



Rapport 2004:21



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

På cykel för miljö och hälsa

**Författare:
Ingemar Ahlström**

Rapport 2004:21



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

På cykel för miljö och hälsa

Författare: Ingemar Ahlström, 2004



Utgivningsår: 2004

Foto omslag och övriga fotografier: Ingemar Ahlström

Omslagsbildtext: *Bilens roll som frihetssymbol är inte längre självklar*

Tryckeri: Lenanders Grafiska AB, upplaga 500 exemplar

ISBN: 91-7281-150-1

Denna rapport kan beställas från Miljö- och planerings-
avdelningen, Länsstyrelsen i Stockholms län,
tel 08-785 40 00

Besök också vår webbplats www.ab.lst.se



Förord

Trafiken tillhör de ständigt aktuella frågorna i vår växande Stockholms region. Köer, trängsel, olycksrisker, buller och luftföroreningar är skäl att begränsa biltrafiken. Det kan ske genom att fler nyttjar kollektivtrafiken, eller att fler cyklar. Det har på senare tid gjorts betydande satsningar i regionen på nya cykelbanor och regionala cykelnät. Att uppmärksamma det regionala cykelnätet är egentligen anmärkningsvärt. Vi tar det för självklart att en bilväg leder vidare på andra sidan kommungränsen. En cyklist kan inte vara lika säker på den saken. Präktigt skyltade cykelleder kan plötsligt upphöra eller blockeras av grushögar. Just denna brist på inlevelse i cyklistens villkor och dess konsekvenser granskas i denna rapport.

Cyklande brukar ses som något gott som borde öka, men diskuteras paradoxalt nog ofta med negativa förtecken. Att framställa cyklandet som ett problem för bilister, en fara för fotgängare och för cyklisten själv lockar knappast fler till att cykla. Det gör heller inte dåligt skötta cykelbanor, svårbegripliga trafikregler, eller diskriminerande och ibland rent felaktiga skyltningar. Sådan brist på konsekvens irriterar, utsätter cyklisten för faror och kan rentav provocera till lagbrott.

Författaren Ingemar Ahlström belyser cyklande utifrån delvis andra aspekter än de gängse, när han utgår från cyklistens egna behov. Hans beskrivning av cyklandets fördelar tar inte bara fasta på sådana uppenbara skäl som att det är enkelt, snabbt och hälsosamt att cykla. Han framhåller även dess subjektiva lockelser genom upplevelser och frihetskänsla, kanske väl så viktiga för valet av färdmedel. Det är ju inte de redan frälsta vi skall övertyga utan dem som idag hellre väljer bilen, som Ahlström uttrycker saken. Inte minst viktigt är att grundlägga sunda vanor genom att uppmärksamma skolbarnens cyklande.

Länsstyrelsen arbetar inom ramen för kommunikationer med ett projekt ”Hållbara resor och transporter” som syftar till att minska påfrestningen på miljön genom sundare resvanor. Denna rapport om bättre villkor för cyklisterna behandlar frågor av stor vikt i det arbetet, vilket är ett skäl till att Länsstyrelsen publicerar rapporten som en del i Länsstyrelsens rapportserie. Författaren svarar själv för innehållet.

Stockholm i november 2004

Lars Nyberg
Miljö- och planeringsdirektör

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Bakgrund till rapporten.....	6
Samhällsmålen talar för cykeln.....	7
På naturen och hälsans villkor	7
Cykeln och hälsan	8
Cykeln som hälsoresurs.....	8
Lönsamt med cyklister	9
Dyra cykelolyckor.....	10
Cykeln och miljön.....	12
Miljömålen stödjer cykeln.....	12
Viktig roll i miljöarbetet.....	13
Cykeln missade miljötaget	13
Rör inte min bil	14
Lite miljöpengar till cykelprojekt	16
Cykeln som miljövärdare ger inga rubriker	16
Cykeln inget för miljöprofilen?	18
Bilen och miljön.....	20
Största enskilda föroreningskällan	20
Ökar i stället för minskar	20
Mål och målkonflikter.....	22
Säkerhet och folkhälsa	22
Oklara trafikmål	23
Strategi för cykeltrafik	25
Utgångspunkt i tydliga mål	25
Viktiga delar i en strategi för cykeltrafik	25
Kvalitetssäkrad cykeltrafik	30
Kvalitetssäkring ingen garanti för hög kvalitet	30
Att marknadsföra cykling	36

Cykeln som symbolbärare.....	36
Ingen kan göra allt, men alla kan göra lite	36
Cykling som varumärke	37
Att förmedla ett budskap	37
Från bil till cykel på korta resor	44
Stora miljö- och hälsovinster	44
Förutsättningar och villkor	45
Arenor för korta cykelresor	45
Vidgat perspektiv.....	49
Utnyttja fördelarna	49
Inställning till cykling	51
Trafikproblem eller kulturproblem?	54
Strukturella och kulturella hinder	54
Beslut måste kunna omprövas	55
Lagar och regler	56
Cykelvägnätets informationssystem.....	56
Korsningar och cykelöverfarter – några exempel.....	58
Väjningsplikt mot gående.....	65
Funderingar kring fortsatt forskning och utvecklingsarbete ..	67
Bilaga.....	69
Referenser	80

Begrepp och förkortningar

Gc-bana:	Gång- och cykelbana
Bevakad cykelöverfart:	Försedd med trafikljus
Obevakad cykelöverfart:	Utan trafikljus
TrF:	Trafikförordningen
NTF:	Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande
VMF:	Vägmärkesförordningen
VTK:	Vägrafikkungörelsen

Sammanfattning

Stora möjligheter att öka cykeltrafiken

För att nå miljömålen är det nödvändigt att vi ändrar våra resvanor. Om 1 procent av bilåkandet i Sverige förs över till cykel minskar bensinförbrukningen med 55 miljoner liter per år, vilket motsvarar minskade kvävedioxidutsläpp på drygt 22 300 ton. Hälften av alla bilresor i landet är kortare än fem kilometer. Främst i tätorterna finns en stor potential för att ersätta bilåkande med cykling vid kortare resor. Närmare 80 procent av bilresorna i tätort är kortare än tre till fyra kilometer. I Stockholms län är var fjärde bilresa kortare än två kilometer. Bilåkandet till och från jobbet i Stockholms län uppgår till långt över en halv miljon mil om dagen. Om stockholmarna en månad om året cyklade istället för att köra bil vid arbetsresor under tio kilometer skulle det årliga bilåkandet minska med åtta miljoner mil. Två tredjedelar av bilresorna i Sverige för inköp och service är under tre kilometer. I Sollentuna kommun med närmare 60 000 invånare har 80 procent av hushållen högst ett par kilometers cykelavstånd till en större köpanläggning.

En ökad andel cykeltrafik har också betydelse för folkhälsan. Samhällets kostnader för sjukdomar kopplade till fysisk inaktivitet uppskattas till 100 miljarder kronor årligen. Förutom cykling till och från jobbet finns flera områden med stor potential för ökad cykling. Skolan har en viktig roll för att grundlägga sunda motionsvanor. Men andelen barn som skjutsas i bil till skolan i stället för att cykla eller gå har ökat markant de senaste årtiondena, trots att majoriteten av Sveriges skolbarn har kortare skolväg än en kilometer. Idrotten är Sveriges största folkrörelse med över tre miljoner medlemmar i över 20 000 föreningar. Här finns goda förutsättningar att lokalt öka cyklandet inom ramen för Riksidrottsförbundets miljöarbete och projekten Näridrottsplats och Idrotten sätter Sverige i rörelse.

Liten uppmärksamhet i miljöarbetet

Biltrafiken har länge varit tätorternas största miljöproblem. Trots det har cykeln fått liten uppmärksamhet i miljöarbetet. När miljöengagemanget i samhället var som starkast i slutet av 1980-talet och under 1990-talets början var intresset för cykeltrafik svagt. Av mer än 2300 ansökningar från kommuner och organisationer om medel till miljöprojekt har bara några få handlat om cykeltrafik. Endast två av 137 projekt som beviljades Agenda 21 bidrag handlade om cykel. Andelen beviljade medel som har gått till cykelprojekt är försvinnande liten. Inte heller i media har cykelns fått någon större uppmärksamhet i miljösammanhang. Av alla artiklar om

cykel i Dagens Nyheter under hela 1990-talet hade endast en artikel miljö som huvudtema. De flesta artiklarna handlade om problem och risker med cykling. Cykeln har också haft låg profil i myndigheters och företags arbete med miljöprofilering. Det borde vara självklart att företag och myndigheter som miljöcertifieras enligt ISO eller EMAS kan erbjuda anställda och besökare ett anständigt cykelställ.

Nödvändigt med tydlig strategi och högre kvalitet

Vägverkets nationella strategi för cykeltrafik pekar ut två övergripande mål: Cykeltrafiken ska bli säkrare och andelen cykeltrafik ska öka. Om de målen ska nås måste det ställas höga krav på genomarbetad strategi, samordning och kvalitet på alla nivåer i arbetet med cykeltrafik. Alla åtgärder av betydelse för att nå målen måste dra åt samma håll och ge samma signaler. Större ansvar måste läggas på väghållarna för att minska olycksriskerna. Storstockholms cykelvägnät uppvisar fortfarande stora brister i kontinuitet, säkerhet och framkomlighet. Kvaliteten i anläggning och underhåll har avgörande betydelse för cyklisternas säkerhet och cykelvägnätets användbarhet. Exemplet i bilagan visar hur brister i en nyanlagd cykelbana gör att över 90 procent av cyklisterna istället väljer att trängas bland bilar och bussar på körbanan. Det ökar inte bara olycksriskerna utan gör också cyklisterna till lagbrytare. Därför är det nödvändigt med ett system för kvalitetssäkring av arbetet med cykeltrafik. Det ska inte bara omfatta anläggande och underhåll i cykelvägnätet, utan också innehålla preciserade krav i fråga om bland annat kunskap, organisation, information, marknadsföring, uppföljning, ansvarsfördelning och samordning. I princip bör lika höga krav ställas på planering för cykeltrafik som på planering för biltrafik. Det finns inga skäl till att den som väljer cykeln framför bilen ska behöva acceptera sämre framkomlighet, sämre vägvisning och högre olycksrisker. Om cykeln ska få någon betydelse för miljö och folkhälsa är det nödvändigt med ett helhetstänkande där målen överordnas formerna. Dagens förvaltningskultur med starkt sektorstänkande leder ofta till målkonflikter och att viktiga åtgärder av gemensamt intresse inte genomförs eftersom "någon annan har ansvaret". Detta har varit tydligt på cykeltrafikens område. Ett angeläget forskningsområde bör därför vara att studera vilken betydelse kultur och struktur inom den offentliga sektorn har för att nå långsiktiga samhällsmål för till exempel miljö, trafiksäkerhet och folkhälsa.

Bilister främsta målgruppen

En långsiktig hållbar utveckling förutsätter förändringar i livsstil och konsumtionsmönster. Det kan bara åstadkommas genom den enskilde människans engagemang, attityder och beteende. De flesta av oss försöker leva miljövänligt med sopsortering, återvinning och miljömärkta produkter. Men få är villiga att dra ner på bilåkandet av miljöskäl. Om cykling ska få

någon betydelse i miljöarbetet måste det ersätta bilåkning. Något tillspetsat kan man därför säga att planering för cykeltrafik är till för bilister. Bilister är vana vid bekvämlighet, bra framkomlighet och vägvisning och hög säkerhet. Den bilist som provar på att cykla till jobbet måste mötas av en trygg och välkomnande trafikmiljö som visar att miljöbudskapet är allvarligt menat. Trovärdighet är ett nyckelord i myndigheternas miljöarbete. Också information har betydelse för att öka cyklandet. Informationen om cykling har i stor utsträckning varit "negativ" och handlat om risker, regler och trafikbeteende. För att locka nya grupper att cykla behövs mer positiv information som lyfter fram cyklandets fördelar och glädjeämnen. Stockholms Trafikradio är den bästa direktkanalen om man vill nå den främsta målgruppen med information om cyklandets fördelar. Men i trafikradion nämns cykeln bara om någon cyklist är i vägen eller på annat sätt orsakat någon störning i trafiken.

Trafikreglerna måste ses över

I trafiken är det nödvändigt att veta vad som gäller och att alla tolkar reglerna på samma sätt. Oklarheter, missförstånd och felbeteenden bäddar för konflikter och olyckor.

En stockholmscyklist på väg till jobbet kan passera ett tiotal olika överfarter med skilda varianter av regler, skyltning och signalanordningar. I många fall är vägmärken och vägmarkeringar felaktiga och reglerna svårbegripliga eller diskriminerande. Detta leder inte bara till onödiga olycksrisker. Det hotar också rättssäkerheten och bidrar till bilden av dålig trafikkultur bland cyklisterna. Trafikmiljön är den viktigaste faktorn för cyklisternas attityder och beteende. En dålig trafikmiljö skapar dåliga trafikanter. I många fall mer eller mindre tvingas cyklisterna till lagbrott på grund av felaktigheter i trafiksystemet eller för att man inte förstår vad som gäller. Reglerna måste vara logiska, konsekvent tillämpade och anpassade till cykeltrafikens förutsättningar. Det gäller inte minst trafiksignaler. När det är grönt ljus för cykeltrafiken ska signalen självklart visa grönt, inte rött. Det är inte heller rimligt att cyklisterna ibland ska lämna företräde för korsande trafik som har väjningsplikt, eller till och med stopplikt. Det bör vara en angelägen uppgift för Vägverket att se över de trafikregler som har betydelse för cykeltrafiken.

Bakgrund till rapporten

Idé och program för projektet "På cykel för hälsa och miljö" presenterades 1988. Då fanns emellertid inga pengar till projektet. Paradoxalt nog byggde projektiden just på att det saknades pengar till insatser för cykeltrafik. Projektet skulle visa på möjligheter att med enkla och billiga åtgärder bättre utnyttja och utveckla befintlig trafikmiljö för att öka säkerhet och framkomlighet för cykeltrafiken. Syftet var också att uppmärksamma brister i planering och underhåll som hindrade framkomligheten och ökade olycksriskerna för cyklisterna. I projektplanen ingick även ett Cykla Till Jobbet-paket och ett demonstrationsstråk för skyltning och vägvisning från Stockholms ytterområden in till centrum som underlag för en vägvisningsplan.

Beroende av möjligheter till finansiering har projektet genomförts i fristående delar. Vägverket finansierade en studie av cykelvägnätets informationssystem (Cykel i tätort). Sollentuna kommun och Agenda 21-bidrag från Naturvårdsverket har finansierat en cykelkarta, inventering och åtgärdsförslag som underlag för Sollentunas cykelplanering. Stockholms Handelskammare finansierade en studie av alternativa cykelvägar i Stockholms innerstad.

Den här rapporten har sin utgångspunkt i cykelns betydelse för miljö och folkhälsa, och blev möjlig att påbörja 1999 med stöd från Folkhälsoinstitutet. Det ursprungliga projektprogrammet har anpassats med hänsyn till den utveckling som under åren skett inom bland annat områdena trafik, miljö och folkhälsa. En del av det som projektet avsåg att uppmärksamma har åtgärdas, forskning och utredningar har bidragit till förbättrat kunskapsunderlag för cykelplanering och inställningen till cykeltrafik har förändrats med ökad insikt om hoten mot miljö och folkhälsa. Den utdragna projektiden har gjort det möjligt att dokumentera och följa utvecklingen under hela 1990-talet, vilket givit intressanta erfarenheter inte minst när det gäller cykelns roll i ett miljöperspektiv. Projektet är storstadsinriktat och bygger till stor del på erfarenheter från Stockholmstrafiken, men torde ändå ha ett allmängiltigt innehåll. Det är i storstaden som cykeln har störst betydelse för folkhälsa och miljö. Det är där biltrafiken utgör det största miljöhotet och där ett ökat cyklande kan ge de största miljövinster. Det är i storstadsregionerna olycksriskerna är som störst vilket ställer särskilt höga krav på en säker cykelmiljö. Det är där brister i planeringen ger de allvarligaste konsekvenserna. Och det är där den stora potentialen för ökat cyklande finns.

Projektet har möjliggjorts genom ekonomiskt stöd från Crescent Folkhälso-cykeln och Länsstyrelsen i Stockholms län som har stått för slutredigering och tryckning.

Samhällsmålen talar för cykeln

På naturen och hälsans villkor

Det råder inte längre något tvivel om biltrafikens skadliga verkningar på människa och miljö, även om åsikterna om verkningarnas omfattning går isär. Politiska mål och beslut som rör biltrafiken har betydelse för cykeltrafiken. Om biltrafiken ska minska måste folk förflytta sig på annat sätt vid oförändrat transportbehov. Att få fler att välja cykeln i stället för bilen när detta är möjligt ligger helt i linje med samhällets mål om en långsiktig hållbar utveckling. I rapporten *Samhällets hälsopolitik 1994 – 2004* talas om hållbar utveckling i ett hälsopolitiskt perspektiv. Det innebär en samhällsutveckling som främjar möjligheterna att leva ett hälsosamt liv. Biltrafiken har länge varit ett stort miljöproblem och ett stort hälsoproblem i större tätorter. Redan i slutet av 1970-talet framhölls det som ett mål att minska biltrafiken i Stockholm. Men inte förrän 20 år senare kom cykeltrafiken att på allvar uppmärksammas som ett led i miljö- och folkhälsoarbetet.

I betänkandet *Ny kurs i trafikpolitiken* SOU 1997:35 tecknar Kommunikationskommittén sin vision av ett framtida transportsystem. Där sägs att trafikpolitiken ska utgå från långsiktiga mål om en god livsmiljö. Det framtida transportsystemet ska bidra till ekonomisk och social utveckling utan att tära på naturens resurser, förstöra miljön eller tära på människors hälsa. Det måste vara ekonomiskt, socialt, kulturellt och ekologiskt hållbart, vilket kräver en omställning och anpassning av trafikpolitiken på naturens och hälsans villkor. Den visionen har lagts fast i regeringens proposition 2001/02:20 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart samhälle*.

Även mer närliggande mål om trafikpolitik, miljö och folkhälsa kan tolkas som ett starkt stöd för utökad cykeltrafik. Riksdagen har i 1991 års miljöpolitiska beslut slagit fast att målet för miljöpolitiken bland annat är att skydda människors hälsa och att hushålla med naturresurser. Riksdagen har också angivit som ett viktigt mål att kraftigt begränsa trafikens miljöpåverkan. I proposition 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling* påpekar regeringen att ett hållbart transportsystem förutsätter en helhetssyn där såväl sociala som ekologiska aspekter vägs in och med målet att skydda miljön och främja hushållningen med naturresurser.

Cykeln och hälsan

Cykeln som hälsoresurs

Den 8 oktober 2001 hade Dagens Nyheter en breitt upplagd artikel om att läkare vid nio vårdcentraler i landet skulle börja skriva ut motion på recept. I artikeln konstaterades att cykling var bra och skonsam motion. Pilotprojektet FYSS (Fysisk aktivitet i Sjukdomsprevention och Sjukdomsbehandling) har därefter vidgats och modellen med fysisk aktivitet på recept har nu introducerats i hela landet. På Huddinge sjukhus pågår ett forskningsprojekt med stöd av Crescent om cyklandets roll för svensk folkhälsa. Motion är billig vård utan biverkningar. Genom att skriva ut fysisk aktivitet på recept skulle Stockholms läns landsting kunna spara betydligt mer än de 150 miljoner om året som kan sparas genom övergång till likvärdiga men billigare läkemedel. En enkät inom ramen för FYSS visade att 88 procent av tillfrågade patienter skulle föredra fysisk aktivitet i stället för medicin om det gav lika bra effekt. Tanken om fysisk aktivitet som alternativ till medicin är inte ny. Redan för hundra år sedan förstod man att botemedlet mot *"den ökade nervositeten, den minskade livslusten och den försämrade vigören orsakad af våra dagars myckna tanke- och innearbete framför allt var att söka i mera kroppsrörelse"*. Då skulle man *"långt lättare återvinna hälsa och krafter än genom hundratals mediciner"*.

Den europeiska kongressen i London 1999 om transporter, miljö och hälsa konstaterade att transportformer som innebär fysisk aktivitet, som gång och cykling erbjuder påtagliga hälsovinster, ofta blivit förbisedda i planering och beslutsfattande. En ökad andel cykeltrafik ligger i linje med såväl Världshälsoorganisationen WHO:s hälsomål som de svenska folkhälsomålen. WHO har fastslagit att för mycket stillasittande är en av de tio viktigaste orsakerna till sjukdom och för tidig död. WHO antog år 1998 hälsomål för det 21:a århundradet. Ett ökat cyklande under säkra former överensstämmer med de målen. Måttlig fysisk aktivitet som en halvtimmes cyklande om dagen kan räcka för att avsevärt minska risken för många så kallade välevnadssjukdomar. I samband med Världshälsodagen 2002 påpekade WHO:s generaldirektör Gro Harlem Brundtland därför betydelsen av att kommunerna satsar på en trafikpolitik som gör att folk kan gå och cykla säkert. Två av de sex mål för fysisk aktivitet som föreslagits av Nationella Folkhälsokommittén 1999 rör cykeltrafik; säkrare cykelvägar till skolan och anläggande av bostadsnära gång- och cykelvägar. Även Vägverket konstaterar i den nationella strategin för cykeltrafik att en övergång från bilåkande till cyklande främjar folkhälsan.

Minskad biltrafik genom att föra över bilåkande till cykling har annars mest kommit att ses som ett inslag i miljöarbetet, främst genom minskade avgasutsläpp. Men det bör också vara intressant att räkna på effekterna från folkhälsosynpunkt. Går det till exempel att beräkna hälsovärdet av den extra motion som blir följden om hälften av alla korta bilresor under fem kilometer förs över till cykling? Att byta bilen mot cykel i storstadstrafiken har också betydelse för det psykiska välbefinnandet. Forskning visar att frustration och stress i biltrafiken förmodligen har en avgörande förklaring i det faktum att man inte kan påverka sin situation, till exempel när man sitter fast i bilköer.

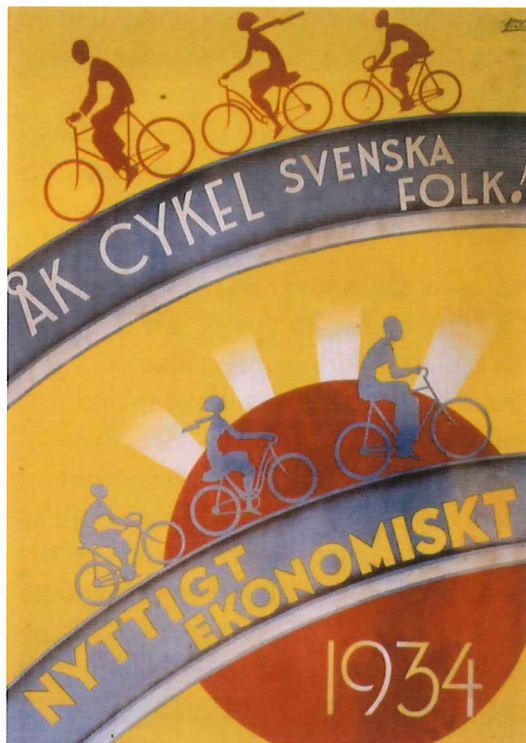
I SOU 2000:91 *Hälsa på lika villkor* är en utgångspunkt att människors levnadsvanor är en bidragande orsak till ohälsa. För lite fysisk aktivitet är ett ökat hot mot folkhälsan eftersom en rad sjukdomar påverkas av fysisk inaktivitet. Samhällets kostnader för sjukdomar som är kopplade till fysisk inaktivitet uppskattas till omkring 100 miljarder kronor årligen. I Socialstyrelsens folkhälsoberättelse från 1994 konstateras att hälsoarbetets inriktning har gått från att främst vara en angelägenhet för sjukvården till att vara en angelägenhet för alla samhällssektorer. Inom idrottsrörelsen och friluftslivet har till exempel perspektivet breddats till att i högre grad innefatta folkhälsofrågor. I utredningen *Statens stöd till friluftsliv och främjandeorganisationer* (Ds 1999:78) betonas friluftslivets betydelse för folkhälsan ur flera perspektiv, bland annat som sjukdomsförebyggande och hälsofrämjande. Utredningen definierar friluftsliv som vistelse och fysisk aktivitet utomhus för att uppnå miljöombyte och naturupplevelse utan krav på prestation eller tävling. Cykling till jobbet på fina vägar i anslutning till naturen bör gott och väl rymmas inom den definitionen. I Länsstyrelsens i Stockholms läns rapport *Friluftsliv i tätort* (2001:18) har det tagits som exempel på den typ av friluftsliv som i folkhälsoarbetet ges allt större betydelse; enkla, billiga, vardagliga möjligheter till motion och naturupplevelser på nära håll.

Lönsamt med cyklister

Samhällets kostnader för ohälsa uppgick 2001 till 120 miljarder kronor. I början av 2002 kostade antalet sjukskrivna 25 miljoner kronor om dagen. Det finns hälsoekonomiska studier som tyder på att fysisk aktivitet är den mest kostnadseffektiva insatsen i folkhälsoarbetet. Fysiskt aktiva personer löper hälften så stor risk att drabbas av hjärt- och kärlsjukdom som fysiskt inaktiva. Även regelbunden aktivitet på förhållandevis låg nivå ger hälsovinster. En i stort sett inaktiv person i medelåldern som börjar cykla till jobbet fem kilometer om dagen i stället för att ta bilen minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar med 50 procent.

I den senaste folkhälsoberättelsen från Socialstyrelsen 2001 noteras en oro-väckande utveckling med mer stillasittande bland barn och unga liksom

en ökad övervikt bland yngre vuxna beroende på för lite rörelse. Endast en femtedel av befolkningen motionerar på fritiden i sådan utsträckning att det ger en positiv effekt ur ett folkhälsoperspektiv.



Men att bara titta på motionsvanor under fritiden kan ge en felaktig bild. Den som regelbundet cyklar till och från jobbet några kilometer om dagen, vilket räknas som arbetstid, behöver inte använda fritiden till motion. Målet i folkhälsoarbetet måste vara att så långt som möjligt skapa ett samhälle som uppmuntrar till sådan fysisk aktivitet som på ett naturligt sätt ingår i det dagliga livet.

God folkhälsa är också lönsamt ur ett företagsekonomiskt perspektiv. I en rapport från Arbetskyddsnämnden (numera Prevent) ges exempel på framgångsrik friskvård i företag.

De visar bland annat att fysiskt

aktiva har betydligt mindre sjukfrånvaro än fysiskt inaktiva. Studier visar också på ett klart samband mellan fysisk aktivitet, sjukskrivningsdagar och produktivitet. Att uppmuntra anställda att cykla till jobbet bör således vara både god företagsvård och god företagshälsovård.

Dyra cykelolyckor

En förutsättning för att ett ökat cyklande ska ge önskvärda folkhälsovinster är att det inte åtföljs av ett ökat antal cykelolyckor. Institutet för Framtidsstudier betonar att samhällets hälsopolitik i ökad utsträckning måste beakta de oskyddade trafikanternas säkerhet. Även de som går eller cyklar ska ha rätt till en säker miljö vilket stämmer överens med riksdagens trafiksäkerhetsbeslut från 1982. Där slås fast att riskerna för att dödas eller skadas i trafiken ska minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade. Vidare ska de stora riskskillnaderna mellan olika trafikantgrupper utjämnas. Att kunna förflytta sig lika riskfritt oavsett färdssätt anser riksdagen vara en rättvis- och jämlikhetsfråga av största betydelse.

Riksdagens beslut till trots var ännu i början av 2000-talet risken att dödas eller skadas i trafiken i genomsnitt för riket cirka fem gånger högre för

cyklister än för bilister. I Stockholm är risken så mycket som 20 gånger högre. Svenska undersökningar visar att cyklisterna utgör den största gruppen trafikskadade och står för mer än hälften av vårdkostnaderna för trafikskadefall. 1 700 cyklister omkom i trafiken 1978-2001. Under samma period skadades 700 000 cyklister så allvarligt att de fått söka vård. Av dessa hade över 200 000 fått huvudskador. Åren 2000 – 2003 var hälften av de omkomna i Stockholmstrafiken fotgängare och cyklister. Lunds Tekniska Högskola beräknade att i början av 1990-talet uppgick de årliga kostnaderna för cykelolyckor till över 600 miljoner kronor. Cykelolyckorna betraktas som ett globalt hälsoproblem. Inom ramen för Global Programme on Accident and Injury Prevention initierade WHO för flera år sedan ett världsomfattande projekt för bland annat ökad cykelsäkerhet.

Stora resurser har lagts ned på utredningar och kampanjer för att öka användningen av cykelhjälm. Men ansvaret för att minska cykelolyckorna måste i högre grad läggas på väghållarna. Fortfarande utsätts cyklisterna för stora och onödiga risker på grund av oklarheter i trafiksystemet och brister i planering och underhåll av cykelvägnätet. I proposition 2001/02:20 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* påpekas att satsningarna på ökad cykeltrafik måste ske på ett sådant sätt att de bidrar till trafiksäkerhetsmålet.

Cykeln och miljön

Miljömålen stödjer cykeln

I regeringens proposition 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling* poängteras att det måste finnas förutsättningar för en säker cykeltrafik. Vägverket har regeringens uppdrag att ta fram underlag för hur cykeltrafiken kan stärkas och biltrafiken begränsas i landets större städer fram till år 2010. Våren 2000 presenterade Vägverket en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. I Vägverkets regleringsbrev angavs då som ett mål att andelen cyklister skulle öka. Något uttalat mål att öka cykeltrafiken hade inte funnits tidigare.

Riksdagen beslutade 1999 om 15 nationella miljömål. Det övergripande syftet med miljömålen är att vi ska kunna lämna över ett samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen är lösta. Tre av miljömålen har direkt bäring på trafiken och kan ses som stöd för ökade insatser för cykeltrafik: *Frisk luft*, *God bebyggd miljö* samt *Begränsad klimatpåverkan*. Naturvårdsverket konstaterar att trafiken är det område där de största insatserna behövs för att nå miljömålen, och att det är sannolikt att bilåkande måste minskas.

För att nå miljömålen är det nödvändigt att arbetet med nationella mål och handlingsprogram snabbt förs ner på lokal nivå för att omsättas i praktiska åtgärder; "Tänk globalt – handla lokalt". Det är tanken bakom Agenda 21, som är FN:s handlingsprogram för en långsiktigt hållbar utveckling och antogs vid Världsmiljökonferensen i Rio 1992. Syftet med Agenda 21 är att långsiktigt åstadkomma förändringar i främst i-ländernas miljötärande vanor, livsstil och konsumtionsmönster. Industriländernas ohållbara konsumtionsmönster anges i Agenda 21 som den viktigaste orsaken till förstöringen av den globala miljön. I enlighet med Agenda 21 har riksdagen uppmanat Sveriges kommuner att arbeta fram egna handlingsprogram för att åtgärda de internationella miljöproblemen på lokal nivå. Det är vardagens alla små beslut och enskilda åtgärder som är avgörande för den framtida utvecklingen. En av de viktigaste förändringarna i det avseendet rör persontransporterna i tätorterna. Att minska bilåkande är enligt miljömålskommittén av de mest angelägna och brådskande åtgärderna i miljöarbetet.

För att öka miljöengagemanget bland allmänheten är det viktigt att bättre tydliggöra miljöbegreppets sociala och hälsomässiga dimension. Bra miljö är inte något särintresse för Naturvårdsverket eller "miljövänner". Bra miljö är en fråga om välfärd och i högsta grad en fråga om den egna hälsan och det egna välbefinnandet.

Viktig roll i miljöarbetet

Naturvårdsverket påpekar i sin rapport om storstädernas trafik och miljö att trafiken är den källa till luftföroreningar som är mest angelägen att åtgärda. Naturvårdsverket betonar också vikten av en förändrad samhällsplanering med prioritering av de miljövänligaste trafikslagen. Tätorterna måste utformas så att alla kan ta sig fram på ett effektivt och resurssnålt sätt. I Naturvårdsverkets aktionsprogram *Ett miljöanpassat samhälle* anges som en av de viktigaste åtgärderna en övergång till miljövänligare trafikslag, till exempel från bil till cykel. I Vägverkets miljöprogram 2002 – 2005 anges som en åtgärd i verkets sektorsuppgift att främja cykling i syfte att minska bilanvändningen och att förbättra framkomligheten för cykeltrafik. Landstinget i Stockholms län konstaterade i Regionplan -90 att kraftfulla åtgärder behövs mot föroreningar från trafiken, och att samhällsbyggandet måste inriktas på att minska bilåkandet. I utställningsförslaget till regionplanen RUFS 2001 konstateras att förändrade resvanor behövs för att reducera trafikens stora påverkan på boendemiljöer. Åtgärder behövs också för att öka de oskyddade trafikanternas behov av säkerhet och rörelsefrihet. Ett av de urvalskriterier i länsplanen, som grundas på riksdagens transportpolitiska mål, är att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Det ska ske bland annat genom särskilda satsningar på ett regionalt cykelvägnät. Länsstyrelsen konstaterar i förslaget till länsplan att finns det stora behov av åtgärder i länets infrastruktur för cykeltrafik.

Miljövårdskommittén påpekar i sitt slutbetänkande 2000 *Framtidens miljö – allas vårt ansvar* att en framtida transportstrategi innebär att mer trafik måste överföras till cykel. I det av Riksdagen beslutade miljö kvalitetsmålet som avser god bebyggd miljö ingår att det ska finnas bra förutsättningar för cykeltrafik. Enligt Miljömålskommitténs förslag till etappmål ska senast år 2010 statlig och kommunal planering grundas på strategier för hur resurssnåla och miljöanpassade transportsätt ska stärkas. Men en utvärdering som gjorts av Länsstyrelsen i Stockholms län visar att man med dagens åtgärdestakt bara kommer att ha uppnått hälften av de regionala miljömålen år 2020. Biltrafiken anges som ett av de största hindren för att nå miljömålen. Även i Stockholms översiktsplan sägs att en av de mest angelägna åtgärderna för att komma närmare målet om ett långsiktigt hållbart samhälle är att minska biltransportbehovet.

Cykeln missade miljötaget

Cykeln är världens mest miljövänliga fordon; den drar ingen energi utöver cyklistens egen, lämnar inga föroreningar efter sig, är tyst och tar liten plats. Dessutom är den hälsosam att använda. I tätorterna är den ofta överlägsen bilen i snabbhet och framkomlighet. Hastigheten på Stockholms infartsleder sjunker snabbt när biltrafiken börjar närma sig kapacitetsgränsen. I morgon- och kvälls köerna kan restiden var sju gånger så lång som vid lågtrafik.

Cykeln hade det väl förspänt när miljövindarna började friska i mot slutet av 1970-talet och bilen hamnade i snålblåsten. I samma stund som det stod klart att tätorternas biltrafik var ett av de största miljöhoten borde man börjat tänka i cykelbanor. Potential och förutsättningar fanns: Naturvårdsverket pekade tidigt ut biltrafiken som en av 1980-talets stora miljöfrågor. Intresset för motion och hälsofrågor ökade. Nya former av statsbidrag till kommunala cykelvägar infördes 1979. I Stockholm tog cyklandet fart efter 1970-talets bottennoteringar. Cykeln blev trendtillbehör bland ungdomar, och mountain-biken med sin tuffa utstrålning lockade till sig nya grupper av cyklister. Miljöbevakningen i media ökade och nådde sin kulmen under 1980-talets sista år. "Miljöprofil" blev ett begrepp och säljargument.

Allt var som upplagt för en kraftfull satsning på cykeltrafik. Men när miljö-tåget gick stod cykeln kvar. Inte förrän år 2000 presenterade Vägverket ett nationellt handlingsprogram för cykeltrafik och konstaterade i den egna tidningen *Våra Vägar* att det var dags att ta cykeln på allvar. Även om man kan tycka att cykeln togs på allvar 20 år för sent, har det ändå under åren som gått skett en successiv utbyggnad av cykelvägar och genomförts andra åtgärder för cykeltrafiken. Men insatserna har varit långt ifrån den omfattning som vore motiverad med hänsyn till biltrafikens utveckling och samhällets mål i fråga om miljö, folkhälsa och trafikpolitik. I proposition 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling* framhålls vikten av styrmedel som har förmåga att anpassa sig till förändringar i omvärlden.



Trots stark medvind för miljöfrågorna har cyklisterna stretat i motvind.

Rör inte min bil

Att leva miljövänligt har huvudsakligen kommit att handla om kompostering, återvinning, miljömärkta varor och i viss mån "miljövänligt" bilåkande. Frågan om biltrafikens miljöproblem har mest betraktats som en fråga om teknisk utveckling. I Region- och Trafikplanekontorets rapport *Trafik och Miljö* (1995) är en av slutsatserna att möjligheten att minska trafikens miljöstörningar är starkt beroende av tekniska förändringar i motorer, verkningsgrad och reningsutrustning. Som alternativ till bilåkning anges nästan uteslutande kollektivtrafik. På miljömässan Eco-96 varnade Henrik

Sandberg, forskare i miljö rätt, för övertro på ”tekfix”, det vill säga att den tekniska utvecklingen fixar ett långsiktigt hållbart samhälle.

Den bilden bekräftades i en Temo-undersökning 1997 om allmänhetens agerande och attityder till miljöfrågor. Mer än hälften av de tillfrågade drog sällan eller aldrig in på bilåkandet av miljöskäl. Det var en avsevärt större andel än de som sällan eller aldrig köper miljömärkta eller ekologiska varor.

Även Kommunikationskommitténs betänkande visar att miljöengagemanget slagit igenom hos allmänheten, men inte när det gäller bilkörning. Samma erfarenhet redovisas i Naturvårdsverkets rapport om information som styrmedel. Där konstateras att allmänhetens attityder blivit mer miljövänliga under perioden 1976–1992, men den tendensen gällde inte i trafikfrågor. Andra undersökningar och utvärderingar av Agenda 21 arbete uppvisar liknande resultat; gärna miljövänlig, bara man slipper dra ner på bilåkandet. I studien *Göteborgarna & Miljön* från 1995 om göteborgarnas inställning till miljöfrågor hamnade luftföroreningar högst på listan över vad både politiker och allmänhet tyckte var viktigast att arbeta med. Men den främsta källan till luftföroreningar, biltrafiken, hamnade i botten av åtgärdslistan.



Med Agenda 21 skärptes kraven på allmänhetens miljöengagemang.
Teckning Robert Nyberg

Sammanfattningsvis kan man konstatera att vårt miljöengagemang mest har handlat om insatser där man kan "köpa" sig fri (miljömärkta varor, katalytisk avgasrening, "miljövänlig" bil) eller kräver måttliga insatser (återvinning, kompostering). Sådant som innebär förändringar i levnadsvanor och konsumtionsmönster eller uppoffringar i bekvämlighet, till exempel att ta cykeln i stället för bilen, är betydligt mindre populärt. Sådant mer påtagligt miljöengagemang har dessutom ägnats liten uppmärksamhet i miljöinformationen. Det finns exempel på kommunalt Agenda 21-material om att leva miljövänligt där ordet cykel överhuvud taget inte förekommer. I proposition *Transportpolitik för en hållbar utveckling* slår regeringen fast att det måste bli naturligt för människor att väga in miljöhänsyn i sitt handlande också när det gäller transporter.

Lite miljöpengar till cykelprojekt

Andelen beviljade miljöbidrag till projekt som rör cykeltrafik kan räknas i promille. De är så små att de inte går att illustrera i diagram. Men det är inget som bidragsbeviljande myndigheter kan lastas för. Av de mer än 2300 ansökningar som omfattas av den här studien finns nästan inga som avser cykelprojekt. Det är i första hand kommuner och lokala och regionala organisationer eller föreningar som kan söka bidragen.

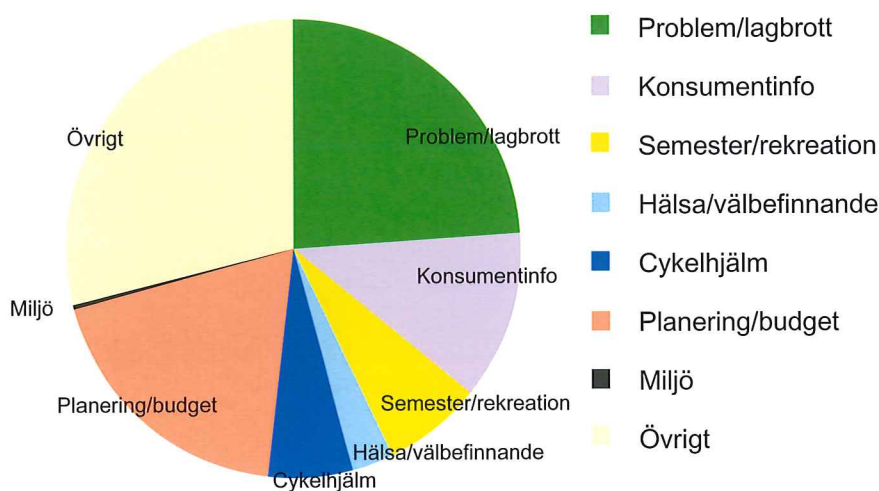
- Naturvårdsverket fördelade under åren 1994 och 1995 samt budgetåret 1996/-97 drygt 23 miljoner kronor i statligt bidrag till Agenda 21-projekt. Sammanlagt fick Naturvårdsverket in närmare 1 200 bidragsansökningar. Av dessa handlade sju stycken om cykel. Av de 137 projekt som beviljades bidrag handlade två stycken om cykeltrafik. Bidrag till projekt om cykeltrafik utgjorde mindre än en procent av beviljade Agenda 21-bidrag.
- Landstingets Miljövårdsfond (sedan 1999 Miljöanslaget) i Stockholms län har för åren 1986 – 2004 fått in 1086 ansökningar om bidrag till miljöprojekt. Bidrag har beviljats med totalt 113 994 850 kronor. Två ansökningar har handlat om cykel varav en har beviljades bidrag med 100 000 kronor, vilket utgör cirka 0,8 promille av beviljade medel.
- Naturvårdsverkets Klimatkampanj 2003 fördelade drygt 3,5 miljoner kronor på 15 projekt. Inget handlade om cykel. Totalt söktes bidrag till 26 projekt varav ett avsåg cykeltrafik.

Cykeln som miljövardare ger inga rubriker

Cykelns undanskymda roll i miljösammanhang återspeglas inte bara i ansökningar och beviljade medel till miljöprojekt. Cykeln som miljövardare ges också litet utrymme i press om miljö och miljövänligt beteende. Projektet Cykel i tätort (Ahlström 1994) innefattade en studie av hur cykeln tagits upp i samband med miljöinformation i kommunernas egna tidningar.

De sex kommuner i Storstockholm som omfattades av projektet gav under åren 1985 – 1993 ut sammanlagt 240 nummer av kommuntidningar. Av dessa var 58 stycken temanummer på miljö eller innehöll artiklar om miljö. Inte i något fall nämndes cykeln, bortsett från att en kommun som en punkt i sin miljöplan föreslog cykelförbud på parkvägar. Tipsen om miljövänligt leverne handlade i huvudsak om sopsortering, kompostering, bära tomglas, samla tidningar och återlämna batterier. Några gånger uppmanades kommuninvånarna att dra ned på bilåkandet, och då föreslogs kollektiva färdmedel som alternativ.

En genomgång av klipp om cyklar och cykling i Dagens Nyheter under hela 1990-talet tyder också på ett litet intresse för cykeln i miljöarbetet. Insändare, olycksnotiser och artiklar på sportsidorna ingick inte i studien. Av



Figur 1. Artiklar om cykling efter rubrik och huvudinnehåll införda i DN 1990-1999

totalt 315 artiklar hade endast en artikel ett huvudinnehåll om cykelns betydelse i miljösammanhang. Ett par artiklar handlade om cyklingens betydelse för hälsan. Den övervägande delen av artiklarna handlade om konflikter, olycksrisker och cykelhjälm. (Fig. 1) Under åren 1998 och 1999 skedde en markant uppgång i artiklar som handlade om planering och åtgärder för cykeltrafik. Det kan förmodligen förklaras av att Vägverket då påbörjade arbetet med ett nationellt handlingsprogram för cykeltrafik, och att Stockholm presenterade en ny cykelplan och satte igång med en inte helt debattfri utbyggnad av cykelvägnätet. Antalet artiklar om cykelhjälm har legat tämligen konstant genom 1990-talet. Artiklar om cyklisternas regelbrott och farlighet förekom som flitigast i mitten av 1990-talet och sammanföll med NTF:s (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande) kampanjer om övervakning av stockholmscyklisternas regelefterlevnad. Det finns skäl att tro att

medias rapportering om cykelfrågor speglar inriktningen av myndigheternas arbete med och intresse för cykelfrågor.



Risker och farlighet har dominerat massmedias bild av cykeln.

Cykeln inget för miljöprofilen?

I Naturvårdsverkets rapport *Miljöledning i statliga myndigheter – en utvärdering* (2004) konstateras att myndigheternas miljöarbete går trögt. Åtgärderna har huvudsakligen inriktats på verksamheter med direkt miljöpåverkan, och få har gripit sig an sådant som mer indirekt har betydelse för miljön. Naturvårdsverket miljöcertifierades 2003 enligt ISO 14001. Naturvårdsverket har sedan länge tjänstecyklar, och låsbart cykelgarage och välordnade omklädningsmöjligheter för personalen. Men inget särskilt har gjorts för att uppmuntra besökare att ta cykeln till verket. Ett cykelställ av enklaste slag utan regnskydd är vad som erbjuds, och på hemsidan finns ingen information om hur man når Naturvårdsverket på cykel. Inte heller någon annan av de myndigheter som har ansvar för miljö, trafik, fysisk planering eller folkhälsa har någon sådan information på sin hemsida.

Under 1999 och 2000 intervjuades miljöansvariga på de 55 största arbetsplatserna i Sollentuna kommun. Syftet var att kartlägga företagets/arbetsplatsernas miljöprofil och se hur cykeln tagits med i miljöarbetet. (Ahlström

2000). 21 företag/arbetsplatser var anslutna till något miljöcertifierings-system som EMAS eller ISO 14001, sex höll på att ansluta sig och elva arbetsplatser tillämpade ett eget system för miljösäkring av verksamheten. På 29 arbetsplatser ansåg man att verksamheten hade en uttalad miljöprofil, och 23 stycken bedömde sitt miljöengagemang som stort eller mycket stort. Cykelställ fanns vid 16 arbetsplatser, men endast två hade gjort något där-utöver för att uppmuntra de anställda att ta cykeln till jobbet. På den ena hade man informerat de anställda om cykelvägar till jobbet och vid den andra bedrevs en årligt återkommande kampanj för att cykla till jobbet. Sollentunamässan var ett av de miljöcertifierade företag som särskilt framhöll miljöarbetet i sin marknadsföring. Men ännu 2004 saknas cykelställ vid Sollentunamässan.

Kraven på miljöcertifiering enligt EMAS och ISO 14001 innebär i stort att det ska finnas ett miljöledningssystem och en miljöpolicy med dokumentation och rutiner för att identifiera och arbeta med de miljöaspekter som orsakas av verksamheten. Även om det faller utanför certifieringskraven bör det vara rimligt att miljöcertifierade myndigheter och företag ska kunna erbjuda ett bra cykelställ för besökare. Om inte annat för att stärka trovärdigheten i miljöarbetet.

Bilen och miljön

Största enskilda föroreningskällan

"Förbättringen av stadsmiljön genom en allmän övergång till automobiltrafik kan knappast överskattas." Så lød en miljövision från 1898 när hästspilling var det största trafikproblemet i städerna. Den bilism som sedan kom att stå som symbol för frihet och framåtskridande har utvecklats till ett av vår tids största miljöproblem. EU:s statistikorgan Eurostat frågade för några år sedan 2 300 miljöexperter från samtliga EU-länder om de största miljöproblemen. Trafiken pekades ut som det största. Eurostats rapport visade också att svenskarna gjorde av med mest bensin per person inom EU. År 1999 körde svenska folket 88 miljarder kilometer med bil. År 1950 var motsvarande siffra knappt 2,3 miljarder kilometer, det vill säga vi körde nästan 40 gånger så mycket bil vid 2000-talets början som 50 år tidigare. Närmare 60 procent av alla resor i Sverige görs med bil. Biltrafiken medför stora negativa hälso- och miljöeffekter som är särskilt märkbara i tätorterna där motorfordonstrafiken sedan länge utgör den största källan till luftföroreningar och buller. I *Stockholms översiktsplan* för 1997 konstateras följaktligen att en minskning av biltransportbehovet är en av de mest angelägna åtgärderna på vägen mot målet om ett långsiktigt hållbart samhälle.

Naturvårdsverket konstaterade 1992 i förstudien om storstädernas miljö att trafiken var den helt dominerande källan till luftföroreningar och buller i storstadsområdena, och att biltrafiken var det miljöproblem som var mest angeläget att åtgärda. De tre storstadslänen svarar för en tredjedel av landets utsläpp av luftföroreningar och är Sveriges mest luftförorenade områden.

Mätningar visar att partikelhalten i luften på bland annat Hornsgatan i Stockholm ligger långt över de gränsvärden som börjar gälla i EU år 2005. Länsstyrelsen i Stockholms län har 2003 på regeringens uppdrag redovisat förslag till åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i länet. I åtgärdsprogrammet ingår inget förslag rörande cyklar. Föreliggande rapport utges dock inom ramen för uppdraget.

Ökar i stället för minskar

Biltrafiken i Stockholms län har ökat med 80 procent mellan åren 1970 och 1998. Regionplanens prognos för perioden 1997 till 2030 pekar på en ökning på närmare 70 procent. Bilåkande svarar



Argument för att satsa på cykeln har inte saknats. DN:s löpsedel 2/11 1987. Det skulle dröja 13 år innan vi fick en nationell strategi för cykeltrafik.

för närmare 75 procent av det totala antalet resta personkilometrar i Sverige. Bensinförbrukningen (diesel ej medräknat) i Sverige uppgick år 2003 till 5 547 000 000 liter (fem miljarder femhundrafyrtiosju miljoner liter). Vägtrafiken svarar för en fjärdedel av de koldioxidutsläpp som förstärker växthuseffekten. Eftersom bilarnas koldioxidutsläpp inte förväntas minska fram till 2015 kan bidraget till växthuseffekten öka kraftigt. Naturvårdsverket skisserade 1992 på ett trafikscenario som visar att koldioxidutsläppen från personbilar skulle komma att öka de närmaste 20 åren, trots teknisk utveckling av bilarna. Regeringen har i sin proposition *Transportpolitik för en hållbar utveckling* satt som etappmål att koldioxidutsläppen från trafiken år 2010 ska ha stabiliserats till 1990 års nivå. Ett större forskningsintresse har nu också riktats mot hälsoeffekterna av biltrafikens icke avgasrelaterade partikelutsläpp, till exempel från vägbeläggning, bromsbelägg och däck.

Hushållens resande står för en stor andel av utsläppen av miljöfarliga ämnen. Även störande buller från vägtrafiken har blivit ett allt allvarigare hälsoproblem. I Sverige utsätts mer än två miljoner människor för trafikbuller som överstiger WHO:s riktvärden, och i början av 1990-talet presenterades en nationell aktionsplan mot buller.

Trots att biltrafiken är ett av våra största miljöproblem har bilbranschen och biltrafikens företrädare med skicklig marknadsföring lyckats vända på bilden av bilen. Bilbranschen är, paradoxalt nog, förmodligen en av de branscher som flitigast använt miljöargument i sin marknadsföring, ibland på ett sätt så att bilkörning nästan kommit att framstå som miljövärd: Bilarna har katalytisk avgasrening, rullar på miljödäck, säljs med återvinning som argument, motorerna är miljöklassade, bilisterna är ”gröna”, mjuk körning kallas ecodriving och bensinmackar blir miljöstationer. Dock har de senaste årens starka trend med bensintörstiga stadsjeepar förtagit något av trovärdigheten i branschens miljöarbete.

Det är naturligtvis bra med alla åtgärder som leder till minskad miljöpåverkan från biltrafiken. Men det får inte skymma det faktum att den från miljösynpunkt viktigaste åtgärden ändå handlar om hur bilen *används*. Varje bilresa, hur ”miljövänlig” den än är, är från miljösynpunkt sämre än ingen bilresa alls.



Bilbranschen har tagit vara på miljötrenden.

Mål och målkonflikter

Säkerhet och folkhälsa

Vägverkets nationella cykelstrategi pekar ut två övergripande mål för cykeltrafiken: Cykeltrafiken ska bli säkrare och cykeltrafikens andel av resorna ska öka. Det förstnämnda målet bygger på riksdagens trafiksäkerhetsbeslut från 1982, och det andra kan ses som ett led i arbetet med miljökvalitetsmål och folkhälsomål. Men om arbetet med att nå målen inte bygger på en väl genomtänkt strategi grundad på en helhetssyn på miljö, trafiksäkerhet och folkhälsa finns risk för målkonflikter. Arbetet med cykeltrafik innehåller exempel på konflikter mellan de grundläggande mål som anges i Vägverkets nationella cykelstrategi. Alltför påtagliga målkonflikter riskerar att minska trovärdigheten i målen.

I Expressen den 1 mars 1997 rekommenderade Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör folk att inte cykla på grund av den stora olycksrisken. Det visar på konflikten mellan säkerhetstänkande och samhällets miljö- och folkhälsomål som förespråkar mer cyklande. Samtidigt som Vägverket centralt avrådde från cykling arbetade Vägverket region Stockholm/Mälardalen med åtgärder för att öka cyklandet. De centrala målen för cykeltrafiken har, som tidigare, nämnts, formulerats i Vägverkets nationella cykelstrategi: Cykeltrafiken ska bli säkrare och cykeltrafikens andel av resorna ska öka.

När det gäller cykeln kommer folkhälsomålet delvis i konflikt med sig självt. Ett ökat cyklande bidrar till att förebygga sjukdomar som är relaterade till brist på fysisk aktivitet. Samtidigt är skador till följd av cykelolyckor ett folkhälsoproblem. Riksdagens trafiksäkerhetsmål från 1982, som sedan bekräftats i trafikpolitiska beslut 1988 och 1993, att "risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade" har inte uppfyllts. Riksdagen har därför "hotat" med lag om cykelhjälm om inte hjälmanvändningen ökar på frivillig väg. Kommunikationskommittén har i sitt betänkande föreslagit lagstiftning om användning av cykelhjälm. Många befarar att en lag om cykelhjälm kommer att minska cyklandet, inte minst när det gäller korta resor. En sådan lag kommer i så fall i konflikt med såväl miljömål som folkhälsomål och Vägverkets mål om att andelen cykelresor ska öka. NTF med flera har fört fram förnyade krav på ett snabbt genomförande av en allmän lag om cykelhjälm. Krav på hjälmlag är också inskrivet i NTF:s policy. I debatten om hjälmlag åberopas såväl studier som visar att en hjälmlag inte har minskat cyklandet som studier som visar att cyklandet har minskat. Men det intressanta är egentligen hur en hjälmlag påverkar *ökandet* av cyklingen, och därmed målen för trafik, folkhälsa och miljö.

Även när det gäller cykelturismen finns målkonflikter. Cykelturism har ökat i betydelse inom svensk turismnäring med cykelpaket, turbeskrivningar och en kraftig utbyggnad av cykelleder. Det har tidigare varit i det närmaste omöjligt att ta med sig cykeln på tåg. Men det har i alla fall gått att pollettera cykeln för en hundralapp. År 2001 höjdes avgiften för att frakta cykeln med tåg till 1000 kronor oavsett reslängd. För en Stockholmsfamilj på fyra personer som vill cykelsemestra på småländska höglandet skulle kostnaden enbart för att frakta cyklarna fram och tillbaka bli 8 000 kronor. För de pengarna skulle familjen kunna köpa bensin som räcker till bilsemester Ystad – Haparanda fem gånger. Avgiftspolitikerna står i konflikt med såväl samhällets miljömål som mål för folkhälsa och turistpolitik. Efter starka protester från främst cykelorganisationerna har man nått en kompromisslösning. Det går nu (2004) att skicka cykeln på tåg för 450 kronor. Om cykeln ska norr om Gävle tillkommer 200 kronor.

Oklara trafikmål

Inte bara konflikter mellan olika mål, utan också oklart formulerade mål bidrar till minskad trovärdighet. Det kan även skapa osäkerhet om inriktningen av miljö- och trafiksäkerhetsarbetet. Riksdagens trafikpolitiska beslut att "minska risken för oskyddade trafikanter att skadas eller dödas" ger utrymme för olika tolkning. Formuleringen säger inget om att riskerna för olyckor ska minskas. Den kan tolkas som att insatserna främst ska inriktas på utrustning som skyddar cyklister vid olyckor (hjälm) snarare än att minska risken för olyckor. Ansvaret för att nå målet läggs då i högre grad på den enskilde cyklisten i stället för på väghållaren.



Ansvaret för att nå riksdagens trafiksäkerhetsmål har i stor utsträckning lagts på cyklisten.

Även om det länge har sagts i olika sammanhang att biltrafiken måste minska av miljöskäl är det oklart om det verkligen finns ett sådant mål. I Miljömålspropositionen 2000/01:130 *Svenska miljömål. Delmål och åtgärdsstrategier* sägs att "en minskad bilanvändning ska eftersträvas där alternativ finns". I propositionen 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling* konstateras att det dominerande problemet med vägtrafiken är de negativa effekterna på miljö och folkhälsa. Vi bör därför sträva efter ett persontransportsystem där bilen har sin givna plats men där det också finns tillräckligt med kollektivtrafik som kan ersätta och komplettera bilen när det är lämpligast. Även en ökad andel cykeltrafik kan bidra till en bättre miljö och ökad hälsa hos befolkningen. Också riksdagen har angivit som ett viktigt mål att kraftigt begränsa trafikens miljöpåverkan. Ett sätt att minska biltrafikens miljöpåverkan är naturligtvis att minska bilåkandet, även om det inte uttryckligen anges som ett mål i sig. Men såväl Vägverket, Naturvårdsverket, Miljövårdskommittén, Regionplanekontoret och Länsstyrelsen har i rapporter pekat på behovet av att minska bilåkandet.

Strategi för cykeltrafik

Utgångspunkt i tydliga mål

Nollvisionen kräver en strategisk satsning på cykeltrafik. Det konstaterar regeringen i propositionen om infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. För en framgångsrik strategi krävs att alla krafter drar åt samma håll. Myndigheter, förvaltningar och organisationer med verksamhet av betydelse för det område strategin omfattar måste i grunden ha en gemensam policy och förmåga att samordna frågor av betydelse för strategin. Naturvårdsverket konstaterar i rapporten *Storstädernas miljö* (1992) att framgång i miljöarbetet kräver samsyn och långsiktighet, och att sektorsplaneringen måste underordnas en helhetssyn. En strategi för ökad cykeltrafik kan därför inte ses enbart som en trafikfråga. En strategi är framåtsyftande, men måste samtidigt vara tillbakablickande. För att strategin ska lyckas är det nödvändigt att identifiera och analysera tidigare misslyckanden.

En central strategi för cykeltrafik har utarbetats av Vägverket år 2000. Strategin anger fem insatsområden: infrastruktur, organisation, kunskapsuppbyggnad, kommunikation och uppföljning. För vart och ett av insatsområdena anger strategin översiktligt åtgärder i olika delar. Vägverkets centrala strategi tjänar som underlag för strategi på regional och lokal nivå. För att lyckas måste även den lokala strategin vara långsiktig, men samtidigt detaljerad och anpassningsbar på ett sätt som medger kontinuitet och möjlighet till snabba åtgärder. En strategi för cykeltrafik, oavsett nivå, måste utgå från tydliga mål. Planering, genomförande, underhåll, förvaltning, information och andra åtgärder måste inordnas under och prövas mot mål och strategi.

Viktiga delar i en strategi för cykeltrafik

Definition av problemet.

Vad är problemet? Den frågan är utgångspunkten i en strategi för cykeltrafik, oavsett nivå. De grundläggande problem som motiverar en ökad satsning på cykeltrafik är numera uppenbara:

- Biltrafiken är ett av de allvarligaste miljöproblemen.
- Cyklister är överrepresenterade i olycksstatistiken.
- Fysisk inaktivitet är en av de främsta orsakerna till ohälsa.

De här problemen har varit kända sedan länge, men det är främst cykelns roll i olyckssammanhang som har uppmärksamats. Inte förrän de senaste åren har cykelperspektivet vidgats till att även innefatta miljö- och folkhälsofrågor. Utöver de tre huvudproblemen finns ytterligare problem som

är nödvändiga att identifiera och analysera som underlag för en strategi på främst regional och lokal nivå.

Tydliga och väldefinierade mål

En framgångsrik strategi förutsätter att man har klart för sig vad man vill åstadkomma och varför. Målen måste vara tydliga och väl definierade. En analys av problemen ligger till grund för formulering av målen. De centrala målen för cykeltrafiken har, som tidigare nämnts, år 2000 formulerats i Vägverkets nationella strategi för ökad och säker cykeltrafik.

Det är nödvändigt att de övergripande målen ses i ett vidare perspektiv och diskuteras utifrån konsekvenser och eventuella målkonflikter. Utgångspunkt för en måldiskussion bör vara frågan: -Vad vill vi åstadkomma? snarare än -Vad ska vi göra? Annars finns risk att måluppfyllelse blir huvudsak i stället för resultat. Mål och syften måste vara klart formulerade. Målet att "minska risken för oskyddade trafikanter att skadas eller dödas" ger som nämnts utrymme för olika tolkning. Betyder det att minska skaderisken vid olyckor (cykelhjälms) eller att minska riskerna för olyckor (planering och underhåll)? Målformuleringen i Vägverkets nationella handlingsprogram att "Cykeltrafiken ska bli säkrare" ger ett bättre stöd för krav på kraftfulla åtgärder för att förbättra trafikmiljön för cyklisterna. Ansvar för att målet ska nås läggs då i högre grad på väghållaren istället för på cyklisten.

Vilka är målgrupperna

I en strategi för cykeltrafik är det nödvändigt att definiera målgrupperna. "Bilister" är en förhållandevis homogen målgrupp; alla har trafikutbildning och förutsätts ha kunskap om trafikreglerna. Målgruppen "cyklisterna" är däremot betydligt mer sammansatt. Det är barn utan trafikvana, ungdomar och äldre utan körkort och därmed också utan trafikutbildning, "riktiga" cyklisterna med stor cykelvana och med eller utan körkort samt "cyklande bilister". Men oftast används "cyklisterna" som generaliserande begrepp för alla som cyklar; "Cyklisterna struntar i trafikreglerna" och så vidare. Med tanke på att tre av fyra cyklisterna har körkort är det kanske främst bilister som är ute och cyklar och bryter mot trafikreglerna.

Vid såväl planering som lagstiftning, information och andra åtgärder måste hänsyn tas till att de olika målgrupper som ingår under begreppet cyklisterna också har olika erfarenhet, kunskap, behov, preferenser och inställning till cyklande. Det går inte längre att betrakta cyklisterna som en intressegrupp och cykling som ett särintresse. Kategoritänkande i trafikplaneringen är inte förenligt med den helhetssyn som är nödvändig för att nå gemensamma mål för trafik, miljö och folkhälsa.

Cykelplan

Omkring hälften av landets kommuner har någon form av plan för cykel-

trafik. En cykelplan bör kompletteras med detaljerade åtgärdsprogram för de förslag som förs fram i planen. Till cykelplanen bör även finnas en kompletterande plan för skyltning och vägvisning. I Vägverkets nationella strategi konstateras att vägvisningen för cykeltrafik på många håll är mycket bristfällig, men att undersökningar visar att cyklister inte upplever bristande vägvisning som något problem. De flesta cyklister cyklar mellan samma målpunkter och dålig vägvisning drabbar bara en mindre grupp, enligt Vägverket.

Det är ett märkligt resonemang om ambitionen är att i större omfattning öka andelen cyklande i trafiken. Då ska nya ovana cyklister som inte hittar i cykelvägnätet ut i trafiken. Att då mötas av dålig vägvisning, köra fel och stressas av tidsbrist uppmuntrar knappast till fortsatt cyklande. Dålig vägvisning kan också leda till ökade olycksrisker om cyklisterna väljer ”fel” vägar. Om andelen cykelresor ska öka innebär det också att cyklisterna vidgar sitt cyklande till annat än invanda rutter, vilket också ökar kraven på bra vägvisning. Framför allt handlar vägvisning om trovärdighet. Få saker signalerar så tydligt bristande engagemang för cykeltrafiken som dålig skyltning och vägvisning. I Länsplanen för Stockholms län konstateras också att vägvisningen för cykeltrafik många gånger är bristfällig och inkonsekvent och behöver förbättras.

Framförhållning och flexibilitet

Flexibla arbetsformer är nödvändiga för att kunna anpassa arbetet till förändringar i omvärlden, ta vara på idéer och trender och för att snabbt kunna åtgärda brister i cykelvägnätet. För det krävs att målen överordnas formerna. Genom att tolka trender och utvecklingstendenser kan man ligga steget före, och ta vara på kraften i utvecklingen för att förstärka effekten av egna insatser. Det ger också möjlighet att dra fördelar av det övertag som ligger i att vara föregångare. Men arbetet med cykeltrafik har uppvisat en förvånansvärd brist på omvärldsanpassning.

Redan mot slutet av 1970-talet stod det som sagt klart att biltrafiken var ett av de största miljöhoten. De kommande åren växte medvetenheten om miljöfrågorna bland såväl politiker som allmänhet. Mot slutet av 1980-talet uppgav 62 procent av tillfrågade svenskar att miljön var den viktigaste samhällsfrågan. Några år senare fick miljöfrågorna fortsatt skjuts genom Agenda 21-beslutet vid FN:s miljökonferens i Rio, omsatt i miljömässor och lokalt Agenda 21-arbete. Praktisk taget varenda kommun i Sverige upprättade en miljöplan.

Men då, när miljöfrågorna som mest engagerade politiker, allmänhet och media, och medvinden för cykeln var som starkast fanns ”inga pengar” till cykeltrafik. Eller kanske var det snarare så att ”intresset för cykeltrafik var svalt” som Vägverket konstaterar i sin nationella cykelstrategi. Senare under 1990-talet dalade allmänhetens miljöintresse, kommunernas entusiasm för

Agenda-21 arbete klingade av, utrymmet för miljöfrågor i media minskade och miljöfrågorna förpassades längre ner på den politiska dagordningen. I slutet av 1990-talet hade andelen svenskar som såg miljön som den viktigaste samhällsfrågan sjunkit till fyra procent. En förändring som av opinionsforskare har betecknats som ett av de största rasen i svensk opinionspolitik. Men först då, när kraften i miljöengagemanget ebbat ut på alla håll och medvinden mojtat kom arbetet i gång med en nationell strategi för cykeltrafik. Då avsatte också Stockholms kommun 150 miljoner till åtgärder för cykeltrafik de närmaste åren, och presenterade en ny cykelplan och inledde en omfattande utbyggnad av huvudstadens cykelväg nät.

Vägverkets har nyligen satt igång ett arbete "På jakt efter den tid som kommer", där man med dagens verklighet ska försöka fånga trender och förändringar i omvärlden. En naturlig del i underlaget för det arbetet bör vara en utvärdering av hur verket fångade upp miljötrenden under 1980- och 1990-talen. I Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2004-2015 föreslås direkta åtgärder för drygt 860 miljoner kronor för att främja oskyddade trafikanters säkerhet, bland annat förbättrade cykelbanor och regionala cykelvägar. Då är det nödvändigt med en väl genomarbetad strategi för att pengarna ska göra bästa nytta, inte minst med tanke på de effekter på cykeltrafiken som kan bli följden om förändringar som trängselavgifter, höjda P-avgifter och höjda felparkeringsböter och ändrad förmånsbeskattning av tjänstebilar genomförs.

Hur ska man prioritera

Vad ska göras, varför och i vilken ordning? Prioritering i tiden och mellan olika insatser är en självklar del i en strategi för cykeltrafik. Prioritering är mycket en fråga om samordning och samband. Åtgärder som hänger ihop får större effekt om de utförs i ett sammanhang. På motsvarande sätt förtas effekterna av åtgärder som utförs utan sammanhang, och i värsta fall blir resultatet negativt. Prioritering är också en fråga om trovärdighet. Våren 2004 avsatte Gatu- och fastighetskontoret i Stockholm 50 000 kronor till små presenter för att uppmuntra "parkeringshjältar"; bilister som tar bilen in till stan och parkerar rätt. De pengarna hade räckt till 80 stycken P-skyltar med cykelsymbol för att märka ut de platser runt om i centrala Stockholm där man för några år sedan började sätta ut nya cykelställ som ett led i cykelplanen. Då hade platserna med cykelställ blivit lättare att upptäcka. Detaljer av det slaget är också viktiga markeringar i trafik- och miljöpolitiken. En P-skylt med cykelsymbol lyfter ett svårupptäckt cykelställ till en tydlig och ordnad cykelparkering, och är en uppmuntrande signal till den som lämnar bilen och istället tar cykeln in till stan.

*Ännu 2004 saknas välordnade
cykelparkeringar i Stockholms
innerstad. 50 000 kronor hade
räckt till 80 P-skyltar för cykel.*



Låneacyklar – dyrt projekt utan strategi

Stockholms stad beslutade 1998 om att införa ett system med låneacyklar. Tanken var att många skulle ställa bilen och använda låneacyklarna i stället, vilket skulle bidra till bättre miljö och förbättrad folkhälsa. Men i underlaget för projektet fanns inget om hur detta skulle uppnås eller ingå i en strategi för bättre miljö. Systemet garanterade inte att en cykel fanns tillgänglig när man ville ha den. De specialtillverkade cyklarna var inte heller lämpade för den som snabbt och smidigt ville förflytta sig i stan. Den intervjuundersökning som föregick beslutet visade att låneacyklarna var mest intressanta för turister. Projektet med låneacyklar i Stockholm kostade 6,2 miljoner kronor utan att man fick en enda cykel.

Oslo och flera andra norska städer har system med "bysykkler". I centrala Oslo finns ett femtiotal cykelställ utplacerade där man kan hämta och lämna de specialgjorda låneacyklarna. Cyklarna används under lunchraster och ofta i morgontrafiken mellan pendeltågsstation och arbete, som en förlängning av kollektivtrafiken. Sommartid är det framför allt turister som använder cyklarna. Genom elektronisk övervakning ser man hur många cyklar som finns i de olika ställen, och åker runt med bil och flyttar om och fyller på. Någon större betydelse från miljösynpunkt har cyklarna inte haft.

Kvalitetssäkrad cykeltrafik

Kvalitetssäkring ingen garanti för hög kvalitet

Begreppet kvalitetssäkring slog igenom under 1990-talet. Kvalitetssäkring enligt ISO innebär i stort att verksamheten certifieras enligt ett koncept där dokumentation och rutiner genomförs konsekvent enligt fastlagda principer. Att en verksamhet är kvalitetssäkrad är emellertid ingen garanti för att produkten eller tjänsten håller hög kvalitet.

Det kan vara stora skillnader i arbetet med cykeltrafik till och med inom kommunerna i en och samma tätortsregion. Cykelvägnätets standard och kvaliteten i arbetet med cykelfrågor får inte vara beroende av enskilda anställdas kunskap och engagemang. Det är nödvändigt att väghållaren har ett system för kvalitetssäkring av arbetet med cykelfrågor som garanterar hög kvalitet oavsett vem som arbetar med frågorna. Detta borde ingå under åtgärder i sektorsuppgiften "Kvalitetssäkring av transporter" som anges i Vägverkets *Nationella Miljöprogram*. Kraven på hög kvalitet i arbetet med trafikfrågor genomsyrar regeringens proposition 2001/02:20 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*, och ingår i målet om *Säker trafik* i riksdagens transportpolitiska beslut från 1998. Kvalitetssäkrat arbete för cykeltrafik har inte minst juridisk betydelse. När det gäller huvudmannens ansvar för anordningar för friluftsliv har Kommunförbundets jurister slagit fast att dessa "skall hållas i ett för besökarna ofarlig skick enligt gängse standard". Samma synsätt bör kunna tillämpas även i fråga om väghållarnas ansvar för cykelvägnätet.

Ett system för kvalitetssäkring av cykeltrafik bör innehålla specificerade kvalitetskrav i fråga om:

- Mål och strategi
- Organisation och ansvarsfördelning
- Samordning
- Prioritering och genomförandeplan
- Inventering / kvalitetsvärdering
- Anläggningar och anordningar
- Underhåll
- Kunskap
- Utvärdering
- Ekonomi

Mål och strategi

Tydliga mål och en klar strategi är utgångspunkten i ett system för kvalitets-

säkring. Utan att veta vad man vill åstadkomma är det inte lätt att precisera kvalitetskrav på verksamheten.

Organisation och ansvarsfördelning

Det räcker inte att ansvaret för cykelfrågor ligger på en viss myndighet, förvaltning eller enhet. Det sammanhållande ansvaret för cykelfrågor inom organisationen måste vara klart utpekad till en viss tjänst. I några kommuner har man inrättat tjänster som cykelsamordnare. Det underlättar arbetet med cykelfrågorna och innebär också en markering av cykelns betydelse.

Även det praktiska ansvaret måste vara klart angivet på alla förvaltningsnivåer. Fördelningen av ansvar och uppgifter liksom samordning mellan personer och avdelningar bör framgå av arbetsbeskrivningar eller dylikt. Rutiner måste etableras som garanterar att cykelfrågorna beaktas i ett tidigt skede av planeringsprocesserna. Ansvarsfördelning för samverkan med andra förvaltningar, myndigheter eller organisationer måste klargöras.

Samordning

I Storstockholm kan en resa till jobbet gå genom flera kommuner. För den som kör bil saknar det betydelse. För den som cyklar kan däremot kommungränserna innebära avsevärda kvalitetsskillnader i såväl framkomlighet som säkerhet, vägvisning och underhåll. Bättre samordning i planering, anläggande och underhåll kan ge stora fördelar, inte bara ekonomiska utan också i effektivitet och trafiksäkerhet. Genom samordning kan man uppnå samlade effekter av olika insatser, som är större än summan av de olika insatserna var för sig. Om insatserna för cykeltrafik bättre hade samordnats med miljöfrågorna hade de förmodligen givit avsevärt större effekt. Det är viktigt att med berörda utomstående aktörer skapa en gemensam syn på arbetet med långsiktiga mål för cykeltrafiken liksom att klargöra de samband och beroenden som motiverar ett helhetsperspektiv på planeringen.

Samordning mellan olika väghållares planering och förvaltning har stor betydelse för cykelvägnätets totala användbarhet. Med bättre regional samordning hade Storstockholm sedan länge kunnat ha ett välfungerande system med regionala cykelstråk. Färgmarkerade stråk fanns redan i början av 1980-talet från ytterområdena in mot City, och utmärkta på en karta "Cykelstråk i Storstockholmsområdet". Men skyltningen längs stråken förföll på grund av bristande underhåll, förmodligen beroende på oklarheter i ansvarsfördelning. Samordning är också nödvändig inom väghållarens organisation och mellan väghållarens egna åtgärder. Exemplet i bilagan visar hur bristande samordning mellan olika anläggningsåtgärder kan leda till ökade olycksrisker.

Under samordning ingår även rutiner för att bevaka cykeltrafikens intressen vid ombyggnationer eller andra åtgärder i gatu- och vägnätet. Då kan man

få förbättringar genomförda i stort sett gratis. Det finns exempel där hinder för cykeltrafiken tas bort i samband med gatuarbeten, men sedan återställs i ursprungligt skick.

Även vid åtgärder för biltrafiken bör man anlägga ett cykelperspektiv för att se om åtgärderna har betydelse för cykeltrafiken. När trafikplatsen på E4 vid Haga Norra byggdes om en bit in på 1990-talet sattes ett skyddsräcke upp för att hindra att bilar i kurvan på avfartsviadukten skulle köra av och falla ned på motorvägen. Hade räcket börjat något tidigare skulle det också hindrat avkörande bilar att ramma cyklister på den intilliggande cykelbanan. Även före ombyggnaden saknades skyddsbarriär mellan körbana och intilliggande cykelbana.

Med tanke på cykelns vidgade roll i miljö- och folkhälsosammanhang har det blivit ännu viktigare med sektorsövergripande samordning. Den aspekten på samordning saknas i Vägverkets nationella cykelstrategi. Där är frågorna huvudsakligen inriktade på samordning inom trafiksektorn.



*Före ombyggnaden vid Haga Norra.
(Ur Cykel i tätort 1994)*



Efter ombyggnaden vid Haga Norra. Det hade känts tryggare med skyddsbarriären mellan cykelbanan och körbanan än mellan cykelbanan och naturen.

Prioritering och genomförandeplan

Med utgångspunkt från mål, strategi och resurser är det nödvändigt att prioritera mellan olika åtgärder. Prioriteringen bör bygga på en långsiktig genomförandeplan. En viktig aspekt i prioritering och genomförandeplaner är kontinuitet. Variationer i cykelvägnätet i fråga om framkomlighet, säkerhet,

skyltning och vägvisning skapar irritation, otrygghet och ökade olycksrisker. Utan kontinuitet går också sammanhangen förlorade och effekten av åtgärderna förtas. Det måste finnas beredskap för åtgärder och anpassning till förändrade förutsättningar under de perioder som löper mellan cykelplanerna.

Inventering / kvalitetsvärdering

Som underlag för åtgärder är det nödvändigt att kartlägga tillståndet i cykelvägnätet genom inventering eller kvalitetsvärdering. Det är självklart en fördel om den som inventerar cykelvägnätet är van att cykla. Men det räcker inte att vara van cyklist. Utöver cykelvana ställs krav på bland annat:

- Kunskap om trafiklagstiftning.
- Kunskap om regler och principer för information i trafikmiljön.
- Förmåga att se helheten och sätta in enskilda brister och åtgärdsförslag i sitt sammanhang.
- Bedöma konsekvenser av fel och brister.
- Se brister och åtgärdsförslag i ett lokalt, regionalt och nationellt helhetsperspektiv med hänsyn till mål.
- Veta vad man ska titta efter.

Anläggningar, anordningar och underhåll

Det finns normer och standarder för anordningar och anläggningar i cykelvägnätet. Kvalitetssäkring ska garantera att normerna tillämpas. Minst lika höga kvalitetskrav som gäller för biltrafiken bör i princip ställas på åtgärder för cykeltrafiken. Detta torde vara en förutsättning om man i någon större utsträckning ska kunna föra över bilåkande till cykling. Det är också en rättvisefråga, vilket riksdagen påpekat i sitt trafikpolitiska beslut från 1982. Det finns inga skäl för att den som väljer att cykla ska tvingas hålla till godo med en principiellt lägre säkerhets- och framkomlighetsstandard än den som väljer att köra bil.

Inom ramen för Nollvisionen arbetar Vägverket med ett "förlåtande trafiksystem". Väghållarna ska ansvara för att trafikmiljön utformas så att misstag i trafiken inte ska orsaka olyckor. Den förlåtande trafikmiljön har mest gällt biltrafik. Den bör självfallet omfatta även cykeltrafik. Den cyklist som för ett ögonblick tittar bort ska inte behöva riskera att få ett felplacerat vägmärke i ansiktet. Kvalitet i detaljer har avgörande betydelse för helheten, och påverkar framkomlighet och säkerhet vilket framgår av exempel i bilagan.

Felaktig detaljutformning skapar risker och drar uppmärksamhet och koncentration från trafiken. Kvalitet i utförande är viktigt även i ett rättsligt perspektiv. Brister i cykelvägnätet ökar inte bara olycksrisken utan gör också många gånger cyklisten till lagbrytare. Hur ska man rättsligt bedöma felbe-teenden av cyklister som inte förstått vad som gäller eller tvingats till regelbrott på grund av dåligt underhåll, oklar information eller felaktigt utförda anläggningsåtgärder?

Det är nödvändigt med en detaljerad underhållsplan med anvisningar om vilka underhållsåtgärder som ska utföras i cykelvägnätet; varför de ska utföras, när de ska utföras, hur de ska utföras och av vem de ska utföras. Där ska även framgå hur underhåll ska samordnas med andra berörda aktörer och med åtgärder inom andra verksamheter. Detaljer i underhållet kan vara avgörande för kvalitet och säkerhet i cykelvägnätet.



Cykelbanan används ofta som upplagsplats för snön som plogas bort från körbanan. Vintern 2003.

Kunskap

Självklart ska de personer som arbetar med cykeltrafik ha den kunskap som krävs för uppgifterna. Men för att nå kvalitetskraven räcker det inte med kunskap om trafikteknik, lagar och regler. Det krävs också kunskap om cykling och förståelse för hur cyklisten fungerar i trafiken. Utbildning i "cykeltänkande" bör ingå i kvalitetskraven. Då skulle åtskilliga brister i cykelvägnätet kunna undvikas, olycksrisker minskas, pengar och lidande sparas. Det finns exempel där väghållaren har varit tvungen att göra om anläggningsarbeten tre, fyra gånger för att det ska fungera för cykeltrafiken. Ofta efterlyses goda exempel. Men det räcker inte att veta vad man ska göra och hur man ska göra. Det viktigaste är att förstå varför man ska göra det.

Utvärdering och återföring av erfarenheter

Det måste finnas metoder för att utvärdera åtgärder, ta vara på erfarenheter och kontinuerligt bevaka tillståndet i cykelvägnätet. Statsbidrag kan utgå till kommuner för cykelbanor eller andra trafiksäkerhetshöjande "objekt" i cykelvägnätet. Enligt Vägverkets anvisningar ska objekten avsynas innan beslut fattas om slutgiltigt bidragsbelopp. Objekten bör vid avsyningen sättas in i sitt funktionella sammanhang, och inte enbart bedömas utifrån ett trafiktekniskt perspektiv. En sådan vidare bedömning måste göras redan vid den inledande handläggningen av bidragsansökan. För detta krävs kompetens utöver den rent trafiktekniska. Avsyning bör genomföras även för cykelbanor och andra anläggningar i cykelvägnätet som anläggs utan statsbidrag.

Det är också nödvändigt med metoder för att följa upp åtgärder och se hur cykelbanor och andra anordningar i cykelvägnätet fungerar. Då ges möjlig-

het att åtgärda fel och brister i tid, och framför allt att undvika att de upprepas. En viktig del i utvärderingen är därför att klarlägga varför det blev fel.



Det såg bra ut på ritningen, men vem vågar runda bussen för att komma in på cykelbanan?

Information och marknadsföring

Ett system för kvalitetssäkrad cykeltrafik måste innehålla en plan för information och marknadsföring som är kopplad till mål, strategier och åtgärder för cykeltrafiken. Se vidare avsnittet Att marknadsföra cykling.

Ekonomi

Om det ska satsas på cykeltrafik är det nödvändigt att budgetera tillräckligt mycket pengar för att kunna upprätthålla den standard i cykelvägnätet som angivits i mål och planer. En fastställd lägsta andel av budgeterat belopp för trafik bör reserveras för cykeltrafik. Det är också nödvändigt med ekonomisk beredskap för att snabbt kunna åtgärda uppkomna eller upptäckta brister. En sanering av trafikfarliga brister i cykelvägnätet bör kunna ligga inom ramen för statsbidrag till investeringar i trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det kommunala väg- och gatunätet. Bidraget ska användas till fysiska åtgärder som förbättrar situationen för de oskyddade trafikanterna, och syftar primärt till att minska antalet skadade och döda i trafiken i enlighet med nollvisionen.

Att marknadsföra cykling

Cykeln som symbolbärare

Med hot, skatter, avgifter, lagstiftning, belöning och bidrag kan man få till stånd miljövänligt beteende. Sådana åtgärder leder till bättre miljö, åtminstone kortsiktigt, men skapar knappast någon större förståelse för miljöfrågorna. Långsiktigt och framgångsrikt miljöarbete måste bygga på den enskildes engagemang och förståelse för den egna insatsens betydelse. Det är inte Naturvårdsverket, regering och riksdag som avgör hur framtidens miljö kommer att se ut. Det är de enskilda människornas beslut och sammantagna val som är avgörande. Det är vad Agenda 21 i grunden handlar om; en hållbar utveckling kan bara åstadkommas genom personligt ansvar och förändringar i livsstil och konsumtionsmönster. I Vägverkets nationella miljöprogram 2002 – 2005 föreslås flera insatser för att säkerställa och utvärdera miljönyttan av projekt och andra satsningar på cykeltrafik. Även om man kan åstadkomma mätbara miljövinster genom att föra över bilåkande till cykling, är det förmodligen lika viktigt med cyklandets symbolvärde som illustration till de förändringar i livsstil som är nödvändiga för en hållbar utveckling. Det kan därför ligga en fara i om beslut om cykeltrafik alltför mycket grundas på kvantitativa mått på miljönytta. Få insatser för miljön torde som cykling så påtagligt illustrera kontrasterna i den enskildes miljöval. Genom att låta bilen stå och i stället ta cykeln avstår man från det mest bekväma och mest miljöbelastande fordonet till förmån för det mindre bekväma men mest miljövänliga fordonet.

Ingen kan göra allt, men alla kan göra lite

Enligt en rapport från HEPA (The European Network for the Promotion of Health-Enhancing Physical Activity) 1999 har man uppskattat att bilåkandet i många av Europas städer skulle kunna halveras om alla bilresor på tre till fem kilometer i stället företogs till fots eller med cykel. Därför slår man fast att gång och cykling måste betraktas som en del i en långsiktigt hållbar transportstrategi.

Om bara en procent av bilåkandet i Sverige fördes över till cykel skulle vi spara 55 miljoner liter bensin varje år. Om de bilister i Stockholms län som dagligen kör bil till jobbet kortare sträcka än tio kilometer i stället tog cykeln en arbetsmånad om året skulle bilåkandet minska med åtta miljoner mil årligen. Och om var tionde vardagsresa i Stockholm under 2,5 kilometer för att åka och handla i stället företogs med cykel skulle bilåkandet minska med ytterligare en dryg miljon mil årligen. Med de här siffrorna i ett globalt perspektiv är det lättare att inse den egna insatsens betydelse. Det är

vardagslivets många små beslut som avgör om vi går mot ett miljöanpassat samhälle eller inte. Men samhället måste se till att skapa förutsättningar och stimulans.

Cykling som varumärke

Betydelsen av ett starkt varumärke har länge varit känd inom företagsvärlden. Att bygga upp ett starkt varumärke är en långsiktig och målinriktad process. Nyckelbegrepp i varumärkesbyggande är förutom strategi och mål-inriktning, grundlig analys, konsekvens, långsiktighet, samordning, kontinuitet och förtroende. För att arbetet med ett varumärke ska bli framgångsrikt måste alla åtgärder dra åt samma håll och ge samma budskap. Om man hos allmänheten vill bygga upp en positiv inställning till cykling som ska leda till att fler cyklar, så innebär det ett arbete med samma byggstenar som ingår i byggandet av ett varumärke. Med den utgångspunkten har arbetet med cykelfrågor ofta uppvisat stora brister med förvirrande budskap och avsaknad av flera viktiga "byggstenar".

Att förmedla ett budskap

Information och marknadsföring handlar om att förmedla budskap med syfte att påverka beteende, attityder och faktiska förhållanden. Grunderna för framgångsrik information och marknadsföring kan sammanfattas med:

- Rätt tid
- Rätt ordning
- Rätt plats
- Rätt form
- Rätt målgrupp

Information tillgrips ofta som universalmedel för att lösa problem. Men för att informationen ska ge bestående effekter är de nödvändigt med en informationsplan, med utgångspunkt i frågorna:
Varför, vem, vad, hur och när ska vi informera?

I Kommunikationskommitténs betänkande SOU 1997:35 *Ny kurs i trafikpolitiken* påpekas vikten av att myndigheterna har en genomtänkt och medveten strategi för hur informationen kan användas som styrmedel för att nå de trafikpolitiska målen. Man påpekar också betydelsen av att informationen till allmänheten samordnas mellan berörda aktörer. För att ge bra resultat måste informationen även samordnas med andra åtgärder av betydelse.

Det finns emellertid forskning som visar att effekten av information har begränsad effektivitet som övertalare, och att möjligheterna är små att ändra transportbeteende med hjälp av information. Allmän information om miljöproblem räcker inte för att ändra människors livsstil. Informationskampanjer

biter inte på vanor som redan är grundlagda. Undersökningar visar att kopplingen mellan positiva attityder till miljö och faktiskt beteende är särskilt svag när det gäller vanemässigt beteende, till exempel att köra bil till och från jobbet. För att informationen ska lyckas är det nödvändigt att undanröja yttre hinder för ändrat beteende. Det räcker med mycket små hinder för att man ska återgå till gamla vanor. Risken är stor att den bilist som provar på att cykla till jobbet återgår till att köra bil om han redan första dagen cyklar fel på grund av dålig vägvisning.



Cykelkartan är en viktig del i marknadsföringen av cykling.

Informationen om cykeltrafik har i stor utsträckning varit "negativ" och handlat om risker, cykelhjälm, regler och felaktiga beteenden. Det återspeglas också, som framgått tidigare, i medias rapportering om cykeltrafiken. Det är självfallet viktigt att känna till risker och regler. Men om man vill få fler att cykla måste informationen ha en positiv inriktning. För att locka till cykling måste cyklandets fördelar och glädjeämnen lyftas fram, till exempel genom att förmedla den känsla som velocipedryttaren Adolf Östberg gav uttryck för i tidningen Hjulsporr redan 1889: *Huru angenämt och uppfriskande är det ej att stiga upp med solen en klar vårmorgon, göra i ordning sin velociped och rida ut, att inandas den friska vårluften, mjuka upp lederna och njuta av naturens skönhet. Uppfriskad och stärkt, med glädje humör gå man sedan till sitt arbete för dagen. I en bisats konstaterade han att "velocipeden är äfven af praktisk nytta såsom kommunikationsmedel"*.

Trovärdighet

Den trafikmiljö som möter cyklisten innehåller viktiga signaler som har stor betydelse för resultatet av informationen. Trovärdighet är ett nyckelord i arbetet med information. Det som sägs och skrivs måste återspeglas i verkligheten. Om budskapet är att vi måste ta ansvar för miljön och dra ner på bilåkandet måste vi också uppmuntras av signaler som visar att budskapet är allvarligt menat och styrker oss i vårt val.

Vid den stora miljömässan Eco-96 invigningstalade miljöminister Anna Lindh och Naturvårdsverkets generaldirektör Rolf Annerberg om vikten av ett folkligt miljöengagemang. I mässhallarna delades ut tonvis med papper om miljöarbetet bland myndigheter, kommuner, organisationer och företag.

Men för den som valde att cykla till miljömässan fanns inget cykelställ. I den nationella strategin för cykeltrafik konstaterar Vägverket under insatsområdet Kommunikation att det är viktigt att föregå med gott exempel för att skapa trovärdighet i arbetet med cykeltrafik. Men den som besökte Vägverket i Stockholm per cykel fick förgäves leta efter ett cykelställ. Och som nämnts tidigare har ingen av de myndigheter i Stockholm som pläderar för ett ökat cyklande någon information på sin hemsida om hur man når dem med cykel.



Kanske borde Vägverkets demonstrationsstråk ha börjat med ett cykelställ vid den egna porten?

Även förvirrande och motsägelsefull information påverkar trovärdigheten. Den 27 juni 2001 kunde man läsa i Dagens Nyheter att stockholmarna blivit duktigare på att använda cykelhjälm. Till grund låg NTF:s studier som visade på en ökad hjälmanvändning. En månad senare rapporterade Dagens Nyheter att allt färre svenskar använder cykelhjälm. Den här gången byggde uppgifterna på en studie av Vägverket. NTF framför förnyade krav på hjälmlag samtidigt som man meddelar att användningen av cykelhjälm ökar. NTF konstaterade att 70 procent av pendelcyklisterna i Stockholm hade hjälm, och att "det var väldigt hög frekvens". Även observationer som har genomförts av Stockholms Trafiksäkerhetsförening visar att användningen av cykelhjälm har ökat under den senare hälften av 1990-talet. Den utvecklingen överensstämmer med resultaten från Gatukontorets cykelräkningar år 2000 som visar att andelen personer med hjälm har ökat stadigt.

Utvecklingen mot stadigt ökad användning av cykelhjälm visar att cyklister på frivillig väg har tagit ansvar för den egna säkerheten. Därmed kan de sägas ha uppfyllt det villkor för att "slippa" hjälmlag, som indirekt kan utläsas av riksdagens uttalande om lag på hjälm om inte hjälmanvändningen ökar. De förnyade krav på hjälmlag som nu förs fram går då tvärt emot innebörden av riksdagens "utfästelse". Kravet på hjälmlag kan då upplevas som motsägelsefullt. Det har inte heller stöd från de två riksorganisationerna Cykelfrämjandet och Svenska Cykelsällskapet som båda förordar användning av cykelhjälm men säger nej till lag. En enkät på uppdrag av Vägverket 2001 visade att närmare 60 procent av tillfrågade cyklister sa nej till en lag om cykelhjälm.

Målgrupp

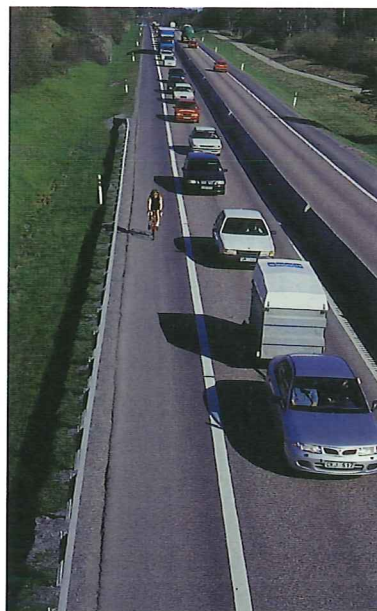
Det är bland "bilisterna" som potentialen för ökad cykeltrafik finns, vilket gör dem till den främsta målgruppen om man vill öka andelen cyklande och minska bilåkandet. Det är inte redan frälsta cyklister som ska förmås att cykla ännu mer om målen för miljö och folkhälsa ska uppnås. Något tillspetsat kan man säga att planering för cykeltrafik är till för bilister. Men hur ska man locka inbitna bilister att ta cykeln till jobbet? Och hur ska man locka dem som gärna vill cykla men inte vågar för trafikens skull?

Av betydelse för hur målgruppen reagerar på information är bland annat inställningen till informationsavsändaren. I kampanjer och debatter om cykeltrafik framställs ibland "bilisterna" av cyklismens förespråkare som motståndare. Genom att framställa den främsta målgruppen som motståndare värvar man inga nya cyklister. Om cyklandet långsiktigt ska kunna öka är det nödvändigt att tona ner det kategoritänkande som skapar onödiga motsättningar mellan trafikantgrupper. Åtskilliga cyklister är också bilister och vice versa. I en undersökning 1996 av Vägverket Region Stockholm framkom att tre av fyra cyklister har körkort.

Även de som redan cyklar och är engagerade i miljöfrågor kan utgöra målgrupp för riktade insatser genom sin roll som inspiratörer för andra.

Rätt tid och rätt ordning

För att nå framgång med informationskampanjer är det viktigt att ta vara på förstärkningseffekter och utnyttja samtidiga skeenden i omgivningen, till exempel i fråga om fysisk planering, debattklimat, trender med mera. Informationskampanjer i fel tid och i fel ordning förlorar i såväl trovärdighet som effektivitet. De förväntningar som skapas av information och marknadsföring måste uppfyllas i verkligheten. När myndigheter med miljö- och hälsoargument uppmanar till ökat cyklande måste den som lyder uppmaningarna mötas av välkomnande signaler, både bildligt och bokstavligen. HEPA har i sitt dokument för att främja cykling påpekat att det är meningslöst att marknadsföra cykling om man inte samtidigt ser till att förbättra förutsättningarna.



Rullande reklampelare för främsta målgruppen som sniglar fram i vårsolen lyssnandes på trafikradions kö- och krockrapporter.

Attityder och beteende

Naturvårdsverket konstaterar i skriften *Svensken, bilen och miljön* (2000-2001) att det är nödvändigt att vi förändrar våra beteenden om miljömålen ska klaras. Det räcker inte med teknisk utveckling. Samtidigt visar, som tidigare nämnts, de flesta undersökningar att det är svårt att påverka människors resvanor. Det gäller särskilt bilåkandet. För att påverka människors beteende, i fråga om resvanor, är det också nödvändigt att påverka deras attityder till val av färdmedel. Det är framför allt tre faktorer som spelar in om man vill få människor att ändra sitt beteende: kunskap, värderingar och belöningar.

Om sociala normer och attityder överensstämmer finns goda förutsättningar för att också attityder och beteende kommer att stämma överens. Sociala normer är därför ett kraftfullt medel för att få människor att ändra beteende. Få vill skylta med att de struntar i sopsortering och återvinning. Men hur många känner något socialt tryck att avstå ifrån onödigt bilåkande? Ett ändrat förhållningssätt till onödigt bilåkande har förmodligen betydelse för att föra över bilåkande till cykling. Det underlättas om miljöinformationen "förmänskligas". Genom att tala om att "biltrafiken måste minskas" framstår biltrafiken som en abstrakt företeelse som bara kan påverkas av myndighetsbeslut om trängselavgifter, höjda P-avgifter, bensinskatter och liknande. Om man i stället säger att "vi måste dra ner på det egna bilåkandet" hamnar besluten på individnivå. Då är det vi själva som avgör om biltrafiken ska kunna minskas. Effekterna av ändrat beteende blir också mer gripbara på lokal nivå. I Naturvårdsverkets Cykla Till Jobbet-kampanj 1981 deltog 186 anställda som i genomsnitt cyklade 65 mil under ett halvår. Det motsvarar 260 varv på ett ordinärt svenskt motionsspår, motion som man nu fick på köpet på väg till och från jobbet.

Om man vill föra över bilåkande till cykling krävs ett övergripande perspektiv på cykelplanering. Det räcker inte att bygga cykelbanor och driva kampanjer. Den enskildes miljöbeteende handlar om att välja. Myndigheter och andra samhällsinstitutioner kan genom olika åtgärder göra valen lättare. Därför är det nödvändigt med en samhällsplanering som på alla plan undanröjer hinder för att underlätta förändringar i levnadsvanor och beteenden. Därtill krävs en ökad insikt om det personliga ansvaret och betydelsen av den egna insatsen. Inom psykologin talar man om perspektivpåverkan; att få människor att se sitt eget beteende ur ett kollektivt perspektiv och inse att man själv gynnas av större kollektiva beteendeförändringar. Detta har delvis skett inom miljöområdet, men inte när det gäller bilåkandet. Med tanke på den sociala normens betydelse för attityder och beteenden är detta inte förvånande. Cykeln har som sagt varit tämligen osynlig i miljösammanhang, och informationen om vikten av att minska bilåkandet har inte varit särskilt kraftfull.

Attityder som bygger på egna erfarenheter leder i högre grad till ändrade beteenden än attityder som bygger på andrahandsinformation. Attityder grundade på egna erfarenheter är också mer stabila och mer svårpåverkade av motargument. Därför är det viktigt att få människor att prova på att cykla och upptäcka fördelarna. Men då får cykelmiljön inte uppvisa alltför mycket brister som signalerar att cykeltrafiken inte tas på allvar. Påtagliga brister i cykelmiljön bör så långt som möjligt åtgärdas innan man drar igång nya projekt eller påkostade kampanjer för att locka nya cyklister ut i trafiken. Ett viktigt inslag om man vill förändra människors vanor är förstärkning, det vill säga att önskvärt beteende belönas. Den som ställer bilen och väljer cykeln ska belönas med en trygg, bra och välkomnande cykelmiljö. Inte bestraffas med högre olycksrisk och sämre framkomlighet.

Kampanjer

Fördelen med kampanjer är att de vanligtvis får omedelbar uppmärksamhet. Det är därför lättare att få sponsorer till kampanjer än till insatser av mer långsiktig karaktär. Kampanjer är oftast starkt tidsbegränsade och ger i bästa fall ett tillfälligt uppsving, men leder sällan till bestående resultat. För detta krävs upprepade kampanjer under lång tid, vilket kostar mycket pengar. Det är pengar som måste ställas i relation till andra åtgärder för att nå målen. Alltför mycket "jippofiering" av cykelfrågorna kan också tendera att flytta fokus från de verkliga problemen.

För att kampanjer ska ge bestående resultat måste de ingå i en långsiktig strategi och inpassas på rätt sätt i sitt sammanhang, annars kan de göra mer skada än nytta. När miljöfrågorna var på stark frammarsch och cyklandet ökade under 1980 och 1990-talen genomfördes upprepade kampanjer i Stockholm för att övervaka cyklisternas regelefterlevnad. Cyklister som stretade fram i en farlig och dåligt planerad trafikmiljö kände sig bestraffade snarare än uppmuntrade. Under höstens övervakningskampanj 1996 fick åtskilliga stockholmare böta för att de cyklade mot rött, körde mot enkelriktat eller cyklade på trottoaren. Ingen väghållare fick böta för allvarliga brister i cykelvägnätet. Även de återkommande affischkampanjerna om cykelhjälm kunde förmodligen kännas provocerande för cyklister som samtidigt utsattes för ständiga olycksrisker på grund av dåligt underhållna cykelbanor eller felaktigt utformade trafiklösningar.

Informationskanaler

Ett av de billigaste och mest effektiva informationssätten är den personliga kontakten; den så kallade mun till mun metoden. Bekanta och närstående har störst betydelse när det gäller att påverka attityder och beteende. Det är lättare att påverkas av en granne som entusiastiskt berättar om hur lätt och trevligt det är att cykla till jobbet, än av en påkostad folder med samma budskap. Metoden är dessvärre lika effektiv åt båda hållen. En granne som berättar om farorna med cykling lockar ingen att börja cykla. Den bästa

reklamen för cykling är de "vanliga" cyklister som upptäckt fördelarna med att cykla och sprider budskapet vidare.

Stockholms trafikradio skulle kunna vara en utmärkt direktkanal till den viktigaste målgruppen om man vill föra över bilåkande till cyklande. Informationen till bilförarna ger stora möjligheter till naturlig koppling till cykeln, till exempel när man talar om stillastående bilköer, strålade väder eller miljöförvaltningens rapporter om höga halter av luftföroreningar. Men trafikradion fungerar nästan uteslutande som ett serviceprogram för bilförare. Under åren har informationen utökats till att även omfatta kollektivtrafiken liksom fjärrtågs-, båt-, flyg- och mobiltelefontrafik. Det ges också mögel- och pollenprognoser och information om temperatur, vind och luftfuktighet. Man får också veta solstrålningen i watt per m². Men aldrig nämns något om cykeln som ett miljövänligt och trevligt alternativ till bilköen. I den mån cykeln nämns handlar det om att någon cyklist är i vägen, behöver varnas för eller har råkat ut för någon olycka som hindrar trafiken: *"Från Nynäsvägen i Trångsund får vi rapport om att en cyklist är uppe på körbanan och vinglar."* *"Vi vill varna för en cyklist som tagit sig upp på Årstälänken."* *"I korsningen Rågsvedsvägen/Hagsätravägen har en cyklist kört omkull. Huruvida det hindrar trafiken har inte framkommit."* *"Bilen som stod hindrande i vägen för trafiken på avfarten mot Aspudden har nu lyfts upp på cykelbanan och utgör inte längre något hinder."*

Det bör inte vara oförenligt med trafikradions uppdrag att i naturliga sammanhang uppmärksamma cykeln som ett alternativ till bilköerna.

Från bil till cykel på korta resor

Stora miljö- och hälsovinster

Landstingets resvaneundersökning -91 visade att det varje dag kördes bil över 1,2 miljoner mil i Stockholms län. Bilåkandet till och från jobbet uppgick till omkring 550 000 mil om dagen. Närmare 30 procent, eller nästan 160 000 mil, av arbetsresorna med bil höll sig inom cykelavstånd tio kilometer enkel resa. Även Kommunikationskommitténs betänkande *Ny kurs i trafikpolitiken (1997)* visar att det finns en stor potential för att öka cykeltrafiken. Exempelvis var cyklandet fem gånger så stort på 1950-talet som i början av 2000-talet trots att växelcyklar då var ovanliga.

De korta bilresorna är värst för miljön. Åtskilliga studier tyder på att det finns en stor potential att överföra korta bilresor till cykling. Det har under de senast decennierna blivit allt vanligare att ta bilen till fritidsaktiviteter och för varuinköp, vilket bidragit till den stora ökningen av biltrafiken.

- Omkring 80 procent av alla bilresor i Sverige är kortare än tio kilometer.
- Närmare 80 procent av bilresorna i tätort är kortare än tre till fyra kilometer.
- I Vägverkets nationella cykelstrategi konstateras att ungefär hälften av alla bilresor är kortare än fem kilometer, det vill säga så korta att katalysatorn inte hinner uppnå full effekt.
- Var fjärde bilresa i Stockholms län är kortare än två kilometer.

Det är i de större tätorterna som den största potentialen finns för att föra över bilåkande till cykel. Det är också där cykelns fördelar bäst kommer till sin rätt och där ett ökat cyklande har störst betydelse från miljösynpunkt. Där finns den största potentialen för att minska koldioxidutsläppen. Miljövinsten vid övergång från bil till cykel blir förhållandevis stor vid korta resor eftersom katalysatorn inte fungerar ordentligt förrän motorn nått driftstemperatur. De korta bilresorna står för tre procent av den totala körsträckan men svarar för 26 procent av avgasutsläppen. Enligt Vägverket kan många regionala miljömål uppnås om korta bilresor ersätts med miljövänligare alternativ. Bara en övergång från bil till cykel på tio procent av de allra kortaste resorna skulle innebära en väsentlig ökning av cykeltrafiken. I Kommunikationskommitténs betänkande *Ny kurs i trafikpolitiken (1997)* beräknas att cykeltransporterna skulle kunna öka med 30 - 75 procent om bilresor som är kortare än fem kilometer ersättes med cykling. Av en studie från Göteborg (Forward 1998) framgår att av samtliga korta bilresor under fem kilometer var det vanligaste syftet (50 procent) transport till och från arbetet följt av "ärenden" (36 procent). Bekvämlighet var det vanligaste skälet till att man valde bilen.

Förutsättningar och villkor

"Konsumenternas engagemang är viktigt. Men kommunernas uppmuntran är nödvändig" Miljöminister Anna Lindh vid miljömässan Eco – 96.

Förutsättningarna och villkoren för att föra över korta bilresor till cykel är i stort desamma som för att öka andelen cykelresor generellt. Den som väljer cykeln måste mötas av en välkomnande, trygg och trevlig trafikmiljö och få sitt val bekräftat i en verklighet som stämmer överens med samhällsmål och politiska budskap. Med tanke på att bekvämlighet är ett av de främsta skälen att använda bilen även för korta resor får den som tar steget från bil till cykel inte mötas av för mycket motgångar och besvär. Då är steget tillbaka till bilen kort. Särskild vikt måste läggas vid tillgänglighet till lokala mål som kollektivtrafik, handel, serviceinrättningar, skolor och fritidsanläggningar.

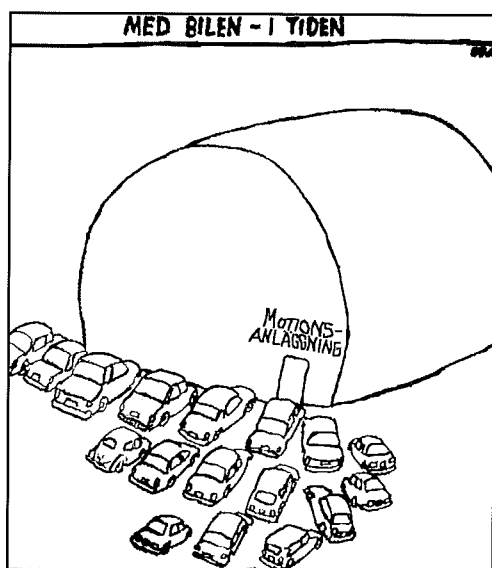
Arenor för korta cykelresor

Idrott och motion

Riksidrottsförbundet (RF) har utarbetat ett centralt underlag för miljö-policy för sina föreningar, distrikts- och specialförbund. Samtidigt lanserar RF projektet Näridrottsplats och driver i samarbete med Folkhälsoinstitutet projektet Idrotten sätter Sverige i rörelse. Resandet är en av de största miljö-frågorna inom idrotten, men det finns inga studier som kartlagt det lokala resemönstret inom rörelsen. Idrotten är Sveriges största folkrörelse med över tre miljoner medlemmar i 20 000 föreningar. Där bör finnas en mycket stor potential att på lokal nivå föra över bilåkande till cykling i samband med motion, träning och tävling. Inom idrotten, där rörelse och kondition är grundläggande förutsättningar, bör det vara mer naturligt än i många andra sammanhang att lokalt motivera cyklande i stället för bilåkande.

Med koppling till projekten Näridrottsplats och Idrotten sätter Sverige i rörelse bör ett program för "Idrott på cykelavstånd" kunna vidga ambitionerna till att även omfatta fysisk planering i anslutning till motion och idrott med utgångspunkt i säker tillgänglighet med cykel. Att kunna cykla till aktiviteter är särskilt viktigt för barn och ungdomar. Allt fler barn blir överviktiga på grund av för lite rörelse. Att självständigt kunna ta sig säkert till aktiviteter i den närmaste omgivningen har också betydelse för barnens utveckling, liksom för deras möjligheter att komma i kontakt med idrotten. I tätorter ska det inte behöva vara ett idrottsligt handikapp att ha föräldrar som saknar bil. Intressanta frågor är bland annat: Vad kan göras för att uppmuntra och förenkla cykling till idrottsanläggningar? Hur behandlas idrottens tillgänglighet i fysisk planering? Vilken idrottslig och miljömässig betydelse har idrottens "centralisering" med nedläggningar av lokala idrottsplatser?

En studie i tre svenska kommuner 1998 visade att 81 procent av barnen deltog i någon fritidsaktivitet. Idrott, sport och motion utgjorde 65 procent av barnens fritidsaktiviteter. I Trollhättan kunde över 30 procent av aktiviteterna nås till fots eller med cykel, men det dominerande färdssättet var att barnen skjutsades i bil av föräldrarna. Risker i trafiken uppgavs vara ett tungt vägande skäl till detta.



Med sitt vassa ritstift blottade Martin Lamm med obeveklig skärpa samhällets absurditeter. Teckningen är från slutet av 1970-talet men fortfarande högaktuell.

Skola

Betydelsen av ökad fysisk aktivitet i samband med skolan tas upp i regeringens budgetproposition 2001/02:1. Där hänvisas till Folkhälsoinstitutets nationella kraftsamling "Sätt Sverige i rörelse 2001" med inriktning på människans behov av mer fysisk aktivitet. Inom skolvärlden syftar arbetet till att skapa miljöer som främjar fysisk aktivitet i det långsiktiga lärandet. Men färdssätt till skola och barnomsorg för barn i åldrarna 5 till 14 år har förändrats markant sedan slutet på 1970-talet. Cykeln ger bra möjligheter för barn att grundlägga vanor som ger naturlig motion. Enligt resvaneundersökningen 1978 tog sig närmare 70 procent av barnen till skolan på cykel eller till fots, och endast omkring åtta procent skjutsades i bil. I mitten av 1990-talet var det nästan lika vanligt att barnen skjutsades i bil till skolan som att de gick eller cyklade.

Skolan är en viktig arena för att skapa miljömedvetenhet och grundläggande vana att röra sig. Här finns förutsättningar i form av vuxna förebilder, och i tätorterna ofta förhållandevis korta avstånd mellan hem och skola. En studie av Vägverket 2000 visade att en majoritet av barnen i Sverige har kortare skolväg än en kilometer. Säkra skolvägar har haft hög prioritet i kommunernas trafikplanering under senare år. Men det är viktigt att arbetet med

säkra cykelvägar kompletteras med andra åtgärder som underlättar cykling till skolan. Åtgärder för att uppmuntra cykling bör ingå i skolans miljöpolicy lika självklart som kompostering, kravmärkt mat och återvinning.

Inköp och service

Det årliga bilåkandet i Stockholms län skulle minska med 1 miljon mil om man istället cyklade vid var tionde resa under 2,5 kilometer på vardagar för att handla. I RVU (Resvaneundersökningen) 1994 uppskattades att 66 procent av bilresorna för inköp och service var korta; under tre kilometer. Av den senaste resvaneundersökningen RES 1999 framgår att den genomsnittliga reslängden med bil för inköp och service var strax över tre kilometer.

I rapporten *Vart Leder Vägen* uttrycker Vägverket oro över att etablerandet av stormarknader leder till utarmning av lokala butiker och därmed minskar människors möjligheter att gå eller cykla till affären. En studie som genomfördes vid Tekniska Högskolan i Lund för några år sedan visar att stormarknader ökar biltrafiken och därmed luftföroreningar och energiförbrukning. Biltrafik och avgasutsläpp ökar med cirka 50 procent jämfört med om kunderna handlat i lokala butiker. Stormarknader men även regionala köpcentra bygger i stor utsträckning på bilburna kunder. Men i storstadsregionerna har många av dem en lokalisering som gör att de ligger inom cykelavstånd för en stor del av lokalbefolkningen. Det finns ingen statistik som visar inköpens fördelning på varumängd vid stormarknader och köpcentra. Men åtskilliga av de inköp som görs med bil inom cykelavstånd torde inte vara så omfattande att de inte skulle kunna göras med cykel.



Mer än 80 procent av Sollentunas hushåll har bekvämt cykelavstånd till stormarknad eller köpcentra.

I Sollentuna kommun strax norr om Stockholm skedde enligt FoB (Folk- och Bostadsräkningen) 1990 drygt 60 procent av antalet besök i butiker och serviceinrättningar inom den egna kommunen. I kommunen ligger fem stormarknader eller köpcentra. Av Sollentunas cirka 24 000 hushåll ligger omkring 85 procent inom en radie av två kilometer från en eller flera större köpanläggningar. Även med hänsyn tagen till att det verkliga cykelavståndet kan vara något längre har uppskattningsvis åtminstone 80 procent av hushållen i Sollentuna kortare cykelavstånd än två kilometer till något av kommunens fem köpcentra eller stormarknader. Endast enstaka hushåll har längre cykelavstånd än tre kilometer.

Arbetsresor

Enligt den nationella reseundersökningen RES 1999 företogs 64 procent av alla arbetsresor med bil, och bilen används vid ungefär hälften av arbetsresorna under fem kilometer. Landstingets resvaneundersökning -91 visade att närmare 30 procent av arbetsresorna med bil i Stockholms län var under tio kilometer. En övergång från bil till cykel en arbetsmånad om året för hälften av de resorna skulle minska det årliga bilåkandet med över fyra miljoner mil. Särskilt i större tätorter bör det finnas en stor potential att föra över arbetsresor från bil till cykel. Cykling till jobbet har från hälsosynpunkt framför allt den fördelen att det ger regelbunden motion. För att cyklande till och från jobbet ska ha någon betydelse för miljön måste det ersätta bilåkande. Bilförare är vana vid bekvämlighet, hög säkerhet, god framkomlighet, bra vägvisning och –åtminstone i Stockholm- bra trafikinformation. En bra och säker cykelmiljö torde därför vara en grundförutsättning för att i någon högre grad få bilförare att ta cykeln till jobbet. Skador vid arbetsresor räknas som arbetsskador. I slutet av 1980-talet var cykelolyckor den näst vanligaste arbetsskadan. Det finns skäl att anta att cykelolyckor fortfarande utgör en stor del av arbetsskadorna, även om de nu inte finns särredovisade. Därför bör Arbetsmiljöverket vara en självskriven part i det intensifierade myndighetssamarbete på cykeltrafikens område som efterlyses i proposition 2001/02:20 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*.

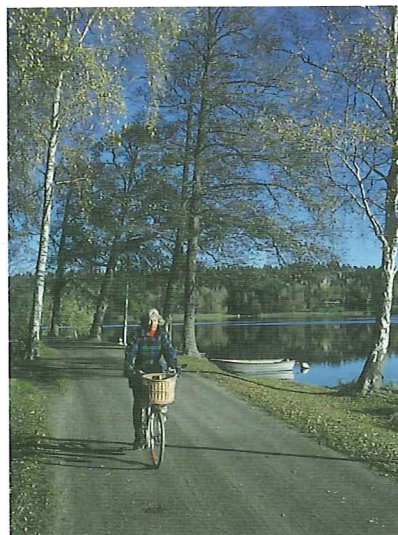
Cykeln har också betydelse för arbetsresor i kombination med kollektivtrafiken. Det är numera vanligt med bra cykelparkeringar vid lokaltågs- och pendeltågsstationer i tätorternas ytterområden, vilket har betydelse för att minska antalet korta bilresor mellan hem och station. I Stockholm är det sedan något tiotal år tillbaka tillåtet att ta med cykel på pendeltåg. De nya pendeltågsvagnarna som börjar tas i bruk 2005 kommer att bli bättre anpassade för att frakta cyklar. Däremot finns inga funderingar på lättnader i förbudet att ta med cykel mellan 6 och 9, och mellan 15 och 18 på vardagar. Att kunna ta med cykeln i anslutning till arbetsdagens början och slut skulle innebära ytterligare möjligheter att nyttja cykeln i anslutning till arbete.

Vidgat perspektiv

Utnyttja fördelarna

Perspektivet på cykeltrafik har under senare år visserligen vidgats till att innefatta frågor om miljö och folkhälsa. Men fortfarande betraktas cykling huvudsakligen ur ett rent trafikperspektiv i termer av regler, risker, transporter och trafikanordningar. Planeringen för cykeltrafik är starkt objektsinriktad, det vill säga inriktad på anläggningsåtgärder i trafikmiljön. Det är också för sådana ändamål som Vägverket beviljar statsbidrag till åtgärder för cykeltrafik.

Ett vidgat perspektiv på cykeltrafiken ställer större krav på strategi och en mer målinriktad planering med utgångspunkt i cykelns möjligheter och fördelar och hur dessa kan utvecklas. I jämförelse med bilen har cykeln stora fördelar som kommer till sin rätt i en storstadsregion. Till cykelns fördel åberopas ofta "hårda" argument som att man spar pengar, får bättre kondition och bidrar till bättre miljö. Men är det med dessa argument man lockar fler att cykla? Eller ska man locka med mer "mjuka" argument som frihet, upplevelsevärden, avkoppling och glädje? Till de främsta fördelarna med cykling hör friheten att välja väg, och att cyklandet kan erbjuda lustfylld avkoppling och motion om förutsättningarna är de rätta. Att lyfta fram lugna och trevliga vägar som alternativ till sträckor i det egentliga cykelvägnätets trafikmiljö kan vara ett sätt att göra cyklandet mer lockande. Sådana "Gröna vägar" skulle kunna markeras med cykelledsmärke VMF 1.6.7 i färgkombination som sällan används i andra sammanhang, till exempel grön cykel på vit botten. Gröna vägar kan också markeras på cykelkartan, vilket Sollentuna kommuns cykelkarta är exempel på.



"Grön väg" till jobbet. Lite längre men mycket trevligare.

I Stockholms nya cykelplan ingår en utbyggnad av cykelbanor och cykelfält på de största gatorna, som också har de högsta bullernivåerna och sämsta luften. Självklart ska cyklisterna erbjudas hög säkerhet och bra framkomlighet på huvudgatorna så långt det är möjligt. Men i många fall finns alternativa gator som lugnare och trevliga alternativ. I cykelplanen har några alternativ markerats

med beteckning "Lugna gatan". I samband med cykelräkningar i Stockholm konstateras att de flesta cyklister återfinns längs huvudgatorna och få väljer alternativa parallella gator. Detta tas som intäkt för att cyklisterna föredrar huvudgatorna. Men inte mycket har gjorts för att informera om alternativen till huvudgatorna. Att alternativen dessutom av cyklismens egna förespråkare ofta benämns som "omvägar" eller "bakgator" uppmuntrar inte användningen av dem. En mer positiv inställning till alternativa vägar kan möjligen underlätta rekryteringen av nya cyklister. Trygghet är förmodligen en viktig faktor för att locka nya cyklister, framför allt när det gäller kvinnor eftersom de känner större oro i trafiken än män. Attraktiv miljö och positiva upplevelser är viktiga förutsättningar om man ska locka nya grupper att cykla.

Ett argument som ofta förs fram när alternativa vägar kommer på tal är att huvudgatorna är närmaste vägen. Men vad som är närmaste vägen beror naturligtvis på vart man ska. I rapporten *Alternativa cykelvägar i Stockholms innerstad* (1999) jämfördes huvudstråket Sveavägen på sträckan Norrtull – Hötorget (2,3 kilometer) med alternativa vägar på mindre trafikerade gator med bättre miljö. Två av de tre alternativen innebar kortare väg. Ett alternativ var cirka 200 meter längre. Samtliga tre alternativ var snabbare än Sveavägen. Vid mättillfället var dock inte de planerade cykelbanorna/cykelfälten på Sveavägen helt utbyggda.



Lockar man bäst nya cyklister med cykelfält på Stockholms hårdast trafikerade och mest luftförorenade gator?



...eller med lugnare "bakgator" intill?

Inställning till cykling

Inte bara den egna inställningen till cykling, utan också omgivningens inställning till cykling och trafik i allmänhet har stor betydelse för att öka cyklandet. Inte minst viktig är inställningen hos dem som ansvarar för och arbetar med frågor om trafik och miljö.

Vi behöver bilen?

”Vi behöver bilen” är ett vanligt argument i diskussioner om betydelsen av att minska bilåkandet. Vi behöver bilen för att åka till jobbet. Vi behöver bilen för att åka och handla. Vi behöver bilen för att skjutsa barn till skola och dagis. Vi behöver bilen för att skjutsa barn till aktiviteter. Men var går gränsen mellan behov och bekvämlighet? Om det faktiskt är så att de flesta av oss verkligen behöver bilen i de här sammanhangen finns all anledning att fundera över hur samhället är planerat och organiserat. Man skulle kunna vända på argumentet och i stället fråga sig: *När* behöver vi bilen? Regeringen understryker i sin propositionen 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling* att det finns starka skäl att motverka en utveckling där allt deltagande i samhällslivet förutsätter bilinnehav.

Farliga och otacksamma lagbrytare?

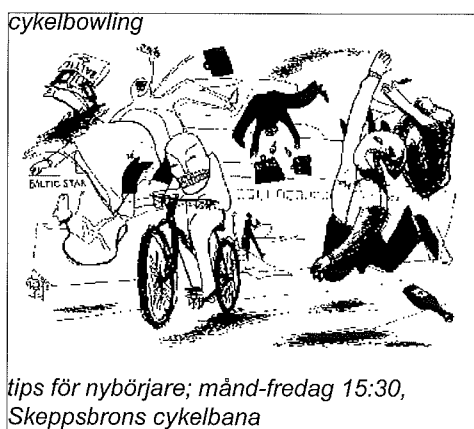
Det är lätt att få intrycket, bland annat från tidningarnas insändarsidor, att cyklister utgör den största faran i trafiken. Men endast en procent av fotgängarna som omkom i kollisioner under åren 1990 -1995 blev påkörda av cyklister. Resterande 99 procent av de omkomna kördes på av motorfordon.



Det går att skjutsa barn till dagis utan bil. Men det är inte lika bekvämt.

Cyklister är en mycket sammansatt grupp. I stället för att rent allmänt framhålla cyklisternas farlighet och laglöshet bör det vara angeläget att kartlägga vilka kategorier cyklister som bryter mot reglerna och utgör en fara i trafiken. Viktigare än att konstatera att cyklisterna bryter mot reglerna är att ta reda på varför de gör det. I boken *Planera för cykeln* (NTF) konstateras att trafikmiljön är den i särklass viktigaste faktorn för cyklisternas attityder och beteenden. En god trafikmiljö skapar goda trafikanter och en dålig trafikmiljö skapar dåliga trafikanter. Den bättre efterlevnaden av regler bland cyklister i cykelländer som Danmark och Holland anses främst förklaras av den bättre cykelmiljön. Närmare 60 procent av de cyklister som 1999 intervjuades i Stockholms Trafiksäkerhetsförenings studie av Stockholmscyklisternas regelefterlevnad ansåg att trafikmiljön för cyklister var mindre bra eller dålig. Det skulle i så fall kunna förklara den sämre trafikulturen bland cyklisterna i Stockholm. Det skulle möjligen också kunna förklara att andelen cykeltrafik i Stockholm är låg jämfört med andra jämförbara storstäder, vilket konstateras i rapporten *Trafiken i regionplan 2000*. I SOU 1997: 35 *Ny kurs i trafikpolitiken* konstateras att det är nödvändigt att cyklisterna blir bättre på att följa trafikreglerna om inte ett ökat cyklande ska resultera i fler olyckor. Till skillnad mot de trafikbrott som begås av bilförare tvingas - och ibland närmast uppmuntras - cyklisterna många gånger till trafikbrott på grund av felaktiga eller dåligt genomtänkta trafiklösningar. Olycksriskerna för cyklisterna skulle kunna minskas om reglerna bättre anpassades till cykeltrafikens villkor.

En inte ovanlig inställning är att cyklister är gnälliga och otacksamma. "Blir ni cyklister aldrig nöjda?" Väg och trafikinstitutets tidning VTI Aktuellt hade för några år sedan en krönika med rubriken "Tacka laglydigt för cykelsatsning". Med hänvisning till de ökade insatserna för cykeltrafiken framfördes förhoppningen att cyklisterna tackade och som en enkel motprestation började uppträda mer laglydigt. Skulle någon komma på att ställa motsvarande krav på motprestation från stockholmstillisternas sida när nu 30 miljarder har avsatts för satsningar på det regionala vägnätet?



Jesper Walderstens teckning "Cykelbowling" illustrerar en vanlig bild av Stockholmscyklisten. Enligt olycksstatistiken är det emellertid inte cyklisten som är den stora faran för stadens fotgängare.

För kort cykelavstånd?

Ofta anges fem kilometer som acceptabelt cykelavstånd. Man kan fråga sig varför just fem kilometer och inte fyra eller sju? Vilka referensramar har de intervjupersoner som i undersökningar säger att fem kilometer är längsta cykelavstånd? Vilket förhållande har de till cykling? Om det verkligen är så att merparten av Sveriges befolkning i arbetsför ålder inte kan cykla längre än fem kilometer med en modern mångväxlad cykel står vi inför ett gigantiskt folkhälsoproblem. I mitten på 1940-talet trampade 70 000 stockholmare på tunga oväxlade cyklar in mot stan en vanlig vardag i oktober. För åtskilliga av dem var förmodligen de första fem kilometrarna bara uppvärmning.

Trafikproblem eller kulturproblem?

Strukturella och kulturella hinder

- *Vad väntar vi på?*
- *Att det ska bli för sent.*

Ovanstående var bildtext till en politisk satirteckning i en tidning för några år sedan. Tiden går och inget händer, trots att problemen är väl kända. När det slutligen fattas beslut är det för sent. Stela strukturer och tröghet i den offentliga förvaltningen utgör inte sällan ett hinder för utvecklingen. Större flexibilitet i förvaltning och arbetsformer är nödvändig för att i tid kunna möta förändringar och ta vara på och utveckla de möjligheter förändringarna för med sig. Det kräver en förvaltningskultur där målen överordnas formerna och med större öppenhet för idéer och nytänkande. I rapporten Information som styrmedel (Windahl, Palm 1996) konstateras bland annat att Naturvårdsverket är försiktigt och avvaktande när det gäller nya idéer, i varje fall när det handlar om transporter och miljö. Även andra studier har visat på myndigheternas avvaktande inställning till utifrån kommande idéer och initiativ.

Vid Naturvårdsverkets Miljöforskningsdagar 2000 diskuterades trögheten i förvaltningskulturen och att det i Sverige finns en "rationalistisk" kultur som bygger mer på information och experter än på deltagande. Risken är då att idéer och kunskap inte tas tillvara. Man pekade även på betydelsen av att miljökompetensen utvecklar strategier för att slå sig in i den etablerade planeringskulturen med ny kunskap och kompetens och med nya infallsvinklar. Grundtanken med Agenda 21 var att miljöfrågorna skulle betraktas ur ett underifrånperspektiv med starkt medborgardeltagande. Istället har inriktningen varit starkt centralstyrd och teknikorienterad. Naturvårdsverkets utvärdering av Agenda 21-arbetet visade också att bristande helhetssyn på nationell nivå leder till målkonflikter och ger motsatta signaler. Dessutom försvårar samhällets sektorsindelning de förändringar som är nödvändiga för en hållbar utveckling.



Bristande öppenhet för idéer och nytänkande är ett hinder för utveckling, också på cykeltrafikens område. Tecknare okänd.

Trafik, miljö och folkhälsa är frågor som kräver samordning och helhetslösningar. En förvaltningskultur med stark sektorsindelning och klart avgränsade ansvarsområden utgör då ett hinder. Angelägna insatser som alla är eniga om blir inte genomförda därför att "någon annan" har ansvaret.

Beslut måste kunna omprövas

Med anledning av riksdagens beslut om Nollvisionen skickade NTF i september 1998 ut ett pressmeddelande om sin nya roll: *"Från att tidigare ha arbetat främst med trafikanternas beteende innebar beslutet en unik möjlighet för NTF att utkräva ett större ansvar av dem som utformar systemen."* Det måste vara möjligt att ompröva beslut om det visar sig att förutsättningarna förändras. I årtionden hade trafikmiljön för Stockholms cyklister haft allvarliga brister med stora olycksrisker. Men NTF:s arbete var inriktat på cyklisternas ansvar och beteende, istället för på väghållarens ansvar att undanröja olycksrisker och skapa en säker trafikmiljö. Det som nu sågs som en unik möjlighet borde varit en huvuduppgift för NTF redan 15 år tidigare.

I det nationella trafiksäkerhetsprogrammet redovisas tio reformer för att lösa trafiksäkerhetsproblemen. Två av reformerna rör direkt cykeltrafiken; säkrare trafikmiljö och användning av cykelhjälm. För att med framgång kunna genomföra den första är det nödvändigt att alla krafter samverkar och drar åt samma håll. Det är extra viktigt om reformen ska kombineras med nationella mål om miljö och folkhälsa. Tillämpningsprinciper, instruktioner, arbetsformer, normer, regler, anvisningar, bidragsvillkor och annan formalia får inte betraktas som heliga utan måste vid behov kunna omprövas och omvärderas mot målen. Arbetet med långsiktiga mål för trafiksäkerhet, miljö och folkhälsa gynnas av en positiv grundinställning till förändringar med förmåga att ta vara på och uppmuntra till kreativitet, initiativ och idéer.

Lagar och regler

Cykelvägnätets informationssystem

Cykelvägnätets informationssystem består av skyltning, märkning, vägvisning och signaler. Informationssystemet i cykelvägnätet har fyra huvudsyften:

- Det ska visa vägen.
- Det ska underlätta cyklandet.
- Det ska minska risken för olyckor.
- Det ska tala om vad som gäller.

I trafiken är det nödvändigt att veta vad som gäller och att alla tolkar reglerna på samma sätt. Oklarheter i informationssystemet splittrar uppmärksamheten, skapar osäkerhet och leder till missförstånd och konflikter, vilket bäddar för felbeteenden och olycksrisker. Om dessutom tillämpningen av skyltning, markeringar och signaler varierar skapas ytterligare oklarheter. Oklarheter i information och regelsystem äventyrar också rättssäkerheten och försvårar rättstillämpningen. Informationen måste vara lätt att förstå och reglerna måste vara klara och anpassade till cykeltrafikens villkor. Regler som uppfattas som omotiverade eller diskriminerande leder lätt till överträdelser. Att åstadkomma klara och enhetliga regler och tillämpningsprinciper bör vara ett viktigt inslag i arbetet med den nationella cykelstrategin. Därför bör trafikregler och tillämpningsprinciper ses över så att de inte onödigtvis motverkar syftet med den nationella cykelstrategin; att underlätta och uppmuntra cykling. Den tanken förs också fram i *Vägverkets Nationella Miljöprogram 2002 – 2005*. I proposition *Transportpolitik för en hållbar utveckling* betonas att transportsystemet måste anpassas till människans förmåga och förutsättningar, och inte tvärt om. Och på VTI:s (Väg- och Transportforskningsinstitutet) konferens Transportforum 2004 konstaterades att principen för säker trafik är att "Det skall vara lätt att göra rätt". Men som framgår av exemplen nedan är det för cyklisternas del tvärtom ibland närmast omöjligt att göra rätt.



Det är inte lätt att cykla rätt. Dubbelriktad cykelbana med förbud att cykla åt ena hållet.

Skyltning och vägvisning

Skyltning och vägvisning är väghållarens ansikte utåt i trafiken. Felaktig eller ogenomtänkt skyltning och vägvisning ger ett slarvigt intryck och signalerar att cykeltrafiken inte tas på allvar. Ett tämligen vanligt exempel är felaktig användning av vägmärket VMF 1.2.1 Förbud mot fordonstrafik. Det används inte sällan där cykling är tillåten, och ibland till och med där man vill att folk ska cykla. I rapporten *Cykel i tätort* (1994) konstaterades många brister, oklarheter och onödigheter i cykelvägnätets skyltning och vägvisning. Ofta saknades logik, kontinuitet och sammanhållen struktur. I rapporten föreslogs bland annat en ny definition av cykelbana för att minska behovet av påbudsmärken, och därmed kostnaderna för skyltning. Ändringen är införd i nya trafikförordningen. Ytterligare besparingar kan göras genom att använda påbudsmärken i understorlek, och där det är möjligt slopa cykelmärken på vägvisare, avstånds- och orienteringstavlor. Av placering och utformning framgår ändå för det mesta att informationen gäller cykeltrafik.

Cykelstråk

Lokaliseringsmärke för cykeltrafik 1.6.1.1 som används på till exempel vägvisare och orienteringstavlor ska enligt VMF ha vit färg på blå botten. Vägverket får med stöd av VMF föreskriva om att lokaliseringsmärken med annan färg får infogas i vägvisare. Några sådana föreskrifter finns emellertid inte. Möjlighet att infoga lokaliseringsmärken i andra färger på vägvisare och orienteringstavlor skulle underlätta utmärkningen av cykelstråk i tätorter. Det har redan tillämpats i praktiken sedan länge, bland annat i Stockholm i det numera förfallna systemet med färgkodade regionala cykelstråk. Det används också i de demonstrationsstråk som färdigställts av Vägverket i Stockholm, där rött cykelmärke utmärker "regionalt cykelnät". I Vägverkets demonstrationsstråk används inte stråkmärket för att visa vägen till ett givet mål, utan för att visa att man befinner sig i ett regionalt cykelnät. Alla regionala cykelstråk markeras med likadana röda märken. Med den användningen får stråkmärket en annan innebörd än tidigare. Märkningen fungerar då inte i sig själv som vägvisning, utan måste kombineras med vägvisare. Om inte märkningen av ett sådant regionalt cykelnät kopplas till en kvalitetsgaranti är det svårt att se fördelen framför traditionell stråkmärkning. Vanligtvis markeras cykelstråk med "Cykelledsmärke" VMF 1.6.7 i olika färger och eventuellt med namn på stråket eller mål. En strävan bör vara ett vägvisningssystem som är konsekvent, tillämpas enhetligt och så långt som möjligt överensstämmer med standardiserade principer. Exempelvis bör begreppet "cykelled" i lagar och tillämpningsanvisningar reserveras för leder av turistisk karaktär, vilket överensstämmer med betydelsen i svensk standard SIS 031522. Färg- eller namnkodade "cykelleder" från tätorternas ytterområden in mot centrum benämns vanligen "stråk".

Korsningar och cykelöverfarter – några exempel

Där cykelbanan korsar en körbana är olycksrisken särskilt hög. Där måste reglerna vara enkla och klara. Men ofta är det där som oklarheterna är som störst. En cyklist på väg till jobbet i Stockholm kan passera mer än tio olika slags "cykelöverfarter" där olika regler gäller. Oklarheter vid cykelöverfarter ökar inte bara olycksrisken. Det är också en fråga om rättssäkerhet. Trafiksystemet får inte uppmuntra till lagbrott eller innehålla regler som trafikanterna inte förstår. Eller som Vägverket har konstaterat: "Vi måste ha ett system som alla förstår och kan lita på".

Här följer exempel på olika "cykelöverfarter" där det kan råda mer eller mindre oklarhet om vad som gäller. Principen för lagstiftning är att det som inte är förbjudet är tillåtet. "Bevakad" överfart betyder att den är försedd med trafiksignaler, och "obevakad" att det inte finns trafiksignaler.

Exempel 1.

Gc-bana korsar körbana. Inga vägmarkeringar finns för övergångsställe eller cykelöverfart.

Regler: Cyklister från båda håll har väjningsplikt (ska lämna företräde) mot all trafik på korsande körbana. (TrF 3:21)



En cykelöverfart hade inte påverkat cyklistens väjningsplikt, men stärkt dennes rättsliga ställning.

Kommentar: Kan av bilförare uppfattas som cykelöverfart, eller att cyklister som kommer från höger ska lämnas företräde. Olycksrisk om bilförare från andra hållet utgår från cyklistens väjningsplikt.

Exempel 2.

Gemensam gc-bana korsar körbana. Obevakat övergångsställe i halva banans bredd. Ingen vägmarkering för cykelöverfart.

Regler: Det finns inget förbud att cykla i övergångsställe. Enligt Vägverkets tidigare tolkning 1994 kan cykling inte anses tillåten i övergångsställe eftersom det är avsett för gående, vilket innebär att cykeln ska



Samma sak här

ledas i övergångsställe. Senare har Vägverket konstaterat att "det inte finns några särskilda regler för cyklande i övergångsställe", men man har betraktat det som "olämpligt". Bilförare har väjningsplikt mot gående i övergångsstället och mot cyklister som leder cykeln i övergångsstället. (TrF 3:61). Cyklande från båda håll har väjningsplikt mot trafik på korsande körbana. (TrF 3:21)

Kommentar: Cyklister från ena hållet cyklar i övergångsstället, vilket förmodligen uppfattas av många som förbjudet. Cyklister från andra hållet cyklar utanför övergångsstället. Samma risk som i exempel 1.

Exempel 3.

Gemensam gc-bana med obehäskat övergångsställe och cykelöverfart.

Regler: Korsande trafik har väjningsplikt mot gående i övergångsställe, det vill säga ska lämna gående företräde. (TrF 3:61). Korsande trafik ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklister ute på cykelöverfarten. (TrF 3:61)



Diskriminerad familj.

Kommentar: Bilister måste stanna för att släppa över en gående så fort denne gör sig beredd att gå över. Cyklisten kan bli stående att vänta i evighet så länge han inte kliver av cykeln och ställer sig vid övergångsstället. Då gäller bestämmelsen för väjningsplikt mot gående. Den gäller inte om cyklisten står och väntar vid cykelöverfarten intill, eftersom väjningsplikten för korsande trafik bara gäller vid övergångsställe. Det här är exempel på regler som diskriminerar cyklisten. TrF 3 kap. 61 § 1 stycket bör kunna formuleras om så att en väntande cyklist ges samma rätt att passera som en väntande gående vid övergångsstället intill, till exempel: "Vid ett obehäskat övergångsställe eller en cykelöverfart har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället, och mot cyklister som väntar på att cykla ut på överfarten."

Nuvarande formulering av paragrafen innebär också att en gående ute på övergångsstället har starkare skydd än en cyklist ute på cykelöverfarten. Mot gående gäller väjningsplikt, men mot cyklisten räcker det att "anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande".

På gemensam gc-bana ska cyklist färdas så nära högra kanten som möjligt. För cyklister från ena hållet är det då naturligt att fortsätta rakt fram över korsningen i övergångsstället. Annars måste de gira över åt vänster mot

mötande trafik i cykelöverfarten. I överfarter av det här slaget är det vanligt med kantsten i övergångsstället, vilket innebär olycksrisk för cyklister som kör i övergångsstället. Det innebär också olycksrisk att gira ut mot mötande cykeltrafik i överfarten för att undvika kantstenen. I rapporten *Cykel i tätort* (1994) föreslogs ny markering för gemensam gång/cykelöverfart för att minska risken för olyckor och konflikter när cyklister kör i övergångsställen. De senare tillkomna reglerna om väjningsplikt mot gående försvårar emellertid en sådan lösning eftersom den skulle förutsätta ändringar i TrF och VMF.

Exempel 4.

Gemensam gc-bana korsar körbana. Obevakat övergångsställe med vägmarkering övergångsställe i hela banans bredd.

Regler: Bilförare har väjningsplikt mot gående i övergångsstället och mot cyklister som leder cykeln i övergångsstället. Cyklande i övergångsstället har väjningsplikt mot korsande trafik.



Hade cyklisten varit gående hade det kostat bilföraren 1000 kronor och förmodligen körkortet. Nu kostar det ingenting.

Kommentar: Få cyklister torde stanna för att leda cykeln över korsningen. Cyklister som cyklar i övergångsstället innebär risk för missförstånd och för konflikter med såväl gående som korsande trafik. Många tror att det är förbjudet att cykla i övergångsställe, och bilförare kan bli osäkra på vad som gäller i fråga om väjningsplikt. Enbart övergångsställe i gc-banans överfart bör inte förekomma. Det skapar oklarheter och försämrar framkomlighet och säkerhet för cyklisten. Det påverkar också cyklistens rättsliga ställning i trafiken. Kravet på försiktighet för korsande trafik enligt TrF 3:61 gäller vid cykelöverfart, inte mot cyklande i övergångsställe.

Exempel 5.

Bevakad gc-överfart med enbart gångsignal. Vägmarkering för övergångsställe och cykelöverfart.

Regler: Gångsignaler gäller gående enligt VMF 41§, vilket måste tolkas som att det är tillåtet att cykla mot "röd gubbe".



- Se där, en som cyklar mot rött!
- Nej, röd gubbe gäller bara de gående.

Kommentar: Detta torde betyda att det är tillåtet att cykla i cykelöverfarten vid röd gubbe, men förbjudet att leda cykeln i övergångsstället vid röd gubbe. De flesta ser det förmodligen som att en cyklist som cyklar mot röd gubbe bryter mot trafikreglerna. Detta är ett exempel på hur oklara trafikregler bidrar till att framställa cyklisterna som lagbrytare. Allvarligare är att det bidrar till ökade olycksrisker eftersom korsande trafik kan ha grönt ljus. Om cykelöverfarten räknas som obevakad (eftersom det saknas cykelsignal) har cyklisten väjningsplikt mot korsande trafik. Men kan TrF 3:61 om förarens skyldighet mot cyklist ute på obevakad cykelöverfart tillämpas i en i övrigt bevakad överfart om korsande trafik har grönt ljus? Och hur ska man se på ansvarsfrågan om en cyklist som cyklar mot röd gubbe, vilket är tillåtet, ute på cykelöverfarten blir påkörd av en bil som kör på grönt? Också vid korsning med enbart bevakat övergångsställe kan det uppstå märkliga situationer. Det är förbjudet att leda cykeln i övergångsstället vid röd gubbe. Men det är tillåtet att cykla i övergångsstället vid röd gubbe, eftersom signalen avser gående och det inte är förbjudet att cykla i övergångsställe.

Det förekommer bevakade gc-överfarter där man har tagit bort cykelsignalen och försett gångsignalen med tilläggstavlan "Gäller även cykel". Men det finns inget stöd i Vägmarkesförordningen eller Trafikförordningen eller på annat håll för den typen av tilläggstavlor. Därför är det tveksamt om de gäller.

Exempel 6.

Bevakad gc-överfart med vägmarkering för övergångsställe och cykelöverfart. Gångsignal och cykelsignal ej synkroniserade med varandra och ej synkroniserade med fordonssignaler för korsande trafik. Gång- och cykelsignaler visar permanent rött om de inte aktiveras via knappdetektor. För grön signal måste gående och cyklister trycka på knappdetektor.



Cykelsignalen ersattes 2004 av tilläggstavla vid gångsignalen Gäller även cykel. Det innebar ingen förbättring, bara större oklarhet.

Regler: Samma som vid alla signaler; rött = stopp, grönt = gå/cykla. Svängande trafik som kör på grönt har väjningsplikt mot gående och cyklande som

”på rätt sätt” är på väg ut i korsningen, det vill säga har grönt ljus för respektive trafikantslag. (TrF 3:60).

Kommentar: I Vägverkets nationella miljöprogram 2002 – 2005 konstateras att många ljussignaler är programmerade så att cyklister och gångtrafikanter tvingas vänta i onödan, och att Vägverket för att vara trovärdigt i sin roll som gång- och cykeltrafikens tillskyndare måste se till att ”anomalier” av det slaget tas bort. För nästan ett kvartsekel sedan visade en studie av Gatukontoret i Stockholm att 86 procent av cyklisterna körde mot rött där man var tvungen att stanna och trycka på en knapp för att få grönt ljus trots att biltrafik i samma riktning hade grönt. Men ännu år 2004 lever cykeldiskriminerande trafiksignaler av det här slaget kvar i Storstockholms cykelvägnät. Den här typen av signalreglering närmast uppmuntrar till cyklande mot rött. De flesta cyklister torde uppfatta det som att det ”egentligen” är grönt eftersom biltrafiken i samma riktning har grönt, särskilt om det också är grön gubbe i övergångsstället intill. Dessutom vägrar förmodligen många cyklister att låta sig utsättas för den diskriminering som ett laglydigt beteende innebär; rött ljus och därmed stopplikt när man i själva verket borde ha grönt ljus och svängande biltrafik väjningsplikt. Den som på det här sättet cyklar mot rött riskerar böter på 600 kronor.

Risken för olyckor är stor när svängande bilister ser att det är rött för cykeltrafik och inte väntar sig cyklister som kommer utfarande i korsningen. Allvarligt är också att detta ger en bild av cyklisterna som rödljuskörare och lagbrytare, när de i själva verket kör genom korsningen på det sätt som borde vara självklart, eftersom det skulle ha blivit grön cykelsignal om man tryckt på knappen. De få laglydiga cyklister som stannar och trycker på knappen riskerar att få stå över en grönfas och vänta på nästa om de trycker strax innan signalen skulle ha slagit över till rött. Rapporten *Cykel i tätort* (1994) visade att närmare tre fjärdedelar av ljussignalerna i det inventerade gc-nätet diskriminerade cykeltrafiken.

Under senare år har det förekommit att cykelsignalen tagits bort och gångsignalen kompletterats med en liten tilläggstavla ”Gäller även cykel”. Det har möjligen förenklats för väghållaren, men inte löst problemet för cykeltrafiken i den här typen av korsningar. Nu är det röd gubbe istället för röd cykelsignal när det rätteligen borde vara grönt. Det finns också exempel på övergångsställen med tilläggstavla till gångsignal ”Cykel får ledas”. Det ger felaktigt intryck av att det inte är tillåtet att cykla i övergångsstället. Men som framgått i exempel 5 finns inget stöd för användning av den här typen av tilläggstavlor.



Gångsignalernas betydelse kan inte ändras genom tilläggstavlor.

Exempel 7.

Som ovan i exempel 6, men cykel- och gångsignaler är synkroniserade; när någon trycker för grön gångsignal blir det samtidigt grön cykelsignal.

Regler: Som i exempel 6 ovan.

Kommentar: Samma problem som ovan i exempel 6. Innebär möjligen något minskad rödljuskörning bland cyklister eftersom knappdetektorn för gångsignalen samtidigt påverkar cykelsignalen. Har cyklisten tur har någon gående strax innan tryckt för grönt, vilket samtidigt givit grön cykelsignal.

Exempel 8.

Samma som ovan i exempel 6 men med gång- och cykelsignaler synkroniserade med övriga signaler, det vill säga gående och cyklister behöver inte trycka på en knapp för att få grönt. I övrigt med skillnaden att det är cykelsignal i ena riktningen i överfarten och enbart gångsignal med tilläggstavla "Gäller även cykel" i andra riktningen.

Regler: Samma som vid alla signaler; rött = stopp, grönt = gå/cykla. Svängande trafik som kör på grönt har väjningsplikt mot gående och cyklande som "på rätt sätt" är på väg ut i korsningen, det vill säga har grönt ljus. TrF 3:60.

Kommentar: Ologiska och inkonsekventa trafiklösningar skapar osäkerhet och ökar olycksrisken. Vad är fördelen med att ha två olika principer för cykelsignaler i en och samma cykelöverfart? Se för övrigt tidigare kommentar om tilläggstavlor.

Exempel 9.

Flerstegskorsning med refuger och flera signaler. Övergångsställe och cykelöverfart med gång- och cykelsignaler som inte är synkroniserade med varandra och inte heller med övriga signaler. Gående och cyklister måste trycka på en knapp för att få grönt. Cykelsignal finns endast i första delen av korsningen, därefter finns endast gångsignaler



Röd gubbe genom hela korsningen och grön cykelsignal genom halva skapar oklarhet.

Regler: Samma som vid alla signaler; rött = stopp, grönt = gå/cykla. Svängande trafik som kör på grönt har väjningsplikt mot gående och cyklande som ”på rätt sätt” är på väg ut i korsningen, det vill säga har grönt ljus för respektive trafikantslag. TrF 3:60.

Kommentar: Cyklist som tryckt på knappen får grön cykelsignal, men gångsignalen är röd. Gående har signal över hela korsningen och alla refuger, men cyklisten har cykelsignal endast under första delen av korsningen. Det skapar stor osäkerhet eftersom cyklisten inte kan se om korsande trafik har rött eller grönt, och inte heller vet om cykelsignalerna han har bakom sig slagit om till rött. Han måste trycka för gångsignal för att få reda på vad som gäller. Under tiden hinner eventuellt rödljus för korsande trafik slå om till grönt.

Exempel 10.

Väjningsplikt vid cirkulationsplats (rondell). Vid cirkulationsplats kan cykelbanan antingen ingå som en del i ”cirkulationen”, eller passera förbi (utanför) i markerad cykelöverfart med avskiljande remsa mot körbanan i cirkulationen.



Cyklisten på cykelöverfarten har väjningsplikt mot bilisten som har stopplikt. Hur många har förstått det?

Regler: Om cykelbanan ingår i cirkulationen har förare som ska köra in i cirkulationsplatsen väjningsplikt mot cyklisten. (TrF 3:22). Cyklist som passerar i cykelöverfart utanför cirkulationen har väjningsplikt enligt TrF 3:21 mot fordon som ska köra in i cirkulationen, även om väjningslinje och vägmärke ”Väjningsplikt” är placerade framför cykelöverfarten. Förare som ska köra ut ur cirkulationen ska lämna cyklande som är ute på eller på väg ut i cykelöverfarten företräde. (TrF 3:61).

Kommentar: Vägmärket 1.1.23 "Väjningsplikt" anger enligt VMF plats där förare har väjningsplikt mot fordon. Märket ska sättas upp så nära som möjligt den punkt som inte bör passeras när väjningsplikten skall iakttas. Dock gäller inte väjningsplikten mot korsande cykeltrafik som passerar en rondell utanför cirkulationen, eftersom cyklisten "kommer in på väg från en cykelbana" (TrF 3:21). Den bestämmelsen påverkas inte av vad som gäller för den som färdas på den korsande vägen, vilket har fastslagits av hovrätten i ett fall där en cyklist omkom i en olycka. Detta är exempel på regler som för gemene man är svåra att förstå, och få förmodligen känner till. De flesta trafikanter tror antagligen att vägmärket "Väjningsplikt" betyder att all korsande fordonstrafik ska lämnas företräde. Lika svårt att förstå är att cyklister i en cykelöverfart har väjningsplikt mot korsande trafik som enligt skyltningen har stopplikt. Med lokal trafikföreskrift kan emellertid cyklists väjningsplikt upphävas om cykelbanan innan korsningen skyltas med vägmärke VMF 1.1.22. *Vägmärkning där förare av fordon på anslutande väg har väjningsplikt.*

Lagtexten bör formuleras om så att vägmärkena Väjningsplikt och Stopp gäller mot all korsande trafik. En sådan tolkning torde bättre överensstämma med allmän rättsuppfattning.

Det finns också exempel på cirkulationsplatser där cyklisten både cyklar i cirkulationen och utanför, med olika regler för väjningsplikt. Ena stunden har cyklisten väjningsplikt mot trafik på väg in i rondellen, i nästa stund är det tvärt om. Eller cyklisten kör in i cirkulationen på cykelsignal och tvingas trycka för grön gångsignal för att säkert komma ur cirkulationen, trots att korsande trafik har väjningsplikt.

Väjningsplikt mot gående

HEPA (The European Network for the Promotion of Health-Enhancing Physical Activity) pekar i sin rapport på vikten av att modifiera trafikregler så att de prioriterar cykel- och gångtrafik. Smidighet är en av cykelns stora fördelar. Att i möjligaste mån undanröja hinder, och framför allt inte skapa nya, är viktigt om man vill göra cyklandet attraktivt. Reglerna i Trafikförordningens 3 kap 61 § om väjningsplikt för fordon mot fotgängare vid övergångsställe innebär för cyklisten försämrade framkomlighet och försämrat skydd i förhållande till gångtrafikanter.

Det är motorfordon som utgör den stora faran för gående vid övergångsställen. Cyklisten kan genom sin lägre hastighet och bättre möjlighet till ögonkontakt och samspel med fotgängare i regel smidigt passera ett övergångsställe utan större risk för konflikt. I en enkätundersökning 2001 av Vägverket bland 1000 slumpmässigt utvalda personer svarade endast 28 procent ja på frågan om de som cyklist ändrat sitt beteende vid övergångs-

ställe efter lagen om väjningsplikt. Hela 81 procent svarade däremot att de som bilist hade ändrat sitt beteende. Vägverket genomförde också en studie i Stockholm år 2000 om hur väjningsplikten fungerade vid obebakade övergångsställen. Endast 15 procent av cyklisterna väjde för fotgängarna. Även om det inte går att dra alltför långtgående slutsatser av enkäten och studien ger de en fingervisning om att väjningsplikten inte känns helt meningsfull när man cyklar. Väjningsplikten förtar en del av smidigheten med cykling i stadstrafik, med ständiga stopp som många gånger känns meningslösa. Den nya strängare regeln är motiverad för motorfordonsförare. För cyklister torde det räcka med den bestämmelse som tidigare gällde enligt VTK 84 §: *En förare som närmar sig ett obebakat övergångsställe skall anpassa hastigheten så, att han inte åstadkommer fara för gående som är ute på övergångsstället eller som just ska gå ut på detta. Om det behövs för att lämna gående tillfälle att passera, skall föraren stanna.* Men självklart gäller förbudet enligt TrF 3:40 att med cykel köra om fordon framför eller på ett övergångsställe.

Funderingar kring fortsatt forskning och utvecklingsarbete

En grundläggande fråga för forskningen är om den verkligen behövs. Vad vet vi redan? Om det är så att vi vet, behöver vi då veta ännu mer? Och varför tar vi inte bättre vara på den kunskap och den erfarenhet som redan finns? För över 60 år sedan visste man hur cykelbanor skulle anläggas för att cyklisterna skulle använda dem. Ändå gör man fel idag, och bygger in risker och hinder i nya cykelbanor.

Forska på sig själv

I betänkandet *Ny kurs i trafikpolitiken* (1997) anges som ett viktigt område för forsknings- och utvecklingsarbete att se på i vilken grad det går att få bilförare att övergå till cykling. Framtidskonsulten Hillevi Helmfrid föreslog för några år sedan att man skulle "forska på sig själv". I stället för att forskare frågar statistiskt utvalda personer varför de kör bil borde man istället få svarspersonerna att ställa frågan till sig själva. Man tvingas då ställa sig själv obekväma frågor, som till exempel varför jag måste åka bil till butiken 300 meter bort för att köpa två kravmärkta tomater när jag lätt skulle kunna cykla. Kanske borde forskningen i högre grad inriktas på att göra oss mer uppmärksamma på vårt eget beteende än att inriktas på att konstatera allmänna beteenden. Att vi själva inser betydelsen av vårt eget handlande för att uppnå vinsten av gemensamt handlande är som sagt nödvändigt för att långsiktigt nå miljömålen.

Strukturella och kulturella hinder

Mer forskning bör ägnas åt att syna bakomliggande faktorer till myndigheternas beslut, arbetsformer och val av åtgärder. Vilken betydelse har förvaltningskultur och organisationsstrukturer inom den offentliga sektorn för till exempel det helhetstänkande och den samordning som är nödvändig för att nå gemensamma samhällsmål för trafik, miljö och folkhälsa?

- Vad är det som orsakar den tröghet i systemet som har gjort att cykelns roll i miljösammanhang uppmärksammades 20 år för sent? Eller varför kan det ta årtionden (eller aldrig) att åtgärda brister i cykelvägnätet som är både enkla och billiga att rätta till, och dessutom lätta att upptäcka?
- Vad är det som gör att det fortfarande görs fel i cykelvägnätet, trots att kunskapen att göra rätt har funnits i årtionden? Brister det i kommunikationen i kedjan mellan beslut och åtgärd? Saknas tydliga regler och anvisningar? Brister det i kunskap och förståelse för cykeltrafikens speciella

förutsättningar? Saknas kontrollsystem? Saknas system för kvalitets-säkring?

- Vilka hinder finns för att bättre ta vara på idéer och erfarenhet utifrån? I samhället finns stora resurser i form av "dold" kunskap och erfarenhet som säkerligen skulle kunna vara till nytta, men som har svårt att hantearas i nuvarande förvaltningsformer.

Vilka cyklister är "farliga"?

Cyklisternas farlighet och brott mot trafiklagarna får stor uppmärksamhet i media och av ansvariga myndigheter. Till och med riksåklagaren kräver hårdare tag mot cyklisterna. Men vilka är cyklisterna? För framtida planering, information och andra åtgärder för cykeltrafiken bör det vara av intresse att ha en klarare bild av olika cyklistkategoriers beteenden och attityder. Har cyklister med körkort högre riskmedvetande än cyklister utan körkort? Har bilister som cyklar annan attityd till cykeltrafikens regelverk än cyklister som inte också kör bil? Har samma person olika attityd till trafikreglerna beroende på om han eller hon kör bil eller cyklar? Finns skillnader i cyklisternas respekt för trafikregler mellan "cykelstäder" med traditionellt bra planering för cykeltrafik och städer där man satsat mindre på cykeltrafiken?

Översyn av regler

Om andelen cykeltrafik ska öka, vilket är Vägverkets mål, är det nödvändigt att så långt som möjligt undanröja oklarheter och onödiga hinder för cykeltrafiken, och framför allt inte skapa nya. Som framgått tidigare finns stora oklarheter i tillämpningen av de trafikregler som gäller för cykeltrafiken. Det innebär ökade olycksrisker, oklara ansvarsförhållanden och i vissa fall diskriminering av cyklister i förhållande till övriga trafikanter. Det krävs av cyklisterna att de ska respektera trafikreglerna. Men då är det inte acceptabelt med regler och regeltolkningar som är inkonsekventa och i det närmaste omöjliga att begripa.

Det bör vara en angelägen uppgift för Vägverket att inom ramen för den nationella cykelstrategin se över behovet av klargöranden, förändringar eller tillämpning i de trafiklagar som rör cykeltrafiken. Vägverket bör också ge ut tillämpningsanvisningar för utformning av gc-överfarter, såväl bevakade som obevakade. Det bör räcka med någon eller några standardiserade modeller som tillämpas konsekvent, med vägmarkeringar och signaler som är anpassade till cyklisternas villkor och som är logiska och lätta att begripa. Ett grundkrav bör vara att om det är meningen att cyklisten ska passera i en signalreglerad överfart ska signalen visa grönt, inte rött. Det kan inte vara rimligt att en cyklist i Stockholm på väg till jobbet ska passera närmare femton olika varianter av cykelöverfarter med olika och oklara regler för vad som gäller.

Bilaga

En studie av cyklisters vägval vid brister i anläggande och utformning av cykelbana

En studie av cyklisters vägval vid brister i anläggande och utformning av cykelbana

Att anlägga cykelbanor brukar framhållas som det bästa sättet att minska olycksrisken för cyklister. I utvärderingen 2001 av *Vägverkets demonstrationsstråk i Stockholm* (2001) framkom att många valde att cykla på körbanan trots att en intilliggande cykelbana hade anlagts. Man konstaterade att det därför var viktigt att tydliggöra för cyklisterna var cykelbanor finns. Men minst lika viktigt måste vara att cykelbanan utformas så att den används och upplevs som säkrare än körbanan. En cykelbana som inte används ökar motsättningarna i trafiken och medför större olycksrisker än om det inte finns någon cykelbana alls, eftersom bilisterna inte räknar med att cyklister ska finnas i körbanan. Dessutom är det inte tillåtet att cykla i körbanan om det finns cykelbana intill. Det självklara i att en cykelbana måste vara i bra skick för att användas konstaterades redan 1946 i Cement och Betong i en artikel med titeln Tidsenliga cykelbanor: *"Cykeltrafiken fordrar en slät, jämn och slirfri beläggning, minst lika bra som närliggande körbanas. Annars kan det hända, att om en körbana gränsar intill cykelbanan, cyklisterna lämna den för den avsedda banan och söka sig in på den bättre beläggningen, från vilken de då måste avlägsnas med polishjälp."*

Vägen förbi gamla flygterminalen vid Haga södra är huvudstråk för in- och utgående cykeltrafik vid Stockholms norra infart. En dubbelriktad cykelbana anlades 1996 längs körbanans (Annerovägens) östra sida mellan Stallmästargården och infarten till Hagaparken. Cykelbanan skulle minska olycksriskerna för cyklisterna och samtidigt öka framkomligheten för bil- och busstrafiken på den trånga körbanan. Men cykelbanan hade från början en rad brister som gjorde att den nästan inte alls användes. Cyklisterna fortsatte att cykla bland bilar och bussar på körbanan. Därigenom utsattes de för ökade olycksrisker och gjordes även till lagbrytare eftersom de enligt TrF 3:6 var skyldiga att använda cykelbana om sådan finns. Irritationen ökade bland bilister och bussförare när cyklisterna ständigt var i vägen på körbanan trots att det fanns en välskylad cykelbana intill.

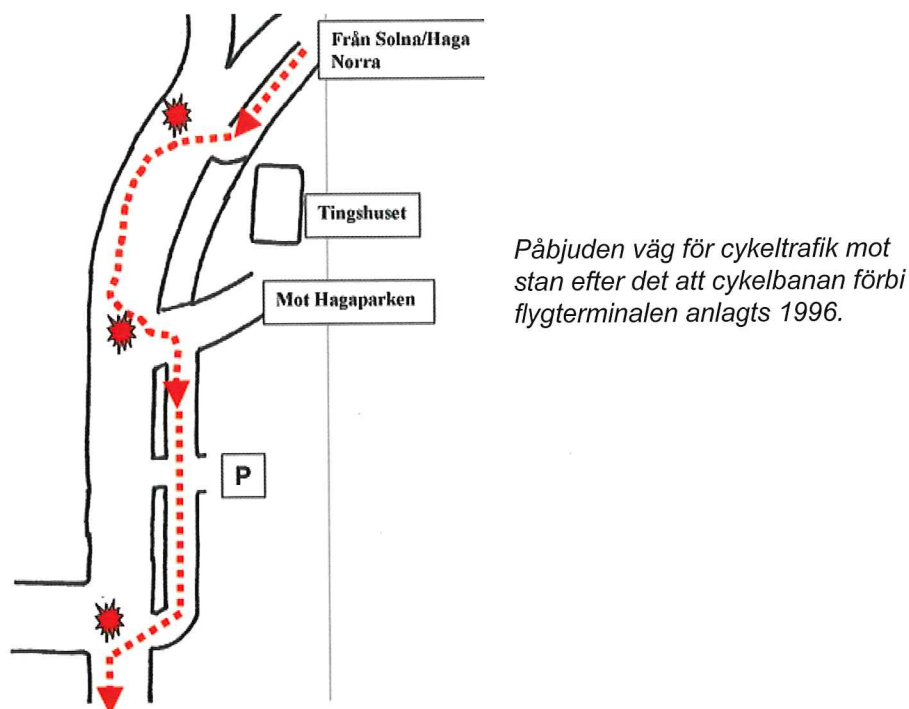
Före 1996. Cykelbana saknas

Före 1996 fanns ingen cykelbana. Trafiksituationen var ytterst rörig med dubbelriktad cykel-, bil-, linjebuss- och flygbusstrafiktrafik. Med busshållplatser mitt emot varandra utan hållplatsindrag var det också mycket trångt på körbanan. Cykelbanans anslutning till körbanan norrifrån var illa placerad mellan kurva och backkrön med skymd sikt. Varningsskyltar för korsande cykelbana saknades.

Ettapp 1. Cykelbana förbi gamla flygterminalen 1996

År 1996 anlades cykelbanan mellan infarten till Hagaparken och Stallmästargården. Gångbana och en meterbred plantering skiljer cykelbanan från körbanan. Cykelbanan är utmärkt med cykelsymboler i

asfalten och i båda ändar med vägmärke VMF 1.3.6.4 *Påbjuden gångbana och cykel- och mopedbana* med tilläggstavla för dubbelriktad trafik. Men få cyklister använde cykelbanan på grund av brister i utformningen.

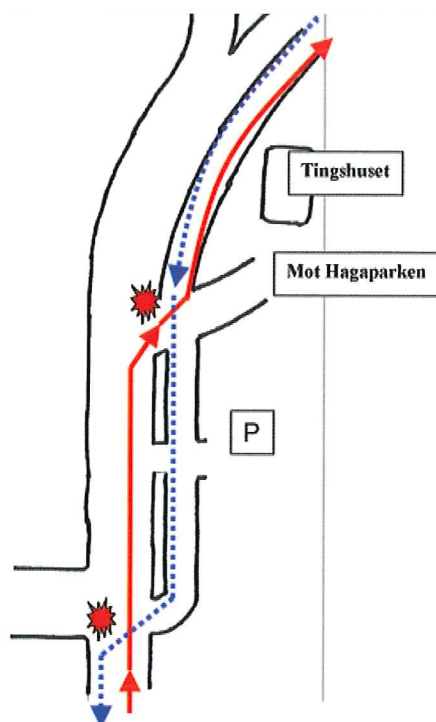


- Anslutningen till cykelbanan var för tvär för cyklister i nedförslutet från stan.
- Cykelbanan var alltför smal (160 cm) för ett dubbelriktat cykelflöde på över 200 cyklister i timmen. Ett räck med järnprofiler in mot cykelbanan minskade bredden ytterligare.
- Där cykelbanan upphör vid infarten till Hagaparken tvingades cyklisterna gira ut i körbanan, eftersom fortsättningen förbi Tingshuset endast var gångbana försedd med hög kantsten.
- Cyklister norrifrån korsar först cykelbanan på den illa placerade cykelöverfarten med skymd sikt och fortsätter på körbanan. För att cykla lagligt ska de sedan åter korsa körbanan för att köra in på cykelbanan. Efter 150 meter måste körbanan korsas en tredje gång inom en sträcka på cirka 300 meter. De flesta cyklar hela vägen i körbanan.

Etapp 2. Cykelbana förbi Tingshuset

År 2000 förlängdes cykelbanan förbi Tingshuset när gångbanan breddades och skyltades som dubbelriktad gc-bana. Säkerheten förbättrades då man inte längre behövde korsa körbanan på platsen med skymd sikt. Dessutom fortsatte fler cyklister mot stan på cykelbanan förbi flygterminalen. Men den nya cykelbanan innebar också nya konfliktsituationer och risker:

Efter färdigställande av gc-banan förbi Tingshuset väljer fler cyklister mot stan cykelbanan förbi flygterminalen. Det för med sig nya olycksrisker.



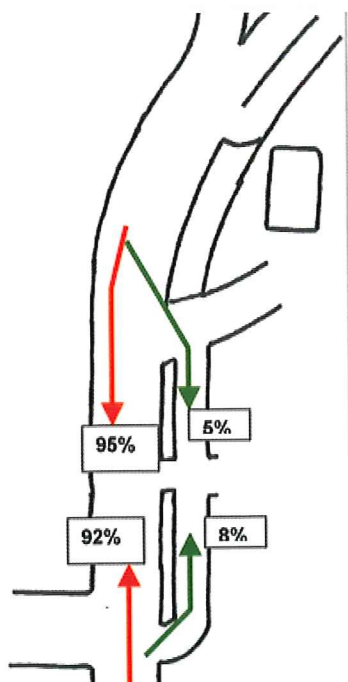
- Eftersom cykelbanan förbi flygterminalen inte tillåter säkert möte väljer en del att snedda ut över körbanan och följa den istället. Man korsar som tidigare körbanan, men på en plats som är mer oväntad av bilförarna.
- För cyklister från stan innebär den nya cykelbanan ingen skillnad i vägval förbi flygterminalen. De cyklar som tidigare i körbanan. Men för att svänga upp på nya gc-banan förbi Tingshuset måste de korsa vägen för mötande cyklister som ska fortsätta rakt fram på cykelbanan. En del väljer då att i stället fortsätta i körbanan.

Etapp 3. Ny hållplats för flygbussar 2001

- Inför cykelsäsongen 2001 genomfördes åtgärder som minskade framkomligheten och ökade riskerna på cykelbanan. En hållplatsbyggnad för flygbussarna uppfördes mellan körbanan och cykelbanan och minskade cykelbanans bredd till 140 cm. Byggnaden skymde också sikten och ökade risken att krocka med gående från hållplatsen.

Etapp 4. Förbättringar hösten 2001

- Fem år efter det att cykelbanan anlagts åtgärdades påfarten för cyklister från stan, men inte tillräckligt bra. De flesta fortsatte att cykla i körbanan. Något senare flyttades räcket mitt emot hållplatsbyggnaden så att cykelbanans bredd där ökades något.



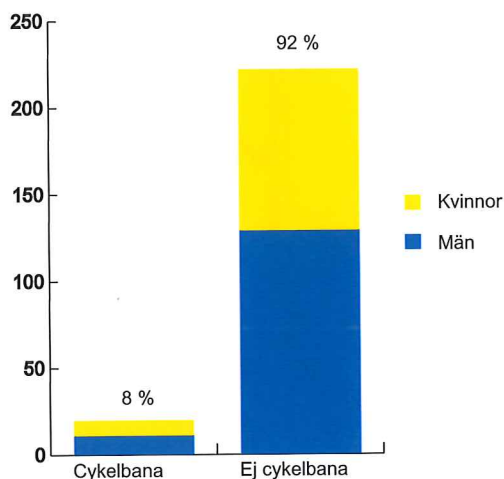
Vägval observationer 1999

Observationer 1999

Vid två tillfällen under vardagar i augusti 1999, den 13/8 kl.15 – 16:30 och 26/8 kl. 7 – 8:15, räknades antalet cyklister till och från Norrtull och deras vägval registrerades.

Cyklister från stan

Under de båda räkningstillfällena passerade sammanlagt 242 cyklister från stan, varav 140 män och 102 kvinnor. Endast åtta procent av cyklisterna körde in på cykelbanan vid dess början. Sex procent körde in på cykelbanan vid infarten till P-platsen, eller genade över gångbanan och planteringen. Återstående 86 procent cyklade hela sträckan i körbanan. Det var ingen större skillnad i vägval mellan manliga och kvinnliga cyklister; 88 procent respektive 84 procent som inte alls körde in på cykelbanan.

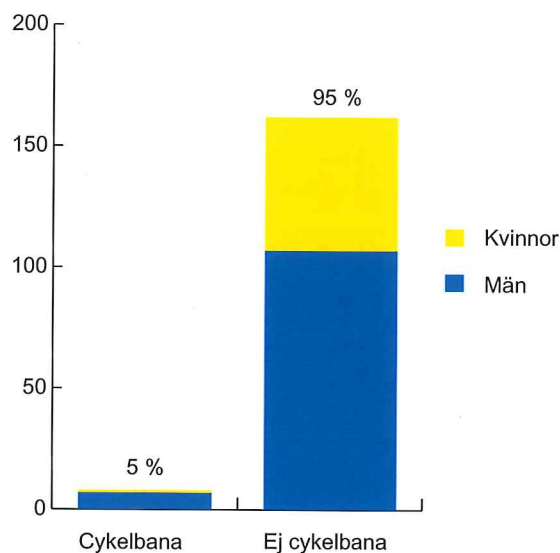


Cyklister från stan 1999 som använder respektive ej använder cykelbanan.

Cyklister mot stan

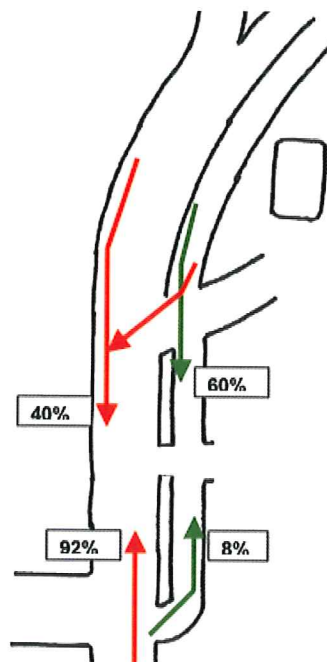
Cyklisterna mot stan kommer från två håll; från Hagaparken eller från Solna/Haga Norra. Från Solna/Haga Norra passerade 162 cyklister, 107 manliga och 55 kvinnliga. Åtta stycken, eller fem procent, körde upp på cykelbanan vid dess början och en sneddade över körbanan och körde in på cykelbanan vid infarten till parkeringen. Resterande 94 procent cyklade hela

Cyklister mot stan 1999 från Solna/Haga Norra som använder respektive ej använder cykelbanan.



sträckan i körbanan. Inte heller här var det någon större skillnad i vägval mellan män och kvinnor. Cyklister som kom från Hagaparken använde i högre utsträckning cykelbanan. De behövde inte korsa körbanan för att komma in på cykelbanan. Ändå valde över 30 procent av totalt 79 cyklister att korsa körbanan och fortsätta i denna mot stan.

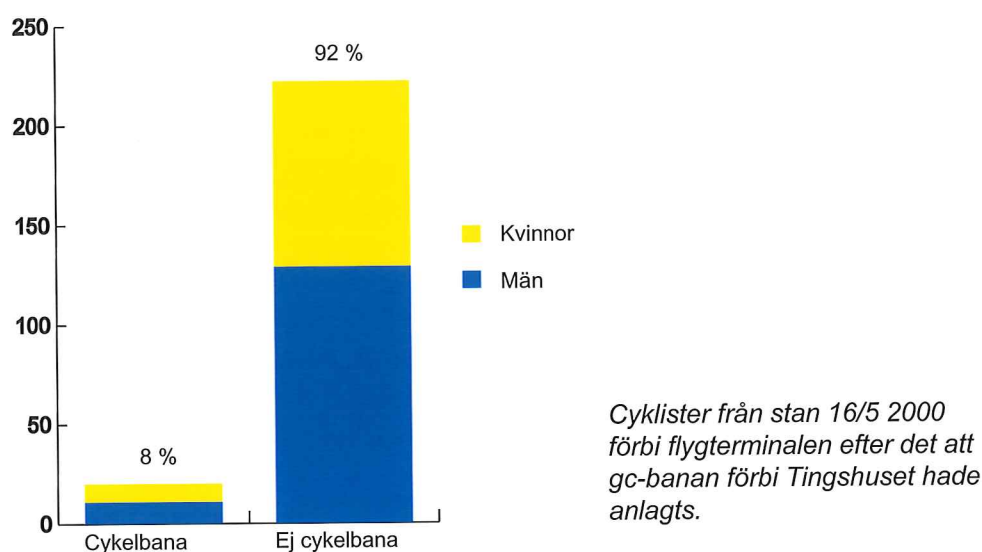
Vägval observationer 2000



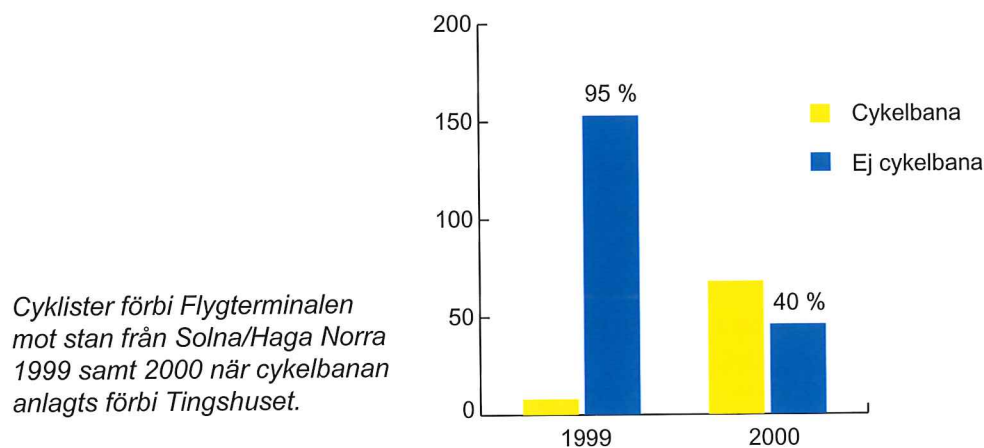
Observationer 2000

Hösten 1999 påbörjades breddningen av gångbanan förbi Tingshuset till dubbelriktad gc-bana som fortsättning på cykelbanan förbi flygterminalen. Två observationer gjordes under år 2000 efter det att den nya gc-banan hade färdigställts: tisdagen den 16/5 kl.7 – 8 och fredagen den 9/6 kl.7 – 8. Vid det första tillfället registrerades cyklister från stan och vid det andra tillfället cyklister mot stan.

Cyklister från stan



Den nya gc-banan påverkade inte vägvalet förbi flygterminalen för de cyklister som kom från stan. Vid observationen den 16/5 passerade 104 cyklister från stan. Av dessa använde åtta stycken cykelbanan. Det var lika liten andel som året innan. Femton cyklister svängde in mot Hagaparken efter cykelbanan förbi flygterminalen. Av återstående 89 cyklister fortsatte 29 stycken, eller en tredjedel, rakt fram i körbanan istället för att svänga in på den nya gc-banan förbi Tingshuset.



Cyklister mot stan

Den måttliga breddning av gångbanan till gc-bana och borttagande av kantstenen medförde en påtaglig ökning av andelen cyklister mot stan som använde cykelbanan förbi flygterminalen. Vid observationstillfället den 9/6 passerade 114 cyklister från Solna/Haga Norra. Av dessa fortsatte 68 stycken, eller 60 procent, i cykelbanan förbi flygterminalen mot fem procent året innan. 18 cyklister, eller 16 procent, (17 män och 1 kvinna) valde körbanan framför den nya gc-banan förbi Tingshuset. Av de 96 cyklister som kom på gc-banan förbi Tingshuset girade nästan 30 procent (28 stycken) ut över körbanan i stället för att fortsätta på cykelbanan. Tretton av de 16 cyklister som kom från Hagaparken svängde in på cykelbanan.

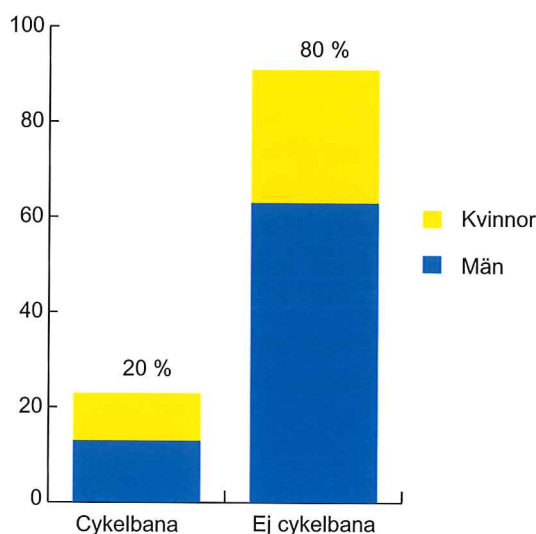
Observationer 2003

Två år efter det att den tvära påfarten till cykelbanan åtgärdats genomfördes två uppföljande observationer av cyklisternas vägval; den 3/9 och 4/9 2003.

Cyklister från stan

Den 3/9 klockan 15:30 – 17 passerade 114 cyklister från stan, 76 män och 38 kvinnor. Av dessa svängde 23 stycken, eller 20 procent, in på cykelbanan. Tolv cyklister körde in på cykelbanan längre fram i infarten till P-platsen för att "fly undan" jagande bussar eller för att en buss stod i vägen vid

Cyklister från stan 2003 som använder respektive ej använder cykelbanan efter det att påfarten åtgärdats 2001.



hållplatsen. Av de 84 cyklister som fortsatte rakt fram mot Solna/Haga Norra valde tre att cykla i körbanan istället för på gc-banan förbi Tingshuset. Resultatet tyder på att andelen cyklister som använder cykelbanan förbi flygterminalen har ökat efter det att påfarten förbättrades; omkring 20 procent att jämföras med åtta procent tidigare. Men fortfarande föredrar åtta av tio att cykla i körbanan.

Cyklister mot stan

Den 4/9 2003 mellan klockan 7 och 8:30 passerade 191 cyklister mot stan; 110 män och 81 kvinnor. Av de 169 cyklister som kom från Solna/Haga Norra cyklade 31 hela vägen i körbanan, två svängde in på cykelbanan vid infarten till Hagaparken, och 48 girade ut i körbanan från gc-banan förbi Tingshuset. Endast 88 cyklister, eller 52 procent, cyklade hela vägen på gc-banan/cykelbanan. Andelen kvinnor som cyklade hela vägen på gc-banan/cykelbanan var 69 procent mot 39 procent för männen. Av de 22 cyklister från Hagaparken valde fem stycken att korsa körbanan och följa den i stället för att svänga in på cykelbanan.

Kommentarer

Studien visar att brister i detaljer kan ha avgörande betydelse för användningen av en cykelbana. Detsamma gäller bristande samordning i tid mellan olika anläggningsåtgärder. En felaktigt utformad påfart till cykelbanan gjorde att nästan inga cyklister använde den, trots att cykelbanan var väl synlig och tydligt utmärkt. Det tog fyra år innan gångbanan förbi Tingshuset breddades till gc-bana och kompletterade den tidigare färdigställda delen. Åtgärderna borde ha genomförts i ett sammanhang. Det hade minskat olycksriskerna och påtagligt ökat användningen av cykelbanan.

Det måste betraktas som ett misslyckande när mer än 90 procent av cyklisterna föredrar att trängas bland bilar och bussar på körbanan när det finns en nyanlagd cykelbana intill, särskilt som cykelbanor brukar framhållas som den bästa investeringen för att minska cykelolyckorna. Av dödade cyklister 1998 omkom 80 procent vid kollision med personbil eller tungt fordon. Illa är det också att cyklisterna görs till lagbrytare eftersom de är skyldiga att använda cykelbanan. Dessutom är det dålig reklam för cykling. Man kan fråga sig vilken inställning bilisterna får till cyklister när de dagligen irriteras över att i stort sett varenda cyklist struntar i att använda cykelbanan. I stället är de i vägen ute i körbanan och bromsar bil- och busstrafiken och utsätter sig själva och andra för olycksrisker. Det förstärker inställningen att cyklister struntar i lagar och regler och är otacksamma för de insatser som görs. Det är också allvarligt att det tar flera år innan uppenbara brister upptäcks och åtgärdas. I det här fallet fem år. Men ännu två år därefter används cykelbanan endast av 20 procent av cyklisterna från stan. Det är svårt att tolka på annat sätt än att cykelbanan fortfarande har stora brister. Brister av det här slaget skulle lätt kunna undvikas med ett system för kvalitetssäkrad cykeltrafik.

Det hävdas ofta att ”cyklister alltid väljer närmaste vägen”. Värt att notera är att 21 procent av cyklisterna norrifrån valde en liten omväg (på grus) genom Hagaparken istället för cykelbanan längs E4. Den verkliga andelen torde vara större eftersom inte alla cyklister norrifrån kom från Haga Norra. Det finns inget annat skäl än trevligare miljö för att välja ”den gröna vägen” genom Hagaparken.

För smal cykelbana med dålig påfart gör att cyklisterna väljer att trängas med bussarna på körbanan.



Fler farligheter...



Cyklister som girar ut i körbanan efter gc-banan förbi Tingshuset hamnar ofta mot körriktningen eftersom det är svårt att komma in till högerkanten.



Cyklister kors och tvärs och överallt. Den borte cyklisten kommer från körbanan och måste korsa mötande cyklists väg för att komma rätt på gc-banan.



Den 2001 åtgärdade påfarten hjälpte föga. Den är fortfarande dålig och cykelbanan för trång.

REFERENSER

- Alternativa cykelvägar i Stockholms innerstad. Ahlström, I. Stockholms Handelskammare 1999.
- Biff och Bil – om hushållens miljöval. Naturvårdveket, rapport 4542.
- Cykelhjälmobservationer i Stockholm. Stockholms Trafiksäkerhetsförening, Rapport 95:1999.
- Cykel i tätort. Ahlström, I. 1994.
- Cykelräkningar 2000. Gatu- och Fastighetskontoret, 2000 nr 3.
- Cykeltrafikens säkerhet i korsningar. Trafiksäkerhetsverket, PM 1987:7
- Cyklister i Stockholm – en studie av Stockholmscyklisternas regelefterlevnad. Stockholms Trafiksäkerhetsförening. Rapport 96/1999.
- Fara å färden. Krantz, L-G. En studie om barns rörlighet och rörelsefrihet. Göteborgs universitet. 1999.
- Framtidens miljö – allas vårt ansvar. SOU 2000:52.
- Friluftsliv i tätort. Länsstyrelsen i Stockholms län, rapport 2001:18.
- Friskt ledarskap. Ljusenius, T. Rydqvist L-G. Arbetarskyddsnämnden 1999.
- Fysisk aktivitet för nytta och nöje. Folkhälsoinstitutet 1999:8.
- Friskare luft i Stockholms län - förslag till åtgärdsprogram. Länsstyrelsen i Stockholms län 2003.
- Gröna nyheter. Djerf-Pierre, M. Miljöjournalistiken i televisionens nyhets-sändningar 1961 – 1994.
- Gående och cyklisters krav på tillgänglighet – en förstudie. Trivector. Rapport 1999:39.
- Göteborgarna & Miljön. Bennulf, M. Lundin, U. Petersson, S. 1995.
- Information som styrmedel. Naturvårdsverket, rapport 4529 1996.
- Infrastrukturinriktning för framtida transporter. Proposition 1996/97:53.
- Konsekvensanalys Cykelbanor. Nordplan 1999.
- Kvävedioxidhalterna i Stockholms innerstad. Stockholms Stad, Miljöförvaltningen 1995.
- Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Proposition 2001/02:20.
- Länsplan före regional transportinfrastruktur 2004 –2015, Förslag. Länsstyrelsen Stockholms län, rapport 2003:14.
- Mer cykeltrafik på säkrare vägar. Vägverket publikation. 2000:8.
- Miljöledning i statliga myndigheter – en utvärdering. Naturvårdsverket 2004, Rapport 5346.
- Miljöprogram Vägverket region Stockholm. Rapport 1997:0280.
- Miljøverndepartementet m.fl. Sykling helse & miljø. Oslo 1994.
- Ny kurs i trafikpolitiken. SOU 1997:35.
- Nationellt Trafiksäkerhetsprogram 1995-2000. Vägverket, Kommunförbundet, Rikspolisstyrelsen.
- Planera för cykeln. Spolander, Krister. NTF 1997.

Potential att överföra korta bilresor till cykel. Nilsson, A. Lund 1995.

På cykel i Sollentuna. Ahlström, I Sollentuna kommun 1996.

Promotion of transport walking and cycling in Europe. HEPA 1999.

RES 1999 – Den nationella reseundersökningen. SCB, SIKA.

RES 1999. Den nationella reseundersökningen. SCB 2000.

Samhällets hälsopolitik 1994 – 2004. Socialstyrelsen, Folkhälsoinstitutet, Landstingsförbundet, Kommunförbundet 1995.

Statens stöd till friluftsliv och främjandeorganisationer. Kulturdepartementet Ds 1999:78.

Stockholms Miljöprogram Miljö 2000. Stockholms Stad, Miljöförvaltningen. Stockholmstrafiken. Stockholms Gatukontor rapport 73/1980.

Storstädernas miljö. Naturvårdsverket, rapport 4159. 1992.

Svensken, bilen och miljön. Naturvårdsverket 2000 - 01

Sveriges miljömål – vår generations ansvar. Naturvårdsverket 1999.

Trafiken i Regionplan 2000. Regionplane- och trafikkontoret 2000.

Trafik och miljö. RTK Rapport 3/1995.

Trafikverkens miljörapport 1992. Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Transporterna och miljön – En hållbar utveckling kräver ett nytänkande, Naturvårdsverket 1994.

Transportpolitik för en hållbar utveckling. Proposition 1997/98:56.

Val av transportmedel för kortare resor. Forward, S. VTI 437:1998.

Vart leder vägen? Vägverket publikation 1995:31.

Vem förorenar Sverige? Naturvårdsverket, rapport 4788.

Vårt behov av rörelse. Folkhälsoinstitutet, Förlagshuset Gothia 1996.

Vägverkets demonstrationsstråk i Stockholm. Vägverket region Stockholm, 2001.

Vägverkets nationella miljöprogram 2002 – 2005.

Vändpunkten 1/95, Tema Trafik. Naturvårdsverket 1995.

Länsstyrelsens rapportserie

Tidigare utkomna rapporter under 2004

1. Projekt eller fasta strukturer, *avdelningen för regional utveckling*
2. Barn i storstad - socialtjänsten och barn som anmäls för brott, *socialavdelningen i samarbete med länsstyrelserna i Skåne och Västra Götaland*
3. Billigare livsmedel i Stockholms län, *avdelningen för regional utveckling*
4. Svenska för akademiker - SFA vård : slututvärdering, *avdelningen för regional utveckling*
5. Strandexploatering i Stockholms län - Mälaren och Östersjön, *miljö- och planeringsavdelningen*
6. Kommunernas insatser för personer med psykiska funktionshinder - Östermalms stadsdel: tillsyn på tre nivåer - planering, verksamhet och individ, *socialavdelningen*
7. Kommunernas insatser för personer med psykiska funktionshinder - Vantörs stadsdel: tillsyn på tre nivåer - planering, verksamhet och individ, *socialavdelningen*
8. Kommunernas insatser för personer med psykiska funktionshinder - Norrtälje kommun: tillsyn på tre nivåer - planering, verksamhet och individ, *socialavdelningen*
9. Kommunernas insatser för personer med psykiska funktionshinder - Salems kommun: tillsyn på tre nivåer - planering, verksamhet och individ, *socialavdelningen*
10. Jämställd integration eller integrerad jämställdhet?, *socialavdelningen*
11. Förorenade områden - inventering av oljedepåer i Stockholms län, *miljö- och planeringsavdelningen*
12. Hur mår sjöarna & vattendragen? : undersökningar av vattenkemi i sjöar och vattendrag i Stockholms län, *miljö- och planeringsavdelningen*
13. Brottö - ett representativt skärgårdsjordbruk i Stockholms län, *miljö- och planeringsavdelningen*
14. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2004-2015, *avdelningen för regional utveckling*
15. Hur mår vattendragen? : undersökningar av bottenfauna i vattendrag i Stockholms län år 2000, *miljö- och planeringsavdelningen*
16. Nationell rapport om skyddat boende m.m., *socialavdelningen*
17. Sammanställning av bostadsmarknadsenkäten 2004, *socialavdelningen*
18. Bostadssubventioner 2003, *socialavdelningen*
19. Fartygstrafik och stranderosion i Stockholms skärgård, *miljö- och planeringsavdelningen*. Finns endast som pdf.
20. Äldreskyddsombudens verksamhet under ett år, *socialavdelningen*
21. På cykel för miljö och hälsa, *miljö- och planeringsavdelningen*
22. Skarvar och fågelskär : inventeringar i Mälaren 2004, *miljö- och planeringsavdelningen*
23. Så använder vi naturreservaten : resultat från en enkät till 1000 hushåll i Stockholms län 2003, *miljö- och planeringsavdelningen*

Att cykla är bra både för hälsa och miljö. Att cykla i vårt län är dock inte alltid det lättaste. Det är inte som för biltrafiken självklart att en cykelväg fortsätter från en kommun till en annan med samma standard i fråga om säkerhet, framkomlighet och vägvisning. Dessutom stöter cyklister på dåligt skötta cykelbanor, svårbegripliga eller diskriminerande trafikregler och ibland felaktig skyltning. Det är nödvändigt med ett system för kvalitetssäkring av arbetet med cykeltrafik.

Denna rapport tar upp cykelperspektivet utifrån cyklistens behov och förutsättningar. Det finns en stor potential att i en tätort som Stockholm ersätta bilåkande med cykling vid kortare resor. I Stockholms län är var fjärde bilresa kortare än två kilometer. Bilåkandet till och från jobbet i Stockholms län uppgår till långt över en halv miljon mil om dagen.

En ökad andel cykeltrafik har också betydelse för folkhälsan. Förutom cykling till och från jobbet finns flera områden med stor potential för ökad cykling. Skolan och idrottsrörelsen har viktiga roller för att grundlägga sunda motionsvanor. Det är ju inte de redan frälsta vi skall övertyga utan dem som idag hellre väljer bilen, som författaren Ingemar Ahlström uttrycker saken.

Länsstyrelsen i samarbete med:



Ytterligare exemplar av denna rapport
kan beställas från Länsstyrelsen
Miljö- och planeringsavdelningen
Tel: 08- 785 40 00 (vxl)
Rapporten finns också som pdf på vår hemsida
www.ab.lst.se
ISBN 91-7281-150-1

Adress
Länsstyrelsen i Stockholms Län
Hantverkargatan 29
Box 22 067
104 22 Stockholm, Sverige
Tel: 08- 785 40 00 (vxl)
www.ab.lst.se