

1. Inledning



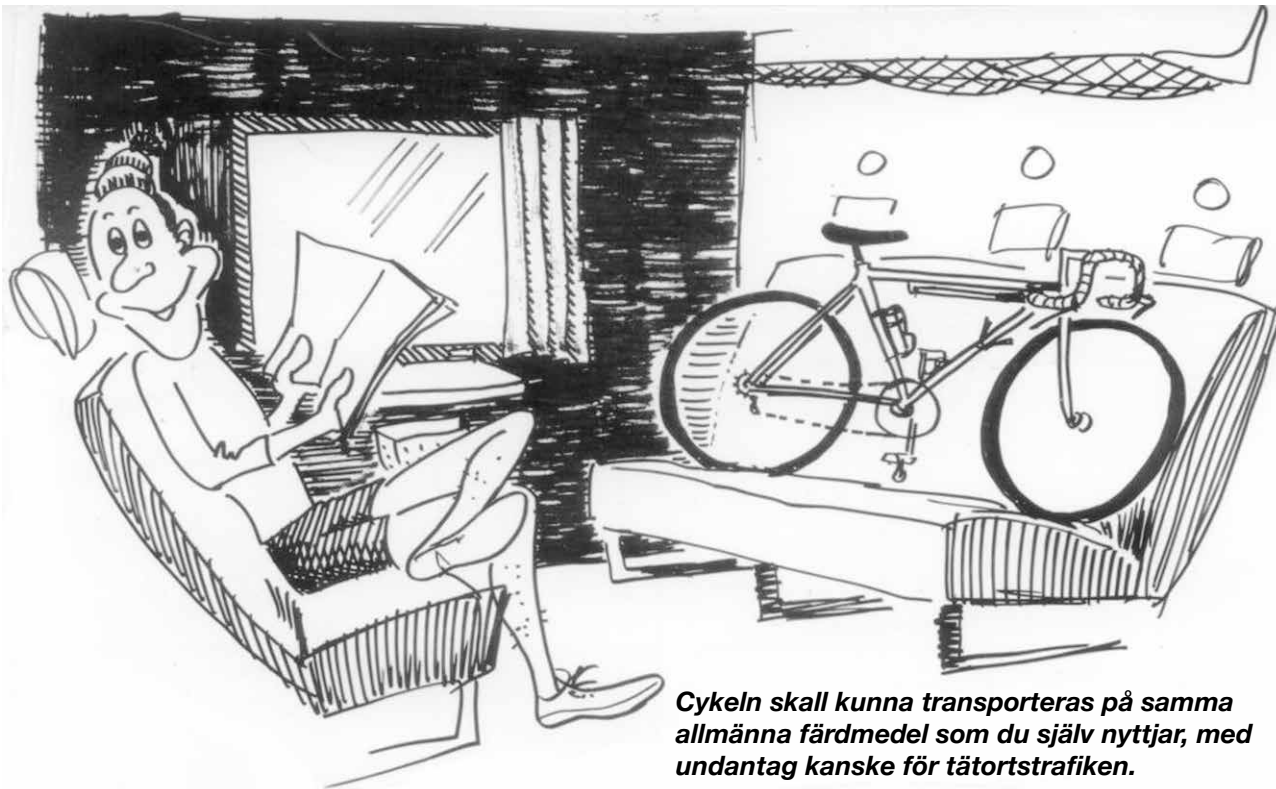
1.1 Sammanfattning

Miljösituationen i världen är allvarlig. Miljö-situationen i Sverige är allvarlig. Sett till resursförbrukning per invånare och därtill hörande avfallsproduktion, 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 kan vara en väsentlig delösning – särskilt inom våra tätorter.

Bidragande orsak till dagens problematiska läge på miljöområdet är befolkningstillväxten, marknadsekonomi och den globala urbaniseringen. Vi lever över våra tillgångar på alla plan. Inom större tätorter är transport-apparaten inte längre effektiv. Mängder av personförflyttningar sker fortfarande med bil över korta avstånd – bilkatalysatorn hinner inte gå igång. Här måste kollektivtrafiken i framtiden ta över det mesta – och här är cykeln ett mycket bra komplement.

Vårt moderna samhälle karakteriseras av allt bekvämare transporter, stillasittande arbete framför dataskärmar och en inaktiv fritid med mycket TV-tittande. Människokroppen är 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 fler välja cykeln som färdmedel.



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

A – Målsättning I SCS anger här som önskvärd målsättning, att cykeltrafiken under den närmaste 10-årsperioden (2023-2033) lyckas uppnå det mål som angavs i Vägverkets stora cykelutredning år 2000 – dvs att cyklandet ska uppgå till minst 16 % av samhällsresorna.

B – Målsättning II Detta är SCS:s ”förhoppning” och ett mer offensivt alternativ – nämligen att cykeltrafiken år 2033 ska omfatta minst 20 % 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. Cykel redovisas tyvärr inte längre separat i statistiken.

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

★ Cykelns kapacitet, som lämpligt alternativ i olika sammanhang, måste beaktas på ett tidigt stadium i framtida samhällsplanering – särskilt för allehanda kortare transporter inom tätort.

★ Ett helhetsgrepp i samverkan med kollektivtrafiken bör tillämpas inom och i närheten av våra tätorter för ”hela resan”. Även möjlighet till cykeltransport över längre avstånd på allmänna färdmedel bör beaktas över hela landet.

★ Rimliga restriktioner införs mot privatbilism i våra tätorter, för att uppnå en miljö kännetecknad av – framkomlighet, miljökrav, 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 ska kunna växa.

★ För att cykelresan ska fungera, måste man kunna parkera sitt fordon vid olika målpunkter. Och där kunna förvara den på ett säkert sätt inför återfärden – annars väljer man andra färdmedel. Många cykelmodeller är idag värda en hel del och att tvingas lösa denna problematik alltför ofta i efterhand försäkringsvägen, på samma sätt som för t ex bostadsinbrott, är inte acceptabelt. Cyklar gör man bl a för att det kan ske enkelt, snabbt och okomplicerat – för att lätt kunna komma från dörr till dörr.

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

Beställ SCS:s kompletta Trafik & Miljöprogram 2023–2033

Sätt in kostnaden (60 kr + 54 kr i porto) på vårt plusgiro-konto 92 93-2, så kommer hela rapporten hem i din brevlåda. Du kan även läsa huvuddelen av rapporten på vår hemsida www.svenska-cykelsallskapet.se under "Trafik & Miljö".

1.2 Innehåll

Del 1 – Inledning

1.1 Sammanfattning.....	2
1.2 Innehåll.....	5

Del 2 – Det svenska cykelsamhället

2.1 Trafikutveckling och miljöproblem.....	7
2.2 Cykeltrafikens nuvarande betydelse	9
2.3 Förutsättningar för ett ökat cyklande	10
2.4 Önskvärda åtgärder.....	12
2.4.1 I storstaden	
2.4.2 Inom tätort	
2.4.3 På landsbygden	
2.4.4 Allmänt cykelvänliga åtgärder	
2.5 Förslag och åsikter i några detaljfrågor.....	17
2.5.1 Blockering av cykelvägen	
2.5.2 Dubbelriktade cykelvägar	
2.5.3 Cykelbana vid busshållplats	
2.5.4 Ojämnheter i vägbanan	
2.5.5 Korsning med järnvägsspår	
2.5.6 Delat utrymme på cykelvägen	
2.5.7 Högersväng mot rött	
2.5.8 Permanenta hinder	
2.5.9 Underhåll – barmarkssäsong	
2.5.10 Underhåll – vintertid	
2.5.11 Utformning av cykelfält	
2.5.12 Utformning av cykelöverfarter	
2.5.13 Detektorer och signaler	
2.5.14 Siktbegränsningar	
2.5.15 Dubbelriktat på enkelriktad gata	
2.5.16 Namnge alla småvägar	
2.5.17 Cykeltransport på allmänna färdmedel	
2.5.18 Gc-byggen utmed 2+1-vägar	
2.5.19 Kommunala låncyklar	
2.5.20 Definition av ”cykel”-begreppet	
2.6 Problem kring lag om cykelhjälm	28
2.6.1 Argument mot lagstiftning	
2.6.2 Argument för lagstiftning	
2.6.3 Argument för ökat hjälmanvändande	

Del 3 – Några faktabilagor

3.1 Mycket talar för cykeln.....	32
3.2 I stället för en mil motorväg	33
3.3 Den nationella cykelstrategin	34
3.4 Nollvisionen	35
3.5 Globala miljöhot	36
3.6 SCS:s idealsamhälle – Utopia	40