


"130 olika åtgärdsförslag för att gynna cyklandet"

# SCS:s nya Trafik & Miljöprogram

**Svenska Cykelsällskapet**

**TRAFIK- OCH MILJÖPROGRAM  
SÅ VILL VI HA DET I FRAMTIDEN**

## Cykeln i storstan



- Prioriterade cykelgenomfarer
- Mer plats för oskyddade trafikanter
- Stor satsning på kollektivtrafik

## Cykelsamhället - en politisk utmaning ?

### Del 1

### Del 2

### Del 3

ungefär 20 % – från 12 till 10 % av samhällsresorna. En bidragande orsak till detta var väl att inga ökade anslag förekom i samband med utredningen. Men kommunerna fortsatte sin utbyggnad av cykelvägnäten inom tätort – till synes utan effekt på användandet, men olyckorna minskade förstås påtagligt.

I denna upplaga har vi därför dämpat vår målbild avsevärt och tillfört en helt ny strategi, som vi tror är väsentlig. Det duger inte att enbart separera cykelvägnätet – man måste samtidigt göra det obekvämare eller dyrare för privatbilismen, för att alternativen skall kunna öka. De separata cykelvägnäten (vilka självklart är positiva och ett grundkrav) gör ju att även bilisterna får det lättare att ta sig fram. Investeringarna i bilvägnäten är också enorma – det går i princip inte att bygga ikapp bilfloden – då ökar denna bara ännu mer. Så har det varit och så finns det ingen anledning att tro, att det inte skall fortsätta att bli.

Om vi tar Storstockholm som exempel – så håller det tidigare ratade "Dennis-paketet" nu på att förverkligas till 100 %. Man har bara väntat ut motståndet och motorvägsringarna slukar enorma belopp. Samtidigt spår Dennis en 50 %-ig minskning av cyklandet inom regionen framöver. Och så kan det mycket väl bli om inget radikalt sker.

Alla talar väl om kollektivtrafik, miljö och hälsa, men man satsar ändå mest på ett system, som rimligtvis inte är hållbart i framtiden. Hela samhället byggs upp kring privatbilismen – skall man klara sig utan bil här i framtiden, får man vara riktigt obekvämt.

SCS:s nya Trafik&Miljöprogram för fram dessa tankar lite tydligare. Vi måste bli mer miljövänliga ganska snart – annars går det "åt skogen". Vi har en livsstil som helt enkelt inte är hållbar. Läs om våra visioner fram till år 2022, i ett fint layoutat program som denna gång är tryckt i tre delar. Här nedan följer innehållsförteckningen och en sammanfattning.

#### Innehållet

#### Del 1 Sammanfattning & Innehåll

#### Del 2 Det svenska cykelsamhället

1. Trafikutveckling och miljöproblem
2. Cykeltrafikens nuvarande betydelse
3. Förutsättningar för ett ökat cyklande
4. Önskvärda åtgärder
  - 4.1 I storstaden
  - 4.2 Inom tätort
  - 4.3 På landsbygden
  - 4.4 Allmänt cykelvänliga åtgärder
5. Förslag & åsikter i några detaljfrågor
  - 5.1 Blockering av cykelvägen
  - 5.2 Dubbelriktade cykelvägar
  - 5.3 Cykelbana vid busshållplats
  - 5.4 Ojämnheter i vägbanan
  - 5.5 Korsning med järnvägsspår
  - 5.6 Delat utrymme på cykelvägen
  - 5.7 Högersväng mot rött
  - 5.8 Permanenta hinder
  - 5.9 Underhåll – barmarkssäsong
  - 5.10 Underhåll – vintertid
  - 5.11 Utformning av cykelfält
  - 5.12 Utformning av cykelöverfarer
  - 5.13 Detektorer och signaler
  - 5.14 Sikt begränsningar
  - 5.15 Dubbelriktat på enkelriktad gata

Den förra upplagan kom år 2000 och före det hade vi ett något enklare program – varför man kan påstå att detta är den tredje versionen. Som fått ny design och utökats ganska väsentligt. Målsättningen har också blivit mer realistisk och vi har rent allmänt inhämtat större kunskap på området.

● År 2000 deltog vi i Vägverkets stora cykelutredning, som resulterade i en diger rapport

"Den nationella cykelstrategin – mer cykeltrafik på säkrare vägar", där cykeln bl a erkändes som ett "likvärdigt fordon" av statsmakterna. Här angavs som målsättning att antalet cykelresor i samhället skulle öka från 12 till 16 % under den kommande 10-årsperioden. Detta tyckte vi då var ganska lamt, så vårt mål i det förra T&M-programmet blev i stället en fördubbling av antalet fordonskilometer.

Inget av dessa mål kom att förverkligas, utan resultatet blev i stället ett minskat cyklade med

# ram klart

- 5.16 Namnge alla småvägar
  - 5.17 Cykeltransport på allmänna färdmedel
  - 5.18 Gc-byggen utmed 2+1-vägar
  - 5.19 Kommunala låncyklar
  - 5.20 Definition av cykel-begreppet
  - 6. Problem kring lag om cykelhjälmar
    - 6.1 Argument mot lagstiftning
    - 6.2 Argument för lagstiftning
    - 6.3 Argument ökat hjälmanvändande
- Del 3 Några fakta-bilagor
- A. Mycket talar för cykeln ...
  - B. I stället för en mil motorväg ...
  - C. Den nationella cykelstrategin
  - D. Nollvisionen
  - E. Globala miljöhot
  - F. SCS:s idealsamhälle – Utopia

## Sammanfattning

Miljösituationen i världen är allvarlig. Miljösituationen i Sverige är allvarlig. Sett till resursförbrukning per invånare och därtill hörande avfallsproduktion, så ligger Sverige och västvärlden i topp. Så kan det inte fortsätta. Trafiken och transportererna står för en stor belastning i dessa sammanhang. Och här menar vi att cykeln är en väsentlig delösning – särskilt inom våra tätorter.

Bidragande orsaker till det ogynnsamma läget på miljöområdet är befolkningstillväxten, marknadsekonomi och den globala urbaniseringen. Vi lever över våra tillgångar på alla plan. Inom våra större tätorter är transportapparaten inte längre effektiv. Mängder av personförflyttningar sker exempelvis ofta med bil över så korta avstånd, att bilkatalysatorn inte hinner gå igång. Här måste kollektivtrafiken i framtiden ta över och här är cykeln ett mycket bra komplement.

Våra moderna samhällen karakteriseras av allt bekvämare transporter, stillasittande arbete framför dataskärmar och en inaktiv fritid med mycket TV-tittande. Människokroppen är dock byggd för fysisk aktivitet för att fungera väl och detta måste stimuleras från samhällets sida. Även här utgör cykeln ett gott alternativ. Cykeln har dessutom förmågan att kunna förena nytta med nöje.

Alla svenskar har en cykel, alla svenskar kan cykla. I en undersökning gjord av SCS och Sveriges Turistråd 1990 (den enda studien hittills om svenska cykelturism – kan beställas från SCS – pris 50 kr + porto) uppgav t ex 50 % av svenska folket, att man var intresserad av cykelsemester. Om cykelmiljön vore bättre, om cyklandet hade högre status, om cykeltrafiken behandlades som en verklig resurs i samhället – då skulle betydligt fler också cykla.

A – Målsättning I SCS anger här som en önskvärd minimi-målsättning, att cykeltrafiken under den närmaste 10-årsperioden (2012-2022) lyckas återgå till vad som gällde vid seklets början – dvs cyklandet skall öka från dagens 9-10 % till minst 12 % av samhällsresorna.

B – Målsättning II Detta är vår egentliga förhoppning och ett mer offensivt alternativ – samma mål som gällde för Vägverkets stora cykelutredning år 2000 – nämligen att cykeltrafiken skall omfatta minst 16 % av resorna i samhället.

”Samhällsresor” (huvudresor) definieras av

Statistiska Centralbyrån (SCB) som resor som startar och slutar i den resandes permanenta bostad, fritidsbostad, arbetsplats, skola, praktikplats eller tillfälliga övernattningsplats. Enligt SCB 2011 står ”gång & cykel” här för 31 % (ca 1.5 miljarder) av de totala resorna i samhället (ca 5 miljarder). Resorna inom ”gång & cykel” fördelar sig på arbete/tjänste/skola 36 %, service /inköp 13 %, fritid 45 % samt övrigt 5 %. Cykel redovisas tyvärr inte längre separat.

I denna rapport presenterar vi ett antal förslag för att nå dessa mål. Förslag för vardag, fritid och semester. Och här vill vi gärna kortfattat peka på några tydliga förutsättningar –

- Cykelns kapacitet, som lämpligt alternativ i olika sammanhang, måste beaktas på ett tidigt stadium i all framtida samhällsplanering, t ex för allehanda kortare transporter inom våra tätorter.

- Ett helhetsgrepp i samverkan med kollektivtrafiken bör även tillämpas inom och kring våra tätorter för ”hela resan” samt även vad gäller cykeltransporter på allmänna färdmedel över hela landet.

- Rimliga restriktioner måste införas mot privatbilismen i våra tätorter, för att uppnå en miljö kännetecknad av – framkomlighet, utsläpp i balans, acceptabla bullernivåer och samhällsekonomi. Det kan inte vara var och ens rättighet att köra bil överallt och hur mycket som helst. Vi tror att detta är en nödvändig åtgärd, för att cyklisterna skall kunna växa.

- För att cykelresan skall fungera, måste man kunna ställa ifrån sig sitt fordon vid målpunkten och sedan kunna förvara den där på ett säkert sätt inför återfärden – annars väljer man annat färdmedel. Många cykelmodeller är idag värda en hel del och att lösa denna problematik enbart försäkringsvägen, med samma system som gäller för t ex bostadsinbrotten, är inte acceptabelt. Cykla gör man bl a för att det är enkelt, snabbt och okomplicerat – lätt att komma från dörr till dörr.

- Cyklandet bör även gynnas av hälsoskäl. Men hur hälsosamt trampandet verkligen är i våra sargade tätortsmiljöer, vill vi gärna ha dokumenterat. Liksom hur valet av cykeln påverkas av olika faktorer – som exempelvis trafikförhållanden, väder och vind. Rekreation, fritid och turism måste behandlas som en resurs i alla cykelplaner. □

**Beställ SCS:s kompletta Trafik & Miljöprogram 2012-2022. Sätt in kostnaden (60 kr + 30 kr i porto) på vårt plusgiro-konto, så kommer hela rapporten hem i din brevlåda. Du kan även läsa huvuddragen i rapporten på vår hemsida [www.svenska-cykelsallskapet.se](http://www.svenska-cykelsallskapet.se) under ”Trafik & Miljö”.**



Svenska Cykelsällskapet

## Trafik & Miljöprogram 2012–2022

= Ökad och säker cykling =

Del 2 – Det svenska cykelsamhället

”130 olika åtgärder  
för att kraftigt öka dagens cykeltrafik  
och rädda människor och miljö”



Cykeln 50 gånger effektivare än bilen

**Cykelsamhället – en politisk utmaning**