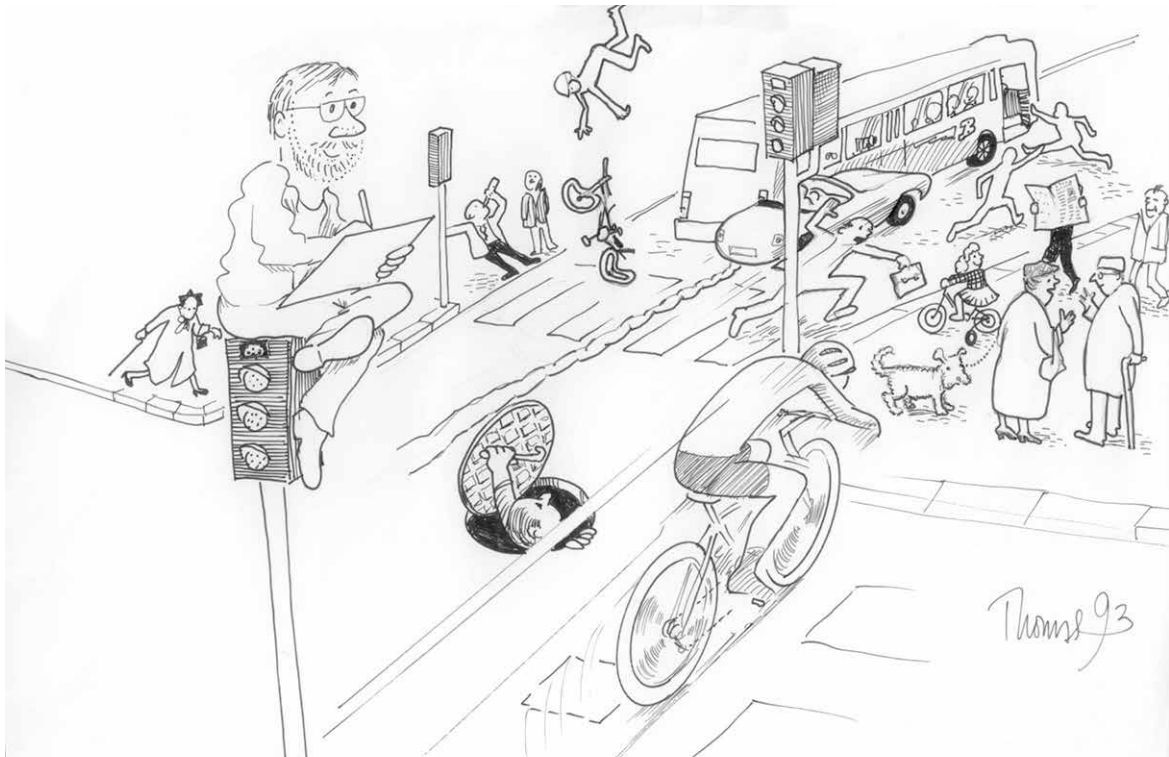


2. Det svenska cykelsamhället



Trafiken står för en stor del av miljöproblem och olyckor i vårt moderna samhälle. En försiktig omorientering till andra drivmedel har inletts, men denna går alldeles för långsamt. Växthuseffekten hotar att inom kort radikalt förändra förutsättningarna för mänskligt liv på planeten – om inte rovdriften på fossila bränslen inom kort i stort sett upphör. Och här ser vi ännu ingen ljusning.

Den enskilde medborgaren måste ändra livsstil och vi i den "rika" delen av världen måste gå före – inte minst för att det är vi som förorenar mest. En oroande tendens är i stället att tredje världen närmar sig våra konsumtionsmönster. För att förbättra trafiksituationen inom tätort är cykeln ett väsentligt fordon.

2.1 Trafikutveckling och miljöproblem

Efterkrigstiden har kännetecknats av en enorm teknisk utveckling i industriländerna. Detta har medfört en kraftig förändring av samhällsstrukturen, inte minst inom transportsektorn. Vi färdas numera oftare, längre, snabbare och bekvämare – även under fritid och semester. Bilen har under det senaste dryga halvsekle kommit att dominera gods- och persontransporterna på land och vägnäten har anpassats till detta på gott och ont.



Allteftersom bilarna blivit fler har trafikproblemen accentuerats. Samtidigt med den ökande bilismen har urbaniseringen medfört att en stor del av jordens befolkning numera lever i tätorter. Människans miljöpåverkan är idag så stor, att den tenderar att övertrumfa naturkrafterna och trafiken har en stor del i detta.

Prognoserna spår fortsatt tillväxt för flyg-, bil- och båttransporter. Motoriseringen är dock mycket ojämt fördelad över jordklotet och strategin inom bilbranschen är tydlig – en satsning på tredje världen. Detta är forskarna ganska övertygade om att den globala miljön inte tål. Mest akut är växthuseffektens inverkan på jordens klimat, men det finns även gott om andra miljöhot (se bilaga 3.6).

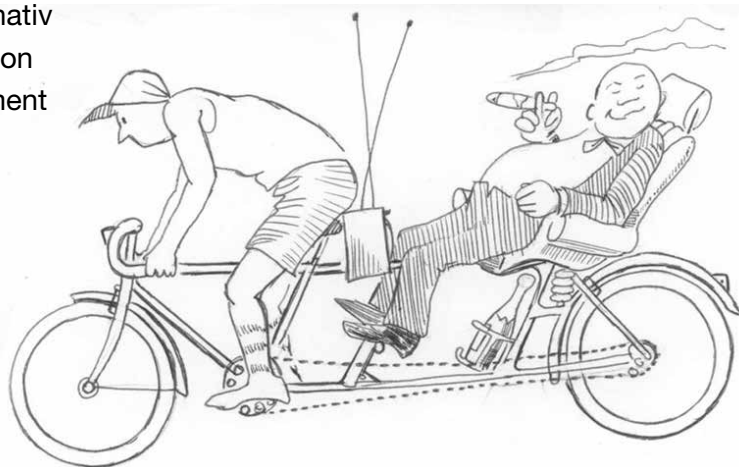
Vi måste alltså ändra vår livsstil i framtiden och kretsloppen för energi och materia måste slutas. Rättvisan mellan jordens länder vad gäller resursförbrukning måste öka, inte minst för att undvika konflikter. Krig medför inte bara mänskligt lidande, krig är även miljömässiga katastrofer.

Dagens större städer har blivit så stora och trånga, att de inte längre är effektiva. Köbildning, olyckor och buller ökar i en ständigt accelererande takt. Bilarnas kapacitet utnyttjas dåligt och parkerings-problemen är uppenbara. Folk rör sig mindre fysiskt och stressrelaterade sjukdomar ökar.

Dessa "onda cirklar" inom dagens samhällsplanering måste brytas. Privatbilismen måste reduceras till förmån för mer resursnåla alternativ. Här är ökad kollektivtrafik en nödvändighet och här kan cyklandet spela en viktig roll. Flertalet persontransporter inom tätort kan med fördel ske per cykel.

Cykelns mångsidighet och karaktär

- Ett arbetsredskap
- Ett kommunikationsmedel
- Ett motionsalternativ
- Ett semesterfordon
- Ett frihetsinstrument
- Ett miljökrav



2.2 Cykeltrafikens nuvarande betydelse

Under de senaste krigsåren cyklade vi fem gånger mer än vad vi gör idag. Cyklandet i många av världens fattigare länder är betydligt större än i Sverige. Kina har t ex världens största cykelpark, 300 miljoner fordon – en på var fjärde invånare. Men även här påverkar den moderna "utvecklingen" negativt. I t ex huvudstaden Peking cyklade 80 % av befolkningen för 20 år sedan – nu har denna siffra reducerats till 20 % pga bilismen och man driver kampanj för ett sundare återtåg.

Även bland mer närliggande stater som Holland och Danmark cyklar man betydligt mer än här hemma. Cykelinnehavet i Sverige är dock stort (uppskattningsvis kring 10 miljoner fordon), men vi använder dem inte så flitigt.

Efterkrigstiden i vårt land har inte gynnat cyklandet. Trafikmiljön har anpassats till bilen och pedaltramparna har blivit bortglömda. I dagens svenska tätorter är det fortfarande många gånger riskfyllt att ta sig fram per cykel, även om det ofta kan ske snabbt och smidigt – särskilt under rusningstid.

Mätt i antal tillryggalagda fordonskilometer är därför cyklismen i Sverige ganska marginell – kring 2 %, medan vi står för ca 10 % av samhällsresorna (av totalen på ca 5 miljarder per år). Jämförbara siffror för de kollektiva färdmedlen är ca 7 % i båda fallen. Dessa mätetal bör öka kraftigt, för att våra tätorter och dess invånare skall kunna må bättre.

Cyklandets betydelse framgår dock bäst genom ett studium av antalet resor i samhället. Snittlängden för en cykelresa i Sverige uppgår till ca 4 km, dvs en distans utan problem för de flesta. Cyklandet under barmarkssäsong är förstås väsentligt högre och lokalt kan cykeln då på vissa platser stå för 30–40 % av resorna.

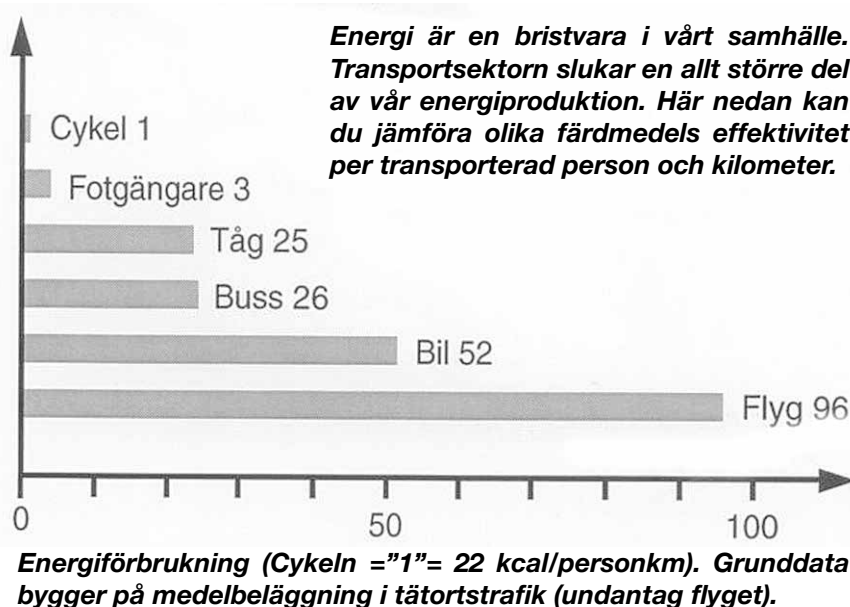
2.3 Förutsättningar för ett ökat cyklande

Människan följer ofta minsta motståndets lag, men är skapad för fysisk aktivitet på en viss nivå. Dagens samhälle bjuder tyvärr på många hinder för detta. Transportsystemet är synnerligen bekvämt, datorer är snart sagt var mans egendom (ibland även yrke) och TV-utbudet är enormt. Vi verkar att ha nått en punkt, då nackdelarna med fysisk inaktivitet blir allt tydligare. Vi jäktar runt i ett ekorrhjul i högt tempo och mår allt sämre. Cykeln kan i en sådant läge erbjuda både nytta och nöje – på ett för många attraktivt sätt.

Av trafikolyckorna i samhället står tyvärr cyklisterna för en stor andel. Inte just dödsolyckor, utan mer en mängd singelolyckor – med mer eller mindre allvarliga konsekvenser. Detta har gjort oss extra ”uppmärksammade och intressanta” under ett par decennier, vilket bl a lett till ganska omfattande utbyggnader av cykelvägnäten i och kring våra tätorter. Cykeln har blivit erkänd som ett ”likvärdigt fordon” och en stor utredningsinsats gjordes kring sekelskiftet (se bilaga 3.3) – dock utan ekonomiskt innehåll. Främst har insatserna koncentrerats kring ”cykla-till-och-från-jobbet”-problematiken. Nollvisionen har lanserats som ett begrepp, men den är ju ganska svår att tillämpa på cykelområdet (se bilaga 3.4).

Miljön på vårt klot är hotad från alla håll – trafiken har här ett stort ansvar. Situationen i Sverige är problematisk – dvs ej i balans med naturen och ekonomiskt ineffektiv i våra tätorter. Räknat i förbrukad energi eller utsläpp av icke önskvärda substanser till omgivningen per invånare, ligger vårt land på en mycket hög nivå. Cykeln skulle ur detta perspektiv kunna bidra till en bra mycket bättre balans – särskilt inom våra tätorter.

Tabell – Cykeln 50 gånger effektivare än bilen





**Cykelns avgasutsläpp
är lika med noll.**

Energimässigt är cykeln 50 gånger effektivare än bilen. Bullernivån är obefintlig och utsläppen nära noll. Lägg därtill att fordonet tar minimal plats och håller oss fysiskt och mentalt friska, så förstår väl var och en att cykeln borde vara en självklar delösning inom den framtida transportsektorn.

Cyklandet uppfattas positivt av flertalet. Nästan alla äger en cykel, nästan alla kan cykla. Cykeln används av gammal som ung, av lika många manliga som kvinnliga. Cykeln är utmärkt för såväl arbetsresor som till och från skolan – under shoppingturen, på fritid och semester. Cykeln har en unik potential och är ett relativt billigt fordon – både i inköp, drift och underhåll (se bilaga 3.1).

Trots cyklandet alla fördelar, sker ingen ändring av samhällstransporterna över en natt eller av sig självt. Här fordras uppenbarligen långsiktigt tänkande och strategiska åtgärder. Det räcker dessutom troligtvis inte enbart med cykelmiljövänliga insatser och positiv propaganda – vi tror att kännbara restriktioner måste sättas in parallellt mot de miljömässigt sämre transportalternativen. Några i vårt tycke principiellt viktiga tankar är här att –

★ 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 cyklismen 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. Cyklar 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.