

Cykling

Lägg
till familje-
medlemmar
gratis!

Läs mer på s. 24

Cykelfrämjandets medlemstidning. Nr. 2-2026

LARS STRÖMGREN
VILL GÖRA STOCKHOLM
TILL EN CYKELSTAD

CYKELSTARK GÖR
NYBÖRJARE TILL
TRYGGA CYKLISTER

15 CYKELVÄNLIGA
BANVALLAR FRÅN
NORR TILL SÖDER



*Valspecial:
Så tycker
partierna*

CYKEL
FRÄMJANDET
1934

BASTILLE

bastillecycles.com



Fullstor elcykel. Halva utrymmet.

Bastille är den hopfällbara cykeln i fullstorlek – byggd för dig som vägrar kompromissa med körupplevelsen. Nu finns den i Sverige.



Se hur enkelt
den fälls ihop
– 6 sek, se själv.

27,5"

Hjulstorlek

~16 kg

Vikt

5-10 sek

Fällningstid

Vill du bli
återförsäljare?
Kontakta **reirei.se**

Svensk mountainbikekonferens 2026 Idre Fjäll 2–3 september

Välkommen till CykelFrämjandets mountainbikekonferens – en mötesplats för alla som brinner för friluftsliv och cykling. Årets tema är tillgång och efterfrågan – långsiktiga förutsättningar för svensk mountainbike.

Det finns en rad utmaningar kring sticyklingen i Sverige. Hela 14 procent av befolkning äger en mountainbike – det är 1,4 miljoner personer och argument att satsa på sticyklingen! Så hur får vi myndigheter och folkvalda att förstå cyklingens potential för folkhälsa, miljö och lokalt näringsliv? Hur får vi till långsiktiga satsningar som på riktigt skapar en hållbar samhällsutveckling?

Var med och bidra. Boka din plats på Svensk Mountainbikekonferens på Idre Fjäll.
cykelframjande.se/svensk-mountainbike-konferens

Idre Fjäll

On the Trail
CYKELFRÄMJANDET

10

CYKELSEMESTER

Cykling listar 15 nedlagda
banvallar att cykla på

14

CYKELSTARK

Öppnar dörrar till frihet
och bättre hälsa

16

VALET 2026

Vad vill partierna
med cyklingen?

20

VALET 2026

Politisk enighet när
Stockholm cykelsatsar



22

HELA SVERIGE CYKLAR

Cyklister från hela landet
möts i Stockholm

24

MEDLEMSFRÅGA

Vad gör man när
man möter en häst?

26

KRÖNIKA

Cykelforskningen måste
utmana bilisten



Ses vi 22 augusti?

Varför bryter cyklister mot trafikregler? Tror vi att vi äger vägen? Att prata cykelvett i radio och TV är ett vanligt uppdrag för oss på Cykelfrämjandet så här års. Och visst, många cyklister bryter mot trafikregler – inte för att vi är dumma i huvudet – utan för det inte finns något annat val, för att det är farligt att följa reglerna eller för att infrastrukturen är otydlig eller saknas. Bara en bråkdel är vårdslösa. Det här är inte min magkänsla utan resultat från en färsk studie* som också slår fast att lösningen är ett trafiksystem på människors och cyklisters villkor.

Forskaren Katja Kirscher är inne på samma spår – vi måste bryta bilcentreringen och sätta cyklingen i centrum, både när vi pratar och när vi utformar våra samhällen (sida 26).

Frågan är om våra rikspolitiker är berdda att lyssna på forskningen och tillåta cykling mot enkelriktat, sänka bashastigheten, möjliggöra högersväng vid rött och införa regler för säkra omkörningar? Vår valgranskning visar att det finns stor blocköverskridande enighet för flera åtgärder som skulle öka cyklingen (sida 16–19).

Men många cykelfrågor ligger på kommunal och regional nivå. Städer kan gå före, som till exempel Stockholm som under de senaste åren bland annat satsat på nya cykelstråk, infört bilfria zoner, ”grön väg” och utökad sopsaltning (sida 20–21). Vad vill dina lokalpolitiker göra? På vår hemsida finns en färdig valenkät, så passa på att mejla politiker och visa vilka partier som vill främja cyklingen där du bor.

Eftersom politisk påverkan tar tid behöver vi också göra något roligt, något som gör skillnad här och nu. Cykelfrämjandets projekt Cykelstark är ett ypperligt exempel på det (sida 14–15). Eller Hela Sverige cyklar – ett initiativ som ska få ett hav av cyklister från hela landet att samlas på en och samma plats den 22 augusti (sida 22–23). Hoppas vi ses då!

Tatjana Borić-Persson, chefredaktör

* Why do cyclists violate traffic rules? Evidence for situationally and personally motivated violations, slips, and mistakes from a crowdsourcing project, av Stülpnagel m. fl. (2026)



Cykeln måste ta större plats i valrörelsen

Den 13 september är det val i Sverige. I en tid präglad av klimatutmaningar, ökande ohälsa och behovet av stärkt beredskap finns ett transportmedel som alltför ofta hamnar i skymundan: cykeln.

Cykelfrämjandets valenkät visar att det finns en bred politisk vilja att förbättra förutsättningarna för cykling. Samtidigt blottläggs en tydlig brist på konkreta och tillräckligt kraftfulla förslag. Det har Sverige inte råd med.

Fördelarna med ökad cykling är välkända. Regelbunden cykling stärker folkhälsan, minskar klimatutsläppen och bidrar till mer levande städer. Dessutom ökar samhällets robusthet – i tider av kris är cykeln ett tillförlitligt och tillgängligt transportsätt. Trots detta går i dag endast två promille av resurserna i den nationella transportplanen till cykling, samtidigt som omkring elva procent av svenskarna cyklar dagligen. Att så få partier vill öronmärka en större andel resurser visar hur lågt cykeln fortfarande prioriteras.

När det gäller trafiksäkerhet framträder en mer splittrad bild. Många cyklister upplever otrygghet i mötet med biltrafiken, och ungefär hälften anger detta som ett hinder för att cykla mer. Förslag som sänkt bashastighet till 30 km/h i tätort och skärpta regler vid omkörning möter dock motstånd från flera partier. Här behövs ett tydligare fokus på cyklistens perspektiv – trygghet är en förutsättning för att fler ska välja cykeln.

Samtidigt finns det ljusglimtar. I frågan om att göra det enklare att ta med cykel på SJ-tåg råder nästan total enighet. Sju av åtta riksdagspartier vill ge tydligare uppdrag för att möjliggöra detta. Det är ett viktigt steg. Kombinationen cykel och kollektivtrafik är avgörande för att göra hållbara resor möjliga i hela landet – för arbetspendling, fritid och turism.

Även när det gäller behovet av en ny nationell cykelstrategi är samsynen stor. Nästan samtliga partier anser att strategin från 2017 behöver uppdateras. Det är välkommet. Men en strategi i sig räcker inte – den måste följas av tydliga mål, resurser och uppföljning.

Flera av de andra förslagen – som investeringsstöd till cykelturism, möjligheten att använda friskvårdsbidrag till cykling och stöd till fristående cykelvägar – får ett mer blandat mottagande. Det visar att cykelfrågan fortfarande betraktas som ett särintresse snarare än en central del av transportpolitiken.

Det är dags att ändra på det. Cykling är inte en nischfråga – det är en lösning på flera av våra största samhällsutmaningar. Inför valet den 13 september behöver väljarna få tydliga besked om hur partierna vill ta cyklingen från ord till handling.

För utan en rejäl nationell satsning riskerar cykeln att fortsätta rulla i motvind.

Per Hasselberg,
ordförande för Cykelfrämjandet



Trafikverket erkänner att 85% av cykelolyckorna beror på infrastrukturen.



Trafikverket och andra väghållare har inte gjort tillräckligt.

Cykling är Cykelfrämjandets medlemstidning

Frågor om tidningen? Hör av dig till redaktion@cykelframjandet.se

Vill du annonsera? Mejla till redaktion@cykelframjandet.se

Bli medlem! Registrera dig enkelt på cykelframjandet.se/bli-medlem. Utöver att du bidrar till ett bättre Cykelsverige får du unika erbjudanden, olycksfallsförsäkring och fyra nummer av medlemstidningen Cykling. Dessutom får du tillgång till kurser, cykelturer och aktiviteter. Medlemskapet kostar 325 kr per år. Ungdom upp till 26 år betalar 125 kr. Är ni flera som bor på samma adress betalar ni

425 kr för ett familjemedlemskap.

Registrera enkelt på cykelframjandet.se/mina-sidor.

Ge bort ett medlemskap! Dela cykelgemenskapen genom att ge bort ett medlemskap.

Gå in på cykelframjandet.se/ge-bort-ett-medlemskap och fyll i formuläret. Du får ett fint gåvobevis som växlas in till ett medlemskap.

Stötta Cykelfrämjandet! På cykelframjandet.se/ge-gava kan du skänka en valfri summa för att stötta vårt arbete för ett bättre Cykelsverige.

Chefredaktör: Tatjana Boric-Persson, redaktion@cykelframjandet.se

Postadress: Cykelfrämjandet
Gotlandsgatan 46, 116 65 Stockholm

Medlemsfrågor: medlem@cykelframjandet.se

Behöver du ändra dina uppgifter? Gå in på cykelframjandet.se/mina-sidor eller mejla medlem@cykelframjandet.se

Ansvarig utgivare: Per Hasselberg

Grafisk formgivare: Jonatan Sahlin

Omslagsbild: Elisabet Wahl

Tryck: Trydells tryckeri

ISSN: 0280-3038.

Tidningen är miljömärkt och distribueras hållbart. Cykling går även att läsa online på cykelframjandet.se/tidningen-cykling. Den som medverkar i tidningen med text eller bild anses medge detta inom arvodets ram.

CYKEL
1934
FRÄMJANDET



Trycksak
3041 0091

5 000

● Så många har skadats allvarligt i trafiken förra året enligt Trafikverket, en ökning med fem procent. Av dessa är 2 000 cyklister och 1 000 har kört elsparkcyklar.

– Det är i första hand elsparkcyklar som står för den stora ökningen. Det säger Maria Kraft, måldirektör för trafiksäkerhet på Trafikverket, till TV4. Merparten av cykelolyckorna, hela 85 procent, är singelolyckor.

– Anledningen är oftast dåligt underlag eller hinder, men bättre planering och lägre hastigheter skulle öka säkerheten för alla, säger Per Hasselberg ordförande för Cykelfrämjandet. ■



Rapport: Cykeldelning ger miljarder i vinst

● Cykeldelning i Europa ger årliga samhällsvinster på cirka 3,4 miljarder kronor genom minskad trängsel, lägre vårdkostnader och billigare resor. På sikt kan vinsterna överstiga 11 miljarder. Det visar en studie från Ernst & Young.

– Allt som underlättar hållbar aktivitet är bra, och hyrcyklar är en viktig del i det, säger Per Hasselberg ordförande för Cykelfrämjandet. ■ www.eiturbanmobility.eu



Norge och Göteborg sänker hastigheten

● Norska Cyklistförbundet har länge jobbat för det som nu blir verklighet: hastighetsgränsen i tätbebyggda områden sänks till 30 kilometer i timmen. Även Göteborg sänker hastigheten till 30 eller 40 kilometer i timmen för att öka trafiksäkerheten.

– Vi anpassar hastigheten till människor och inte till bilar, säger Karin Pleijel (MP) till SVT. ■

DETTA ÄR EN ANNONS FRÅN BASTILLE



För mer info, reirei.se

Äntligen i Sverige: elcykeln som inte kompromissar

Fullstor känsla, halva utrymmet. Bastille är den vikbara elcykeln för dig som pendlar med tåg, buss eller bil – och som vägrar ge upp körupplevelsen på vägen.

Vad är Bastille för cykel? Bastille E är en fransk premiumcykel med 27,5-tumshjul – byggd för att köras som en fullstor cykel, men som fälls ihop på 6-10 sekunder. Den går att rulla med sig in på tåget, i hissen eller under skrivbordet på jobbet.

Hur fungerar motorn? Det unika med Bastille E är att motor, batteri och styrenhet är helt integrerade i baknavet – ett kompakt allt-i-ett-system utan lösa delar. Avancerad mjukvara anpassar de 250 W och 25 Nm kontinuerligt efter hur du trampar, och en inbyggd lutningssensor gör att assistansen ökar automatiskt i backar. Resultatet är en mjuk, naturlig känsla utan ryck – oavsett underlag.

Varför vikbar? Kombinationen av cykel och kollektivtrafik är ett av de smartaste sätten att pendla. Men det kräver en cykel som faktiskt passar in i vardagen – på perrongen, i bilen, i lägenheten. Bastille löser precis det, utan att du märker att den är hopfällbar när du väl sitter i sadeln.

FAKTA OM BASTILLE E

- Hjulstorlek: 27,5 tum
- Vikt: 15-16 kg
- Fällningstid: 6-10 sekunder
- Välj mellan vanlig (3 vs 7 växlar) eller elcykel
- Motor: 250 W / 25 Nm, med baknavsystem
- Räckvidd: ca 40 km (MAX) / upp till 50 km (ECO)
- Klarar backar upp till 10 % lutning
- Pris: från 29 995 kr



FOTO: LOTTA SAMUELSSON

Uppland får sin första regionala cykelled

Uppsala län får sin första regionala cykelled – Cykelleden Uppland. Leden är 80 km lång, går genom Enköpings kommun och Håbo kommun och ska främja friluftsliv, motion och turism.

● Nationella och regionala cykelleder finns i flera delar av södra Sverige. De godkänns av Trafikverket och uppfyller krav på trafiksäkerhet och attraktivitet.

– Här finns ett starkt kluster av engagerade företagare som arbetar för att sätta bygden på kartan. Möjligheterna att äta och bo är goda, och utbudet av caféer, kultur och sevärdheter är stort, både på landsbygden och i städerna. Det berättar Örjan Berglund, ordförande i Regionala utvecklingsnämnden. ■

CYKELLEDEN UPPLAND

Leden öppnar på Cykelns dag 3 juni och firas med allmänheten.

Start: Bredsands badplats, Enköping. **Slut:** Ekilla badplats, Bålsta.

Längd: 80 km. Underlag: grus, asfalt.

Vägnät: grusvägar, mindre landsvägar.

Märkning: skyltar sätts upp mars till maj.

Aktörer: Region Uppsala är initiativtagare, Upplandsstiftelsen är ledhuvudman och Håbo kommun, Enköpings kommun, Trafikverket och enskilda väghållare är medskapare till leden.

UTFLYKTSTIPS OCH TURFÖRSLAG

1. Stanna till i parker och hamnarna i Enköping, Örsundsbro och Bålsta.
2. Titta på fåglar vid Hjälstaviken.
3. Besök slott, medeltida kyrkor och runstenar.
4. Njut av fika, lokalproducerade delikatesser, pizza eller slottslunch.
5. Korta badturen: Bredsand–Enköping 6 km
6. Familjeturen: Bålsta–Ekilla 6 km
7. Fikaturen: Enköping–Örsundsbro 30 km
8. Kultur-turen: Örsundsbro–Ekolsunds slott–Bålsta 37 km



De uppmanar företag att cykelpendla – siktar på nytt rekord

Mellan 1–5 juni uppmanas företag över hela Sverige att låta sina medarbetare cykla till jobbet genom kampanjen **Bike to Work Days**. För varje cyklad kilometer skänker Lease a Bike 5 kronor till Cykelfrämjandets verksamhet **Frihet på cykel**.

● Förmåncykelaktören Lease a Bike fortsätter att mobilisera svenska arbetsplatser för hållbar pendling och välgörenhet. För tredje året i rad arrangeras *Bike to Work Days* i Sverige – och efter fjolårets rekordengagemang är målet för 2026 att få ännu fler företag och anställda att välja cykeln.

Cykelpendlingskampanjen har blivit ett uppskattat inslag hos svenska företag. Under förra året ökade engagemanget kraftigt – från 3205 kilometer prämiäråret 2024 till hela 8475 kilometer förra året. Detta resulterade i en donation på 42 375 kronor, vilket har möjliggjort inköp av nya kurscyklar och hjälmar till Cykelfrämjandets verksamhet **Frihet på cykel**.

– I år vill vi få ännu fler företag i rörelse och fortsätta bidra till både ökad cykling och större samhällsnytta, säger Daniel Fathi-Najafi, General Manager på Lease a Bike Sverige.

Pengarna som samlas in går oavkortat till **Frihet på cykel**. Under 2025 deltog hundratals personer i cykelkurser runt om i

landet – ett viktigt steg mot ökad självständighet, bättre hälsa och större möjligheter i vardagen.

– För många av våra kursdeltagare är cykeln mer än ett transportmedel – det är en symbol för frihet, självständighet och delaktighet i både vardagsliv och arbetsliv. Varje krona gör skillnad. Donationen gör det möjligt att investera i fler cyklar och öppnar dörren till att ännu fler kan lära sig cykla, säger Linda Hansson, projektledare för **Frihet på cykel** i Göteborg. ■

BIKE TO WORK DAYS

Anmäl ditt företag på leaseabike.se/bike-to-work-days till och med 30 maj. Alla är välkomna!

Kampanjperiod är 1–5 juni.

Lease a bike donerar 5 kronor för varje cyklad och rapporterad kilometer till **Frihet på cykel**.

Bike to Work Days är ett globalt initiativ från Lease a Bike och genomförs även i Tyskland, Nederländerna, Belgien, Österrike och Frankrike.

Great minds Lease a Bike.

Leasa en förmåncykel hos din lokala cykelbutik och spara stort. **Alltid inkl. heltäckande försäkring!**



Anställds månadskostnad

351 SEK

Spara upp till

11 094 SEK*

Ecoride Ambassador 4
Nypris: ca 25 000 SEK

Spara
39%
jämfört med
privatköp

lease
a bike

Läs mer på leaseabike.se

*Beräknat med 50% marginalskatt, 2026 års cykel förmånsvärde och nuvarande leasingfaktor



Bergslagsrundan

Välkommen till ditt cykeläventyr i Bergslagen.
Sex etapper på totalt 200km.

Beställ hem vår gratis broschyr.
Mer info: www.bergslagencycling.se
Kontakt: bergslagencycling@nora.se,
Nora Turistbyrå: +46 587 - 811 20



Cykla i Småland

Isaberg

Smålands ledande äventyrsdestination för
cykling, vandring och aktiviteter mitt i naturen





ISABERG
Mountain Resort

www.isaberg.com

Cykla på banvall från norr till söder

Att cykla på nedlagda järnvägsspår som gjorts om till cykelleder erbjuder många fördelar: de är separerade från biltrafik, raka, lättcyklade och passar bra för barnfamiljer, motionärer och cykelturister med packning. Dessutom går de genom vackra naturområden och passerar gamla stationsmiljöer, vilket ger en historisk inramning. I den här guiden har vi samlat både välskyttade cykelleder (blå färg på kartan) och banvallar utan formell ledstatus för dig som vill ha lite mer äventyr (orange färg).

Du hittar många fler banvallsleder på cyklabanvall.nu

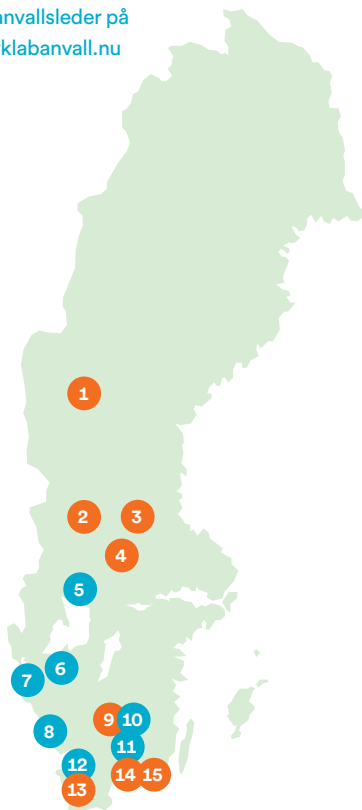


FOTO: CYKLABANVALL.NU

En gammal järnvägsbro över Dalälven är en del av Överhärde–Gysinge gamla banvall.

1 VEMDALEN–GLISSJÖBERG

Fjällnära cykling i vild och orörd natur – ovanligt i Sverige. (38 km, grus, ej officiell led)

2 MALUNG–BRINTBODARNE

Djup skog, tystnad och en genuin banvalls-känsla. (28 km, grus, ej officiell led)

3 ÖVERHÄRDE–GYSINGE

Fin variation med både skog och närhet till Dalälven. (38 km, grus, ej officiell led)

4 BREDSJÖ–STRIBERG

Historisk bergslagsmiljö med känsla av vildmark. (43 km, grus, ej officiell led)

5 KARLSTAD–UDDEHOLM

En av Sveriges bästa cykelleder som följer Klarälven genom skog och öppna landskap. (90 km, asfalt, officiell led – Klarälvsbanan)

6 FALKÖPING–AMBJÖRNARP

Lättcyklad led genom öppet landskap och sjöar – en av landets mest populära banvallar. (93 km, asfalt, officiell led – del av Ätradalsleden)

7 GÖTEBORG–SÄRÖ

Klassisk kustnära cykling på gammal järnväg med havsutsikt. (24 km, asfalt, officiell led – del av Kattegattleden)



FOTO: ÖRVIND LIND

Klarälvsbanan mellan Karlstad och Uddeholm.



FOTO: BARBRÖ JOHNSON

En av många tunnlar längs banvallsleden som sträcker sig hela 250 km från Halmstad till Karlshamn.

8 HALMSTAD-KARLSHAMN

Sveriges längsta banvallsled med varierad natur och många etapper. (250 km, grus och asfalt, officiell led – Banvallsleden)

9 VÄXJÖ-TINGSRYD-KONGA

Klassisk småländsk natur med skog, sjöar och långa grussträckor. (56 km, grus/stenmjöl, ej officiell led)

10 VÄXJÖ-INGELSTAD

Kort och lättcyklad sträcka i småländskt landskap. (15 km, grus, officiell led – del av Sydostleden)

11 TINGSRYD-FRIDAFORS

Vacker sträcka genom skog och sjörik natur i södra Småland. (29 km, asfalt, officiell led – del av Sydostleden)

12 FÖRSLÖV-BÅSTAD

Naturskön banvall över Hallandsåsen med fina vyer. (14 km, asfalt, officiell led)

13 KATTARP-HÖGANÄS-MÖLLE

Unik kuststräcka med dramatiska vyer över havet. (25 km, asfalt, ej officiell led)

14 SÖLVESBORG-OLOFSTRÖM

Lättcyklad och familjevänlig sträcka med tunnel och sjöutsikt. (30 km, asfalt, ej officiell led)

15 NÄTTRABY-ÄLMEBODA

Lång och stillsam tur genom skog i sydöstra Sverige. (49 km, grus, ej officiell led)

Cykelglädje på tre hjul

JARY
specialcyklar

www.jary.se • 0709-70 60 46
Liggyklar, vikbara cyklar, transportcyklar

BIKES & EXPERIENCES
BY TRAVELSHOP

Cykel på jobbet | Cykelturism | Cykelevent

info@travelshop.se travelshop.se +46 40 330 570

Upplev Norden på cykel

SAKURA TOURS

Följ med på våra noggrant utvalda rutter genom skogar, kustlinjer, fjäll och charmiga småstäder

sakura-tours.com
info@sakura-tours.com

CYKLA I VÄRMLAND
- 90 KM BILFRI ASFALT

Ta med cykeln på bussen!

220 KM
CYKELÄVENTYR VÄNTAR PÅ DIG!
Från Vänern i söder till vildmarken i norr

KLARÄLVSVÄGEN
KLARÄLVSVÄGEN
LEDEN

klaralvsbanan.se



Cykelsemestra med barn: Smidigt, billigt och kul

Att cykla med barn kan låta som ett logistiskt projekt med många hinder. Men i praktiken är det ofta enklare och roligare än man tror.

– Vi gjorde en minicykelsemester med 2-åring och 4-åring och det gick superbra, säger Fabienne Roux, mekare och ekonomiansvarig på Cykelfrämjandet.

Att cykla med barn kan ha sina utmaningar. Trafikmiljön är inte alltid anpassad för de små cyklisterna, men för Fabienne är cykeln en självklar del av familjens liv.

– Vår äldsta, som då var 4, ville att vi skulle cykla till Portugal efter att vi läste en artikel i Cykling, men en tredagars tur i närområdet med dagsetapper kändes som ett rimligare alternativ.

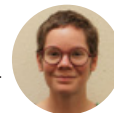
Till slut var de klara för äventyret: två vuxna, två barn, en hund, en lastcykel, en cykelvagn och 4-åringens egen cykel. Plus en upplåsbar båt som Fabiennes man hade i packlat ner i smyg.

– Målet var att cykla till Sjövik på två dagar, 20 kilometer per dag, och som mest cyklade vår 4-åring hela 17 kilometer. Och det viktiga var att det alltid fanns möjlighet för honom att vila.

Just flexibiliteten var nyckeln till att det gick så bra enligt Fabienne. Att sonen kunde hoppa in i en

vuxencykel om han blev trött. Det som överraskade mest var hur smidigt allt fungerade.

– Om något inte skulle funkade, som väder, ork eller teknik, hade vi kunnat vara hemma på ett par timmar. Och så finns det andra fördelar – det är superbilligt och enkelt. Vi sov i tält längs vägen. Allemansrätten är verkligen fantastisk, säger Fabienne Roux.



Att cykla med barn handlar i grunden inte om prestation eller perfekta förutsättningar menar Fabienne. Det är bara att börja med en kort tur till förskolan eller en liten utflykt i närområdet.

– Med lite planering och en dos nyfikenhet kan cykeln bli ett sätt att både förenkla vardagen och skapa minnen för livet. Nu är snart planeringen igång för årets cykelsemester, där även vår yngsta kommer få cykla. Det blir inte Portugal det här året heller, men det kommer nog! ■

Cykelfamiljen består av hunden Pixie, Theodore med egen cykel, pappa Thomman med Timothy och mamma Fabienne, bakom kameran.

OM RUTTEN

Familjen cyklade mellan Göteborg och Sjövik längs med en banvall som blivit cykelbana. Fin, platt och utan motortrafik – toppen för de yngsta att cykla på, men stundtals monoton för en 4-åring. Fler hopp längs rutten hade piggat upp.

Dag 1: Sov vid en sjö efter ca 18 km och 4-åringen klarade av att cykla hela 17 km!

Dag 2: Cyklade 19 km och kom fram till Sjövik.

Dag 3: Cyklade hela sträckan tillbaka på en dag, men då kunde 4-åringen åka med i lastcykeln en hel del.

Höjdpunkter: massvis med blåbär, bad, båt givetvis, skogsvägar i närheten för lite mer action på cykeln, nudlar på stormkök.

Cykelturveckan i Höör 9–15 augusti 2026!

Häng med på Cykelturveckan, sommarens stora klimatsmarta semester för alla cykelentusiaster.

CYKELTURVECKAN 2026

Program 9–15 augusti

Välj om du vill delta hela veckan eller någon av dagarna. Varje cykeldag erbjuds en kortare tur på 30–40 km och en längre på 50–70 km. Det går att cykla i grupp med turledare, med hjälp av papperskarta eller med digital karta i mobilen.

Deltagaravgift

Pris för dig som medlem i Cykelfrämjandet är 2 800 kr (ord pris 3 500 kr). Pris för en dag är 750 kr.

Ta med eller hyr cykel

Du kan ta med din egen cykel eller hyra en på plats.

Boendepaket

Strax utanför Höör ligger konferensanläggningen Backagården som blir vår gemensamma bas för Cykelturveckan. Vi har tagit fram ett förmånligt boendepaket som inkluderar boende, frukost och middagar på Backagården. Det går också bra att endast boka matpaket. Självklart kan du också ordna boende på egen hand. Boende i enkelrum med måltider kostar 5 940 kr. Boende i dubbelrum med måltider kostar 9 480 kr för två personer.

Säkra din plats redan nu

Sista anmälningsdag 30 juni. Mer information om boende, middagspaket, turer, priser och hur du anmäler dig hittar du på cykelframjandet.se/cykelturveckan



— CYKELFRÄMJANDET —

**Cykeltur
veckan**
HÖÖR 2026

Cykelstark – från nybörjare till trygg cyklist

Hur blir nybörjare trygga vardagscyklister? Det vill Cykelfrämjandet besvara genom Cykelstark – ett projekt som ger fler möjlighet att fortsätta cykla, bli självständiga och använda cykeln i sin vardag.

Att lära sig cykla som vuxen öppnar dörrar – till arbete, vardagsfrihet och bättre hälsa. Men vägen från nybörjare till trygg cyklist är ofta längre än en kurs. Erfarenheter från Cykelfrämjandets verksamhet visar att många behöver mer tid i sadeln och ett sammanhang för att våga ta steget ut i trafiken.

Det är där Cykelstark kommer in. Projektet utvecklar en metod för att få fler att fortsätta cykla efter avslutad nybörjarkurs och faktiskt göra cykeln till en del av vardagen.

– Vi vill att fler ska fortsätta cykla och känna sig trygga. Regelbunden övning, möjlighet att ställa frågor och möta andra i samma situation är avgörande för att våga börja cykla på riktigt, säger Annika Piirimets.

Metoden bygger på tre delar: fortsättningskurser som tar vid där nybörjarkurserna slutar, öppna träningstillfällen och aktivt stöd för att få tillgång till en cykel. Tillsammans skapar de en helhet som gör det lättare att utvecklas i sin egen takt.

De öppna träningstillfällena fungerar som drop-in en gång i veckan, där deltagarna kan öva på just det de behöver – från balans och bromsning till att cykla i trafik. Samtidigt blir gemenskapen viktig. Många saknar cykelsällskap och upplever det som otryggt att träna på egen hand.

– Vi ser att ett inkluderande sammanhang gör stor skillnad. Det handlar inte

bara om teknik, utan om att bygga självförtroende, säger Annika.

En annan avgörande faktor är tillgången till cykel. Därför får deltagarna stöd i att hitta och välja cykel, till exempel genom kontakt med handlare eller information om låne- och uthyrningssystem.

I Sjuhärad och Alingsås leds

arbetet av **Monika Sekovska**, där över 100 personer redan har lärt sig cykla genom tidigare kurser. Nu utvecklas verksamheten vidare.

– Intresset för cykling växer. För många innebär det här ett steg mot självständighet – att kunna ta sig till jobbet, handla eller bara röra sig fritt, säger Monika.

Projektet svarar också mot konkreta behov. Vissa deltagare behöver nå en nivå där de kan använda cykeln i arbeten, till exempel inom hemtjänsten. Andra behöver mer träning för att våga följa med på utflykter eller cykla i stadsmiljö. Genom samarbeten med kommuner och bostadsbolag skapas förutsättningar att nå nya målgrupper och bygga långsiktiga lösningar.

Aktiviteternas effekter mäts genom till exempel fokusgruppsintervjuer och projektets samlade erfarenheter sammanställs sedan till en metodbeskrivning. I slutet av året presenteras resultaten genom Cykelfrämjandets digitala träff.

– Vi vill kunna erbjuda en hel palett av aktiviteter – från nybörjarkurser till fortsättningskurser, träning och gemensamma cykelturer, avslutar Annika. ■



CYKELSTARK

Cykelstark är ett utvecklingsprojekt från Cykelfrämjandet med stöd från Svenska Postkodlotteriets Stiftelse.

Syfte: Att ta fram en skalbar metod som hjälper nybörjare att bli vardagscyklister.

Metodens tre delar:

- Fortsättningskurser
- Öppna träningstillfällen
- Stöd för att få tillgång till cykel

Genomförs i: Malmö, Uppsala och Sjuhärad/Alingsås

Resultat: Erfarenheter samlas i en digital handbok och sprids nationellt genom nätverk och konferenser.

Svenska Postkodlotteriets Stiftelse stöttar projekt som främjar en positiv samhällsutveckling och söker långsiktiga lösningar på lokala och globala utmaningar. Sedan 2007 har mer än 2,2 miljarder kronor från Postkodlotteriet förmedlats via Stiftelsen till över 1 100 projekt i Sverige och internationellt.

– Cykelfrämjandet ger människor kunskap, trygghet och tillgång till cykel, och därmed nya möjligheter till arbete, studier och gemenskap. Svenska Postkodlotteriets Stiftelses roll är att göra sådana här insatser möjliga och bidra till långsiktig förändring för människor som annars riskerar att hamna utanför, säger Andreas Eriksson, generalsekreterare för Svenska Postkodlotteriets Stiftelse.



Fira Cykelns dag!

Den 3 juni är det Cykelns dag, en internationell dag då vi hyllar cykelns alla fördelar!

Hur ska du fira Cykelns dag?

Vi på Cykelfrämjandet firar genom att erbjuda 50 % rabatt på alla våra medlemskap. Ange koden `cykelnsdag2026` när du blir medlem på cykelframjandet.se/bli-medlem.

Läs mer om Cykelns dag och inspireras på cykelframjandet.se/cykelnsdag



Cykelvänlig skola – för aktiva och säkra skolvägar

Vill ni göra det enklare för barn och unga att ta sig tryggt och aktivt till skolan?

Cykelvänlig skola är en kostnadsfri inspirationsplattform fylld med konkreta verktyg, material och goda exempel för skolor och kommuner.

Kolla in den uppdaterade plattformen – snabbare, tydligare och enklare att använda – perfekt för er som vill skapa en mer cykelvänlig skolmiljö.

Läs mer på cykelvanligskola.se

Vad tycker partierina?

Den 13 september går svenskarna till valurnorna. Vi skickade tio frågor till riksdagspartierna om allt från cykelinvesteringar, omkörningar och cyklar på SJ-tåg till frågor om nationell cykelstrategi och turism. Vilket partis cykelpolitik vill du stödja i höst?

Många viktiga frågor som påverkar cyklister vardag bestäms på kommunalt och regionalt plan: nya cykelvägar och investeringar för att förbättra lokala trafiklösningar är några exempel. Men det råder samtidigt inga tvivel om att riksdagen också behöver fatta strategiska beslut för att vi ska uppnå ökad cykling i hela landet. En större nationell och övergripande satsning på cykling skulle ge bättre folkhälsa, tydliga miljövinster, minskade klimatutsläpp och förbättrad beredskap.

Så vad tycker då våra riksdagspartier om cykling och vilka insatser som krävs? Inför valet i september har Cykelfrämjandet gett dem chansen att svara på tio frågor. Våra frågor handlar om allt från cykelinvesteringar och farliga omkörningar till den nationella cykelplanen och cykelturismen. Några av svaren kan du läsa här i tidningen, resten finns på vår hemsida. ■

Vill du veta vad dina lokala politiker tycker?

Gör en enkel valenkät. Vi har tagit fram en mall.

Läs mer på cykelframjandet.se/valet

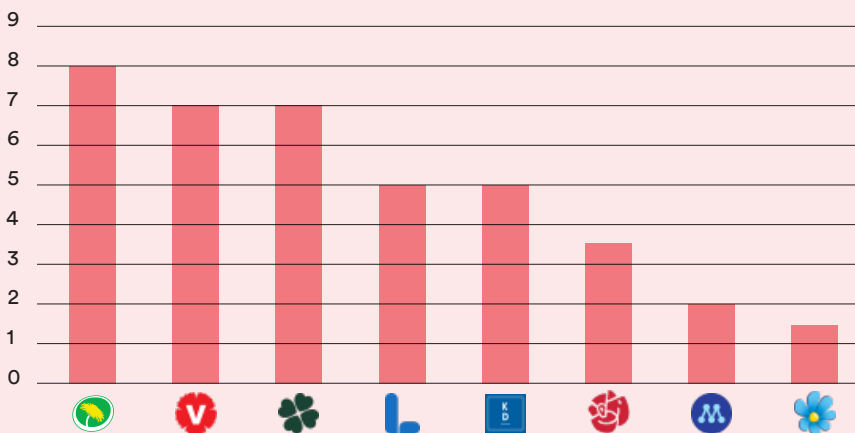
SÅ GICK GRANSKNINGEN TILL

Samtliga åtta riksdagspartier ombads besvara en enkät där de fick ta ställning till nio cykelpolitiska förslag genom att svara ja eller nej. Partierna hade även möjlighet att kommentera sitt ställningstagande. Ett "Ja" på frågan har gett 1 poäng, ett "Nja" har gett 0,5 poäng och ett "Nej" har gett noll i vår ranking. Eftersom det fanns nio ja/nej frågor är nio således maxpoäng. Den sista och tionde frågan var en öppen fråga där vi ville veta hur partierna vill verka för ökad cykling. På vår hemsida kan du läsa svaren på samtliga frågor.




SÅ HAR VI TAGIT FRAM FÖRSLAGEN

Förslagen omfattar satsningar, åtgärder och lagändringar baserade på forskning och erfarenheter från andra länder. Förslagen har potential att främja ökad och säker cykling i Sverige och har valts ut och formulerats av Cykelfrämjandets rikskansli.

SÅ CYKELVÄNLIGA ÄR PARTIERNA



Cykelfrämjandets valgranskning genomfördes våren 2026 och finns på cykelframjandet.se/valet-2026

FRÅGA:	 VÄNSTERPARTIET	 MILJÖPARTIET	 SOCIALDEMOKRATERNA
<p>Vill ni arbeta för att minst 10 procent av resurserna i den nationella planen för transportinfrastruktur ska öronmärkas till cykling?</p>	<p>Nja Det största problemet idag är att regeringen inte prioriterar större cykelåtgärder i uppdraget till Trafikverket samt att cykelåtgärder systematiskt missgynnas i Trafikverkets samhällsekonomiska analyser. Dessutom använder Trafikverket inte fullt ut de medel som har avsatts för cykelåtgärder. Vi vill först och främst att cykelinfrastrukturen prioriteras högre i planeringen, men ställer oss även positiva till att öka cykelinfrastrukturens resursandel i den nationella planen.</p>	<p>Nja Miljöpartiet håller med om att det behövs en rejäl höjning av medel till cykling, men det är oklart om eller när det kan finnas utrymme i planen för 120 miljarder kronor till cykelinfrastruktur. Vi vill se en riktad större satsning på ökad cykling, ett återinförande av stadsmiljöavtalen och ökade medel till länsplanerna. Staten behöver ta ett mycket större ansvar för ett nationellt cykelvägnät, men cykling sker främst på kommunala vägar och staten behöver rikta medfinansiering till kommuner för detta.</p>	<p>Nja Vi delar uppfattningen att det behöver satsas mer resurser för att förbättra möjligheten att cykla, det är ett klimatsmart och hälsofrämjande transportmedel. Samtidigt är transportinfrastrukturen i landet eftersatt på många områden, inte minst inom järnvägen, och resurserna måste prioriteras.</p>
<p>Vill ni ge tydligare uppdrag till SJ kring ökade möjligheter att ta med cykel på tågresor?</p>	<p>Ja Vi vill att Trafikverket ska få befogenhet att ställa krav på att alla tågoperatörer ska använda sig av tåg som gör att man kan ta med sig cykeln ombord.</p>	<p>Ja Vi ser kombinationen av cykel och tågresa som ett smidigt sätt att kombinera två bra trafikslag. Med möjlighet att ta med cykel på tåg stärks förutsättningarna för cykling och det blir en smidigare vardag för allt fler.</p>	<p>Nja Vi välkomnar att de går att ta med cykeln på tågresa där det är möjligt. Det är dock många aspekter att ta hänsyn till i form av plats, säkerhet m.m. Det är därför viktigt att reglerna anpassas efter förutsättningarna.</p>
<p>Vill ni öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklisterna genom att möjliggöra högersväng vid rött?</p>	<p>Ja Nuvarande trafiklagstiftning är dåligt anpassad till cykeltrafikens förutsättningar och behov och behöver uppdateras.</p>	<p>Ja Det ser vi som ett bra sätt att kostnadseffektivt och enkelt öka framkomlighet och trafiksäkerhet. Lagändringen ska tillåta kommuner att kunna införa detta i utvalda korsningar.</p>	<p>Nej Vi har i nuläget inga sådana förslag.</p>
<p>Borde Sverige ta fram en ny övergripande statlig cykelstrategi?</p>	<p>Ja Vi har sedan tidigare föreslagit att den nationella cykelstrategin bör revideras och aktualiseras, särskilt i ljuset av EU:s nya cykeldeklaration. Vi vill även införa ett ambitiöst nationellt mål om ökad cykling.</p>	<p>Ja Den nationella cykelstrategin beslutades med Miljöpartiet i regeringen 2017. Strategin är den första i sitt slag i Sverige med syfte att främja ökad och säker cykling. En uppdatering behöver ske nu, mot bakgrund av den europeiska cykeldeklarationen som antogs våren 2024. Den lyfter fram cykeln som ett viktigt transportslag för hållbar omställning, bättre folkhälsa och ökad framkomlighet.</p>	<p>Ja För att cyklingen ska kunna utvecklas och bli ett verkligt alternativ i hela landet krävs en tydligare statlig styrning, långsiktiga investeringar i cykelinfrastruktur samt skärpta mål och uppföljning. För att åstadkomma verklig förändring krävs att staten tar ett tydligt ledarskap, samordnar myndigheternas arbete och ger långsiktiga spelregler för regioner och kommuner.</p>
<p>Hur vill ert parti verka för att öka cyklingen?</p>	<p>Vi vill göra det enklare, säkrare och mer tillgängligt att cykla i vardagen. Vi ser cykeln som en självklar del av transportsystemet och vill att staten ska ta sitt ansvar för att lyfta cykeln som ett centralt transportslag för omställningen. Detta gör vi genom att satsa mer på att stärka cykelinfrastrukturen, öka framkomligheten och skydda cyklisterna.</p>	<p>Vi vill öka cyklingen genom säker och sammanhängande cykelinfrastruktur med god framkomlighet i hela landet, även på landsbygden. Vi vill införa mål för ökad cykling, kraftigt öka det statliga stödet för utbyggnad av nationell och lokal cykelinfrastruktur samt stärkt koppling till kollektivtrafik. Sverige ska leva upp till den europeiska cykeldeklarationen. Lagändringar för säker omkörning, högersväng vid rött och förtydliga lagstiftningen för att cykla mot enkelriktat behovs.</p>	<p>För att fler ska vilja cykla måste miljöerna vara trygga och säkra. Staten behöver ta ett aktivare ansvar genom:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nationella riktlinjer för trafiksäkerhet i cykelinfrastruktur samt bättre drift och underhåll, särskilt vintertid – trygghetsåtgärder som belysning och gestaltning – särskilda satsningar på trygga skolvägar – verksamma åtgärder mot cykelstölder

FRÅGA:	 CENTERPARTIET	 LIBERALERNA	 MODERATERNA
<p>Vill ni arbeta för att minst 10 procent av resurserna i den nationella planen för transportinfrastruktur ska öronmärkas till cykling?</p>	<p>Nej Vi anser inte att man bör öronmärka delar av transportplanen till enskilda transportslag på det sättet utan att ta hänsyn till de faktiska behoven. Just nödvändigheten att belysa behoven och ta långsiktiga beslut är ett av skälen till att vi föreslagit att en infrastrukturberedning bör tillsättas, som likt försvarsberedningen kan lämna förslag på insatser som behöver göras för infrastrukturen som helhet.</p>	<p>Nej Liberalerna vill öka investeringarna i cykling, men vi motsätter oss fasta procentsatser. Infrastrukturplanering måste vara flexibel och utgå från behoven i hela transportsystemet. Inga trafikslag ska ställas mot varandra.</p>	<p>Nej Strävsamma människor ska få valuta för sina skattepengar, och infrastruktursatsningar ska styras av samhällsnytta, inte av politiskt bestämda kvoter. När Sverige i dag brottas med en underhållsskuld på över 115 miljarder kronor för vägar och järnvägar är det inte klokt att låsa fast resurser i procentramar. Den som varje dag cyklar är betjänt av byggda och säkra cykelvägar, inte av ett räkneexempel i en budgetproposition.</p>
<p>Vill ni ge tydligare uppdrag till SJ kring ökade möjligheter att ta med cykel på tågresor?</p>	<p>Ja Vi vill underlätta för resenärer att ta med cykeln på tåget. Därför vill vi också att det grundligt utreds hur det konkret ska bli enklare att ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv- och fjärrtågtrafiken. I förlängningen är det givetvis också viktigt att tågoperatörerna arbetar med frågan, exempelvis vid upphandling av fordon.</p>	<p>Ja Liberalerna vill att det ska bli lättare att kombinera cykel och tåg. Vi vill ge SJ tydligare uppdrag att möjliggöra cykel på fler avgångar. Liberalerna har drivit frågan om cykel i kollektivtrafiken i flera regioner.</p>	<p>Ja Den som sliter med sitt vardagspussel och vill kombinera cykel och tåg för att ta sig till jobbet eller ut i naturen ska inte mötas av onödiga hinder. Moderaterna vill att transportsystemet hänger ihop, från pendlarparkeringen till perrongen och vidare. Att se över SJ:s villkor för cykelmedtagning är en rimlig fråga.</p>
<p>Vill ni öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister genom att möjliggöra högersväng vid rött?</p>	<p>Ja Vi är positiva till att tillåta högersväng vid rött ljus för cyklister och vi har i motioner framfört att trafikregler bör förenklas för att öka cyklandet attraktivitet.</p>	<p>Ja Liberalerna anser att högersväng vid rött kan öka framkomligheten och säkerheten om det införs lokalt och under kontrollerade former.</p>	<p>Nja Den som cyklar ska inte behöva vänta i onödan när det är tomt på vägen. Erfarenheter från andra länder visar att möjligheten att svänga höger vid rött i utvalda korsningar ökar både framkomligheten och upplevd trygghet för cyklister. Det är en pragmatisk reform som vi gärna ser utredas vidare.</p>
<p>Borde Sverige ta fram en ny övergripande statlig cykelstrategi?</p>	<p>Ja Centerpartiet vill sätta upp nationella cykelmål för att styra arbetet inom cykelpolitiken effektivare. Vi har motionerat i riksdagen om att stärka det här arbetet. Och den senaste strategin från 2017 behöver definitivt uppdateras.</p>	<p>Ja Liberalerna anser att en uppdaterad strategi behövs för att spegla dagens förutsättningar och stärka cyklingens roll i transportsystemet.</p>	<p>Ja Skattepengar ska användas klokt, och det förutsätter att beslut fattas med stöd av aktuell kunskap. Moderaterna ser positivt på en modern, faktabaserad cykelstrategi som ger kommuner, regioner och staten gemensamma verktyg för att förbättra förutsättningarna för cykling i hela landet.</p>
<p>Hur vill ert parti verka för att öka cyklingen?</p>	<p>Vi vill förbättra framkomligheten med cykel via regelförändringar och verka för sammanhängande cykelvägnät i större städer. Vi vill göra en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnväg och som skulle kunna utnyttjas som cykelvägar. Det ska bli lättare att ta cykeln på tåget. Vi vill förmånsskattebefria cyklarna.</p>	<p>Vi vill öka cyklingen genom bättre och säkrare cykelinfrastruktur, enklare kombinationer med kollektivtrafik och tydligare ansvar i trafiken. Särskilt viktigt är åtgärder i städer och kring skolor, där fler kan välja cykeln i vardagen.</p>	<p>Vi vill att cykling ska vara ett enkelt och smart val. Vi vill bygga ut cykelvägar i sammanhängande stråk, minska regelkrångel som hindrar kommuner att bygga, och underlätta kombinationsresor med kollektivtrafik. Skattepengar ska användas där behovet är störst.</p>



KRISTDEMOKRATERNA



Vi vill stärka cyklingen, men tar ansvar för helheten. Att öronmärka en fast procentsats riskerar att tränga undan andra viktiga investeringar. Istället vill vi öka satsningarna genom bättre planering, tydligare cyklistperspektiv och ökat fokus på aktiva transporter samt statlig medfinansiering av cykelinfrastruktur där den gör mest nytta.



Det ska vara enkelt att kombinera cykel och kollektivtrafik. Det underlättar familjers vardag och gör hållbara val mer tillgängliga i hela landet. Staten bör därför ställa tydligare krav på fungerande lösningar för att ta med cykel på tåg där det är möjligt.



Trafiksäkerheten måste alltid sättas först. Vi ser i dagsläget inte att högersväng vid rött ljus bör införas. Fokus bör istället ligga på åtgärder som stärker tryggheten för cyklister, såsom bättre infrastruktur, säkrare trafikmiljöer och ett ökat samspel mellan trafikanter.



Det behövs en uppdaterad cykelstrategi som tydligare integrerar cykeln i transportplaneringen. Vi vill se ett helhetsgrepp med klassificering av cykelvägar, från cykelhuvudleder till enklare stråk, så att kvalitet och funktion blir tydligare för cyklister. Vi välkomnar regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att se över regelutvecklingen för cykeltrafik.

Vi vill se säkrare och mer sammanhängande infrastruktur med fler separerade cykelbanor, statlig medfinansiering och utveckling av cykelhuvudleder. Vi vill se samhällsplanering som gör det möjligt för barn och unga att tryggt cykla till skola och aktiviteter. Fler aktiva transporter i vardagen stärker hälsan, minskar kostnader och gör hela Sverige mer tillgängligt.



SVERIGEDEMOKRATERNA



Dels finns inte det behovet, dels har vår väg- och järnvägsinfrastruktur en enorm underhållsskuld och investeringsbehov. Att fördela ca 100 miljarder över 12 år till cykling är helt orealistiskt.



Resandet med tåg har ökat kraftigt. Det är ofta platsbrist på tågen och av SJ:s avgångar är många slutsålda när man skall boka. Att resenärer får plats är givetvis av större vikt än att ett fåtal personer kan ta med cyklar. För mer kortväga resor inom länstrafiken kan det vara mer motiverat men denna fråga är upp till länstrafikbolagen att besluta.



Cyklister har en oroande hög andel allvarligt skadade i trafiken, och vi vill inte öka denna andel. Vi är rädda om våra cyklister och därför vill vi absolut inte ändra principen att rött ljus är rött ljus.



Cykelstrategin är bra och tämligen ny och är en del av vårt arbete kring cykel frågor. Vi är dock öppna för en diskussion om ett eventuellt behov att uppdatera strategin.

Den enskilt största orsaken till att många inte cyklar är risken att få sin cykel stulen. Kommuner bör bygga säkra och låsta cykelparkeringar vid exempelvis stationer. Nybyggda flerbostadshus ska förses med rymliga och lättillgängliga cykelparkeringsplatser. Föräldrar bör informeras om vikten av att barn går eller cyklar till skolan, och då med vanlig cykel, inte på elsparkcykel.

ALLA FRÅGOR OCH SVAR

Fråga 1. Ska minst 10 procent av resurserna i den nationella planen öronmärkas till cykling? I dag går 2 promille av resurserna i den nationella transportplanen till cykling trots att närmare 11 procent av alla svenskar cyklar varje dag.

Fråga 2. Vill ni sänka bashastighet till 30 km/t i tätort? Ungefär hälften av alla cyklister upplever otrygga trafiksituationer som ett hinder för att cykla mer där bilister och lastbilar uppges som den främsta orsaken till otrygghet.

Fråga 3. Vill ni ge tydligare uppdrag till SJ kring ökade möjligheter att ta med cykel på tågresor? I dag är det mycket svårt att ta med sin cykel när man åker med SJ. Detta innebär hinder både för jobbspädlare och för en ökad cykelturism i Sverige.

Fråga 4. Vill ni införa ett nationellt investeringsstöd till nationella och regionala cykelturistleder? Intresset för att cykelsemestra ökar och en utvecklad cykelturism skulle gynna såväl landsbygd som klimat och folkhälsa.

Fråga 5. Vill ni ändra i inkomstskattelagen så att friskvårdsbidraget även omfattar cykling? I dag är det inte möjligt att köpa en cykel genom friskvårdsbidraget. Bidraget kan dock användas för motionslopp eller kurser som innefattar cykling.

Fråga 6. Borde det statliga stödet till enskilda vägar kunna gå till enskilda cykelvägar där bilar inte får köra? I dag kan den som vill bygga en enskild cykelväg utan biltrafik inte ansöka om det statliga stödet till enskilda vägar.

Fråga 7. Vill ni möjliggöra högersväng vid rött? Erfarenhet från andra länder visar att både framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ökar när man i utvalda korsningar tillåter högersvängande cyklister att betrakta rödlyset som väjningsplikt.

Fråga 8. Vill ni göra det olagligt för bilister att köra om cyklister när det är risk för möte för bilisten? Det kan kännas skrämmande att cykla när vägen delas med bilar. Lagstiftning som lägger mer ansvar på bilisten skulle göra cyklisternas trafikmiljö säkrare.

Fråga 9. Borde Sverige ta fram en ny övergripande statlig cykelstrategi? Den strategi som gäller i dag togs fram 2017 och behöver uppdateras.

Fråga 10. Hur vill ert parti verka för att öka cyklingen?

	V	MP	S	C	L	M	KD	SD
Fråga 1:	●	●	●	●	●	●	●	●
Fråga 2:	●	●	●	●	●	●	●	●
Fråga 3:	●	●	●	●	●	●	●	●
Fråga 4:	●	●	●	●	●	●	●	●
Fråga 5:	●	●	●	●	●	●	●	●
Fråga 6:	●	●	●	●	●	●	●	●
Fråga 7:	●	●	●	●	●	●	●	●
Fråga 8:	●	●	●	●	●	●	●	●
Fråga 9:	●	●	●	●	●	●	●	●
Summa:	7	8	3,5	7	5	2	5	1,5

● Ja (1p) ● Nja (0,5p) ● Nej (0p)

LARS STRÖMGREN

Ålder: 44 år

Roll: Trafikborgarråd i Stockholm stad för Miljöpartiet

Cykelbakgrund: Tidigare ordförande för Cykelfrämjandet och viceordförande för Europeiska cyklistförbundet (ECF)

Första cykel: En blå cykel med limpsadel som jag ärvde efter mina två storebröder

STOCKHOLMS CYKEL- SATSNING 2022–2026

Den rödgröna majoritetens främsta åtgärder för ökad cykling:

Massiva investeringar: 535 miljoner kronor öronmärks i 2026 års budget för nya gång- och cykelstråk.

Omdisponering av vägar: Halverat antal bilkörfält på Sveavägen till förmån för bredare cykelbanor.

Bilfria zoner: Helgavstängningar på Sveavägen och Hornsgatan för att skapa plats för folkliv.

Snabbare framkomlighet: Införande av "grön våg" på fem stora cykelstråk och pilotprojekt för högersväng mot rött.

Förbättrad infrastruktur: Över 90 km nya regionala cykelstråk och 100+ säkrade korsningar med fysisk separation.

Vintersäkring: Utökad sopsaltning gör att 13 % av stockholmarna nu vintercyklar varje vecka.

Parkering & service: Utbyggnad av säkra cykelparkeringar (särskilt för lastcyklar) och ökad tillåtelse att cykla mot enkelriktat.

I snart fyra år har tidigare ordförande för Cykelfrämjandet, Lars Strömgren, ansvarat för trafikfrågorna i Stockholms stadshus. Målet har varit glasklart: cyklandet ska öka, medan bilarna får flytta på sig.

– Det där är lite som en snöbollseffekt, bygger man infrastruktur för cyklar så kommer fler att cykla, säger han. Text: Elisabet Wahl

Lars Strömgren – förvandlar Stockholm till cykelstad

Det skjuts salut och vimlar av finkladda människor när Cykling kommer till Stockholms stadshus. Blå hallen är fylld av doktorander som ska promoveras. Men stadshuset är inte bara till för gala och firande, utan det är också Stockholms politiska hjärta.

Här har miljöpartisten Lars Strömgren, som varit trafikborgarråd i fyra år, sitt kontor. Han efterträdde partikamraten Daniel Helldén som i sin tur satt åtta år.

– Egentligen kanske jag borde kallas för yt- och flödesborgarråd, det stämmer egentligen bättre. Det är ju livet mellan husen som är mitt ansvar, säger han.

Lars Strömgren beskriver sig som cykelentusiast sedan han var liten. Han upptäckte Stockholm sittandes i en barnstol bakom sin cyklande mor. Och han tittar gärna ännu längre tillbaka för att se vad som är möjligt i framtiden.

– Man brukar säga att det beror på vårt klimat och att Stockholm är så kuperat som gör att vi inte kan komma upp i lika mycket cykling som andra europeiska städer. Men på 40-talet cyklades det mer här än i Köpenhamn. Anledningen till att det inte är så länge är för att vi har byggt en stad anpassad efter bilar.

Så hur får vi en mer cykelvänlig stad rent praktiskt? Enligt Lars Strömgren handlar det både om stora och små åtgärder. I de centrala delarna behövs det till exempel byggas många cykel-parkeringar så att det går att förvara cykeln säkert under arbetsdagen. Och det gäller också att bredda de mest

populära cykelstråken så att de sväljer de stora klungorna som cyklar in till och ut från staden.

– Det här är en av våra största utmaningar: Stockholm är ganska mycket en monocentrisk stad, där alla rör sig in mot mitten. Det är mycket trafik i en riktning på morgonen och så på eftermiddagen är det riktigt många som åker åt andra hållet.

Den andra utmaningen är att staden i sig är så stor och utspridd. Här gäller det att binda ihop de olika delarna utanför centrum så att det går snabbt och lätt att ta sig. Stora strategiska satsningar med andra ord.

– Just nu jobbar vi med ett koncept där vi skapar tydliga cykelstråk i olika färger, inte olik tunnelbanesystemet. Det gör det lättare att cykla, men det tydliggör också hur snabbt det går att ta sig. Som ickecyklist tänker man inte alltid på det.

Finns det något där ni inte kommit lika långt som du hade hoppats?

– Det var väldigt tråkigt att behöva säga upp avtalet med det företag som levererade låncyklar. Vi behövde göra det utifrån att de inte gjorde det som de hade lovat, men vi har en lösning med två kommersiella aktörer.

När cyklingen och dess plats i trafiken – oavsett om det gäller landsbygd eller stad – debatteras uppstår det ofta heta känslor. Men i Stockholms stadshus råder det i princip enighet om att cyklingen är en självklar del av stadsbilden enligt Lars Strömgren.

– Min uppfattning är att vi cyklister behöver ta ännu mer plats från bilisten, och där finns det väl olika uppfattningar.

Men jag ser cykeln som en frihetssymbol, inte bara för den som cyklar utan också för alla andra. Alla vinner på det: de som måste pendla med bil får färre att trängas med och åtskilliga liv sparas varje år genom minskade utsläpp.

Att underlätta för Stockholmare är dock inte det enda han hoppas uppnå genom satsningarna. Det finns också ett viktigt symbolvärde i att huvudstaden visar att det går att tänka bortanför den traditionella bilnormen.

– Jag ser det som att vi som huvudstad behöver vara modiga och gå före nu när den nationella nivån har abdikerat och i princip släppt ansvaret för cyklingen. Byggs det motorvägar finansierar staten dem, men cykelvägar har den nationella nivån helt släppt. Det är anmärkningsvärt. Så vi har mycket samarbete med andra större städer eftersom vi har många gemensamma utmaningar.

”Vi som huvudstad behöver vara modiga och gå före nu när den nationella nivån har abdikerat.”

Så vad är ditt tips till andra politiker som vill öka cyklingen?

– Infrastrukturen är a och o. Gör du det säkert att cykla då underlättar du för dem som redan gör det och du lockar nya som inte hade cyklat annars. Jag kan se att det har blivit så i Stockholm. Det är en större mångfald bland cyklister i dag, inte minst med elcyklar och lastcyklar. Cyklingen har blivit för många fler. ■

Hela Sverige cyklar för klimatet

Tanken är enkel men kraftfull: Cyklister från hela landet rullar mot samma mål – samtidigt. De startar från olika håll, följer tydliga rutter och ser fler ansluta längs vägen. Alla rullar de mot Stockholm och en 24-timmarsmanifestation för klimatet. Planeringen för Hela Sverige cyklar är i full gång – en landsomfattande cykelaktion som drivs av Cykelfrämjandet och Protect our winters (POW). Text: Anna Sannevik

Den 22–23 augusti arrangerar klimatgrupperna Rebellmamorna och Rebellpapporna, tillsammans med Researchers desk, en 24 timmar lång manifestation på Sergels torg i Stockholm. Syftet är att sätta klimatet på agendan inför riksdagsvalet. Manifestationen avslutas på söndagen med en stor klimatdemonstration som genomförs i samarbete med Naturskyddsföreningen och en lång rad andra organisationer.

Men redan flera dagar tidigare börjar hela Sverige cykla mot Stockholm, från tre riktningar.

– När vi fick höra om initiativet var det självklart att vi skulle vara med. Det här är precis det Cykelfrämjandet står för – gemenskap, hållbarhet och mod att ta plats på vägarna, säger Per Hasselberg, ordförande för Cykelfrämjandet.

Oavsett om du räknar dig själv till ”Cykelsverige” eller inte är du mer än väl-



Rebellpappan William Grönlund är initiativtagare till Hela Sverige cyklar. Idén fick han när han satt på motionscykeln på gymmet och kom att tänka på Forrest Gump.

kommen att delta så mycket du kan, bjuda de passerande cyklisterna på fika, sovplats eller massa pepp längs vägen. Och alla är välkomna – klubbar, organisationer, vardagspendlare, långfärdsfantaster och nyfikna nybörjare.

– Vi vill skapa en så kallad kritisk massa som tillsammans rullar in i Stockholm den 22 augusti, säger William Grönlund, rebellpappa och initiativtagare till Hela Sverige cyklar och konceptet ”24-timmarsmanifestation”.

– Det handlar om en symbolhandling som syns, känns och hörs. Ett cyklande folkhav. Ett bevis på att omställningen inte bara är möjlig – utan redan på gång.

William fick idén när han satt på en motionscykel på gymmet. Bilden han såg framför sig var från filmen Forrest Gump – hur Forrest började springa, ofrivilligt blev en symbol som människor följde och hur han kom att delta i och påverka flera viktiga historiska händelser. Kunde samma sak bli verklighet i cykelvärlden, i samband med en stor klimatmanifestation som ska sätta klimatfrågorna på agendan inför valet? Det trodde han, och genom kontakter med Cykelfrämjandet och POW tog idén verklig fart.

TRE STARTPUNKTER:

KIRUNA, GÖTEBORG OCH MALMÖ

Hela Sverige cyklar har tre startplatser: Kiruna, Göteborg och Malmö. Varje rutt får en egen avfärdstid, hållplatser och hållpunkter, allt för att göra det enkelt för människor att cykla med en bit, bjuda in cyklisterna för påfyllning i trädgården, erbjuda sovplatser eller följa med ända till Stockholm.

Det är fritt fram för olika cyklister att bilda ”team” och ansluta längs vägen,



75-åriga Dorothee Hildebrandt är en van aktivistcyklist som cyklat till både Glasgow och Egypten för klimatet tidigare. Nu leder hon Team Kiruna.

något som gör det möjligt att bestämma tempo och cykla snabbare eller långsammare än de tre startteamen. Tanken är dock att alla som cyklar, oavsett hastighet, kommer fram samtidigt till 24-timmarsmanifestationen.

KIRUNA

75-åriga Dorothee Hildebrandt, van aktivistcyklist som bland annat cyklat till klimatmöten i så väl Glasgow som Egypten (!) är i full gång med planeringen av ”sin” sträcka, med start i Kiruna.

– Jag bor i Gnesta men har blivit ombedd att leda ett team från norraste norr. Efter som jag ändå tänkt cykla genom Finland i sommar så passar det bra att ta sig över till Sverige och Kiruna via Haparanda. Jag räknar med att vi cyklar cirka åtta mil om dagen och att det tar ungefär 25 dagar att ta sig till Stockholm via bland annat Pajala, Umeå, Sundsvall och Gävle, berättar Dorothee på telefon från Växjö, där hon

befinner sig för att hämta ut sin trehjuliga liggcykel som nu försetts med motor.

Hon berättar att gänget från norr efterlyser sovplatser längs vägen:

– Jag är för gammal för att orka släpa med mig tält och liggunderlag och hotell blir för dyrt. Min förhoppning är att snälla medmänniskor längs vägen öppnar upp sina hem för oss.

En grupp som cyklar betydligt kortare, men ändå blir en del av cykelgänget som kommer norrifrån är Team Uppsala:

– Vi kör hela sträckan, 90 kilometer, i ett svep, med gott om fikastopp. Från starten vid Uppsala slott och fram till målgången i Stockholm, kommer vi att pricka in sju slott. Självklart rullar vi in i stan via den nya cykelbanan på Sveavägen, säger teamledaren Anna Lindén.



Anna Lindén, aktiv i Cykelfrämjandet och flitig långdistanscyklist.

GÖTEBORG

Anna Gros, vice ordförande för klimatnätverket POW, ska leda gänget som startar från Göteborg.

– Jag fick frågan från Cykelfrämjandet om att leda ett cykeltåg mot Stockholm å la Forrest Gump. För mig kändes det självklart och skitkul! Jag älskar cykeln som verktyg för mobilisering. Vi ska som organisation vara med i den stora klimatdemonstrationen den 23 augusti och jag kan inte se något bättre sätt att ta sig dit på än med cykel, säger hon.



Anna Gros, vice ordförande för POW, leder Team Göteborg och cyklade 2022 kilometer för klimatet inför förra valet.



Rebellmammans Charlotte Finney är informell projektledare för Hela Sverige cyklar och leder Team Malmö.

MALMÖ

Charlotte Finney, aktiv i Rebellmammorna och informell projektledare för Hela Sverige cyklar, leder Team Malmö. Hon ser framför sig ett pulserande flöde av cyklister från alla väderstreck.

– Det mäktigaste blir när alla anländer samtidigt. Tänk dig hundratals cyklister som rullar in mot Stockholm, samtidigt, från olika håll. Det kommer att bli en riktig kraftdemonstration för hållbar mobilitet.

För att ha lite marginal är tanken att de långväga cyklisterna anländer till huvudstaden på fredagen, för att på lördagen samlas med lokala cyklister och tillsammans rulla in mot Sergels Torg i en "Critical mass" – en cykelmanifestation som lyfter cyklingens betydelse. Det blir gruppen Cykelaktion Stockholm som samlar alla och leder cyklisterna den sista etappen mot 24-timmarsmanifestationen.

– Det här blir en tydlig markering att cykeln är en självklar del av lösningen när Sverige behöver minska utsläppen, skapa tryggare städer och förbättra folkhälsan, säger Anna Gros.

Hon får medhåll av William Grönlund som hoppas att Hela Sverige cyklar blir en historisk händelse och kanske även något återkommande under valår. Han hoppas att många stöttar cyklisterna längs vägen och passar på att cykla med efter sin egen förmåga.

– Det här är inte bara en cykelresa. Det är en chans att visa att Cykelfrämjandet lever, växer och samarbetar brett – och att våra medlemmar vill något. Det är dessutom ett gyllene tillfälle att sprida budskap; på styret, på pakethållaren eller på tröjan. Låt cykeln bli din rullande kampanjskylt inför valet, säger Per Hasselberg. ■

Läs mer på cykelframjandet.se/hela-sverige-cyklar och delta på Digital cykelträff 10 juni.

HELA SVERIGE CYKLAR

Avfärd: Lokala avfärder runtom i landet från och med början av vecka 34. Exakta hålltider och -platser publiceras på cykelframjandet.se/hela-sverige-cyklar

Syfte: Visa att cykeln är central för klimatet, hälsan, miljön och demokratin – och att klimatet måste vara högst upp på den politiska agendan inför valet.

Samling: Så väl långväga som lokala cyklister samlas på Medborgarplatsen i Stockholm den 22 augusti, omkring kl 11–12, för en gemensam så kallad "Critical mass" mot 24-timmarsmanifestation. Information om exakt tid kommer senare.

Öppet för: Alla.

24 TIMMAR FÖR KLIMATET

Bakom manifestationen står klimatgrupperna Rebellmammorna och Rebellpapporna tillsammans med forskarnätverket Researchers desk.

Under ett dygn samlas deltagare till musik, framträdanden och samtal för att uppmärksamma stödet för en mer kraftfull klimatpolitik.

Manifestationen avslutas med anslutning till Den stora klimatdemonstrationen som startar klockan 13 den 23 augusti i Stockholm.

DIGITAL CYKELTRÄFF 10 JUNI

Vill du veta mer? Kanske vill du cykla med eller bjuda de passerande cyklisterna på sovplats? Passa på att träffa teamledarna och andra som ska cykla den 10 juni kl 19 på Zoom.

Anmäl dig på cykelframjandet.se/digital-cykeltraff/

CYKELFRÄMJANDETS CYKELTURER 2026

Här ser du ett urval. Fler aktiviteter, och eventella kostnader, hittar du på cykelframjandet.se/lokalkretsar

GOTLAND

- 30 maj:** "Gårdstrampet". Start vid Fole k:a 10.
Juni–augusti: Morgonturer. Varje onsdag hela sommaren med start kl 9 vid Österport.
3 juni: Cykelns dag. Österport kl 10.
13 juni: "Velociped och dess ryttare". Start vid Vattentornet i Visby kl 10.
27 juni: "Grönt i väster". Västergarns k:a kl 10.
11 juli: "Kvarnar och båtar som gjort stor skillnad". Bottarve kl 10.
25 augi: "Minne av Sonja Åkesson". Buttle k:a kl 10.
8 augusti: "Grönt i öster". Vallstena k:a kl 10.
22 augusti: "Djur och natur". Sproge k:a kl 10.

GÖTEBORG

- 24 maj:** Skola och hus-rundtur. Start vid Göteborgsoperan kl 11.
31 maj: Kortedala museum. Operan kl 11.
7 juni: Vad du inte vet om Råda. Mölndals stadshus kl 11.
14 juni: Saltholmen. Stenpiren kl 11.

HALMSTAD-LAHOLM

- Maj–augusti:** Tisdagscykling. Turerna utgår från Halmstad Slott kl 18.
3 juni: Cykelns dag.
28 juli: Livräddarna i Tylösand.

HÖÖR

- 9–15 aug:** Cykelturveckan. Läs mer på cykelframjandet.se/cykelturveckan

JÖNKÖPING

- Maj–september:** Sommarturer. Måndagsturer kl 10 och torsdagsturer kl 16.30.
28 maj: Cykeltur runt sjöarna med Nils Hjort. Start Piren.
11 juni: Cykeltur i Bankerydstrakten. Start Piren.
25 juni: Landsjön runt. Start Preem Huskvarna.

KARLSTAD

- 24 maj:** Konstrundan KRUT. Samling vid Värmlands museum kl. 11.
Onsdagscyklingar 27 maj; 3, 10, 17 & 24 juni;
1 juli; 5 & 12 augusti. Värmlands museum kl 11.

NÄSSJÖ

- 26 maj:** Danstorpsturen. Stortorget kl 18.30.
2 juni: Turlunda. Stortorget kl 18.30.

- 9 juni:** Hultarp via Isåsa. Stortorget kl 18.30.
16 juni: Soludden – Torsa Stenar. Stortorget kl 18.30.
23 juni: Bokskogen (korvgrillning i Lövhult). Stortorget kl 18.30.
28 juli: Hästerum. Stortorget kl 18.30.
4 aug: Ryssbysjön runt. Stortorget kl 18.30.
11 aug: Buckhultsturen. Stortorget kl 18.30.
18 aug: Hemligt mål i Nässjötrakten. Stortorget kl 18.30.
25 augi: Avslutningstur till Lövhult (extra årsmöte). Stortorget kl 18.30.

STOCKHOLM

- 2 juni:** Lidingö, Södra delen. Nya Lidingöbron, cykelbanan på Lidingösidan kl 18.30.
23 juni: Ängsjö. Gamla Apoteket/Picchus café, Upplands Väsby kl 18.30.
30 juni: Lidingö, Norra delen. Nya Lidingöbron, cykelbanan på Lidingösidan kl 18.30.
5 juli: Tyresö slott. Stockholms södra pendeltågsstation, utgång mot Rosenlundsgatan kl 10.
7 juli: Tisdagstur – Runsa fornborg. Gamla Apoteket/Picchus café, Upplands Väsby kl 18.30.
8 juli: Långsjön. Södra station (Rosenlundsgatan) kl 18.30.
12 juli: Ljusterö. Samling kl 09 vid Upplands Väsby pendeltågsstation, uppgång mot centrum. Hemfärd med båt till Strömkajen. Ta med badkläder o stor matsäck!
19 juli: Slottsrunden. Ulriksdals pendeltågsstation, utgång mot Ulriksdal kl. 10.
12 aug: Görväln. Spånga pendeltågsstation kl. 18.30.
16 aug: Ekeröturen. Ångbåtsbryggan vid Drottningholms slott kl 13. Möjlighet till hemfärd med färja från Tappström.
19–29 aug: Cykelveckan i Estland. Separat inbjudan till kretsens medlemmar.
6 sept: Gömmaren i Huddinge. Stockholm Södra pendeltågsstation utgång Rosenlundsgatan kl 10.

UPPSALA

- 3 jun:** Politisk stadstur på Cykelns dag

VARBERG

- 26 maj:** Hönor och bin. Gamlebysskolan kl 18.

- 2 juni:** Astrid på Skäret. Gamlebysskolan kl 18.
9 juni: Fantasifull trädgård. Gamlebysskolan kl 18.
16 juni: Vareborg. Gamlebysskolan kl 14.
23 juni: Bois. Gamlebysskolan kl 18.
30 juni: Getterön. Gamlebysskolan kl 18.
4 aug: Boule. Gamlebysskolan kl 17.
11 aug: Gamla Varberg. Gamlebysskolan kl 17.
22 aug: Långtur till Bua Hamn. Gamlebysskolan kl 10.

VETLANDA

- 25 maj:** Hembygdsgården Myresjö. Torget kl 18.30.
28 maj: Flugeby – föredrag Marianne R. Torget kl 10.
1 juni: Musikquiz Forngården. Torget kl 18.30.
4 juni: Föreda–Näsby–Hällinge. Torget kl 10.
8 juni: Våtmarken Knappshem. Torget kl 18.30.
11 juni: Lunch Ädelfors folkhögskola. Torget kl 10.
15 juni: Våravslutning Föredadammen. Torget kl 18.30.
3 aug: Bäckseda runt. Torget kl 18.
6 aug: Aspödammen. Torget kl 10.
10 aug: Hökås. Torget kl 18.
13 aug: Oljetorpet. Torget kl 10.
17 aug: Skede. Torget kl 18.
20 aug: Badet Ekenässjön. Torget kl 10.
24 aug: Höstavslutning Korpstugan Östanå. Torget kl 18.

ÖREBRO

- 25 maj:** Åkerimuséet i Gryts industriområde. Från Ronnie Peterson-statyn kl 17.
1 juni: Tur till Norra Kyrkogården, Kåvi, Boglundsängen. Mikaelkyrkan kl 10.30.
3 juni: Fira "Cykelns Dag" i Grankottens Hjulpark vid Brickebacken. Från Ronnie Peterson-statyn kl 17.
8 juni: Kvinnerstarundan med möjlighet till bad i Lången. Svampen kl 10.
13 juli: Lunchtur till Rosängen. Vasatorget kl 11.
27 juli: Badtur till Närkes Kil. ST1-macken i Mellringe kl 11.
31 aug: Konstverkstur. Coop Änggatan kl 17.
6 sept: "Matresan" med besök hos flera matverkare i Ormestatrakten. Ronnie Peterson-statyn kl 10.
21 sept: Grilltur med avslutning av cykelåret. Haga Centrum kl 16.

UPPTÄCK NYA CYKELTURER I SOMMAR. Flerdagarsturer, korta utflykter, turer på bilfria cykelvägar eller på grus? Hitta nya smultronställen och härliga naturupplevelser i Cykelfrämjandets cykelturbibliotek! cykelframjandet.se/cykelturbibliotek

Medlemsfrågan:



Fråga: Hur gör jag som cyklist i ett möte med häst?

Hugo Röjgård

Svar: Det är en väldigt viktig och bra fråga eftersom hästar kan bli stressade av cyklar. Till att börja med, sakta in eller stanna. Försök få kontakt med ryttaren och fråga om du kan cykla vidare eller om du ska stanna och vänta. Hästar och ryttare är olika vana vid att röra sig i trafik. Om du kommer bakifrån är det extra viktigt att du saktar ner, tar det lugnt och söker kontakt.

*Anette Lundström,
Elvesta Rid- och körsällskap*



Växla upp till familjemedlemskap gratis!

Passa på att ge alla där hemma ett medlemskap i Cykelfrämjandet – just nu gratis första året*. Du sparar 100 kr. Logga in på Mina sidor och gå till fliken Familjemedlemskap. Fyll sen i uppgifterna i formuläret. Klart! Eller mejla medlem@cykelframjandet.se.

* Nästa år betalar du 425 kr för ett Familjemedlemskap – alltså, för bara 100 kr mer än ett ordinarie medlemskap blir ALLA i ditt hushåll medlemmar i Cykelfrämjandet. Så värt!



FOTO: ALVE HENRICSON

Missade du vår Digitala cykelträff om liggcyklar?

● Lugnt. Du kan se inspelningen där Alve Henricson, medlem i Cykelfrämjandet och passionerad liggcyklist, berättar om liggcyklens historia och hur designen har utvecklats genom åren. Alve jämför olika modeller och reder ut vanliga missuppfattningar. Kanske har du alltid velat cykla en liggcykel utan att veta om det? ■

cykelframjandet.se/digital-cykeltraff

Cyklistvelometern 2026 – din tur att tycka till om cykling i din kommun

● Cyklistvelometern är Cykelfrämjandets stora nöjdhetsundersökning där alla som cyklar i Sverige bjuds in att tycka till. Undersökning genomförs vartannat år och senast svarade hela 28 000 cyklister.

Årets enkät är öppen 1 juni–31 augusti. Genom att dela dina upplevelser bidrar du till ökad kunskap om hur cyklingen i din kommun fungerar – och hur den kan utvecklas framåt. ■

Svara på enkäten och dela den vidare till alla du känner!
cykelframjandet.se/cyklistvelometern

Vad tycker era kommunpolitiker?

● Gör en valenkät. På cykelframjandet.se/valet-2026 finns en enkel mall. I vår idébank cykelframjandet.se/idebank har vi samlat andra tips för politisk påverkan. Här hittar du även rapporten *Hälsonyttan med fördubblad cykling*. ■





Cyklar på cyklisters villkor – inte bilarnas

Cykelforskningen måste kliva ur sin lilla bubbla och på allvar utmana bilismen. Det menar Katja Kircher, cykelforskare på VTI.

Vi forskar mycket om hur vi ska bygga cykelbanor och kräver gärna fler – helst med fysisk avgränsning. Ofta byggs de för att hålla gatan fri från cyklister så att biltrafiken kan passera obehindrat. Till och med vi cyklister och cykelforskare menar att cykelbanor är bra för den som kör bil. Men när vi bygger cykelbanor cementerar vi samtidigt idén om ”bilvägar”.

Nästan all cykelforskning handlar om urbana miljöer. Om vi är modiga säger vi att vi ska minska bilkörning i staden. Men genom att fokusera på städerna bekräftar vi också att landsvägar är bilarnas värld. Vi accepterar därmed att bilen kommer fortsätta vara central även i och kring städer.

Ofta sysslar vi med små förbättringar: handtag att hålla i vid trafikljus, kortare väntetid i regn och ”cykla-till-jobbet”-kampanjer med gulliga belöningar, i stället för att fokusera på att begränsa privatbilar genom politiska åtgärder och lagar. Så länge vi inte angriper den röda mattan för bilarna kommer vi inte att se någon verklig förändring.

Vi talar dessutom bil-lobbyns språk. Om att ”rädda liv”, ”oskyddade trafikanter”, ”mikromobilitet” och ”separata cykelbanor”. Vi diskuterar formuleringar som ”en cyklist blev

påkörd” eller ”en förare körde på”, trots att det inte förändrar kärnan: att cyklister körs på med bilar är ett resultat av ett system som tillåter trafikvåld – tunga fordon i höga hastigheter bland människor (och för att få det sagt: 30 kilometer i timmen är en dödlig hastighet).

När vi använder det bilcentrerade språket ställer vi cykling i relation till bilkörning, i stället för att skapa ett samhälle som är tillgängligt, jämlikt och hållbart för alla. Exempelvis letar vi ständigt efter argument för att visa att cykling är bra. Bilar däremot bara finns.

Bilar förstås till och med som medel för att visa omtanke, artighet och service – ”jag kan skjutsa dig, så slipper du ta bussen”. Det går så långt att vi identifierar oss med våra bilar – ”jag står där borta”. Och det stora forskningsfältet om trafiksäkerhet handlar mycket om att anpassa cyklisters villkor till bilarnas negativa påverkan.

Det är dags att vända på perspektivet och få bilen att rättfärdiga sig själv. Förflyttning borde ske i människans skala, hastighet och energinivå. Jag hävdar att privatbilen är det stora problemet. Men så länge vi sitter vid barnbordet och försöker främja cykling i vår lilla bubbla hotar vi inte bilismen.

Jag är själv skyldig. Genom att forska på omkörning av cyklister accepterar jag att bilar fortsatt ska finnas och köra fortare än cyklar. Till och med den

bästa omkörningen är sämre än att inte bli omkörd alls. I stället borde jag fråga i vilken utsträckning motorfordon behöver finnas på allmän plats, om de ska begränsas till vissa vägar eller färdas i mycket låga hastigheter.

Jag borde arbeta för att cyklister får de genaste vägarna utan att samspela med bilar, och för miljöer där motorfordon inte dundrar förbi.

Varför gör jag och mina forskarkolleger inte det? För att finansieringen styr. Cykelforskning finansieras med smulor som ramlar ned från bilsamhällets bord, vilket håller oss upptagna med små projekt. Vi ställer låga krav och förväntningar av rädsla för att inte tas på allvar.

Men vi kan inte fortsätta så. Vi måste vara självkritiska – och obekväma.

Låt oss försöka. ■

Katja Kircher,
docent och forskningsledare på VTI med två fokusområden – trafikanters uppmärksamhet och aktivt resande på landsväg.

Under konferenserna *Cycling Research Board Annual Meeting 2025* och *Transportforum 2026* i Linköping höll forskaren Katja Kircher en presentation i ett så kallat *hot-take-format*. Det innebär att en kontroversiell tes framförs på ett sätt som skapar debatt. Denna krönika baseras på presentationen med titeln *Cycling research is in fact pro car*.

”Cykelforskning finansieras med smulor som ramlar ned från bilsamhällets bord”

Medlemserbjudanden

Som medlem i Cykelfrämjandet får du erbjudanden som gör det lättare, roligare och lite billigare att cykla mer. Logga in på "Mina sidor" via cykelframjandet.se/mina-sidor eller mejla till medlem@cykelframjandet.se för att få kampanjkod till aktuella erbjudanden. Läs mer på cykelframjandet.se/erbjudanden.



15 % PÅ ICEBUG

Svenska skoföretaget Icebug gör skor för en aktiv livsstil. Många modeller har BOA-snörring eller speed lacing – perfekt för dig som cyklar! Rabatten gäller 2026. icebug.se



5 % PÅ HÄRLIGA CYKELPAKET

Ge dig ut på cykeläventyr i Värmland! Hyr familjecykel, elcykel, mtb eller vikcykel. Gäller under 2026. Maila till hyra@bulten-bike.se eller boka via hemsidan. varmlandbybike.se/cykelpaket-med-barn/



15 % PÅ CYKELHYRA HOS TRAVELSHOP

Citycykel, elcykel, lastcykel eller gravel? Travelshop i Malmö och Helsingborg har hyrcyklar för alla. Rabatten gäller 2026. travelshop.se



20 % PÅ CYKELHYRA I VALLÅSEN

Upplev fartfylld cykling och gemenskap på Hallandsåsen! Rabatten gäller på ordinarie priser t.o.m. 20 juni 2026 och i mån av tillgång. [Vallasen.se](https://vallasen.se)



500 KR RABATT PÅ CYKELVECKA I LEKSAND

Den 20–25 juli utforskar vi Siljansbygden med auktoriserad Dalaguide och Leksands folkhögskola som bas. leksand.fhsk.se/utbildningstyp/sommarkurs



RABATT PÅ SOMMARKURS

Kombinera mountainbike och cykelyoga 14–18 juli erbjuder Stensunds folkhögskola en sommarkurs med helpension. Som medlem i Cykelfrämjandet får du 500 kr rabatt. stensund.se/sommarkurser-pa-stensund



20 % PÅ STÖLDMÄRKNING MED FÖRSÄKRING

Som medlem i Cykelfrämjandet får du 20% rabatt på den röda stöldskyddsförpackningen SmartDNA/ISR som eliminerar självrisk och åldersavdrag. Medlemspris 612 kr inklusive frakt (ordinarie pris 765 kr). Erbjudandet gäller hela 2026. isrcodecheck.se

15 % PÅ CYKELHOTELLET OHBOY I MALMÖ

Välkommen till världens första cykelhotell – en urban oas när havet i Malmö. Ohboy är en fantastisk uppvisning i grön brutalism där varje rum har egen ingång. Byggnaden är ett pilotprojekt för att minska bilberoendet. Cykelfrämjandets medlemmar får 15% rabatt på vistelsen under 2026. ohboy.se



5 % PÅ BROMPTON

Som medlem i Cykelfrämjandet får du 5% rabatt på din unika Brompton. Gäller under 2026. vikcyklar.se

Logga in på "Mina sidor" via cykelframjandet.se/mina-sidor eller mejla till medlem@cykelframjandet.se för att få kampanjkoder till aktuella erbjudanden.



RETURADRESS:

Cykelfrämjandet
Torngatan 36A
212 20 Malmö

B



Hållbart med PostNord
Sverige, Port Payé

Posttidning - Ej retur



CYKEL- KARNE- VALEN!

STOCKHOLM 20 SEPTEMBER 2026

CYKELKARNEVALEN.SE