



CYKELFRÄMJANDETS



*PUNKTS-
PROGRAMI*

CYKELFRÄMJANDETS

Cykelfrämjandet arbetar för en ökad cykling för fler. Vi har tagit fram detta åttapunktsprogram med åtgärder som behöver förverkligas för att vi ska nå våra mål.

En ökad användning av cykel leder inte bara till bättre ekonomi och hälsa för den enskilda individen utan även den samhällsekonomiska vinsten är omfattande. Lägre kostnader för sjukvård, minskad risk för långvarig sjukdom och ohälsa samt minskad sjukfrånvaro innebär miljardbelopp för samhället. Och då är vinsterna i form av attraktivare städer och ökad framkomlighet för andra trafikslag inte ens inräknade.



LINDA KUMMEL, SEKRETERARE I CYKELFRÄMJANDET

8-PUNKTSPROGRAM

Potentialen för ett ökat cyklande är stor då hälften av alla bilresor är kortare än fem kilometer, ett cykelavstånd som de flesta klarar av. Cykeln är fri från utsläpp och använder alltid förnybar energi. I realiteten är cykeln det enda riktiga miljöfordonet. För många är cykeln också en viktig del av fritiden, både för motion och som ett sätt att se mer av världen. Vi tror att Sverige har alla förutsättningar för att bli ett cykelvänligt samhälle. Cykelfrämjandets främsta uppgift är därför att verka för att fler ska kunna uppleva och bidra till alla de fördelar som en ökad cykling ger. Så att vi kan nå vårt mål med ökad cykling för fler, men även attraktivare och säkrare cykling för dem som redan cyklar.



CYKELFRÄMJANDETS

MÅL & METOD

4

Kamar Shariff är en av deltagarna på Cykelfrämjandets kurser för att lära sig cykla.

INNEHÅLL

PUNKTPROGRAM

- 1.** BEHANDLA CYKEL SOM ETT EGET TRAFIKSLAG
- 2.** MÖJLIGGÖR CYKLING FÖR ALLA
- 3.** BYGG TRYGGT, FRAMKOMLIGT OCH SAMMANHÄNGANDE
- 4.** BYGG INOM CYKELAVSTÅND
- 5.** MÖJLIGGÖR CYKLING ÅRET RUNT
- 6.** BYGG CYKELPARKERINGAR SOM HÅLLER MÅTTET
- 7.** UNDERLÄTTA CYKELTURISM OCH FRITIDSCYKLING
- 8.** LÅT CYKELN BLI EN DEL AV RESAN

5

PUNKT 1.

BEHANDLA CYKEL SOM ETT EGET TRAFIKSLAG

FÖRENINGENS MÅL

I städer där cyklingen ökar ses cykeln som ett eget trafikslag, på samma sätt som biltrafiken. Cykelbanorna och hur de ska användas är självförklarande, med tydliga och konsekventa regler. Cykelfrämjandet vill därför att cykeln ska ses som ett eget trafikslag överallt, både på nationell och regional nivå samt bland landets kommunala politiker och trafikplanerare. Separation från både gående och biltrafik är nödvändig för cykeltrafikens tillväxt. Olika trafikslag har olika behov och krav, cykeltrafiken behöver därför egna regler och ytor. Separeringen är dessutom minst lika viktig för de gåendes trygghet och säkerhet. Hur ett företräde för anslutande eller korsande trafik ska se ut och fungera måste vara tydligt, såväl för personer på cykel, för gående som för personer i motorfordon.

I växande städer kommer behovet av särskilda ytor och tydligare regler att öka. Många svenska kommuner arbetar fortfarande med kombinerade gång- och cykelvägar och till och med i storsatsande kommuner kan en cykelväg sluta i en mur eller i en busshållplats. Även på nationell nivå har cykeltrafiken haft en mycket låg prioritet. Behovet av lagändringar som gynnar och förenklar för cykeltrafiken är stort!

POLITISK METOD

- Ett skärpt uppdrag för Trafikverket att arbeta för en ökad cykelandel och ökad cykling.
- En kraftig ökning av investeringar i cykelinfrastruktur på nationell, regional och kommunal nivå.
- En jämnare spelplan från staten, som gör det lika lätt att få statliga medel för cykelinfrastruktur som för bilvägar och spår.
- Ett nationellt regelverk för utformning av cykelinfrastruktur.
- Ett förtydligande regelverk kring överfarter- och passager. Det ska vara tydligt när gående och cyklister ska lämnas företräde och sådana punkter ska utformas så att motortrafikens hastighet hålls låg.
- En ändring av väglagen som möjliggör för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg.
- En nationell cykelplan som utgår ifrån att det alltid byggs en cykelbana längs med det nationella vägnätet och inte som idag att det finns möjlighet till cykling i vägrenen. Planen bör också hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av de så kallade 2+1-vägarna med vajer. Dessa omöjliggör säker cykeltrafik längs många sträckningar där alternativa cykelvägar saknas.

PUNKT 2.

MÖJLIGGÖR CYKLING FÖR ALLA

FÖRENINGENS MÅL

Cykeln är det trafikslag som ger starkast frihetskänsla, men det är inte ett transportslag som är tillgängligt för alla. Okunskap, rädsla, bakgrund, ålder, funktionsvariation eller andra faktorer kan ligga bakom att många idag inte kan, får eller vågar cykla. Samtidigt visar forskning att fysisk aktivitet som cykling förbättrar barns skolresultat, bromsar hjärnans åldrande och kan lindra psykiska sjukdomar som depression. Cykelfrämjandet vill därför att cykling skall vara ett självklart trafikslag för alla. I dagens Sverige är det inte längre en självklarhet att alla cyklar. Statistiken visar att barns cykelresor har sjunkit dramatiskt sedan 1980-talet och många nyanlända flyktingar som kommer till Sverige har inte lärt sig cykla i sina hemländer. Det finns därför ett stort behov av utbildning, både vad gäller att lära sig cykla, med cykelteknik, situationsövningar och cykellek, men också utbildning kring lagar och regler. Svenska skolor behöver stöd för att få in cykling på schemat, men också i att få bukt med den situation som uppstått i och med att allt fler föräldrar väljer att skjutsa sina barn. Även utbildning, kopplat till körskolornas verksamhet, behöver stärkas. Nya bilister ska ha kunskap om cyklistens perspektiv och vikten av att dela vägen!

POLITISK METOD

- En nationell satsning på barns resor och behov av fysisk aktivitet.
- En nationell satsning på utbildning i att lära vuxna cykla.
- Cykelkurser och lånecyklar kopplat till kommunala asylboenden.
- Bidrag till de som har en varaktig funktionsvariation, för att köpa eller anpassa en cykel efter specifika behov.
- Skolreseplaner där trafikkontor, skolor och föräldrar tillsammans arbetar för en målsättning om en hög andel aktiva resor, till och från skolor och aktiviteter. Här kan Cykelfrämjandets lokalkretsar vara ett stöd.

PUNKT 3.

BYGG TRYGGT, FRAMKOMLIGT OCH SAMMANHÄNGANDE

FÖRENINGENS MÅL

Cykelinfrastrukturen består oftast av spridda sträckor som inte hänger samman. De behöver byggas om till kontinuerliga cykelbanor med hög säkerhet och komfort. Välskötta och framkomliga cykelbanor är avgörande för både trygghet och säkerhet. En mycket stor del av cykelolyckorna beror på brister i drift och underhåll eller bristfällig utformning. Många ovana cyklister anger just otrygghet som ett skäl till att de väljer bort cykeln. Cykelfrämjandet vill därför att cykelinfrastrukturen byggs med hög kvalitet! De krav som vardagscyklister, cykelpendlare och elcyklister ställer på cykelvägarnas säkerhet och komfort är i grunden samma, en bra cykelinfrastruktur är trygg, framkomlig och sammanhängande. Cykeltrafiken måste också separeras från tung trafik, särskilt i närheten av skolor. Bra cykelbanor är också tillräckligt breda för att möjliggöra omkörning samt väl belysta så att hinder och korsningar syns väl. Säkra cykelbanor innebär också att de är väl underhållna, utan sprickor, hål, kanter eller utstickande vegetation. Trygga cykelbanor handlar inte bara om belysningen, utan också om var cykelvägen går, är den öde eller finns det människor i närheten när mörkret har fallit?

Idag har cyklister företräde vid cykelöverfarter, men andra varianter finns där cykeltrafiken har företräde genom att väjningslinjer och skyltar placerats före cykelpassager. Skyltarna är i regel endast riktade till bilister, vilket gör det svårt för cyklister att veta vad som gäller. Cykelfrämjandet anser att cykeltrafiken bör hanteras på samma sätt som gångtrafiken vid samtliga obeckade passager, det vill säga att cyklister har företräde. På så sätt blir det en tydlighet gentemot biltrafiken. Detsamma gäller enkelriktningar, där det bör göras tillåtet att cykla mot enkelriktningen överallt. Det är idag möjligt i många andra länder och ger en tydlighet mot både bilister och cyklister.

POLITISK METOD

- En nationell investeringspott för att möjliggöra standardhöjningar på befintligt cykelnät i Sveriges kommuner.
- Ett nationellt regelverk för utformning av cykelinfrastruktur som möjliggör en konsekvent utformning. Reglerna kring cykelpassager och cykling mot enkelriktning behöver också utvecklas, för att förbättra framkomligheten för cyklister.
- Inför vägtypen cykelgata där högst tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen. Motorfordon ska anpassa sin hastighet.
- En sänkt bashastighet till 30 kilometer i timmen och än lägre hastigheter i anslutning till skolorna. Hastighetssäkra korsningspunkter i de lokala cykelvägnäten.
- Vålbelysta cykelbanor och andra trygghetsskapande åtgärder.

PUNKT 4.

BYGG INOM CYKELAVSTÅND

FÖRENINGENS MÅL

Tidsfaktorn är viktig för många resenärer i valet av färdmedel. Cykeln i rusningstrafik är i många fall snabbare än andra färdmedel, som oftare stoppas upp av bilköer. Dessutom kan cykelresan gå från dörr till dörr. Cykeln blir som mest attraktiv när avstånden är korta och cykelresan känns snabb, bekväm, smidig och trygg. När arbete, skola och butiker finns inom cykelavstånd ökar också möjligheten att klara vardagens alla måsten. Cykelfrämjandet vill därför att samhällsplaneringen inriktar sig på att bygga våra städer och mindre orter kompakta och med blandade funktioner. Då blir cykeln det mest självklara sättet att resa!

Idag är en stor andel av de bilresor som görs i Sverige korta. Ungefär hälften är under fem kilometer och en del är till och med under kilometern. Det innebär att potentialen att öka cyklingen är mycket stor, men också att det inte bara är avståndet som avgör. God tillgång till bilparkering är ett känt skäl till att många väljer bil, men också att cykelvägen kan kännas otrygg eller till och med saknas helt. En kilometer kan kännas lång om den inte är anpassad för cyklister. Korta avstånd uppnås genom att samhällen är täta och kompakta, så att många kan bo och arbeta på

en liten yta. Täta städer ger också bättre möjligheter att få underlag till kollektivtrafik för de längre resorna, vilket även ger bättre förutsättningar för butiker och restauranger att klara sig. Om skola, förskola och aktiviteter ligger inom cykelavstånd från hemmet minskar incitamenten för att skjutsa barn. Cykelfrämjandet vill därför verka för att Sveriges städer utformas med en högre prioritet för cykeltrafiken, med korta avstånd och en låg prioritet för stillastående trafik. Det är inte bara en förutsättning för att öka cykeltrafikens attraktivitet, utan också för att skapa attraktiva städer.

POLITISK METOD

- Ta ut avgifter för parkering som är i nivå med marknadsvärdet. Ersätt gatuparkering med cykelbanor där konkurrensen om utrymmet i gatan är stor.
- Parkeringskostnader ska tas av de som brukar parkeringen, inte fördelas på samtliga i en fastighet.
- Utveckla förutsättningarna för ökad användning av lastcyklar. Genom strategier och riktlinjer, samt anläggande av omlastningscentraler och miljözoner, kan lastcyklar utgöra ett attraktivt alternativ för stadstransporter av gods.
- I planering av nya bostadsområden ska skolor finnas inom ett tryggt cykelavstånd.
- Belys de negativa konsekvenserna av att placera butiker och verksamheter i bilorienterade lägen.

PUNKT 5.

MÖJLIGGÖR CYKLING ÅRET RUNT

FÖRENINGENS MÅL

Genom bättre hälsa och välmående blir inte bara cyklisten en vinnare, hela samhället gynnas av att flera ställer bilen till förmån för cykeln. Efter att den länge har varit ett färdssätt som främst har använts under sommarhalvåret, ökar nu cyklingen under vinterhalvåret. Sopsaltning och dubbdäck är en del av denna förändring, men fortfarande är det många som ställer cykeln. Det ger direkt påverkan på hälsan, men skapar också trängsel i kollektivtrafiken och på bilvägar. Cykelfrämjandet anser därför att ökade satsningar behöver göras för att cykling skall vara ett attraktivt transportsätt året runt.

Drift och underhåll av cykelvägar måste ge en hög komfort för cyklisten, både sommar och vinter. En cykel har inte samma fjädring som en bil och däckets är smalt. Små ojämnheter i körbanan kan därför ge stort obehag för en cyklist. På de bästa cykelvägarna och pendlingsstråken måste en cykel med väl pumpade däck kunna framföras utan skakningar eller stötar. Historiskt har cyklingen minskat vintertid. Bristande framkomlighet och säkerhet i form av snö, is och grus på cykelbanorna har inte bara inneburit ökade restider utan också en ökad risk för olyckor.

Många har därför valt att ställa cykeln på vinterhalvåret. Att vintercyklingen dock har ökat de senaste åren beror sannolikt på att fler väljer att byta till dubbdäck, men också att många kommuner har satsat på ökad drift och underhåll av cykelinfrastrukturen. Men det är mycket kvar att göra.

En säker och trygg cykling under alla årstider möjliggörs genom lövupptagning, halkbekämpning och snöröjning, liksom genom att klippa träd och buskar, ta bort glasplitter, grenar och andra föremål som kan orsaka olyckor. Med sopsaltning får vi fler grusfria cykelstråk, vilket också minskar risken för att cykla omkull i grus på våren. Cykelfrämjandet anser därför att sopsaltningsmetoden bör användas i större utsträckning av Sveriges kommuner.

POLITISK METOD

- En nationell investeringspott för att möjliggöra standardhöjningar vad gäller drift och underhåll i Sveriges kommuner, samt öppna upp för nationellt stöd till löpande drift och underhåll.
- Sammanhängande drift av regionala pendlingsstråk.
- Riktlinjer för vinterväghållning av cykelnätet samt rutiner för kontroll.
- Lokala satsningar på vintercykling genom ökad vinterväghållning och kampanjer.

PUNKT 6.

BYGG CYKELPARKERINGAR SOM HÅLLER MÅTTET

FÖRENINGENS MÅL

En cykelresa bör alltid börja och sluta med en cykelparkering, vilket är lättare sagt än gjort. Det behöver finnas tillräckligt många cykelparkeringar, på rätt platser, av rätt sort och av tillräcklig kvalitet. Cyklar är olika och det är stor skillnad på om en cykel skall parkeras för ett snabbt besök i en affär eller vara parkerad en hel dag vid en station. Cykelfrämjandet vill därför att Sveriges kommuner ska arbeta efter tydliga normer och riktlinjer för cykelparkering så att Sveriges cyklister får cykelparkeringar som håller måttet!

Cykelparkeringar är viktiga, inte bara för cyklister utan också för gående som annars kan hindras av felparkerade cyklar som låsts fast i stolpar eller ställts på gångbanan. Grundregeln är dock att om det finns en tillräckligt bra cykelparkering i närheten så används den. Det betyder att den behöver vara tillräckligt nära, att det finns tillräckligt många parkeringsplatser, men också att parkeringen uppfyller de krav cyklisten har. Om cykeln skall lämnas en längre tid är kraven helt andra än om cykeln skall lämnas tillfälligt. Är cykeln försedd med cykelkorg passar inte alla ställ, liksom om cykeln har smala däck eller är en lastcykel.

Det är dock vanligast att kommuner använder sig av en typ av ställ som ska passa alla. Cykelfrämjandet anser därför att kunskapen om cykelparkering behöver öka.

Vid nybyggnation har de flesta kommuner idag en parkeringsnorm som anger hur många cykelparkeringar som skall byggas i nya hus. Hur parkeringarna ser ut och var de ligger är minst lika viktigt. Även här är det viktigt att bevaka att de cykelparkeringar som byggs håller måttet!

POLITISK METOD

- En nationell handbok för utformning av cykelparkering bör tas fram.
- På lokal nivå bör cykelparkering i första hand hanteras som en trafikfråga. Idag hanteras cykelparkering ofta som en gestaltningsfråga, där cykelställens utseende ges större vikt än deras funktion och lokalisering.
- På lokal nivå kan tillfälliga cykelparkeringar vid stränder, evenemang eller vid idrottsplatser vara ett bra sätt att möjliggöra en ökad cykling även sommardag.

PUNKT 7.

UNDERLÄTTA CYKELTURISM OCH FRITIDSCYKLING

FÖRENINGENS MÅL

Cykling på fritiden är viktigt för folkhälsan. Fritidscyklning kan innebära allt från lugnare turer på helgerna och på semestern, till terrängcyklning i skogen och landsvägscyklning. Vätternrundans platser fylls idag på några timmar och svenskarna börjar hitta tillbaka till cykling på semestern. Cykelturismen och fritidscyklningen kräver insatser både i form av lämpliga vägar, bra möjligheter till övernattninng och god service. Cykelfrämjandet ser fritidscyklning och cykelturism som en positiv trend som behöver mer samordning och stöd!

En ökad cykelturism är viktig utifrån många olika aspekter, inte minst närings- och regionalpolitiska. Det kan handla om leder, men även cykelalpinism, terrängbanor och samnyttjande med längdskidspår. Infrastrukturen för att kunna cykelturista i Sverige behöver byggas ut, cyklar behöver kunna tas med på tåg och möjligheten att hyra cykel och få bagaget skjutsat mellan start och målpunkt behöver utvecklas. Särskilda leder för stigcyklning saknas även i våra friluftsområden. Större insatser krävs därför för att utveckla cykelturism och fritidscyklning i Sverige, vilket inte minst gynnar landsbygden.

Många landsvägscyklister vittnar idag om situationer där biltrafiken kör för nära, kastar föremål eller sprutar spolarvätska. Sådant beteende är inte bara oacceptabelt utan också olagligt. Cykelfrämjandet ska verka för att de som cyklar i denna typ av situationer ska få bättre förutsättningar för sin fritidscyklning.

POLITISK METOD

- Ökat nationellt investeringsstöd till nationella och regionala cykelturistleder.
- Utveckla ett sammanhängande nät av högkvalitativa, nationella cykelturistleder som knyter ihop viktiga besöksmål i Sverige. Nationella cykelturistleder ska ses som statlig infrastruktur och inte ligga på kommunernas ansvar.
- Skapa en nationell organisation för samarbete och utveckling av cykelturism i Sverige, med ett stärkt nationellt stöd till samordning av cykelturistleder, cykelvänliga boenden och annan service.
- En nationell kampanj kring skyldigheten att dela vägen och att hålla avstånd.
- Möjliggör för cyklister, ifall de så föredrar, att använda körbanan även om det finns en cykelbana.
- Framtagande av lämpliga leder för stigcyklning i friluftsområden.

PUNKT 8.

LÅT CYKELN BLI EN DEL AV RESAN

FÖRENINGENS MÅL

I många länder är det idag enkelt att ta med cykeln på tåg eller annan kollektivtrafik. I Sverige är det endast möjligt på vissa sträckor och med vissa bolag. Det innebär en stor begränsning för personer som arbetspendlar, fritidsreser eller turistar på cykel i Sverige. Cykelfrämjandet vill därför att möjligheten att ta med cykel ska vara ett krav vid upphandling av trafik och fordon, både i de nationella som de lokala kollektivtrafiknäten.

Alla resor har en start- och målpunkt. För längre resor innebär det oftast att cykeln inte kan göra hela jobbet utan att flera olika trafikslag behöver användas. Det ställer krav på högkvalitativa cykelparkeringar, ett heltäckande låncykelsystem eller möjlighet att ta med cykeln på tåget, bussen och tunnelbanan. Dagens situation i många svenska städer lämnar mycket kvar att önska. Att kunna ta med cykeln på tåg borde vara en nationell angelägenhet och då borde åtminstone statliga SJ visa vägen. SJ och andra myndigheter som upphandlar kollektivtrafik bör ha cykel på tåg som ett krav. Nu när höghastighetstågen planeras blir cykel på tåg en ödesfråga. Väljer vi framtidslösningen eller fortsätter vi att motverka cykeln och premiera bilen?

För att minska bilberoendet utanför städerna måste det byggas bättre och tryggare cykelbanor också på landsbygden, och mellan städer. Vid kollektivtrafikens knutpunkter bör cykelparkeringar av hög kvalitet ligga i bästa läge samt utformas tryggt, säkert, väderskyddat och med hög service-nivå. Här finns stor potential för både kommuner och fastighetsägare att ta sitt ansvar.

POLITISK METOD

- Cykelns roll i Sveriges framtida transportsystem måste vara självklart vid utformning av ny spårtrafik. Servicevägarna bör utformas för ett framtida nyttjande av cykel, tågseten ska kunna ta med cyklar och parkeringsmöjligheterna vid stationerna skall vara av hög kvalitet.
- Den nationella infrastrukturbudgeten bör fördelas om så att cykeltrafiken ges en större del av kakan. Exempelvis är behovet av framkomliga regionala cykelvägar stort, liksom drift och underhåll av dessa vintertid.
- Cykelparkeringsmöjligheter och service vid kollektivtrafikens knutpunkter ska vara en självklar del i den kommunala trafikplaneringen.

Cykelfrämjandets ordförande Lars Strömgren ger en guidad stadstur i Stockholm.



MEDLEMSKAP

NÄTVERK

UTFÄRDER OCH AKTIVITETER RUNT OM I SVERIGE SAMT DEN ÅRLIGA CYKELTURISTVECKAN.

PÅVERKAN

EN SAMLAD RÖST I CYKELFRÅGOR MED LOKALKRETSAR OCH ARBETSGRUPPER.

TIDNING

MEDLEMMAR FÅR TIDNINGEN CYKLING 4 GÅNGER PER ÅR.

RABATT

TILLGÅNG TILL RABATTER PÅ CYKELRELATERADE VANDRARHEM, BUTIKER OCH MÄSSOR.

FÖRSÄKRING

ERSÄTTNING FÖR SKADOR I SAMBAND MED CYKELOLYCKA.

CYKELFRÄMJANDET

ARBETAR FÖR:

- CYKELANPASSAD INFRASTRUKTUR MED FLER CYKELVÄGAR, EN SÄKER TRAFIKSITUATION OCH MÖJLIGHET ATT TA MED CYKELN I KOLLEKTIVTRAFIKEN.
- MILJÖVÄNLIGA TRANSPORTER DÄR CYKELN TAR PLATS SOM ETT GIVET FORDON FÖR PENDLING, TRÄNING, TURISM, FRAKT OCH ARBETE.
- EN SUND LIVSSTIL DÄR CYKLING FÖRBÄTTRAR FOLKHÄLSAN SAMT BIDRAR TILL ATT MINSKA AVGASER OCH UTSLÄPP.
- CYKELPROJEKT I SKOLOR SOM FRÄMJAR HÄLSA OCH MILJÖ FÖR DE BARN SOM FÖRHOPPNINGSVIS SKA VÄXA UPP I ETT MER HÅLLBART OCH HÄLSOSAMT SAMHÄLLE.
- ETT INKLUDERANDE TRAFIKKLIMAT DÄR ALLA TRAFIKANTER RÄKNAS. GENOM ATT ARRANGERA CYKELKURSER FÖR VUXNA ÖKAR DERAS MOBILITET OCH TILLGÄNGLIGHETEN I TRAFIKRUMMET.

Bli medlem på cykelframjandet.se

