **Föregå med gott exempel**

### Åtgärd: Kampanjer

I dag görs en mängd bra kampanjer för ökad och säker cykeltrafik i Sverige. Bland annat har Vägverket varje vår genomfört en cykelkampanj. Det är viktigt att strategiskt arbeta vidare med målgruppsinriktade kampanjer. För att få bästa effekt ska dessa kampanjer tas fram i samarbete med andra aktörer.

- Vägverket ska fortsätta att genomföra en årlig cykelkampanj. Områden som kan belysas är till exempel cyklingens hälsofördelar, cykelns miljövinster, ökad cykelhjälm-användning, trygghet och säkerhet. Det är också angeläget att skapa bättre regel-efterlevnad, inte minst vad gäller alkohol och cykling.

### Åtgärd: Ekonomiska stimulansåtgärder

Det kan vara direkt lönsamt för företag att premiera cykelpendlare. Förutom de positiva miljö- och hälsoeffekter som ökad cykling ger kan andra positiva ekonomiska effekter uppnås för arbetsgivare. Kostnaden för sjukfrånvaron minskar och det krävs minskad yta för parkering. Dessutom får företaget en positiv image om många anställda cyklar. Allt fler företag börjar intressera sig för frågor om cyklandet i och till arbetet då man i sitt miljö-arbete ser att transporter utgör en väsentlig del av företagets miljöpåverkan.



Arbetsgivarna har stora möjligheter att påverka de anställdas val av färdmedel till och från arbetet genom premiering av olika slag såsom utdelning eller sponsring av cyklar, ökad ledighet eller påslag på lönen vid val av ett miljövänligt transportsätt till och från arbetet. Det är även arbetsgivarnas ansvar att se till att grundförutsättningarna för cykelpendling är goda genom att det finns tillgång till säker, bekväm och trygg cykelparkering, duschar, omklädningsrum etc. Ett säkert cyklande förutsätter användning av cykelhjälm, vilket ska premieras.

- Vägverket ska initiera en översyn av möjligheterna till ekonomisk stimulans för de företag som vill premiera cykling till och från arbetet samt i tjänsten.

#### Åtgärd: Konsumentupplysning – säker cyklist

Det finns ingen svensk norm för hur cyklar ska vara utformade och cyklar behöver inte typbesiktigas. Det enda lagen kräver är att cykeln har ringklocka samt bromsar som stannar cykeln säkert och snabbt. Vid cykling i mörker ska den dessutom vara utrustad med fram- och baklyse samt reflexer. Av olycksanalyser framgår att var åttonde cykelolycka har orsakats av tekniska brister hos cykeln.

Vid köp av cykel ska konsumenten ha tillgång till objektiv information som visar huruvida cykeln uppfyller vissa minimikrav vad gäller säkerhet och funktion. Med stöd från Vägverkets Skyltfond har SMP Svensk Maskinprovning utarbetat ett svenskt förslag till provningsmetoder och krav för cykelsäkerhet. Vidare har Vägverket givit SMP i uppdrag att utarbeta ett förslag till hur ett frivilligt system för provning och certifiering av cyklar kan utformas. Tillsammans med branschen utreds förutsättningarna för att kunna etablera ett sådant system under 2001.

Konsumentupplysning om säker cykelhjälm finns på NTF:s hemsida: [www.ntf.se](http://www.ntf.se)

- Vägverket ska i samråd med bl a Konsumentverket och Cykelbranschrådet ta fram ett informationsmaterial om hur en säker cykel ska vara utformad och hur den ska underhållas. Materialet ska även inkludera råd om tillbehör till både cykel och cyklist.



### Åtgärd: Föregå med gott exempel

För att skapa trovärdighet i Vägverkets arbete för ökad och säker cykeltrafik är det viktigt att föregå med gott exempel.

Vägverkets medarbetare ska motiveras att cykla i tjänsten och till jobbet. Det kan ske t ex genom att tjänstecyklar tillhandahålls och att bra dusch-, omklädnings- och parkeringsmöjligheter ordnas. Vägverket ska aktivt stimulera den egna personalen att använda cykelhjälm vid cykling till och från arbetet och på fritiden. Vägverket bör även i sitt miljö-kvalitetsarbete framhålla att cykeltrafik är en del i ett miljöanpassat transportsystem.

- Varje Vägverksregion ska genomföra åtgärder för att uppmuntra cykling i tjänsten och till jobbet.

## Insatsområde Uppföljning

### Åtgärd: Nationellt och regionalt cykelbokslut

Uppföljning av åtgärder som genomförs för cykeltrafiken utgör ett viktigt beslutsunderlag för planering av framtida satsningar. Det är också viktigt att följa attityder till cykling och trafikanternas beteende. Att samla resultaten i ett cykelbokslut är en väsentlig del av synliggörandet av cykeltrafiken och kan vara ett sätt att få igång den debatt som krävs för att fler ska välja att cykla. Cykelboksluten är också ett underlag för uppföljning och revidering av den nationella cykelstrategin.

I ett cykelbokslut kan till exempel följande ingå:

- cykeltrafikens omfattning
- olycksdata
- investeringar i infrastruktur samt drift och underhåll
- genomförda kampanjer och dessas effekter
- cyklisternas värderingar
- företagens värderingar
- andra viktiga nyckeltal

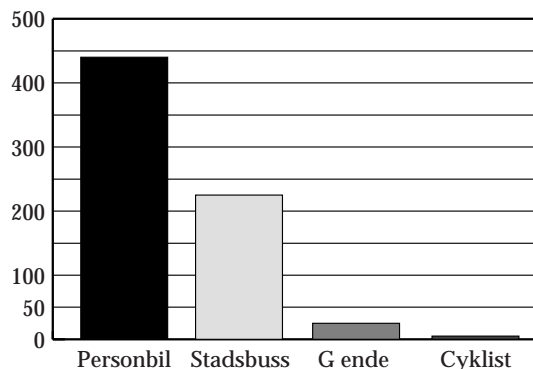
- Under år 2001 ska innehållet i det nationella respektive de regionala cykelboksluten definieras. De första boksluten redovisas under våren år 2003 för verksamhetsåret 2002.





## Del 2

# Cykeltrafikens villkor och förutsättningar



Energiförbrukning (kcal) per personkilometer för olika transportslag (Frösadal 1974)

1 Trivector, LundaMaTs – ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund, Rapport 1997:37, Lund, 1997

2 Svenska Kommunförbundet, ...det finns bara dåliga kläder – kommunen planerar för ökad och säkrare trafik, Stockholm, 1998

3 Environmental Transport Association, hemsida på Internet: <http://www.eta.co.uk>

4 Bergman, Martin, Effektivare cykeltrafik, Stockholm, 1994

## Cykeltrafik har en given plats i det miljöanpassade transportsystemet

Vägtransporternas resursutnyttjande är mycket stort. Vi har långt kvar till ett miljöanpassat transportsystem, och för att nå dit behöver flera åtgärder vidtas. Ökad cykeltrafik är ett steg på väg mot målet då dess belastning på miljön är försumbar. Energiförbrukningen är mycket låg, bullerproblemen näst intill obefintliga och utrymmesbehovet litet både vad gäller trafikleder och parkering.

Cykeltrafiken har i dag en given plats i det miljöanpassade transportsystemet (MaTs). Så har inte alltid varit fallet. Tvärtom har en ökad cykeltrafik ofta setts som ett problem. I dag är situationen en annan. Såväl politiker som planerare hoppas på en renässans för cykeltrafiken, bl a för att kunna lösa städernas miljöproblem. I Naturvårdsverkets och de olika trafikverkens MaTs-arbete sägs cykeln ha en viktig roll att spela i det framtida samhället. En orsak till att ökningstakten i trafikarbetet med motordrivna fordon avtar i det framtida Sverige sägs vara att ”i innerstadsområden och i bostadsområden sker trafiken på fotgängares och cyklisters villkor”. Det ska också vara ”naturligt att promenera eller använda cykel vid korta förflyttningar till följd av att utbyggnader och prioriteringar gjorts som gynnar gång- och cykeltrafiken”<sup>1</sup>.

### Energieffektivitet och koldioxid

Energieffektivitet är svår att jämföra på ett enkelt sätt, men flera studier visar att cykeln är klart överlägsen såväl bil som buss. Siffror som nämns är att cykeln är cirka 30 gånger energisnålare än bilen räknat per personkilometer<sup>2</sup>. Till detta ska läggas att en stor del av cyklistens energibehov, dvs maten, består av förnyelsebar energi. En annan källa<sup>3</sup> anger att en personbil skulle behöva minska sin bensinförbrukning till ungefär 0,02 liter per mil för att vara lika effektiv som en cykel!

### Utsläpp till luft

Cancerkommittén har tidigare uppskattat att luftföroreningar orsakar mellan 100 och 1 000 cancerfall per år i Sverige. Senare forskningsresultat anger så många som 700 till 1 500 cancerfall per år<sup>4</sup>.





En stor andel av bilresorna inom tätort, ca 70–80 procent, är kortare än 3–4 km. Dessa resor svarar för en stor del av utsläppen från biltrafiken eftersom en katalysator inte fungerar fullt ut förrän efter 3–4 km.

### Stadsmiljö

Städer med en stor andel cykeltrafik har ofta också en attraktiv och levande stadsmiljö, särskilt i centrumområdena. Detta beror bland annat på att mindre ytor krävs för bilgator och parkeringar.

Som ett exempel kan man visa vad som hade hänt om Lund, som har en för Sverige mycket omfattande cykeltrafik, i stället hade haft samma andel bilresor inom staden som Linköping. I dag står biltrafiken för knappt 30 procent av resorna inom Lund medan den i Linköping står för ungefär 45 procent. Gång- och cykeltrafiken svarar för drygt 50 procent av resorna i Lund och cirka 30 procent i Linköping.

Om Lund haft samma färdmedelsfördelning som Linköping skulle dagligen ungefär 12 000 fler personbilar besöka Lunds stadskärna (i dag kör ca 20 000 bilar och 25 000 cyklister in och ut i stadskärnan per dag). Med antagande om att varje p-plats är 12 m<sup>2</sup> och omsätts fem gånger per dag skulle det behövas ungefär 2 400 fler p-platser med en total yta av 30 000 m<sup>2</sup> i Lunds stadskärna. Detta motsvarar en yta av fem fotbollsplaner eller 11 gånger ytan av Lunds Domkyrka. En sådan situation skulle ge en helt annan stadsbild än den som Lund har i dag.

	Andel	Kostnad
Koldioxid	8,6 %	426
Kväveoxider	6,7 %	388
Flyktiga kolväten	14,9 %	1 085

De korta (<5km) resornas andelar av personbilarnas totala utsläpp i Sverige 1995 och en samhällsekonomisk värdering (milj kr) av dessa utsläpp enligt Vägverkets värderingar 1995–1997.



Lund – cykelstaden nummer 1. Varje dag trampar 25 000 cyklister in och ut ur stadskärnan, medan 20 000 väljer att ta bilen. Skulle färdmedelsvalet se ut som i andra städer av samma storlek skulle biltrafiken öka med 60 procent.



“Health is a state of complete physical, mental and social well-being and not only the absence of disease or weakness”

*WHO's definition av hälsa*



## Att cykla ger ökad livskvalitet

Viktiga aspekter på livskvalitet är frihet och hälsa. För många cyklister nämns hälsa, motion, frihet och självständighet som de största fördelarna med att cykla. Därför kan man säga att cykling ger ökad livskvalitet.

Det finns olika definitioner av begreppet livskvalitet. De flesta författare och debattörer brukar ange innebörden av livskvalitet som välfärd och välbefinnande. Siri Naess modell<sup>1</sup> bygger på psykologiska upplevelser. Naess teori om livskvalitet baseras på fyra delar:

- att vara aktiv
- att känna samhörighet
- att ha självkänsla
- att ha en grundstämning av lycka.

Aktivitet innefattar t ex engagemang, energi, självförverkligande och frihet. Möjligheten att påverka sin situation är en viktig aspekt av frihetsbegreppet. Samhörighet innefattar intim relation och vänskap. Självkänsla betyder självsäkerhet och självaccepterande. Lycka består av känslomässiga upplevelser, trygghet och glädje.

Hälsa är inte medtaget i definitionerna ovan, men är enligt flera undersökningar den aspekt som människor anser viktigast för livskvaliteten. Hälsa är ett mångdimensionellt begrepp. Inom hälso- och sjukvården talar man t ex inte längre enbart om den fysiskt mätbara hälsan som står i motsats till sjukdom, utan också om välbefinnande och livskvalitet som viktiga aspekter av begreppet hälsa.

### Varför cyklar man?

Den främsta fördelen med cykling som framförs i samtliga källor är hälsoaspekten och motions-/konditionsaspekten. Många uppger att cyklandet ger en känsla av frihet och självständighet. Att kunna förflytta sig för egen maskin och utan hänsyn till tidtabeller är viktigt för många. Dessutom nämns miljöfördelar som ett bra skäl till att cykla.

I en brittisk studie<sup>2</sup> från 1998 har man bl a studerat cyklandets effekt på hälsa och välbefinnande. De intervjuade personerna ingick i ett projekt som syftade till att öka cyklandet. I enkätstudien fick de bl a ange hur de uppskattade sin egen grad av välbefinnande. Detta gjordes i början av projektet, efter sex veckor och efter ett halvår. Studien visade att självförtroende, stresstolerans och välbefinnande ökade när personerna cyklade.

<sup>1</sup> Nordenfelt, Lennart. Livskvalitet och hälsa, teori och kritik, 1991

<sup>2</sup> Pearce LM et al, Cycling for a healthier nation, TRL-report 346, 1998



### Cykeln som frihetsskapare

Med cykeln kan du i princip ta dig dit du vill och när du vill oberoende av andra. Den känsla av frihet och självständighet som detta innebär framhålls i flera attitydstudier om cykling. I *Adonisprojektet*<sup>3</sup> gjordes en intervjustudie där personerna fick uppskatta vad de trodde att en cykelresa skulle ge dem för värde. Ökningen av frihetskänslan viktades högt både av dem som tänkte cykla och av dem som inte hade den avsikten.

### Rörlighet och tillgänglighet

Flera scenarier visar på risken för ett samhälle med stora klyftor och orättvisor vad gäller välfärden. Detta hotar naturligtvis livskvaliteten. Rörligheten hotas till viss del också eftersom inte alla får råd att ha bil. Cykeln är viktig för möjligheten till rörlighet och livskvalitet.

I *Framtidsstaden*<sup>4</sup> lyfts rörlighetsaspekten fram som en viktig del för det sociala livet i staden. Detta är självklart eftersom stadens utbredning ger längre avstånd, vilket ökar kraven på att man ska kunna förflytta sig. Frihet och rörlighet är två av nyckelorden inom begreppet livskvalitet.

### Varför cyklar man inte?

Undersökningar från Stockholms län visar att hindren för att cykla skiljer sig mellan cyklister och icke-cyklister. Hinder för icke-cyklister handlar om personliga faktorer såsom att man tycker att det är tråkigt, jobbigt, svettigt etc. Hinder för att cykla hos dem som redan cyklar är oftare fysiska orsaker i miljön såsom mycket hård trafik, avsaknad av cykelbanor, dåligt samspel mellan cyklister och bilister, dålig vägvisning, dåligt väder, stöldrisk.

Att man inte väljer att cykla kan bero på att man underskattar de positiva aspekterna och överskattar de negativa. Flera studier har också visat att vanan har stor betydelse vid val av transportmedel.

### Otrygghet i trafiken

Studier visar att många väljer bort cykeln på grund av en känsla av otrygghet i anonyma och otydliga trafikmiljöer. Otrygghet är en ofta underskattad faktor i cykelplaneringen. Flera studier visar att cyklister anser att belysning är en viktig åtgärd för att öka tryggheten.

Faktorer	Första studien (6 v.)	Andra studien (6 mån.)	Tredje studien
Välbefinnande	77	83	89
Kondition	18	42	56
Självförtroende	63	80	87
Stresstolerans	57	69	78

Tabell. Andel (%) av personer involverade i cykelprojektet som uppskattar de olika faktorerna som bra eller utmärkta (Källa: Pearce 1998).



Anonyma, otydliga och illa skötta trafikmiljöer skapar en otrygghet som får människor att välja bort cykeln.

<sup>3</sup> Forward, Sonja. Behavioural factors affecting modal choice, ADONIS, VTI, 1998

<sup>4</sup> Bjur, Hans & Engström, Carl-Johan. Framtidsstaden, Byggnadsrådet, 1993



## Stora hälsovinster – om cyklingen är säker

Människokroppen är gjord för att röra på sig. Stora delar av den svenska befolkningen är fysiskt inaktiva. Motion är en av de viktigaste positiva faktorerna för hälsa och välbefinnande. I dag finns enighet bland internationell medicinsk expertis om att fysisk inaktivitet är en allmän riskfaktor för ökad sjuklighet och för tidig död. Några av de sjukdomar som kan motverkas genom motion är hjärt-kärlsjukdomar, benskörhet, diabetes, sömnproblem och depressioner.

### Hälsovinster av cykling

Folkhälsoinstitutet uppskattar att hälften av svenska folket har för låg fysisk aktivitet<sup>1</sup>. Av dem som är över trettio år är 20 procent fysiskt inaktiva.

Avgörande för hälsoeffekterna av fysisk aktivitet är främst att den sker regelbundet. En vanlig bedömning är att 30 minuters aktivitet per dag är fullt tillräckligt för att ge klara positiva hälsoeffekter.

### Hälsoförluster av cykling

De största hälsoförlusterna av cykling är kopplade till cykelolyckor. Varje år dör cirka 50 cyklister och cirka 5 000 skadas så svårt i trafikolyckor att de behöver läggas in på sjukhus.

Cyklister utsätts ofta för höga halter av luftföroreningar, särskilt i större städer. Ett antal undersökningar visar dock att biltrafikanter utsätts för högre halter luftföroreningar än cyklister. Detta beror på att bilen färdas längre in i gaturummet och att dess luftintag sitter lägre än cyklistens näsa och mun.

### Kan vi få fler att motionera genom att cykla?

De flesta svenskar uppger att de tror att man mår bättre av att motionera. De flesta anser också att de motionerar mindre än de borde göra och att de väger för mycket. Många människor gör saker som är dokumenterat skadliga för hälsan som att äta fel sorts mat, att röka eller att dricka stora mängder alkohol. Det finns ingen omedelbar koppling mellan kunskaper/attityder och beteenden. Direkta positiva eller negativa effekter har en betydligt större betydelse för beteendet än långtidseffekterna.



För att öka cyklingen är det viktigt att marknadsföra de direkta positiva effekterna. Positiva effekter är t ex frihetskänslan och den tidsbesparing som uppnås genom att dagens motion kan utföras under tiden man tar sig till och från arbetet. De negativa effekterna bör också kommuniceras på ett rättvisande sätt, t ex att det regnar mindre än man tror. Det krävs också att det inte finns alltför många praktiska hinder och att omgivningen uppfattar det som positivt att man cyklar.

De som tror att de inte har tid med fysisk aktivitet måste förr eller senare avsätta tid för sjukdom.

*Edward Stanley, 1826–1893*



*Cykeln är ett enkelt motionsredskap som passar de flesta.*

1 Törnqvist, Evy. Avd för kost och fysisk aktivitet, Folkhälsoinstitutet (muntligen)



*Blandtrafiken är det stora trafiksäkerhetsproblemet. 80 procent av de cyklister som dödas omkommer i kollisioner med motorfordon.*

## Cyklisterna är en utsatt grupp i trafiken

Under år 1999 dödades 41 cyklister. Vägtrafikolycksstatistiken ger dock inget svar på hur många cyklister som skadas i trafiken. Mörkertalen, speciellt för lindrigt skadade cyklister, är stora; undersökningar visar att bara knappt en tiondel av alla cykelolyckor finns med i statistiken. En uppskattning av det verkliga antalet skadade cyklister pekar mot att omkring 40 000 cyklister skadas varje år, varav cirka 5 000 läggs in på sjukhus. Mer än två tredjedelar av de dödade cyklisterna är män eller pojkar. Över hälften av de dödade cyklisterna var 65 år eller äldre. Barn och ungdomar är också en utsatt grupp, 15 procent av alla dödade cyklister är barn och ungdomar.

### Aktivt nollvisionsarbete

Enligt Nollvisionen, riksdagens långsiktiga mål för trafiksäkerheten, ska ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. En av utgångspunkterna är att vägtransportsystemet ska utformas så att ett mänskligt misstag i trafiken inte ska straffas med död eller svår skada.

En förutsättning för säker cykling är ett aktivt nollvisionsarbete. Det innebär att allt det som påverkar cyklisternas säkerhet måste åtgärdas: vägmiljön, cykeln och dess utrustning, skyddsutrustningen och systemutformarens förmåga att få cyklisterna att hålla sig till gällande regelverk.

Förutom de fysiska åtgärderna i vägmiljön, måste ett aktivt nollvisionsarbete inriktas mot att genom olika åtgärder säkra cykeln som fordon, t ex genom en utökad konsumentupplysning och kunskapsspridning, att öka användningen av cykelhjälm och att förmå cyklister att följa det regelverk som finns. Här krävs ett ömsesidigt givande och tagande mellan samhälle och medborgare: Samhället skapar en god fysisk trafikmiljö och ett funktionellt regelverk för cyklisterna. Cyklisterna å sin sida bemödar sig om att följa trafikreglerna och att använda den skyddsutrustning som står till buds; cykelhjälmen.

### Riskbedömning

Olycksrisker för personer som använder olika transportsätt kan beräknas på olika sätt. För cyklister är det vanligast att redovisa risktalet per kilometer. Det ger emellertid ingen rättvisande bild av de faktiska riskerna. Cykelresor är kortare än bilresor. Detta gäller såväl vid resor till arbetet som vid resor till olika servicefunktioner. Således kommer en bilist som



gör samma antal resor som en cyklist att i genomsnitt att ha en längre körsträcka. Ska körsträcka användas som exponeringsmått kan det vara lämpligt att jämföra korta bilresor med cykelresor. Cykeltrafikens omfattning har visat sig vara viktig för cyklisters risk. I studier av sambandet mellan trafikflöde och osäkerhet visar det sig att konfliktnivån i oreglerade korsningar för cyklister är dubbelt så stor vid låga cykelflöden som vid höga cykelflöden. Studierna visar också att cykelflödet är viktigare än bilflödet för cyklisters risk, och viktigare än gatubredd och gatutyp. Dessa resultat har också stöd i annan forskning.

### Olyckstyper

Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen bland cyklister. Dessa olyckor har dock vanligtvis mindre allvarliga konsekvenser. Studier i Lund och Göteborg visar att närmare 50 procent av singelolyckorna i huvudsak kan förklaras med brister i den fysiska miljön, ca 34 procent beror i huvudsak på cyklisten och ca 16 procent på cykeln.

Det största problemet för cyklisternas säkerhet är att de oftast blandas med biltrafiken. Av de cyklister som dödades år 1998 omkom 80 procent i kollisioner med personbilar eller tunga fordon. I tätort inträffar 8 av 10 kollisioner mellan cykel och motorfordon i korsningar. Utanför tätbebyggt område är kollisioner i korsningar också vanliga. På landsbygd inträffar ofta omkörnings- och upphinnandeolyckor.

### Trafikmiljö

Närmare 90 procent av skadefallen med cykel inträffar inom tätbebyggt område. Ser man enbart på dödade cyklister är andelen i tätort 55 procent. Cykling i landsbygdstrafik kräver således nästan hälften av alla dödsoffer.

### Mörker

En femtedel av kollisionerna mellan motorfordon och cykel inträffar i mörker, gryning eller skymning. En vanlig olyckstyp i mörker är påkörning bakifrån.

### Skadetyper

Huvudskador är vanliga i samband med cykelolyckor. Den viktigaste skyddsutrustningen en cyklist kan ha är därför cykelhjälm. Hos de omkomna cyklisterna är huvud- och skallskador den primära orsaken i två tredjedelar av fallen. Av de skadade cyklisterna har en

Tabell. Relativa olyckstal efter färdstätt och exponeringsmått

	Bil	Gång	Cykel
Reslängd	1	3,1	8,9
Antal resor	1	0,3	1,3
Restid	1	0,3	2,1



Om cykeltrafiken ökar utan att trafikmiljön förbättras kommer fler olyckor att inträffa. Därför måste en satsning på ökad cykeltrafik också vara en satsning på säkrare cykeltrafik.

tredjedel ådragit sig skador i huvudet. Cykelhjälm minskar avsevärt risken att dödas och skadas.

### Åtgärder för säker cykling

#### **Trafikmiljö**

Fler cyklister i trafikmiljön innebär att fler cyklister exponeras för de olycksrisker som finns. Ett ökat cyklande medför sannolikt att fler olyckor kommer att inträffa. Ett ökat antal olyckor är i sig inget problem; trafikmiljön måste göras säkrare så att inte olyckor med svår skadeföljd ökar. Olyckor med svår skadeföljd är oförenliga med Nollvisionen.

Ökad cykeltrafik ger dock stora positiva effekter på hälsa och miljö, och utmaningen ligger i att möjliggöra både ökad och säker cykling.

I dag finns kunskap om hur man skapar en bättre trafikmiljö för cyklister. Det finns dock kunskapsbrister inom flera områden.

I korsningspunkter med mycket trafik ger en planskild korsning en minskning av olyckorna med 50–100 procent beroende på utnyttjandegraden.

I plankorsningar kan säkerheten för cyklisten ökas genom en upphöjd gång- och cykelbana över korsningen. Med rätt utformning kan skaderisken halveras.

I signalreglerade korsningar kan risken för personskada minskas med ca 35 procent<sup>1</sup> genom en tillbakadragen stopplinje för bilar.

Cykling i blandtrafik är ofta det enda, och ibland det mest lämpliga, alternativet utmed gator i lokalgatunätet samt i de centrala delarna av en stad. Cykling i blandtrafik förutsätter dock att hastigheten på övriga fordon hålls tillräckligt låg. Undersökningar visar att en 10-procentig hastighetsreduktion ger mellan 20 och 35 procent färre skadade trafikanter, och att de svåra skadorna reduceras mest<sup>2</sup>. För att åstadkomma en nödvändig hastighetsreduktion kan det vanligen behövas fysiska åtgärder, som t ex gupp, upphöjda övergångsställen, avsmalning av körbanan och mindre cirkulationsplatser.

Antalet olyckor minskar normalt inte om cyklister separeras från biltrafik med dubbel- eller enkelriktade cykelbanor. Konsekvenserna av olyckorna blir dock avsevärt mindre då det sker en omfördelning av olyckor från kollisioner med motorfordon till kollisioner med gående och andra cyklister, samt singelolyckor. Cykelbanornas anslutningar i korsningar

1. Linderholm, L. Utvärdering av trafiktekniska åtgärders säkerhetseffekt, Inst. för trafikteknik, LTH, 1992.

2 Åtgärds katalogen, Kommunförbundet, 1996





får stor inverkan på säkerheten och måste därför utformas med stor omsorg.

Bristen på samspel mellan cyklister och gående uppfattas som ett stort problem, främst bland äldre. De olyckor som inträffar på gång- och cykelbanor är dock av betydligt lindrigare art än de som inträffar i blandtrafik.

Målade cykelfält i körbanan har visat sig minska cykelolyckor med personskador med i medeltal 10 procent.

Belysning är en viktig faktor både från säkerhets- och trygghetssynpunkt. Genom att införa belysning på vissa sträckor kan mörkerolyckorna reduceras med 15–30 procent, och i korsningar med 20–40 procent<sup>3</sup>.

Att väg- eller cykelbaneläggningen är av god standard betyder mycket för cyklistens säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Studier av olycksorsaker pekar också på vikten av ett bra underhåll. Ett bättre underhåll ger en direkt förbättring av säkerheten. Till exempel kan en mycket god standard på vinterväghållningen sannolikt minska olycksrisken med 20–25 procent<sup>4</sup>.

### **Fordon**

Olycksrisken kan också minskas med hjälp av säkrare cyklar, t ex genom att fungerande belysning blir standardutrustning, liksom ekerskydd så att kassar, kläder eller liknade inte orsakar tvärstopp.

Ett annat problem är bristande underhåll av cyklarna. Dåliga bromsar, ringklockor som inte fungerar etc, är bidragande faktorer i många cykelolyckor.

En utvecklad konsumentupplysning om cyklar och deras utrustning förväntas bidra till att kvaliteten på nya cyklar och ny cykelutrustning höjs avsevärt.

### **Skyddsutrustning**

En självklar del i cyklistens skyddsutrustning är cykelhjälm. Den skyddar den kroppsdel som vi är helt beroende av för ett normalt liv, huvudet. Den mest effektiva åtgärden för att öka användningen av cykelhjälm är att införa ett obligatorium. Erfarenheter från andra länder pekar på att en sådan åtgärd skulle öka användningen drastiskt. I regeringens 11 punkter för en ökad trafiksäkerhet, lyfter man bland annat fram att användningen av cykelhjälm ska öka på frivillig väg.



*Bristen på samspel mellan cyklister och gående uppfattas som ett stort problem, främst bland äldre. De olyckor som inträffar på gång- och cykelbanor är dock av betydligt lindrigare art än de som inträffar i blandtrafik.*

Intensiva nationella kampanjer som kompletteras med lokala samverkansprojekt har visat sig ha god effekt i Sverige. Detta arbete måste bedrivas långsiktigt och konsekvent för att öka användningen på frivillig väg.

Det är viktigt att alla som på olika vis arbetar med barn eller är föräldrar förmås att använda cykelhjälm. De är barnens närmaste förebilder. Hjälm användningen i dessa grupper kan ökas genom riktade kampanjer av olika slag, överenskommelser mellan arbetsgivare och arbetstagare, överenskommelser i föräldragrupper, etc.



## Hela resan – ett synsätt

Vi väljer färdmedel för en resa utifrån vanor, värderingar, traditioner och kunskaper om trafiksystemet. Kollektivtrafikens totala konkurrenskraft är beroende av alla länkar i resekedjan – kollektivtrafikresenären måste alltid gå en bit, och dessutom ofta cykla, för att nå målpunkten.

Synsättet på hur man sprider information och kunskap till kunden är på väg att svänga från linjevisa beskrivningar till ett "Hela resan-perspektiv". De som planerar och utför trafiken går således från att redovisa hur bussar eller tåg går till att guida resenären till målpunkten. Begreppet *Hela resan* innefattar både hela den fysiska förflyttningen och den kunskapsinhämtning, service och planering som krävs före och under resan. *Hela resan* omfattar alla kollektiva transportslag, därtill gång- och cykeltrafik och samordningen mellan dessa och kollektivtrafiken. Det omfattar också alla typer av resor, både korta och långa. I samtliga fall handlar det om att resa från dörr till dörr, det vill säga från en adress till en annan.

På en intermodal hållplats kan man byta mellan olika fordon och/eller trafikslag. Själva bytet tar tid och upplevs ofta som negativt bland resenärerna. Bytet är ofta den mest bristfälliga delen i resekedjan. Det är särskilt viktigt att skapa goda möjligheter för byte mellan tåg/buss och cykel. Cykel och kollektiv trafik är två färdmedel som kompletterar varandra. Cykeln är ett utmärkt färdmedel för transporten till och från en hållplats.

Vägverket har sektorsansvar för hela vägtransportssystemet innefattande kollektivtrafik på väg samt sektorsövergripande samordningsansvar för funktionshinderade möjligheter att resa, oavsett trafikslag. Inom området *Hela resan* har ett arbete inletts som bygger på utveckling av detta ansvar. I första hand ska Vägverket samordna och samla information och kunskap inom området, men också skapa en dialog mellan inblandade aktörer samt driva på utvecklingen av kundtillvända och långsiktiga lösningar. Lösningarna gäller dels information och kunskap om samordnade resor, dels tekniska lösningar för samordnade resor oavsett kollektivt trafikslag.

Trafikverk, trafikhuvudmän och trafikföretag ska naturligtvis ha ett ansvar för respektive trafikslag och dessutom vara öppna för olika samordningslösningar inom kollektivtrafiken. Dessutom måste väghållare och markägare ansvara för anslutningsvägar till bytespunkterna. Begreppet *Hela resan* visar att olika aktörer har en gemensam kund. För att nå



*Det ska vara enkelt att byta mellan cykel och kollektivtrafik.*



framgång måste aktörerna i vissa avseenden avstå från att driva sina särintressen till förmån för samverkan och samordning.

Åtgärder bör i första hand vidtas inom områden som leder till ökad enkelhet, trygghet, bekräftelse och bekvämlighet för kunden.



## Dålig tillgänglighet för många

Att skapa tillgänglighet till olika aktiviteter är transportsystemets viktigaste funktion. Stora samhällsgrupper, exempelvis barn, funktionshindrade och de som inte har ständig tillgång till bil har i dag en dålig tillgänglighet till transportsystemet. Cirka 25 procent av alla hushåll saknar bil. En ökad satsning på cykeltrafiken kan för många förbättra tillgängligheten.

Tillgänglighet definieras av Vägverket som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter i samhället som de har behov av.

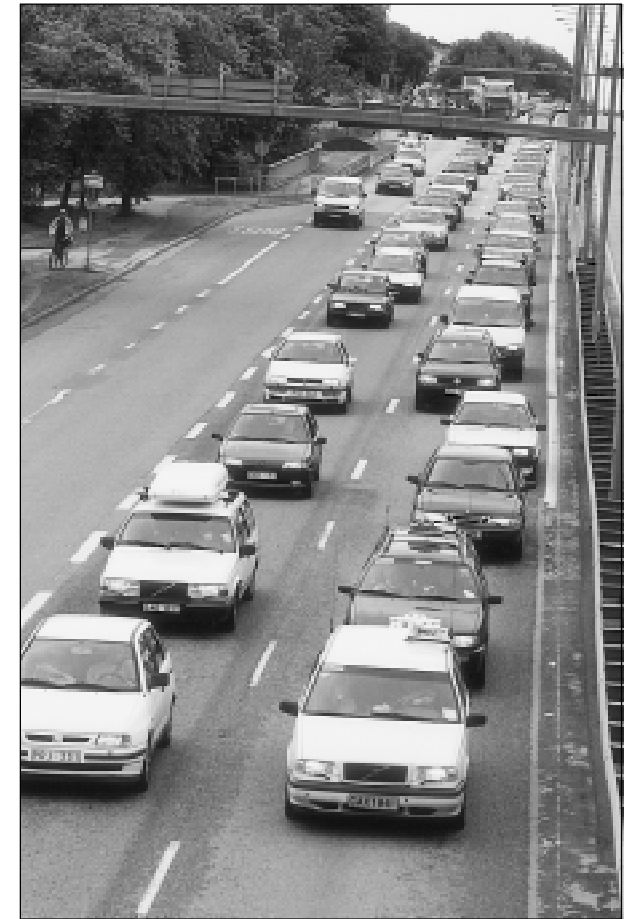
Tillgänglighet är ett sammansatt och komplext begrepp. Boverket definierar individens samhällstillgänglighet på följande sätt:

- Fysisk tillgänglighet – att kunna ta sig fram i staden "hela resan" från start till mål utan att hindras av fysiska hinder eller oklara anvisningar.
- Social tillgänglighet – att ha kontakt med människor och kunna träffa vänner, kunna delta i kulturliv, ha och nå ett arbete etc.
- Psykologisk tillgänglighet – att förstå, uppfatta och våga använda staden, dess miljö- och kulturvärde, service och andra utbud.
- Organisatorisk tillgänglighet – att ha tillgång till resmöjligheter, informationskällor och servicefunktioner i tid och rum så att hon kan planera och utnyttja sin tid väl.
- Ekonomisk tillgänglighet – att ha råd att använda erforderliga offentliga eller individuella färdmedel.

### Tillgänglighet för alla

Det nuvarande vägtransportsystemet ger en skev fördelning av tillgängligheten. Utbyggnaden av vägsystemet har inskränkt möjligheterna för dem som inte har tillgång till bil att nå relevanta målpunkter. Barn har i dag mindre möjligheter än förr att gå eller cykla på egen hand och föräldrarna tvingas i allt större utsträckning skjutsa barnen.

Tillgängligheten skapas av såväl bebyggelse som av transportinfrastruktur. Tillgänglighetsaspekter måste beaktas och bevakas i all fysisk planering.



*Vår rörlighet har mångdubblats. Det innebär inte alltid att tillgängligheten ökar. För många har den frihet som bilen kan ge delvis ersatts av ett rörelsetväng.*



Externa etableringar av köpcentra ökar rörelsebehov och bilberoende.

Den kraftigt höjda genomsnittliga rörligheten från några få kilometer per dag år 1900 till cirka 40 kilometer per dag 1995 ses av många som en del av vår välfärd. Rörligheten jämförs med frihet och begränsningar av rörligheten med frihetsberövande<sup>1</sup>. För många människor innebär dock den ökade rörligheten ett rörelsetvång, dvs motsatsen till frihet. En bilanpassad samhällsstruktur enligt amerikanskt mönster leder till utglesning och därmed till stor rörlighet. Samtidigt får alla de som inte har tillgång till bil allt svårare att tillgodose sina transportbehov och betraktas närmast som rörelsehindrade. Självklart måste vi slå vakt om rörelsefriheten, men inte till priset av rörelsetvång. Rörelsefriheten måste gälla alla.

Ett exempel på hur restvång kan skapas är den pågående etableringen av externa centra i Sverige. Dessa etableringar ökar den samlade transportmängden och konkurrerar ut lokala butiker. Lokala butiker är en förutsättning för att man ska kunna leva ett liv baserat på miljövänliga transportformer och en förhållandevis låg transportförbrukning.

### Cykeltrafik och tillgänglighet

*Hela Resan* är ett centralt begrepp i integrerad transportplanering. Begreppet är sektorsövergripande och inbegriper alla delar och transportslag från dörr till dörr och samordningen mellan dessa.

En utveckling av cykeltrafiken är viktig för att förbättra tillgängligheten för många människor. Cykeltrafiken är också en viktig länk sedd i ett "Hela resan-perspektiv". Om möjligheterna att ta med cykeln på kollektivtrafikfordon ökar får cyklisterna avsevärt förbättrad räckvidd.

<sup>1</sup> Belysande för detta är den artikel i Svenska Vägföreningens tidskrift från januari 1995 som inleds med orden "En demokrati kan aldrig ha som mål att begränsa rörligheten för sina medborgare". Längre fram i artikeln jämförs rörlighet med frihet och rörelsebegränsningar liknas vid frihetsbegränsningar.



## Barn utvecklas av att cykla

Barn tränar balans, koordination, uppmärksamhet och bedömningsförmåga när de cyklar. För de äldre barnen är cykeln även ett viktigt transportmedel. Barns möjligheter att cykla försämras allt mer. Vägtrafiken skapar barriärer för barnen. Föräldrarna tvingas i allt större utsträckning skjutsa barnen.

Cykeln som lekredskap och transportmedel är en viktig fråga i diskussioner kring barns rörelsefrihet och rätt till säkra närmiljöer. För barn är närområdet kring hem, förskola och skola en betydelsefull uppväxtmiljö. Den är viktig för deras utveckling. För att barn ska kunna utvecklas till självständiga samhällsindivider måste de bland annat ha möjlighet att kunna vistas i sin närmiljö utan att behöva ledsagas av vuxna. Barnen måste ges möjlighet till självständig rörelsefrihet. Internationell forskning visar att barns utemiljö krymper; särskilt markant är detta i storstäder.

Tidigare lekte barn utan att övervakas av vuxna och oftare på gator och vägar. I dag övervakar föräldrar sina barn mer och högre upp i åldrarna. Den ökande bilismen begränsar barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar.

Enligt en brittisk studie från 1971 fick 80 procent av barnen mellan sju och nio år gå till skolan utan vuxens sällskap. År 1990 fick endast 15 procent av barnen i samma åldersgrupp ta sig till skolan utan sällskap av någon vuxen. Barnen skjutsas i större utsträckning till skolan än tidigare (Hillman, 1990). I en enkätundersökning bland svenska föräldrar (Björklid, 1996) framkom inte lika drastiska förändringar som i den brittiska. En tredjedel av föräldrarna ansåg emellertid att de hade haft bättre möjligheter än sina barn att på egen hand ta sig till platser och kamrater när de själva var barn.

Hur trafiken planeras i bostadsområden har stor betydelse för i vilken grad barnen själva får ta sig till skolan. Det visar studier från Stockholm. I trafikseparerade områden tar sig barnen själva till skolan i större omfattning. Det finns andra faktorer än trafik som påverkar barnens färd sätt.

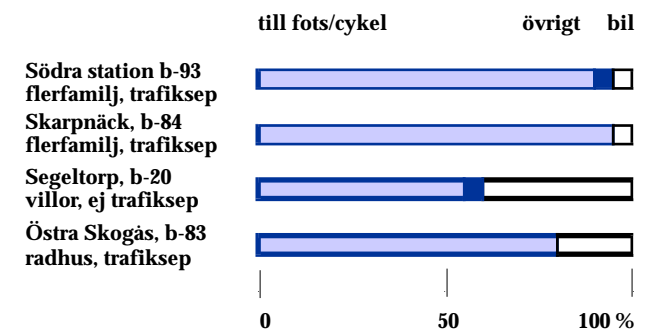
### Trafiksäkerhet

De flesta olyckorna med cyklande barn sker i bostadsområden. De allvarligaste olyckorna händer i korsningar vid kollisioner med bilar. På platser där man blandar cykel- och biltra-



Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet på ett dramatisk sätt. Cykelhjälmen är ett måste, men den gör inte trafikmiljön särskilt mycket tryggare.

Figur. Färd sätt till skolan den aktuella undersökningsdagen för barn i åk 2 och 5.





fik utsätts barnen för hälsorisker genom avgaser och buller. Många barn är rädda för att cykla i trafiken. Det finns en stor samstämmighet mellan denna rädsla och de reella olycks- och hälsoriskerna.

Vanliga cykelolyckor för barnen är singelolyckor. Mindre barn kan inte parera en omkullkörning på samma sätt som de äldre utan kastas av cykeln och ramlar ofta med huvudet före i marken. Skallskador är därför vanliga. Fel på cykeln, ojämn eller hal vägbanor kan också orsaka olyckor.

De barn som bor i bilfria bostadsområden lever under helt andra betingelser än i barn i äldre områden med livlig trafik. I en norsk studie har man analyserat olyckor som drabbat barn upp till 15 års ålder. Ett 50-tal områden studerades. I de fyra säkraste var antalet olyckor sex stycken per 10 000 barn och år. I de sämsta områdena var olycksfrekvensen tio gånger högre. De säkraste områdena var de senast byggda och de farligaste var de äldsta innerstadsområdena.

### Otrygghet

I en intervjustudie av ett hundratal elever i årskurserna 2, 5 och 8 berättade drygt hälften av barnen att de kände sig rädda för bilarna eller trafiken. Det som skapade oro och ångslan var faktorer i miljön. Även många föräldrar känner oro för att deras barn ska drabbas av en trafikolycka. Därför sätter de gränser för barnens rörelsefrihet.

I en enkätstudie (Björklid, 1996) framkom att föräldrars oro gällde såväl att barnen inte var tillräckligt aktsamma i trafiken som att bilister inte visade tillräcklig varsamhet. Föräldrarna ansåg att den bästa utemiljön för barn var bilfria ytor. De var medvetna om trafikfarliga ställen och ville förändra miljön, men visste inte och hade inte erfarenhet av hur detta skulle gå till.

### Cykelträning

Att försöka förändra barns beteende har varit huvudsyftet i många trafikkampanjer. Åtskilliga svenska och internationella studier har visat att sådan beteendeträning inte ger någon mätbar effekt på barns trafiksäkerhet. Cykelträning för att öka barns trafiksäkerhet fungerar inte eftersom barn upp till 12-årsåldern saknar förutsättningar för att visa ett vid alla tillfällen trafiksäkert beteende. Det har såväl svenska som utländska studier visat (Sandels 1972; Midtland, 1995)





Först i 12-årsåldern börjar barnen bli mogna att cykla ute i trafiken på egen hand och då bara i måttlig trafik. Innan dess kan de inte bedöma riskerna, fatta de rätta besluten och samtidigt trampa, styra och hålla balansen. (Björklid 1998). Trafikmognaden är dock individuell. Åldern när barnen är mogna att vistas på egen hand i trafiken varierar.



Den genomsnittlige svensken cyklar cirka 30 mil per år. 90 procent av cykelresorna är kortare än 5 kilometer. Samtidigt är nästan hälften av alla bilresor också kortare än 5 kilometer.

## Många bilresor är korta

Många bilresor är kortare än 5 km. Cykeln är på dessa resor ett bra alternativ till bilen. Med bättre förutsättningar för cykeltrafik borde överföringen från bil till cykel kunna bli stor.

*När inget annat anges utnyttjas den nationella resvaneundersökningen, RES som datakälla. Resdefinitionen som används är delresa, dvs en förflyttning för att uträtta ett ärende. Det datamaterial som används bygger på resandet hos personer mellan 6 och 84 år under åren 1995–1997.*

*Hur lång är en kort resa? I den nationella cykelstrategin definieras en kort resa som en resa upp till 5 km.*

Cykeltrafikens omfattning är i dag bara en bråkdel av vad den var på 1950-talet. Då var cykeltrafikens andel fem gånger större än den är i dag. De senaste 20 åren har cykeltrafiken ökat, om än i liten omfattning. Jämfört med andra europeiska länder, med undantag av Danmark och Nederländerna, cyklar vi relativt mycket i Sverige. Svenskarna gör årligen nästan en miljard cykelresor. Cykeltrafikens andel av alla resor är 12 procent.

Cykeltrafikens andel av reslängden är 2 procent. Svenskarna cyklar i genomsnitt cirka 30 mil på ett år. Men det finns stora variationer i cyklandet. I Stockholm är cykelandelen 5 procent, i Norrköping cirka 20 procent, i Uppsala och Umeå cirka 25 procent och i Malmö och Västerås 35 procent. Många städer med hög cykelandel kännetecknas av att de är täta och studentstäder.

Av de resor som skedde med cykel var drygt 90 procent fem kilometer eller kortare. Nästan hälften av bilresorna är högst fem kilometer långa. Bland de korta resorna konkurrerar inte gång och cykel med kollektivtrafik. Andelen resor med kollektivtrafik är mycket låg på de korta resorna med undantag för storstadslänen (SAMPLAN, 1995).

### Cykelresors ärenden

I Sverige används cykeln mest för resor till och från skola och arbete.

### Olika gruppers cyklande

Män och kvinnor gjorde ungefär lika många korta cykelresor. I övrigt skilde sig mäns och kvinnors val av färdmedel mycket på korta resor. Männens valde oftare att köra bil, medan



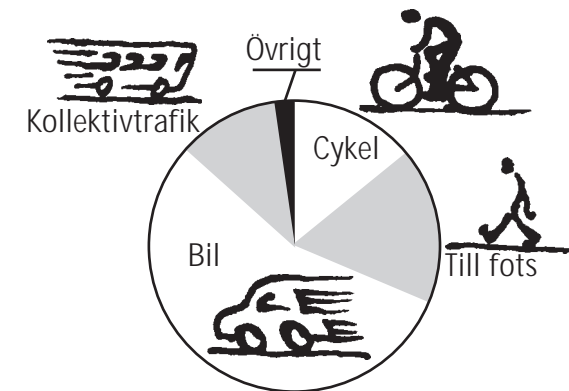
kvinnorna oftare gick, åkte som passagerare eller åkte kollektivt.

Personer upp till 34 år stod för drygt 60 procent av cykelresorna, medan personer över 55 år endast gjorde 15 procent av cykelresorna. I mindre städer cyklar de som är över 65 år i högre grad än i större städer. Detta förklaras av att biltrafiken är lugnare och trafikmiljön mindre komplicerad i en liten än i en stor stad och att äldre därmed vågar sig ut på cykel (Ljungberg, Ch. et al, 1987). I Stockholm är största delen av cyklisterna 20–30 år, medan cyklisterna i Malmö är jämnt spridda över alla åldrar.

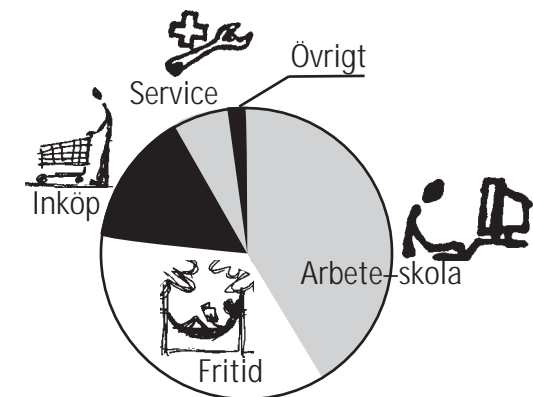
Nilsson, A. (1998) anger att bilanvändandet ökar med ökad biltillgång. SAMPLAN (1995) uttrycker det som att "Färdmedelsvalet är nästan alltid ett uttryck för ekonomiska och praktiska realiteter." Dels har personer i olika skeden av livet olika resmönster på grund av olika resbehov och ekonomiska och fysiska möjligheter. Dels används bil i högre grad av personer med höga inkomster. Det sistnämnda kan förklaras med att de värderar sin tid högre.

**Det är viktigt att känna till svenskarnas cykelvanor för att**

- kunna planera för de cyklister och cykelresor som förekommer
- anpassa satsningar på ökat cyklande efter kunskap om cykeltrafikens potential och de potentiella cyklisterna och cykelresorna
- kunna mäta förändringar i cykelvanorna som följer påsatsningarna.



Figur. Andel resor <5km (RVU, 1996).



Figur. Ärenden för korta cykelresor.





## Bilen har format våra städer

Människor cyklar mest om avstånden inte är för långa. Det är därför viktigt att bebyggelsen planeras så att avstånden mellan olika målpunkter blir korta. I Sverige har stora delar av bebyggelsen byggts upp under de senaste 50 åren. Biltrafikens möjligheter och krav har ofta varit styrande, vilket ofta lett till glesa städer.

Den cykelplanering som pågår mycket ambitiöst i många kommuner har inriktats mot att bereda cyklisterna sammanhängande, säkra och i bästa fall trevliga resvägar inom en struktur som i allt väsentligt har formats för biltrafiken. Cykelplaneringen påverkar inte trafik- och bebyggelsestrukturen i stort. Cykelplaneringen ses i flertalet kommuner fortfarande som en trafikfråga och inte som en del av den övergripande trafik- och bebyggelseplaneringen.<sup>1</sup> Detta är en allvarlig brist då cykeltrafiken är beroende av en bebyggelsestruktur som medför korta avstånd.

### Trafik- och bebyggelseplanering i dag

Under 1950- och 1960-talen rådde sannolikt en större enighet än i dag om samhällsutvecklingen i stort. Utvecklingsoptimismen var stor, bilen stod som symbol för framsteg och flertalet medborgare upplevde att deras livssituation successivt förbättrades. Om cykeltrafikens kontra biltrafikens utvecklingsmöjligheter sades det:

”...att bilen i framtiden ska överta en större andel av persontrafiken ifrågasätter väl ingen och det beror inte bara på att de tvåhjuliga fordonen av allt att döma i praktiken kommer att försvinna i detta sammanhang. Med ökande biltäthet blir det allt farligare att som cyklist beblanda sig med bilarna och cykeln kommer nog att få betraktas som ett fritidsredskap i lokala förortssammanhang.”

I dag befinner vi oss i en helt annan situation där miljöfrågor, ökad social polarisering och anpassning till den diffusa aktören ”marknaden” i mycket har brutit ned den värdegemenskap som tidigare kännetecknat synen på samhällsutvecklingen.

Medborgarinflytandet i samhällsplaneringen har blivit allt viktigare. I många kommuner har man inlett planeringsprocesser där medborgarna ges möjlighet till betydligt större inflytande än som lagstadgats. Eftersom de planeringsansvariga – politiker och tjänstemän – ekonomiskt och socialt till stor del hör till de grupper i samhället för vilka bilen är det

<sup>1</sup> Vid telefonkontakter, som under arbetet med denna rapport tagits med tjänstemän som ansvarar för kommunernas övergripande fysiska planering – planeringschefer, planarkitekter etc – har flertalet, vid frågan om vad de gör för att få in cykeln i samhällsplaneringen, hänvisat till kommunens trafik- eller gatukontor. I några kommuner har dock frågan om bebyggelsestrukturens betydelse för cykeltrafiken börjat tas upp till diskussion.



Följande citat från IVA:s stadsbyggnadskonferens 1963, belyser hur samspelet mellan bebyggelse- och transporttekniken format vår nuvarande samhälle:

*”Formen kan hela tiden sägas vara en funktion av transportteknikens utvecklingsgrad. Till att börja med växer stadskroppen som en kompakt klump. När man gick till fots eller åkte med häst måste man ekonomisera med avstånden. Med tiden kom järnvägarna och strax därefter de första förorterna, fästade vid stationerna, så att hela mönstret kom att se ut som droppar på en spindelväv. Med tillkomsten av spårvägar och busslinjer som hade tätare mellan hållplatserna än järnvägarna, kunde bebyggelsen växa ihop till band. Resultatet blev en stjärnform som ännu släppte in djupa kilar av landsbygd mot centrum. När till sist privatbilarna trängde in, återställdes den gamla transportytan, men givetvis i utvidgad form. Nästan alla punkter inom en viss radie är nu lika åtkomliga och bebyggelsen får möjlighet att fylla ut de öppna vikarna.”*

mer eller mindre självklara transportmedlet, kan ett ökat medborgarinflytande förhoppningsvis leda till ett bättre beaktande av cykeltrafiken i samhällsplaneringen.

#### Bilen styr fortfarande planeringen

Det största hindret för omvandlingen av vår samhällsstruktur i riktning mot transportsnålhet och resurseffektivitet är sannolikt av mental art. Bilen har präglat generationer av politiker och planerare som ansvarat och fortfarande i stor utsträckning ansvarar för samhällsplaneringen. Därför saknas i stor utsträckning såväl vilja som kunskap för att ställa om samhällsplaneringen i riktning mot en struktur som bl a främjar ökat cyklande.

#### Klyftan mellan bebyggelseplanering och trafikplanering

Inom kommunerna handläggs samhällsplaneringen i vid bemärkelse av planeringskontor eller stadsarkitektkontor, medan trafikplaneringen i allmänhet bedrivs av gatukontor eller trafikkontor. Även den politiska styrningen är tudelad. Motsvarande tudelning finns inom länsstyrelser, de statliga verken och regeringen. Generellt sett står trafikplanerarna för de tekniska och ekonomiska aspekterna av planeringen och samhällsplanerarna för mer av humanistiska, sociala och estetiska aspekter.



### Ett bra exempel: Cykelstaden Houten

Den nederländska staden Houten (30 000 inv) byggdes som en helt ny stad på mycket kort tid i slutet av 1970-talet. Trots den snabba utbyggnadstakten lyckades man skapa en attraktiv boendemiljö och bostadskoerna till området är långa. Eftersom Houten redan från början planerades utifrån cyklisternas behov har man här kunnat skapa extremt goda förutsättningar för cykeltrafik.

Staden byggdes ut i en avlång, oval form med en diameter på 2–4 km. Runt hela staden går en ringväg från vilken man kan köra in till var och en av de 16 zoner som staden är uppbyggd av. Det går inte att köra bil direkt mellan zonerna, utan all biltrafik går via ringvägen.

Mellan zonerna finns ett mycket väl utbyggt huvudvägnät för cyklister riktat mot centrum och den centrala järnvägsstationen. Det centrala cykelstråket, som snabbt tar en mellan olika delar av staden, går mitt i ett större grönområde med kanaler och dammar. Inom varje område finns också ett vitt förgrenat cykelvägnät som matar huvudnätet och förbinder olika närliggande områden med varandra.

Det centrala huvudstråket minimerar både resavstånd och restid. Eftersom all biltrafik går via ringvägen är cykelns konkurrenskraft gentemot bilen mycket god. På de få ställen där bil- och cykeltrafiknäten korsar varandra ges cykeltrafiken högsta prioritet.

I mitten av stadens centrum finns järnvägsstationen med regional tågförbindelse. Avståndet till stationen är som längst 1,5 km, vilket innebär att 90 procent av tågresenärerna går eller cyklar till stationen.

Den höga separeringsgraden av gång- och cykeltrafiken och den låga användningen av bil inom staden har medfört att man i Houten har färre skadade i trafiken än i andra städer i Nederländerna. Detta visar att en ökad cykeltrafik inte måste innebära flera olyckor. Det gäller dock att trafikmiljön är utformad för att främst passa gående och cyklister i stället för att vara bilorienterad.



Figur. Houten. Huvudcykelstråk (svart linje), ringväg för bil med anslutande regionala vägar (grå linje) samt järnväg (streckprickad linje) med tillhörande station (S).



## Cykeltrafiken har haft liten betydelse i transportpolitiken

Staten investerar cirka 10 miljarder kronor i transportinfrastruktur årligen. Nya vägar och järnvägar tar den största delen av statens investeringsbudget. På cykelinfrastruktur satsar staten cirka 100 miljoner årligen, dvs 1 procent av investeringarna. Att cykeltrafiken prioriteras så lågt i förhållande till dess betydelse för samhället beror framför allt på statsmakternas svala intresse för cykeltrafiken.

Staten och kommunerna har ansvaret för transportinfrastrukturen. Kommunerna har det huvudsakliga ansvaret för den lokala trafikens infrastruktur. Kommunerna ansvarar således för huvuddelen av cykeltrafikens infrastruktur.

### Statlig infrastrukturplanering

Storleken på investeringsbudgeten och hur dessa medel ska disponeras avgörs årligen i riksdagens budgetbeslut. För att tillföra en långsiktig inriktning av medelsanvändningen tar riksdagen vart fjärde år tioåriga inriktningsbeslut. Nästa sådant beslut förbereds för att kunna tas under våren år 2000 och avser planeringsperioden 2002–2011.

Riksdagens inriktningsbeslut ligger till grund för tioåriga åtgärdsplaner på nationell och regional nivå. Beslutet anger hur medelsramarna ska fördelas mellan olika satsningar i de nationella och regionala planerna och vilka mål som bör uppnås. I beslutet anges även fördelningen av bidrag till investeringar på enskilda och kommunala anläggningar.

I det senaste inriktningsbeslutet (prop. 1996/97:53) nämns inte gång- och cykeltrafik alls. Ett skäl till detta är att de statliga medlen inte fokuserar på lokala behov. Det skulle dock vara möjligt, och enligt riksdagens trafikutskott är det önskvärt (bet. 1996/97:TU7, sid. 59) att mer uttryckligt ta upp cykeltrafikens behov i framtida inriktningsbeslut. Det finns flera beröringspunkter. Det statliga väghållningsansvaret innebär inte bara att bygga vägar för motorfordon. Om gång- och cykeltrafik sker där staten har ett väghållningsansvar ingår det i detta ansvar att betjäna alla trafikantgrupper. I vilken grad detta ska ske är en fråga som mycket väl kan behandlas i riksdagens inriktningsbeslut. Det finns flera skäl till det:

- En hög trafiksäkerhet kan inte nås om inte också de oskyddade trafikanternas möjligheter att färdas behandlas på ett seriöst sätt.





- De funktionshinderade situation har uppmärksammats. Fokus ligger visserligen på anpassning av kollektivtrafiken, men i beslutet talas också om möjligheterna att ta sig till och från det kollektiva trafikmedlet. Dessa åtgärder påverkar samtidigt gång- och cykeltrafikens behov.
- En viss del av de statliga infrastrukturmedlen lämnas som stimulansbidrag till kommunala åtgärder för ökad miljö och trafiksäkerhet. Cykeltrafikåtgärder är en typ av åtgärd som kan finansieras med ett sådant bidrag. Redan i dag används en del av dessa medel till åtgärder för cykeltrafiken.

### Statsmakternas svala intresse

Omfattande underlag tas fram inför riksdagens inriktningsbeslut för att beskriva konsekvenserna av olika alternativa inriktningar. Att cykeltrafiken inte behandlas alls, eller mycket lite, kan ha flera förklaringar. En förklaring är att statsmakternas intresse för cykeltrafik är svalt. Stora och ofta kostsamma väg- och järnvägsprojekt tar största delen av politikernas och planerarnas intresse. En annan förklaring är att de ideella organisationer som företräder cykeltrafiken inte är tillräckligt starka för att göra sig hörda. Det är emellertid Vägverkets ansvar att se till så att alla kommer till tals i planeringsprocessen.

### Nya roller

Vägverkets roll som sektorsföreträdare behöver utvecklas ytterligare i den kommande planeringen. I denna roll ligger att i hög utsträckning agera och samspela med andra aktörer.

Länsstyrelsens roll som huvudman för arbetet kring länsplanen kommer att stärkas. Vägverkets möjligheter att få ett regionalt inflytande kommer då i högre grad att baseras på den kompetens som Vägverket besitter. Vägverkets uppgift blir att ta fram ett fullständigt och relevant underlagsmaterial till länsplaneringen och lämna väl underbyggda förslag till åtgärder.

### Målstyrning

Samhällsekonomisk lönsamhet har varit ett av de viktigaste kriterierna för att avgöra vilka vägobjekt som ska tas med i planen. Den samhällsekonomiska lönsamheten beräknas framför allt utifrån minskad tids-, olycks- och fordonskostnad. Transportpolitisk måluppfyllelse har således inte primärt varit styrande vid prioritering av objekt.



I konsekvensbeskrivningen till den senast fastställda vägtransportplanen visade det sig också att måluppfyllelsen till följd av de nya objekten var liten när det gäller de mått som då fanns kvantifierbara (trafiksäkerhet och utsläpps- samt bullermål). Däremot beräknades i planen att andra åtgärder än vägbyggen gav större måluppfyllelse när det gällde t ex trafiksäkerhet.

Vägbyggande innebär således ofta stora investeringskostnader men ger, åtminstone med de mått som hittills tagits fram, i många fall en begränsad måluppfyllelse. I vissa fall kan t o m nya vägdragningar försvåra måluppfyllelsen. Det finns också områden där satsningar på det kommunala vägnätet ger större måluppfyllelse än satsningar på det statliga vägnätet. Att reducera antalet bullerstörda eller att förbättra förutsättningarna för cyklister kan vara exempel på detta.

Vägverket anser att målstyrning och samhällsekonomisk effektivitet ska komplettera varandra i planeringen. De transportpolitiska målen bör vara styrande, men de ska uppnås till lägsta samhällsekonomiska kostnad.

#### Beslutsunderlag

Stora investeringsbeslut i trafiksystemet kräver en väl underbyggd planering och så välgrundade beslutsunderlag som möjligt. Oftast baseras dessa underlag på modellberäknade trafikprognoser, effektanalyser och samhällsekonomiska bedömningar. Sådana beslutsunderlag har särskilt använts för investeringar i statliga vägar.

På kommunal nivå grundar man åtgärdsplaneringen i högre grad på politiska beslut och på tydliga mål och strategier. Oavsett hur åtgärdsplaneringen utförs och besluten underbyggs behövs information om vad problemet är och hur det kan påverkas.

När det gäller åtgärder för gång- och cykeltrafik saknas i dag möjligheten att i förväg analysera vilka effekter en viss åtgärd kan ha. Utvecklade metoder för prognoser och effektberäkningar skulle göra det möjligt att på samhällsekonomisk basis jämföra åtgärder för gång- och cykeltrafik med andra infrastrukturinvesteringar.



## Infrastrukturen för cykeltrafik har stora brister

Bristerna i cykelinfrastrukturen är stora. Såväl nyinvesteringar som drift och underhåll kräver resurser.

Den övervägande delen av cykeltrafiken sker på det kommunala vägnätet. Planeringen för cykeltrafik på lokal nivå sker huvudsakligen inom kommunernas tekniska förvaltningar. Kommunal cykelplanering inriktas oftast på tätorterna. Många gånger finns planer endast för huvudorten med enstaka cykelvägar till närliggande tätbebyggelse inom den egna kommungränsen. Den inriktningen är i viss mån motiverad eftersom de flesta cyklisterna finns i huvudorten. Satsningarna på cykelinfrastruktur i kommunens huvudort kommer inte de kringboende till godo på samma tydliga sätt som gäller för biltrafiken. På sikt kan man därför vänta sig att kraven på en bättre infrastruktur för cyklister generellt sett kommer att väckas också i små samhällen.

En cykeltrafikplan i någon form finns eller håller på att tas fram i cirka hälften av de svenska kommunerna (Ilijason, 1998). Bland de kommuner som har både cykeltrafikplan och cykelkarta finns alla kommunstorlekar representerade, och de har god geografisk spridning över landet.

En viss planering av regionala cykelstråk främst för vardagscykling förekommer. Detta görs i huvudsak och i olika stor omfattning på Vägverkets sju regionkontor. Arbetet sker i samverkan med kommunerna, länsstrafikbolagen, turistföreningarna samt med cykelorganisationerna i regionen.

Ett stort problem i regional cykeltrafikplanering är att flera olika väghållare berörs. Detta kräver att planeringsarbetet samordnas. Det krävs även en gemensam syn på vägvisning, underhåll, kontinuitet och beläggning längs de regionala cykelstråken. För att nå önskat resultat bör alla som berörs av planeringsarbetet vara delaktiga.

### Cykelvägar

Gena, sammanhängande och säkra cykelvägar är mycket viktiga för vardagscyklisten och en förutsättning för att attrahera nya cyklister. Den svenska cykelinfrastrukturen är av mycket varierande standard och kvalitet. Vägverket har uppskattat kostnaden för att bygga ut, komplettera och förbättra underhållet av den kommunala cykelinfrastrukturen till



*Rädslan för att få cykeln stulen är en faktor som får människor att avstå från att cykla. Därför är säkra cykelparkeringar en av många delar i en förbättrad cykelinfrastruktur.*



I Lund har man satsat på vägvisning av hög standard.

sammanlagt tio miljarder kronor. Motsvarande kostnad längs det statliga vägnätet är fem miljarder kronor. Den senare kostnaden inkluderar 1,5 miljarder för att göra barnens skolvägar säkrare.

### Parkering och vägvisning

Säkra cykelparkeringar som underhålls väl är viktiga för att motverka cykelstölder. Säkra parkeringar är dock sällsynta. Anordningarna för cykelparkering varierar mycket i utformning, funktion och kostnad.

Bra cykelparkering är också viktigt ur en annan aspekt än stöld. Cyklister ställer sin cykel så nära målpunkten som möjligt. Därför är det synnerligen viktigt att ordna parkeringsmöjligheter så att cyklar inte blockerar ingångar eller orsakar problem för synskadade.

Vägvisningen är på många håll mycket bristfällig. I olika undersökningar uppges ändå sällan vägvisning som något problem bland cyklister. De flesta cyklister cyklar ofta mellan samma målpunkter. Dålig vägvisning drabbar bara en mindre grupp. En god vägvisning kan dock vara en viktig marknadsföringsåtgärd för cykeltrafiken.

### Drift och underhåll

Väghållaren ansvarar för ett visst cykeltrafiksystem och ska sköta det på bästa sätt. Drift- och underhållsåtgärder syftar till att hålla det befintliga cykeltrafiksystemet i användbart skick.

Investeringsåtgärder (förbättring och nybyggnad) syftar till att varaktigt förbättra cykeltrafiksystemet.

Hur cykeltrafiksystemet sköts har mycket stor betydelse såväl för hur många som cyklar som för säkerheten i systemet. Eftersom Sverige är ett avlångt land med stora variationer i temperatur och klimat är förutsättningarna för skötsel av cykeltrafiksystemen mycket olika.

Det grundläggande problemet är att cykeltrafiksystemen allmänt sett har en sämre beläggnings- och skötselstandard än det övriga vägnätet. Det medför ofta att cyklisterna upplever det som osäkert och otrevligt att cykla på cykelvägarna. Dåligt underhållna cykeltrafiksystem ökar bevisligen risken för singelolyckor. Det medför vidare att många cyklister väljer körbanan framför en parallell cykelbana om körbanan upplevs som ett bättre och bekvämare alternativ.



Väghållaren har oftast regler för hur drift och underhåll av cykelvägar ska genomföras. I dessa regler finns en tydligt angiven standard för olika åtgärder. Exempel på detta är när snöröjning ska utföras, när cykelvägarna ska sopas och hur beläggningsstandarden ska vara.

Det är viktigt att behovet av drift- och underhållsåtgärder beaktas i såväl planeringen av cykeltrafiksystemet som vid projekteringen av enskilda cykelstråk. Utformningen av detaljerna är viktiga för cyklister.

Insatserna för drift och underhåll bör om möjligt baseras på samhällsekonomiska överväganden där kostnaderna för åtgärderna jämförs med samhällsekonomiska vinster i form av ökad tillgänglighet, ökad säkerhet och bättre hälsa.

För att cykeltrafiken ska kunna öka och bli säker krävs att drift och underhåll av cykelinfrastrukturen förbättras. Detta kan göras med utgångspunkt i goda exempel och med de mest aktiva och framgångsrika kommunerna som förebilder.

#### Samverkan med andra färdmedel

Medveten planering för ett bra samspel mellan cykel och kollektivtrafik förekommer bara på ett fåtal orter. Det är sällan möjligt att ta med cykeln på bussen eller tåget. På många platser saknas dessutom goda cykelförbindelser till hållplatserna och en säker cykelparkering vid bytestpunkterna. Risker för stöld och vandalisering av cyklar i anslutning till stationer och hållplatser är ett stort och generellt problem. I Lund har man i samband med en nyligen genomförd ombyggnad av hela centralstationen ordnat ett bemannat cykelgarage vid sidan av ett stort antal vanliga cykelparkeringar.

#### Cyklisternas uppfattning om infrastruktur

Problemen med dagens cykelinfrastruktur är dels de som de cyklande upplever, dels de problem som planerarna och samhället har definierat. Dessa problem sammanfaller inte alltid. Ett typiskt samhälls- och planerarproblem är den dåliga säkerheten bland cyklister som kommit allt mer i fokus i och med Nollvisionen. Från cyklistens synpunkt handlar det snarare om en önskan om trygghet, alltså känslan av säkerhet, vilket ibland står i strid med säkerheten.

Ett exempel på cyklistproblem är konflikterna med gående på gemensamma gång- och



*Hål i asfalten är ett betydligt större bekymmer för cyklister än för bilister.*



cykelytor. Erfarenheten visar att dessa konflikter praktiskt taget aldrig leder till några skador. Denna skillnad i problemuppfattning utgör ett bekymmer i sig, och hittills har insatserna för att öka tryggheten och minska irritationsmoment i trafiken haft låg prioritet hos planerarna. Det viktiga är dock att säkerheten alltid är högre än tryggheten.

Ett flertal studier har gjorts som visar hur cyklisterna själva rangordnar sina behov. Svaren har varierat med förhållandena på den aktuella orten. Generellt vill cyklisterna själva i första hand ha en bra fysisk miljö. Det ska gå snabbt och smidigt att cykla och helst på separata cykelbanor. Tryggheten och säkerheten – som från cyklisternas synpunkt är samma sak – är viktiga aspekter liksom omsorgsfull detaljutformning. När det väl finns cykelbanor vill cyklisterna att dessa ska vara väl underhållna, utan glassplitter, gropar och liknande. Först när dessa behov är tillfredsställda börjar cyklisterna fråga efter vägvisning, belysning, parkeringar och liknande.



## Vinster för arbetsgivare och anställda

I dag cyklar var femte svensk till arbetet. Vinsterna är stora både för arbetsgivare och anställda. Personalen blir friskare och sjukfrånvaron minskar, behovet av bilparkering minskar och miljön skonas.

Sett över hela Sverige cyklar i genomsnitt 18 procent av befolkningen till arbetet. Men andelen varierar mycket. I Umeå t ex cyklar hela 26 procent av dem som bor i tätorten till arbetet<sup>1</sup>. I Göteborg är motsvarande siffra 8 proc<sup>2</sup>. Det finns också en skillnad i cykelpendling mellan könen; 1996 cyklade 17 procent av kvinnorna till arbetet och 13 procent av männen.<sup>3</sup>

### Arbetsgivarnas intresse

Allt fler arbetsgivare börjar i dag intressera sig för frågor om cyklande till och i arbetet. Inom miljö kvalitetsarbetet ser företagen att transporter utgör en väsentlig del av deras miljöpåverkan. En ökad andel cykelpendlare ger även positiva effekter för arbetsgivaren i form av minskad kostnad för sjukfrånvaro och minskad yta som krävs för bilparkering.

På många håll i Europa, speciellt i Tyskland och Nederländerna pågår sedan några år arbete med TDM, Transport Demand Management. TDM-program syftar till att lösa problem med lokala luftproblem, trängsel och brist på parkeringsplatser. Genom dessa program försöker man minska problemen genom att stimulera andra alternativ än bilen, vanligtvis samåkning och kollektivtrafik för resor till arbetet. Att ersätta arbetsrelaterade bilresor med cykelresor uppfyller väl TDM:s mål enligt samhällsekonomiska beräkningar.

### Arbetsgivarnas möjligheter

Arbetsgivarna har stora möjligheter att påverka de anställdas val av färdmedel till och från arbetet genom premiering av olika slag (utdelning eller sponsring av cyklar, ökad ledighet eller påslag på lönen vid miljövänligt transportsätt till arbetet). Det är även arbetsgivarnas sak att se till att grundförutsättningarna för cykelpendling är goda genom att det finns tillgång till bekväm och trygg cykelparkering, duschar och omklädningsrum m m.

Skattemyndigheterna värderar cyklar lågt. Så får t ex den som cyklar till arbetet bara dra av 250 kronor per år för egen cykel. Omvänt kan antas att förmånsvärdet av "fri cykel" är lågt. Företag borde därför till låg kostnad kunna erbjuda sina anställda tjänstecykel med två



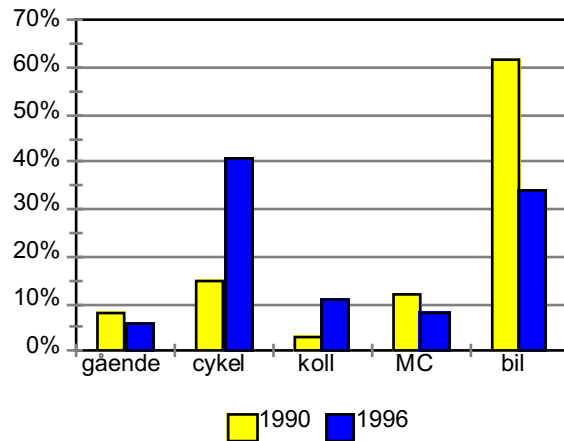
*Genom att ordna säkra cykelparkeringar, duschmöjligheter och kanske uppmuntran i form av tjänstecykel kan arbetsgivarna få fler att ta cykeln till jobbet.*



1 Ljungberg, C, et al, Bygghörsningsrådet, Cykeltrafik En kunskapsöversikt, R78:1987, Stockholm, 1987

2 Trafikkontoret i Göteborg. Resvaneundersökningen 1989; Resor, färdstätt, restider., Rapport nr 6:1994, Göteborg, 1994

3 <http://www.scb.se/scbswe/mhtm/miljotrafik1.htm>



Figur. Arbetspendlingens fördelning på färdmedel för anställda på Giesinger & Kopf före (1990) och efter (1996) det att man försökt förmå de anställda att välja miljövänligare transportsätt.

4 Hydén, C, et al, Walcyng – How to enhance walking and cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer. Final report, 1998

5 [www.agenda21forum.org/rapporter/godaex\\_1.html](http://www.agenda21forum.org/rapporter/godaex_1.html)

6 Persson, M. Grön Väg – Idéer för hållbara trafiklösningar, 1996

däcksuppsättningar, sommar- respektive dubbade vinterdäck, hjälm och regnkläder. Dock saknas än så länge något prejudikat.

### Privata initiativ

Företaget Hunsfos i den lilla byn Vennessla i Norge erbjöd de anställda delvis betalning av en ny cykel. De som lovade att cykla till arbetet fick full betalning av cykeln. Bakgrunden till kampanjen var främst att företaget ville spara kostnaden (ca 400 000 kr) till den nya parkeringsplatsen. Dessutom hoppades man minska kostnaderna för sjukfrånvaro om de anställda fick bättre motion genom att cykla. Resultatet blev att knappt 300 lovade att cykla till arbetet. Företaget behövde inte anlägga nya parkeringsplatser och fick halverad sjukfrånvaro bland de nya cyklisterna. Detta motsvarade en besparing på två miljoner kronor under det första året. Dessutom gav kampanjen positiv reklam som förstärker företagets satsning på miljövänliga produkter.

Företaget Giesinger & Kopf i Vorarlberg i Österrike<sup>4</sup> erbjöd 1990 de anställda en rad förmåner för att börja gå eller cykla vid korta resor i stället för att köra bil. Bl a erbjöds de anställda att köpa cyklar till reducerat pris. Sex år senare hade färdmedelsfördelningen förändrats dramatiskt, se figur till vänster.

### Offentliga initiativ

Exempel på kommuner som i försöksprojekt premierar de anställda som tar sig till arbetet på ett miljövänligt sätt är Landskrona och Falköping. I dessa städer får kommunanställda som går, cyklar eller åker kollektivt till arbetet en månatlig bonus.<sup>5</sup>

I Sverige finns det många exempel på skolor, universitet och kommunala förvaltningar som i olika omfattning köpt in tjänstecyklar. I Örebro har man t ex sedan många år tjänstecyklar på alla kommunala förvaltningar.<sup>6</sup>

Under kampanjen "Kväv inte Storbritannien" som genomfördes förra sommaren satte kommunfullmäktige i brittiska Gedling igång ett försök med cykelpool för anställda. Försöket visade sig mycket framgångsrikt och har nyligen blivit permanent. Personalen uppmantrades också att ta med och använda sina egna cyklar i tjänsten till en ersättning motsvarande ungefär 13 kr per mil. I Sverige tog man bort den statliga reseersättningen för resor med cykel i början av 1990-talet.





## Kommunikation – ett viktigt komplement

Kommunikation innebär att arbeta med information, publicitet och motivation. Infrastrukturinvesteringar behöver ofta kombineras med kommunikation med trafikanten för att uppnå maximal effekt. Det är dock mer än ett viktigt komplement. Det finns flera exempel som visar kommunikationens stora betydelse för att öka cykeltrafiken och göra den säkrare.

Kommunikationen kring cykeltrafik bör ha följande utgångspunkter:

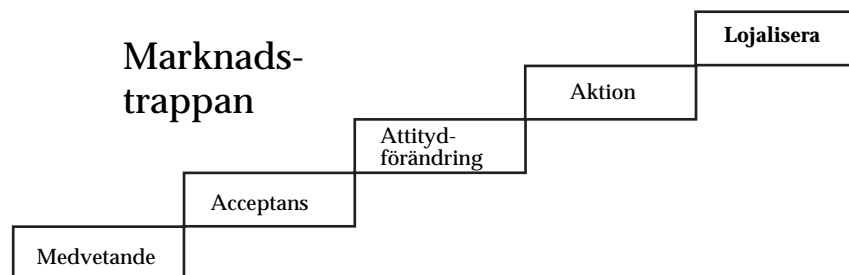
- *Den subjektiva världen.* Människor bedömer konstant de sk miljövänliga färdmedlen (gång/cykel och kollektivtrafik) som sämre än vad de är, dvs överskattar konstant restiden och andra faktorer som spelar in i färdmedelsvalet.
- *Varje individ är 1 000 personer.* Den genomsnittlige svensken gör cirka 1 000 resor per år uppdelat på i princip alla färdmedel. Tänker man på detta inser man också att resone-mang kring bilister respektive cyklister bör undvikas. Under en dag har många människor använt sig av 3–4 olika färdmedel beroende på den situation de befann sig i.
- *Små förändringar har stora effekter.* Om invånarna i en normal mellansvensk stad, som exempelvis i Gävle, gör 3–4 tur- och returesor mer med cykeln per månad ökar cykeltrafikens andel med 20–30 procent. Det innebär med andra ord att varje människa som förmås att cykla mer inte på något som helst avgörande sätt behöver ändra livsstil.

### Kommunikation i flera steg

Kommunikationen är som effektivast när den genomförs steg för steg i planerad form. Det övergripande syftet med ovan beskrivna argument är att de ska skapa medvetenhet och intresse kring det egna beteendet och alternativa färsätt till bilen.

Nästa steg, att skapa acceptans och attitydförändring, görs genom att få människorna att inse att de är en del av såväl problemet som lösningen. Här ska en insikt av att alla kan bidra skapas. I detta steg bör argumentationen gå från fakta till mer känslösamma argument. Kommunikationen måste vara mer än ett budskap och skapa en vilja att göra någonting, pröva någonting nytt. Nästa steg är att ge de människor som överväger att ändra

beteende information om möjligheterna att cykla (cykelvägar etc). Det är med andra ord först i slutfasen av kommunikationsprocessen som de mer traditionella budskapen ges utrymme. Arbetet med att lojalisera dem som har ändrat beteende bör också ses som en naturlig del i processen.



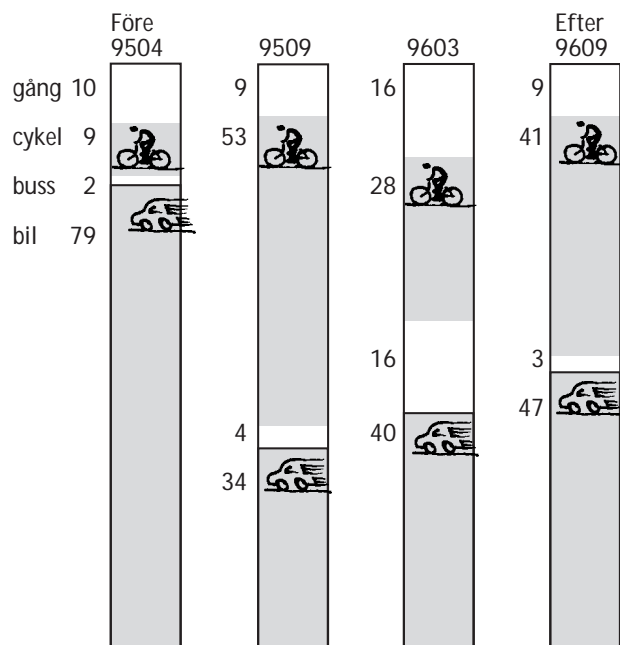
### Framgångsrika projekt

I Sverige har ett antal cykelprojekt genomförts. Det kanske mest framgångsrika hittills är det som **Gävle** kommun har genomfört. Cykeltrafiken i Gävle har ökat med 28 procent de två senaste åren. Samtidigt har de sjukhusrapporterade olyckorna legat relativt konstant. Hjälm användningen har ökat från 4 till 14 procent vid mätningar på cykelstråk till arbetsplatser. I oktober 1997 uppgick andelen cykelresor till 22 procent i Gävle (RVU).

I dag har man i Gävle kommun över 200 km cykelbanor. Parallellt med en utveckling av cykelsystemet har man arbetat med olika kampanjer för att attrahera såväl individer som företag. Kampanjerna har haft olika teman; till exempel cykla till arbetet, lånecykel, hälsot-rampare och cykelhjälmkampanjer.

I Skandinavien är det framför allt i cykellandet Danmark som intressanta projekt och försök har gjorts. Deltagarna i Projektet BikeBus'ers i **Århus** har reducerat användningen av bil till hälften.

Syftet med projektet BikeBus'ers var bland annat att undersöka i vilken utsträckning man kan motivera bilister att ställa bilen och istället åka buss och/eller cykel. Utgångspunkten var att vanebilister undviker att åka buss och cykel innan de har provat dessa alternativa



Figur. Århus, färdmedelsval för projektdeltagarna, före, under och efter projektet.



transportsätt. Lyckas man få den utpräglade bilisten att pröva cykeln till och från arbetet under en längre tidsperiod kommer uppfattningen att ändras. Syftet var dock inte att få folk att helt sluta åka bil, snarare att ge ökade möjligheter för människor att göra ett val mellan fordon.

Staden **Detmold** (Tyskland) har ingått i det tyska projektet "cykelvänliga städer" och har under de första sex åren genomfört kontinuerliga mätningar av utvecklingen. Det anmärkningsvärda var att cyklandet ökade från 5 till 14 procent under det första året.

Under det första "cykelåret" planerades och påbörjades utbyggnad och förbättringar av befintlig infrastruktur för cykeltrafiken. Under tiden som detta pågick genomfördes kampanjer som tog avstamp i trafik-, hälso- och miljöfrågorna.

Under de följande fem åren ökade biltrafikens andel till ursprungsnivån. Andelen kollektivtrafikresenärer och fotgängare fortsatte dock att minska, eftersom de flyttade över till cykeln.

Exemplet visar vikten av att kontinuerligt arbeta med att påverka människors val av färdmedel.

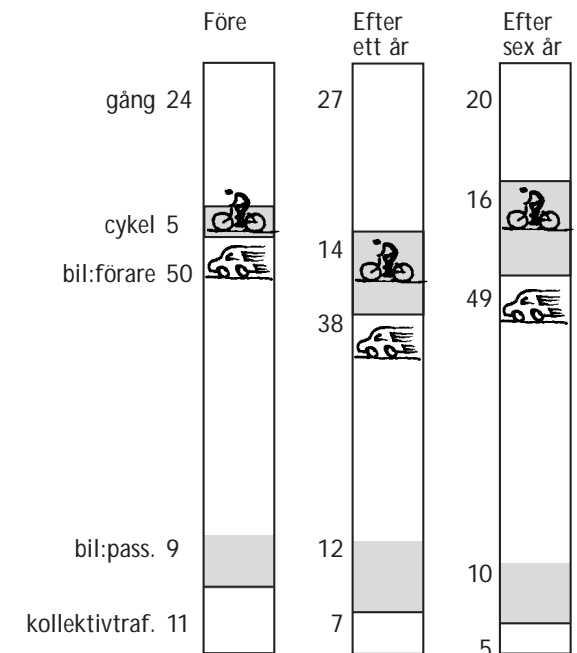
#### Kriterier för framgång

Varför blir vissa projekt och kampanjer mer framgångsrika än andra? Exempelen från Århus, Gävle och Detmold har mycket gemensamt. Det utmärkande är framför allt att media har varit ordentligt involverade och skrivit kontinuerligt om projekten.

I Gävle och Århus har man tidigt sökt och etablerat kontakt med samarbetspartners. En annan likhet är att de bägge städerna också har avdelat personer internt att arbeta med frågorna på heltid. Dessa personer har ägt processen och på allvar haft tid att bygga upp fungerande nätverk.

En annan lärdom är betydelsen av att inte fokusera alltför mycket på att ett fullt utbyggt cykelsystem ska vara färdigt att användas. Exempelen från Århus och Detmold lär oss att ordentligt genomförda kampanjer som skapar intresse och kunskap om fördelarna med att cykla många gånger är viktigare än att bygga ut systemet.

Sammantaget har försöken visat att det är möjligt att i stor omfattning ändra trafikvanorna hos bilister som i normala fall är vana att använda bil mellan bostaden och arbetsplatsen.



**Figur. Detmold, förändringen i färdmedelsandelar utifrån projektets olika stadier.**



Ska kampanjer av detta slag ge resultat bör de bygga på argument kring livsstilspåverkande faktorer som hälsa och motion.

### Uppföljning

För att politiker och andra beslutsfattare ska förstå vikten av aktiv kommunikation krävs att gjorda insatser utvärderas. En ordentligt utförd utvärdering skapar en förståelse för att infrastrukturinvesteringar ger bästa avkastning när de kombineras med en långsiktig kommunikationsstrategi. Kommunikationen kan då komma att ses som en investering jämförbar med och som komplement till övriga åtgärder inom vägtransportsystemet.



## Lagstiftningen är inte alltid anpassad för cykeltrafik

Den svenska lagstiftningen har successivt anpassats till internationella överenskommelser. Lagstiftningen behöver dock ses över på flera punkter.

### Svensk lagstiftning

Den svenska lagstiftningen har successivt anpassats till internationella överenskommelser. Det har skett parallellt med ett långt drivet nordiskt samarbete.

Den lagstiftning som reglerar bland annat cykeln som fordon och cyklisten som förare, finns i Trafikförordningen (TIF) och Fordonskungörelsen (FK). Dessutom finns i Vägmärkesförordningen (VMF) regler för vägmärken, vägmarkeringar mm.

### Övervakning

Polisen har en unik roll när det gäller övervakning av trafiken. Enligt polisens statistik rapporteras årligen cyklister för omkring 3 500 trafikförseelser. Dessa förseelser består av

- körning mot rött ljus 700
- brister i belysningen 700
- paråkning 1 500
- brott mot stopplikt 300
- fel vägbana 200
- övrigt, som brister i reflexer 100

### Trubbig trafiklagstiftning

Cyklister anklagas ofta för bristande trafikvett. I den mån det stämmer kan det delvis bero på att existerande infrastruktur och trafiklagstiftning är utformad med bilen som utgångspunkt. Flera av de förseelser som radas upp ovan har koppling till en trafiklagstiftning där cykeln kommer till korta eftersom motortrafikens storlek, tyngd och hastighet sätter norm.

Ett exempel är enkelriktade gator som tvingar cyklister att ta omvägar, trots att vägbredden på den enkelriktade gatan skulle kunna medge möte mellan bil och cykel. Att ge cyklister möjlighet att färdas mot förbjuden färdriktning skulle i många sammanhang öka framkomligheten för cyklister utan större olägenheter eller trafiksäkerhetsrisker.



## Cykeln – alla tiders fordon

Cykeln är troligen världens mest spridda persontransportmedel. Den är även ett transportmedel med anor. Den modell som är vanligast i Sverige är 100 år gammal. Cykeln har dock utvecklats sedan dess, och fortsätter att utvecklas ständigt.

När cykeln slog igenom blev den snabbt ett betydelsefullt transportmedel, och det fortsatte den att vara långt in på andra halvan av 1900-talet. Det var först i och med att bilen blev allmänt spridd som cykeln trängdes tillbaka. Fortfarande är dock cykeln ett viktigt transportmedel och dessutom ett viktigt redskap för motion och rekreation bland såväl barn som vuxna.

Cykeln har en utomordentligt stark ställning som transportmedel i tredje världen, men även i högutvecklade länder som Nederländerna och Danmark.

### Olika cykeltyper

Den senast kända marknadsöversikten från 1996 redovisar cirka 1 000 olika cykelmodeller fördelade på 14 olika cykeltyper. Tiden då en cykel var en cykel är sedan länge förbi.

Den cykeltyp som dominerar i Sverige är cirka 100 år gammal. I allt väsentligt var den moderna triangulära ramen, diamantramen kallad, utvecklad omkring 1890. Cykeln karakteriseras av den triangulära ramen och de två lika stora hjulen.

Den nya standardcykeln, om man med ”standard” menar mest sålda cykeltyp, är en cykel med växelnar och lågt styre eller någon slags terrängcykel med utanpåliggande växlar och rakt och platt styre. Dagens cyklar möjliggör snabbare cykling och är mer komplicerade än gårdagens.

Även för personer med varierande grad av funktionshinder är cykling ett populärt fort-skaffningsmedel. Det finns olika typer av anpassade cyklar som trehjulingar och handdrivna cyklar. Tandem och parcyklar kan bland annat användas av personer som inte kan cykla på egen hand, till exempel synskadade och personer med nedsatt balans eller koordination.

Praktiskt taget alla moderna cyklar är försedda med dubbla bromssystem. Cyklar med



navväxel har som regel fotbroms och en handbroms som verkar på framhjulet. Cyklar med utanpåliggande växlar har två handmanövrerade bromsar som verkar på fram- respektive bakhjul.

Fälgbromsar liksom utanpåliggande växlar kräver vård och underhåll. Flertalet konsumenter torde ha svårt att tillfredsställande sköta såväl växlar som bromsar.

### Cykelkärror

Ett vanligt hinder för att inte ta cykeln vid inköpsresor är svårigheterna att få med sig varorna hem. Detta är ofta inget problem om cykelkärra eller cykelväskor används. Det finns även kärror för att transportera barn.

### Cykelns ömma punkter

Cykeln har en rad ömma punkter och kräver tillsyn och service för att fungera säkert. En öm punkt är kedjan. Om kedjan inte sköts och byts ut blir den en säkerhetsrisk. Är cykeln inte utrustad med ett andra oberoende bromssystem (frambroms) blir cykeln bromslös om kedjan brister eller hoppar av.

### Distributionsformer

Cyklar säljs hos traditionella cykelhandlare. Dessutom säljs cyklar på stormarknader, på bensinstationer och i lågprisbutiker som specialiserat sig på cyklar och cykeltillbehör.

Gemensamt för alla säljställen utom den traditionella cykelhandeln är att cyklarna säljs omonterade. I butiken visas den monterade cykeln, men till kunden överlämnas ett platt paket och det är kundens sak att montera cykeln.

I Sverige säljs årligen mellan 400 000 och 500 000 cyklar. Hur stor andel som går genom lågpriskanalen är okänt. Det torde röra sig om mer än 150 000 cyklar per år. Det är alltså en ansenlig mängd cyklar som inte är fackmannamässigt monterade och som rullar på våra vägar.

### Garanti och service

Konsumentköplagen gäller vid försäljning av cyklar och ger konsumenten ett gott skydd vid försäljning genom fackhandeln.



*Grundkonstruktionen är över 100 år gammal. Men bara under de senaste tio åren har cykeln utvecklats snabbt. Lättare material, smidigare växling och utvecklad bromsteknik har gjort den snabbare och effektivare.*



*Det finns ingen svensk norm för cyklar. En cykel ska ha ringklocka, broms, reflexer och lyse. Högre krav än så ställs inte från myndigheternas sida.*

Kartongförsäljning av cyklar begränsar i praktiken konsumentens skydd och kan leda till skador för konsumenten. Att montera en modern cykel är inte okomplicerat. Sadel, styre och bromsar ska monteras och justeras in och framhjulet sätts på plats. En vanlig konsument har inte lämpliga verktyg för detta arbete.

En skada på cykeln eller cyklisten som beror på felaktig montering kan leda till att kunden inte får ersättning med hänvisning till att cykeln inte monterats korrekt.

### Olyckor orsakade av tekniska brister hos cykeln

Av de analyser av cykelolyckor som gjorts framgår att cirka 12 procent av alla olyckor där cyklar är inblandade har orsakats av tekniska brister hos cykeln. Om man enbart ser till singelolyckor med cykel är det 16,5 procent av dessa som orsakats av tekniska brister. Analysen är baserad på drygt 3 500 rapporterade cykelolyckor.

Statistik från manuell registrering av olycksorsaker vid akutintag visar att totalt 6 600 singelolyckor per år orsakas av tekniska brister hos cykeln.

En överväldigande majoritet av dessa olyckor, drygt 6 000 stycken, beror på bristande underhåll av cykeln eller att cykeln inte har en tillräckligt god standard.

### Existerande standarder

Det finns ingen svensk norm för hur cyklar ska vara utformade och cyklar behöver inte typbesiktigas. Vem som helst kan börja tillverka och sälja cyklar. Det enda lagstiftaren kräver är att cykeln har ringklocka samt bromsar som stannar cykeln säkert och snabbt. Vid cykling i mörker ska den dessutom vara utrustad med fram- och baklyse samt reflexer.

Den enklaste lågpriscykel levererad per postorder i kartong kan alltså uppfylla lagens krav. Det framgår om inte annat av att nya cyklar kostar från cirka 1 500 kr till närmare 100 000 kr i extremfallen. Självfallet är kvalitetsskillnaderna enorma med ett sådant prisgap på en produkt som i grund och botten består av en ram och två hjul.

Det finns ett flertal frivilliga nationella standarder (brittisk, tysk, japansk etc) som anger provningsmetoder och krav för cyklar. Det finns också vetenskapliga undersökningar som anger metoder och krav då det gäller utmattningsprovning av cykelkomponenter. Alla normer för cyklar är frivilliga, och det är tillverkaren som bestämmer om han vill följa dem.





## Rekreationscykling – till nytta och nöje

Rekreationscykling – nöjescykling – är till stor nytta. Hur stor vet vi inte eftersom aktuella mätningar saknas. Argumenten för rekreationscykling är många; det är miljövänligt, det ger möjlighet för breda grupper till både motion och upplevelser och det är förenat med låga kostnader – både för den enskilde och för samhället.

År 1988 genomfördes en undersökning av cykelturismen i Sverige. Över 80 procent av svenskarna ägde då minst en cykel. Av dem använde 55 procent cykeln till vardags och 60 procent på fritiden. 3 procent av alla semestrade på cykel. Cykelturismen har troligtvis ökat sedan dess. Några siffror finns inte, men på flera turistmål, som t ex Gotland, har cyklandet utvecklats till en inte oväsentlig del av turismen.

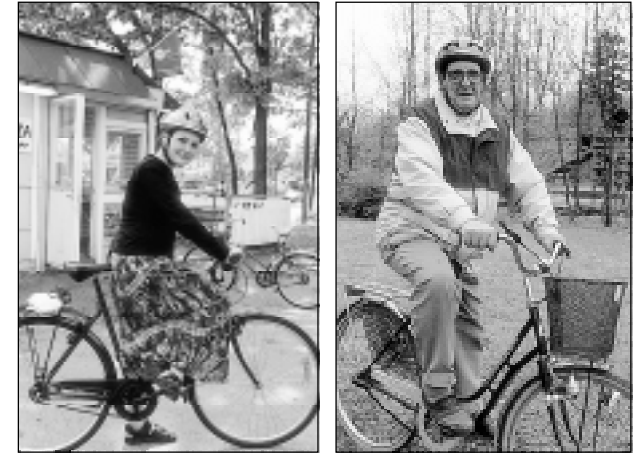
Sveriges rena natur, stora fria ytor och många vackra vattendrag lockar också hit många européer. Här finns en stor ökningspotential eftersom cykeln sedan länge har högre status på kontinenten. I länder som Nederländerna, Belgien, Frankrike, Spanien och Italien är fritidscyking en folksport, med cykelklubbar som arrangerar gemensamma utflykter på helgerna. Det är betecknande att så många av de utländska husbilarna kommer hit med cyklar på taket. Många bilturister är också cykelturister.

### Nästan alla kan

Den stora andelen av fritidscyking sker ändå i närområdet. Det är enkelt att skaffa sig vardagsmotion genom att trampa några mil på favoritslingan. Att cykla är ett enkelt sätt att bygga upp konditionen. Nästan alla kan cykla. Överviktiga klarar det. Äldre gör det gärna. Hela familjen kan trampa tillsammans eftersom de minsta kan följa med i barnstol eller cykelkärra. Till skillnad från många andra motionssporter är skaderisken liten. Därför ingår just cykling ofta som en del i rehabiliteringen efter sjukdom eller olycksfall.

### Cykelleder

I Sverige finns två nationella cykelturistleder och ett 30-tal regionala cykelturistleder. Lederna utnyttjar i stort sett endast befintliga vägar. Det gör att investeringskostnaden för anläggning av nya leder är relativt låg. Lederna har till stor del tillkommit på ideellt initiativ med ekonomiskt stöd från kommuner, Vägverket och landsting.



*Cykeln passar de flesta – både unga och gamla.*



Motionslopp	Antal startande
Vätternrundan	14 140
Tjejtrampet	6 300
Tjej-Vättern	5 873
Ringsjön Runt	4 275
Hallandsloppet	3 479

Tabell. De fem största motionsloppen i Sverige år 1997.

På en cykelturistled ställs vissa krav: Leden ska följa ett lågtrafikerat vägnät. Trafiksäkerheten är central. Leden ska vara turistisk, väl skyltad och finnas utmärkt på en karta.

De 600 mil oanvända banvallar som finns kan med ganska enkla medel göras om till cykelleder. Banvallarna är i det närmaste trafikfria, mycket lättcyklade och dessutom gena.

### Motionslopp

Motionsloppen utvecklades under 1960- och 1970-talen. En trend under 1990-talet har varit tjejloppen. Tendensen är just nu svagt vikande både vad gäller antalet arrangemang och antalet deltagare.

### Tävlingscykling

Svensk tävlingscykling dominerades tidigare helt av landsvägcyklingen med grenar som etapplopp, distans, tempo och lagtempo. Intresset för mountainbike har vuxit snabbt och sporten är nu lika stor som landsvägcyklingen. Cykling förekommer även inom kombinationsidrotter som triathlon och äventyrssport.

### Kollektivtrafik

Möjligheterna att ta med cykeln på kollektiva färdmedel är ofta dåliga. På tåget går det fortfarande att pollettera cykeln till ett stort antal stationer. Det tar dock lång tid, upp till tre dygn under högsäsong. På länståg går det att ta med cykeln på ungefär hälften av linjerna.

Bussar i landsbygdstrafik tar oftast ett mindre antal cyklar i mån av plats. Det är endast i Stockholm och Göteborg som det inte går alls.

### Information och marknadsföring

Information om kartor, cykelturism, motionslopp, tävlingar, utflyktsaktiviteter mm publiceras varje år och när stora målgrupper. Även utländska turister får hjälp i mån av resurser. Marknadsföring om cyklandet alla fördelar förekommer sporadiskt inom turistbranschen. Senast man från centralt håll gjorde en större insats var från Turistrådet år 1990.



### Aktörer

Ideella organisationer har under lång tid initierat det mesta inom rekreationscyklingen vad gäller turistleder, kartor, turförslag och information. Det ekonomiska stödet från centrala myndigheter är ofta svagt.



# Bilaga 1

## Arbetsgrupp

Arne Fasth, Vägverket (projektledare)  
Karin Stadler, Vägverket Region Stockholm  
Jens Tiricke, Vägverket (t o m februari 1999)  
Ylva Löf, Svenska Kommunförbundet

## Styrgrupp

Lena Ericsson, Vägverket  
Håkan Johansson, Svenska Kommunförbundet  
Alexandra Norén, Naturvårdsverket  
Pär Envall, Boverket  
Astrid Värnild, Länsstyrelsen i Västmanlands län  
Liselotte Schäfer-Elinder, Folkhälsoinstitutet

## Referensgrupp

Cykelfrämjandet, Dick Wathen  
Svenska Cykelsällskapet, Lasse Brynolf  
Korpen, Margareta Gerdes och Thomas Malmsten  
För NTF, Krister Spolander  
Västerås stad, Johan Lindberg  
Gävle kommun, Åke Ståhlspets  
Göteborgs stad, Hans Magnusson  
Tekniska högskolan i Lund, Annika Nilsson och Mohsen Towliat  
Rikspolisstyrelsen  
Anders Nilsson, riksdagsman  
Birgitta Wistrand, riksdagsman  
Staffan Skott, journalist  
Cykelbranschrådet, Bo Dellensten

## Expertseminarier

Vid expertseminariet den 28 oktober 1998 deltog:  
David Eldrot, Gävle kommun

Bo Dellensten, Cykelbranschrådet  
Mattias Wärnhjelm, Umeå kommun  
Svante Linusson, Stockholmspartiet  
Christer Hydén, Lunds tekniska högskola  
Annika Nilsson, Lunds tekniska högskola  
Krister Spolander, NTF  
Staffan Skott, Dagens Nyheter  
Lars- Göran Sirbäck, Metaplan  
Ylva Stenlöf, Svenska Kommunförbundet  
Eleonor Mörk, Vägverket  
Jarl Hammarqvist, Vägverket  
Karin Stadler, Vägverket  
Barbro Winstrand, Vägverket  
Per Wingqvist, Vägverket  
Jens Tiricke, Vägverket  
Alice Dahlstrand, Vägverket  
Arne Fasth, Vägverket

Vid expertseminariet den 15 januari 1999 deltog:

Björn Abelsson, Scandiaconsult  
Margit Gummesson  
Bo Dellensten  
Ylva Löf, Svenska Kommunförbundet  
Lars-Göran Sirbäck, Metaplan  
Erik Palme, Swecobolagen AB  
Gun Hägglund, Cykelfrämjandet  
Dick Wathen, Cykelfrämjandet  
Pär Envall, Boverket  
Raja Ilijason, KM Anläggningsteknik  
Christer Ljungberg, Trivector  
Leif Linderholm, Trivector  
Arne Fasth, Vägverket  
Karin Stadler, Vägverket Region Stockholm  
Jens Tiricke, Vägverket  
Pia Sellberg, Vägverket  
Thomas Larsson, Vägverket



## Bilaga 2

Underlagsmaterial till del II; Cykeltrafikens villkor och förutsättningar, har tagits fram av följande:

Bo Dellensten (cykeln som fordon)

Boverket: Pär Envall (cykelstaden)

Cykelfrämjandet: Gun Hägglund (rekreationscykling)

Gatubolaget i Göteborg: Sören Hall (lagstiftning)

KM Anläggningsteknik AB: Raja Ilijason (infrastruktur)

Lunds Tekniska högskola: Annika Nilsson (resvanor)

Margit Gummesson (barn)

Scandiaconsult: Björn Abelsson (hälsa)

Swecobolagen AB: Erik Palme (sammansplanering)

Torbjörn Eriksson (kommunikation och marknadsföring)

Transek AB: Peter Huledal (transportpolitik)

Trivector Traffic AB: Christer Ljungberg, Karin Neergaard, Leif Linderholm (miljö, livskvalitet, trafiksäkerhet, vinster för arbetsgivare)

Svenska Cykelsällskapet: Lasse Brynolf (rekreationscykling)

## Bilaga 3

Vägverkets publikation nr 1999:13: Genomslagskraft för nationella mål i trafik- och bebyggelseplanering

### Sammanfattning

Med anledning av Nollvisionen tog regeringen 1997-12-18 beslut om att fem uppdrag skulle genomföras. Uppdragsbeskrivningen av uppdrag 4. *Fysisk planering* lyder som följer:

”Vägverket och Boverket skall i samverkan med Naturvårdsverket, länsstyrelserna i Uppsala, Jönköpings och Norrbottens län samt Svenska Kommunförbundet, se över de råd och riktlinjer som finns till stöd för den kommunala trafik- och bebyggelseplaneringen samt föreslå erforderliga förändringar. Syftet med förslaget är att de nationella målen inom bl.a. miljö- och trafiksäkerhetsområdena skall få genomslag i kommunernas fysiska planering.

Vidare skall utredas och lämnas förslag om hur de miljökonsekvensbeskrivningar som upprättas i samband med detaljplaner och arbetsplaner kan kompletteras så bl. a. risken för dödsfall och allvarliga personskador till följd av trafikolyckor framgår på ett tydligt sätt.

I uppdraget ingår att analysera och redovisa de effekter och konsekvenser som förslagen förväntas ge för det allmänna och enskilda. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 31 oktober 1998.” Efter ansökan har uppdraget förlängts till 31 januari 1999.

I detta uppdrag har konstaterats att det inte är förändrade råd och riktlinjer som primärt behövs utan en vidgad syn på planering, mer kunskap, användbara planeringsmetoder och bättre samordning mellan sektorer.

I del 1 av uppdraget konstaterades att det är svårt att få genomslag för nationella transport- och miljömål i den fysiska planeringen. Vi har definierat fem problemområden som behöver åtgärdas:

- Otillräckliga styrmedel
- De nationella målen är svåra att hantera operativt
- Samordningen brister inom och mellan sektorer
- Brister i metodik
- Bristande kunskaper

Avseende del 2, *MKB i arbetsplan*, anser Vägverket att även konsekvenser avseende trafiksäkerhet ska ingå i en bred konsekvensbeskrivning. Alla trafiksäkerhetskonskvenser behöver emellertid inte ingå i en lagstadgad MKB.

När det gäller **konskvensbeskrivningen i detaljplanen** är säkerställande av Nollvisionen i detaljplaneringen inte avhängigt om konsekvenserna beskrivs med hjälp av en MKB eller enbart utifrån en planbeskrivning och övriga planhandlingar. Kraven på planens kvalitet med hänsyn till hälsa och säkerhet är grundläggande i PBL. Såväl kommun som länsstyrelse ska verka för en god trafiksäkerhet. Frågan behöver emellertid förtydligas med en skärpning av kraven på den allmänna beskrivningen av en detaljplans konsekvenser och med miljö och riskfaktorer i förslagsvis kap 5 § 9. Detta på samma sätt som gjorts för översiktsplanen i 4 kap 1§.

Utifrån de problemområden som har ringats in har vi föreslagit följande åtgärder:

**Nya styrmedel:** I pågående utredningar om strategier, styrmedel m.m. även utreda sådana styrmedel som har betydelse för den fysiska planeringen, som t.ex. lägesavgifter, förändrad planlagstiftning och krav på kommunal transportplan.

**Operativt användbara mål:** Det pågår för närvarande en hel del aktiviteter för att göra målen mätbara och mer operativa. Inga ytterligare åtgärder föreslås för närvarande.

**Förbättrad samordning mellan sektorer:** Vägverket, Boverket och Svenska Kommunförbundet avser att anordna två utbildningsdagar om förbättrad trafik- och bebyggelseplanering. Vidare föreslås att nästa väghållningsplanering endast tillåts innehålla sådana tätortsnära objekt, där markanvändning och vägplanering samordnats.

**Metodutveckling:** Här föreslås att Vägverket tar fram metodik för att utarbeta konsekvensbeskrivningar och för att beskriva de förändringar i trafikflöden och transportstruktur, som både planerade vägobjekt och lokaliseringar av bebyggelse ger upphov till.

Vidare föreslås att Vägverket startar konkreta utvecklingsprojekt i kommuner i samarbete med Boverket, länsstyrelse m.fl.

**Kunskapshöjning:** Det behövs både framtagning av ny kunskap och spridning av kunskapen i form av utbildning och handböcker.

Några nya allmänna råd för trafik- och bebyggelseplanering tas ej fram. Ambitionen för närvarande är istället att ge ut handböcker och idéböcker för mer situationsanpassad användning. Vidare behövs förbättrad kunskap om effektsamband vad gäller andra åtgärder än vägbyggnad.



---

--



## Cykelstaden

I cykelstaden är människan, inte bilen, utgångspunkten. Cykelstaden bygger på närhet till skillnad från bilstadens närbarhet. Cykelstaden är därför attraktiv för alla. I cykelstaden återupprättas klassiska stadskvaliteter – socialt, miljömässigt och rumsligt. Detta får kultur och gatuliv att blomstra, vilket är en tillgång för det snabbt växande kunskapsintensiva näringslivet vars medarbetare ställer allt högre krav på levnadsmiljön. I cykelstaden byggs också hälsovinster in i transportsystemet. I en värld där allt fler människors dagliga arbete sker utan insats av muskelkraft, innebär detta att resandet blir tidseffektivt, eftersom vi alla behöver motion, varje dag.

Cykelstaden är transportsnål och ekonomiskt effektiv. Låga transportkostnader för medborgarna kombineras med låga kommunala kostnader för såväl byggande som drift och underhåll. Cykelstaden gagnar därför även stadens köpmän genom att fler får tillgång till stadens centrum utan att det skapar trängsel, köer och avgaser. Staden är attraktiv som handelsplats och boplat.

Sett ur ett regionalt perspektiv ingår cykelstaden i ett nätverk av andra cykelstäder – alla med sammanhållen bebyggelse där gång- och cykeltrafik samt miljöanpassade kollektiva färdmedel format strukturen. Som spindeln i nätverkets mitt finns ofta en större stad med cykelstadsdelar sammanknutna av snabba kollektiva färdmedel, där biltrafiken successivt minskat och delvis hänvisats till underjorden. De olika städerna binds samman av regionala snabbtåg.



Enheten för planering av vägtransportsystemet

781 87 Borlänge

Telefon 0243-750 00, telefax 0243-759 39

e-post: [vagverket@vv.se](mailto:vagverket@vv.se)

NATIONELL STRATEGI  
FÖR ÖKAD OCH SÄKER  
CYKELTRAFIK

Publikation: 2000:8