

# 1. Inledning

---



## 1.1 Sammanfattning

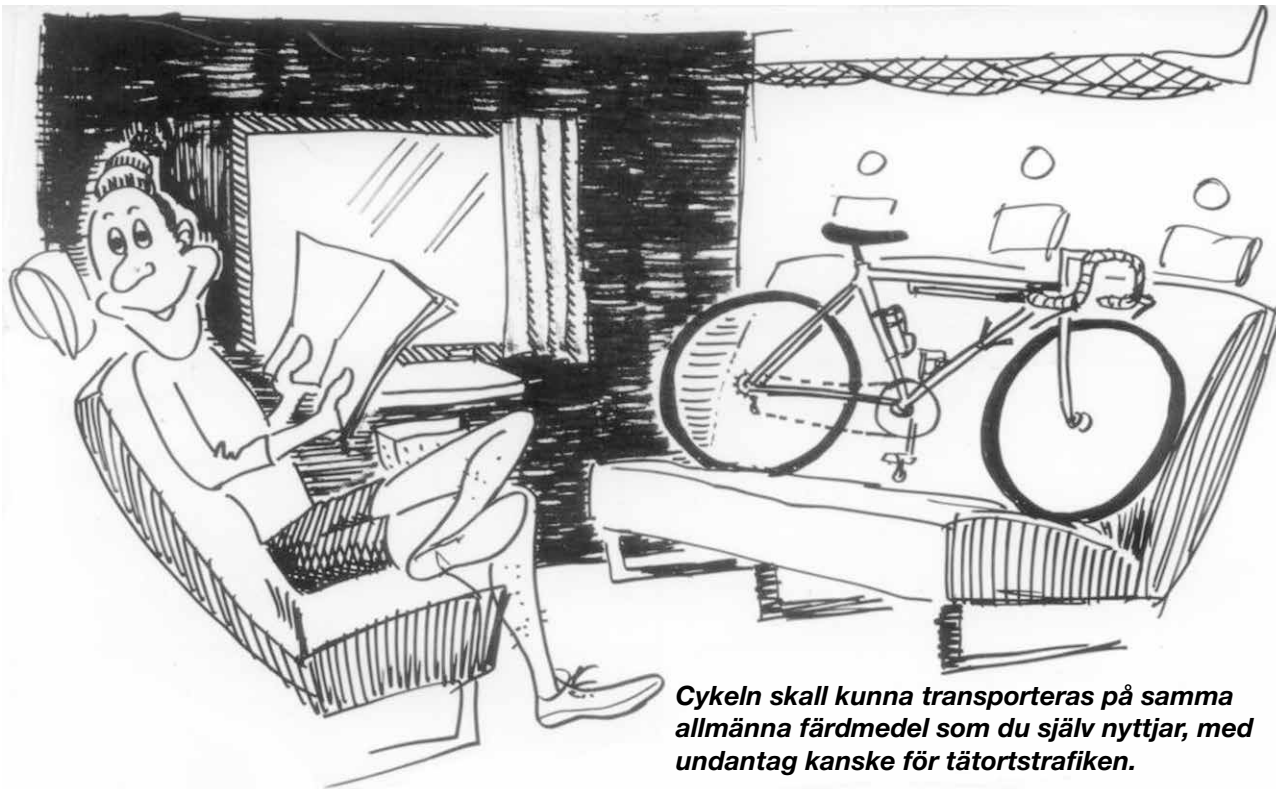
---

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

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

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

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



*Cykeln skall kunna transporteras på samma allmänna färdmedel som du själv nyttjar, med undantag kanske för tätortstrafiken.*

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

**B – Målsättning II** Detta är vår egentliga förhoppning och ett mer offensivt alternativ – samma mål som gällde för Vägverkets stora cykelutredning år 2000 – nämligen att cykeltrafiken år 2022 skall omfatta minst 16 % av resorna i samhället.

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

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

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

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



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

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

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

## Beställ SCS:s kompletta Trafik & Miljöprogram 2012–2022

Sätt in kostnaden (60 kr + 30 kr i porto) på vårt plusgiro-konto, så kommer hela rapporten hem i din brevlåda. Du kan även läsa huvuddragen i på vår hemsida [www.svenskacykelsallskapet.se](http://www.svenskacykelsallskapet.se) under "Trafik & Miljö".