



## **Synpunkter på Cyklingsutredningens förslag *Ökad och säk-rare cykling* (SOU 2012:70)**

Föreningen TRAMPKRAFT har i skrivelse från Regeringen 2012-12-03 inbjudits att lämna synpunkter på rubricerat betänkande (N2012/5501/TE).

Vi inleder med några generella synpunkter på investeringsbehovet och planeringsprocessen för cykelinfrastruktur, därefter några av utredningens förslag avseende trafikregler, några synpunkter på förslagen om kollektivtrafik samt behovet av forskning och innovation. Vi avslutar med en reflektion över själva utredningsförfarandet.

### **1 Infrastruktur**

#### **Kraftig underskattning av investeringsbehovet**

Den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att förbättra infrastrukturen för cyklisterna, främst genom väl utformade och underhållna cykelvägar. Detta konstaterar Cyklingsutredningen. Enligt vår och övriga cykelorganisationers uppfattning är detta också det största problemet. Efter decenniernas underlåtenhet är den dåliga cykelinfrastrukturen det helt avgörande problemet för cykeln som attraktivt och trafiksäkerhet färdmedel.

Cyklingsutredningen underskattar emellertid mycket kraftigt behovet av investeringar i utbyggnad och förbättrad cykelinfrastruktur. Utan närmare motivering anger Cyklingsutredningen ett investeringsbehov på endast en tiondel – 0,8 à 1,0 miljarder kr – av vad dåvarande Vägverket kom fram till i ett regeringsuppdrag och som framfördes till regeringen i en gemensam skrivelse från Vägverket, Banverket och Nutek 2007-10-15. Vägverkets behovsinventering landade på 8 miljarder kr. Den avsåg dock bara cykelvägar längs statliga vägar mellan närliggande tätorter. Till detta kommer sålunda det stora behovet av bättre cykelinfrastruktur inom tätort; det är där den mesta cyklingen sker.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Regeringsuppdrag cykel. Vägverket 2007-10-11 (TR 40 A 2006:21345).

## Systemfel i planeringsprocessen

Den allra mesta cyklingen är lokal och sker inom tätort, ibland mellan närliggande tätorter men mera sällan över kommungränser. Vill staten stimulera till ökad cykling är det därför viktigt att statliga medel når kommuner som vill utveckla sin cykelinfrastruktur. Idag fastnar de statliga medlen på regional nivå. De enskilda kommunernas lokala behov har där att konkurrera med länsplaneupprättarna ansvar för den regionala transportinfrastrukturen, en konkurrens som det lokala cykelbehovet i regel förlorar. Denna avgörande problematik har Cyklingsutredningen inte sett.

Det är därför, enligt vår uppfattning, viktigt att komplettera nuvarande planeringsmodell. Den är organiserad som en matris där statsmakterna anger ramarna för Trafikverket och länsplaneupprättarna i dels en fördelning på järnväg, drift och underhåll av det statliga vägnätet samt utveckling av transportsystemet, dels en fördelning på nationell respektive regional nivå.

Vi anser att en fördelning också bör göras avseende den lokala nivån för kommunal cykelinfrastruktur. Detta kan göras i form av en särskild cykelpott, öppen för enskilda kommuner. Eller på något annat lämpligt sätt; det viktiga är att medlen för lokal cykelinfrastruktur inte hanteras av ett regionalt organ vars prioriteter av lätt insedda skäl gäller det regionala transportsystemet.

## 2 Trafikregler

I det fortsatta berör vi utredningens förslag kortfattat, eftersom de, med något undantag, inte rör huvudfrågan om ökat och säkrare cykling. Regelförslagen kommenteras i samma ordning som de redovisas i betänkandet.

### Cykelbana eller körbana

Cyklingsutredningen konstaterar att cykeltrafiken är mycket heterogen med stora skillnader i hastighet och övrigt beteende. Cyklisterna skiljer sig mycket åt i ålder, skicklighet och erfarenhet. Cykeltrafik består såväl av barn på väg till skolan som av arbetspendlare som har bråttom till arbetet. Som regel är landets cykelbanor också gemensamma för cyklister och fotgängare. Trafiksammansättningen blir därför synnerligen blandad, inte särskilt lämplig för trånga cykelbanor. Denna problematik kommer att öka med ökande cykeltrafik och med det allt större inslaget av elassisterade cyklar (innebärande högre hastigheter och fler omkörningar).

En naturlig konsekvens vore därför att låta snabbare cykeltrafik använda körbanan där så är lämpligt.

Det enda som utredningen tar upp i denna fråga gäller cyklar med fler än två hjul eller med tillkopplad cykelkärra. Om ett sådant ekipage inte kan, eller bara med svårighet kan använda cykelbana, ska det tillåtas på körbana (vad är alternativet?).

Enligt vår uppfattning bör tvånget att använda cykelbana generellt upphävas. Cyklister bör fritt få välja mellan körbana eller cykelbana med hänsyn till sina anspråk på framkomlighet, hastighet, trafiksäkerhet, komfort och standard. Oerfarna cyklister i långsammare tempo kan välja cykelbanan medan erfarna pendelcyklister ska kunna använda körbanan om cykelbanan är sämre eller, exempelvis, dåligt snö-

röjd. I de fall körbanan trots allt är olämplig för cykeltrafik, kan förbud meddelas vägmärket *Förbud mot trafik med cykel (C10)*.

### **Skyldighet att använda vägren**

Vi är inte riktigt säkra på att vi förstått utredaren fullt ut när han föreslår att skyldigheten att använda vägren bara ska gälla om den är tillräckligt bred eller i övrigt lämplig att cykla på. Vi tror inte att våra rättsvårdande myndigheter någonsin tolkat Trafikförordningens 12 § som ett tvång för cyklister att cykla på vägrenar och är för smala eller eljest inte går att cykla på. En titt i rättspraxis hade klargjort detta för utredaren. Vi förstår heller inte vad denna fråga har att göra i en utredning om ökad och säkrare cykling (ett tiotal textsidor, inte helt lätta att penetrera).

### **Cyklende barn på trottoar**

Förslaget om att låta barn cykla på trottoar till och med det år de fyller åtta, är ett exempel där man försöker lösa ett ”problem” genom att skapa ett annat.

För det första vet vi inte om det är ett problem. Utredaren hade kunnat göra ett utdrag från STRADA för att belysa i vilken utsträckning som barn i denna ålder blivit påkörda på körbana av andra fordon. Så har inte gjorts, och därför vet vi inte om det är ett så pass stort problem att cykling ska tillåtas också på trottoar.

För det andra är det säkerhetsmässigt feltänkt. Det man kan vinna i säkerhet på trottoaren, förlorar man när det cyklende barnet behöver korsa fordonstrafik i korsningarna (om man inte fartsäkrar alla de tusentals korsningar det handlar om).

Vidare förefaller åldersgränsen godtycklig. Varför åtta år när den barnpsykologiska expertisen säger att det är först vid 12 års ålder som barn kan antas ha tillräckliga förutsättningar för att cykla i blandtrafik? Hur hanterar man en tänkbar utveckling där barn i allt högre åldrar fortsätter att cykla på trottoar?

Det finns också andra komplikationer, praktiska och pedagogiska. Var ska exempelvis medföljande vuxne färdas om denne är på cykel? Om han eller hon är på körbanan, hur ska vederbörande då kunna ha kontroll över det cyklende barnet på trottoaren?

Slutligen, allt umgänge i trafiken behöver inte regleras i Trafikförordningen. Med vanliga mellanmänniska umgängesregler kan människor säkert själva klara av cyklende småtingar på trottoaren utan att ta rygg mot trafikförfattningar.

### **Obevakade cykelöverfarter**

I korsningar och cykelöverfarter finns generellt sett några av cykeltrafikens dominerande säkerhets- och framkomlighetsproblem.

Det särskilda yttrandet från SKLs expert i utredningen tar upp en del av problemen med utredningsförslaget, bland annat den diskutabla resursallokeringen på överfarter relativt det stora behovet av att generellt bygga ut de kommunala cykelnäten. Vi förutsätter att frågan blir föremål för en allsidig belysning, varför vi inte fördjupar oss i den utöver följande.

I stället för att införa ett nytt vägmärke, vill vi peka på att man kan ålägga korsande fordonstrafik väjningsplikt med något av de befintliga märkena *Väjningsplikt*

(B1) eller *Stopplikt* (B2). Den möjligheten borde i större utsträckning användas för att säkra cykeltrafikens framkomlighet och säkerhet på cykelöverfarter och i korsningar.

### **Cykelgata**

Konceptet cykelgata – eller *Fahrradstrasse* – infördes i Nordrhein-Westfalen för ett kvart sekel sedan och är en väl beprövad konstruktion för att ge prioritet åt cyklister på blandtrafikgator som ingår i ett sammanhängande cykelstråk.

Trampkraft ställer sig bakom förslaget om att införa begreppet också i Sverige. Cykeltrafikens prioritet bör omfatta alla aspekter som gäller på cykelbana, alltså normerande hastighet, cykling i bredd med mera.

### **Cykling mot enkelriktning och Wienkonventionen**

Utredningens förslag att tillåta cykling i båda riktningarna på enkelriktade gator där så är lämpligt genom att använda vägmärket *Motortrafik förbjuden* (C3), strider mot logiken i Vägmärkesförordningen. Vägmärket kan inte gärna användas på en gata där motortrafik är tillåten, om än bara i en körriktning.

Bättre är att använda en tilläggstavla till vägmärket *Förbud mot infart med fordon* (C1) som undantar cykel från förbudet. Denna kombination förekommer i en rad andra europeiska länder – Danmark, Tyskland, Holland, Frankrike, Belgien, Österrike med flera.

Dessa länder har tolkat Wienkonventionen på ett annat sätt än utredaren. Vi i Trampkraft anser att Sverige bör ansluta sig till en liknande tolkning som möjliggör detta praktiska och billiga sätt att låta cyklister färdas i båda riktningen på enkelriktade lågfartsgator.

Liknande praktiska lösningar finns även för att låta cyklister svänga höger mot rött ljus där det är lämpligt. Över 5 000 korsningar i Tyskland är försedda med en tilläggsskylt som möjliggör detta, förutsatt cyklisten saktar ner, stannar och iakttar väjningsplikt. Liknande finns i Holland. I Frankrike (Nantes) prövas en tilläggsskylt i form av ett väjningsmärke med en högersvängade cykelsymbol, innebärande att cyklisten får högersvänga mot rött med väjningsplikt. Sådana lösningar borde övervägas också för svensk del.

En annan sak som bör nämnas i detta sammanhang är att förslaget i Lantmäteriverkets rapport 2002:9 (Översyn av anläggningslagen) snarast bör genomföras så att kommuner – och också Trafikverket – får tillgång till enskild mark eller väg när så krävs för att anlägga sammanhängande cykelleder. Åtskilliga organisationer har ett särskilt intresse av att främja långfärdscyklning av turistpolitiska skäl, exempelvis Cykelfrämjandet, Svenska Cykelsällskapet, Svenska Turistföreningen, Naturskyddsföreningen, Svensk Cykling och förstås också Trampkraft.

## **3 Kombinationen cykel och kollektivtrafik**

Utredningen innehåller inga andra förslag än att regeringen bör ge Trafikverket två uppdrag, dels att göra en nationell inventering och behovsanalys av cykelparkeringar vid de större svenska kollektivtrafiknoterna för att ”skapa en gemensam kun-

skapsplattform”, dels att ta fram en idékatalog i syfte att främja kombinationen cykel och kollektivtrafik.

Problemet är inte avsaknad på sådana kunskapssammanställningar, idékataloger och andra inspirationsskrifter. Sådant finns det gott inom, inte minst utländska.

I andra europeiska länder finns i regel goda och effektiva kombinationsmöjligheter mellan cykel och kollektivtrafik. Så är det exempelvis i Danmark, Tyskland, Holland, Belgien, Frankrike, Schweiz, Österrike, Italien, Spanien, Portugal, för att nämnda några.

Trampkraft föreslår att regeringen tillsätter en utredning eller arbetsgrupp med uppgift att undersöka vad vi kan lära av dessa länder när det gäller processer, åtgärder och regelverk. Vad har man i dessa länder gjort som vi kan tillämpa också i Sverige?

I det sammanhanget anser Trampkraft att man bland annat bör göra följande:

- Undersöka möjligheterna att införa ett generellt krav på att kollektivtrafikfordon ska ha ett generellt ombordutrymme för cyklar och annat skrymmande bagage. Modeller för sådana krav kan hämtas från tillgänglighetsområdet.
- Ansvaret för att anlägga och driva cykelparkeringar vid resecentra och hållplatser måste klaras ut mellan de olika berörda aktörerna. Det naturliga är, enligt vår uppfattning, att den som ansvarar för kollektivtrafikens infrastruktur också ska ha huvudansvaret för angorings- och parkeringsfaciliteterna i anslutning till infrastrukturen.
- Möjligheterna att utveckla rationella och effektiva system för såväl parkering som ombordmedföring av cyklar är stora med IT-tekniken. Vi föreslår statliga utvecklingsstöd för utveckling av snabba och billiga övervakningsystem, boknings- och betalssystem för in- och utcheckning. Ett sådant utvecklingsstöd kan administreras av Vinnova.

#### **4 Forskning och innovationsarbete för ökad och säkrare cykling**

Forskning och innovationsarbete har utredaren inte alls berört i sitt betänkande. Vi menar att dessa frågor har stor betydelse för att på sikt utveckla cyklingen, göra den säkrare och mer attraktiv.

Trampkraft överlämnade 23 augusti 2011 ett förslag om just detta till Cyklingsutredningen.

Förslaget omfattar sju FoU områden (vilka också övriga cykelorganisationer under hand ställt sig bakom). Områdena gäller cykelinfrastrukturen, trafikregler för cykeltrafiken, samhällets planeringssystem, incitamentssystem för ökad cykling, cykeln som fordon, cykelns utrustning samt cykeln som alternativ till stadsbilen. Se vidare *bilagda skrivelse* som mer ingående beskriver forskningsområdena.

Trampkraft anser att regeringen bör med hänsyn till frågornas långsiktiga karaktär uppmärksamma berörda FoU-myndigheter på de förhållandevis stora och mångskiftande FoU-behovet på detta område.

## 5 Utredningsförfarandet

Det vanliga i statliga utredningar – och de flesta andra typer av utredningar som är tillsatta för att lösa problem – är att analysera problemen och framför allt sambanden mellan åtgärder och problem. Först då blir det möjligt att ta fram rationellt grundade förslag på hur problemen kan lösas.

Cyklingsutredningen avviker från denna praxis. Det kan förklara varför det, enligt Trampkrafts uppfattning, bara finns ett enda konkret förslag som har relevans för en av huvudfrågorna (säkrare cyklande). En analys av troliga effekter av övriga förslag hade visat att de inte nämnvärt kan påverka vare sig ökat eller säkrare cyklande.

På föreningen Trampkrafts uppdrag



Krister Spolander  
Styrelsemedlem HPVS  
[krister@spolander.se](mailto:krister@spolander.se)  
08-720 01 25  
070-421 70 36  
Magnus Ladulåsgatan 27  
118 65 Stockholm

Claes Unge  
Ordförande HPVS  
[claes.unge@gmail.com](mailto:claes.unge@gmail.com)  
08-644 45 62  
070-894 91 62  
S:t Paulsgatan 2  
118 46 Stockholm

*Trampkraft är en riksomfattande förening som främjar intresset för muskeldrivna fordon. Det handlar framför allt om fyra typer av fordon: liggcyklar, trikar, velomobiler och hopfällbara cyklar.*



Claes Unge och Krister Spolander

2011-08-23

## Forskning och innovationsarbete för ökad cykling

Cyklingsutredningen (N 2010:08) har i sina direktiv (Dir 2010:93) utöver sina huvuduppgifter möjlighet att ta upp särskilda frågor. Det säjs: "Uppdraget kan, om utredaren finner det relevant, även omfatta andra regler *och förutsättningar*, som är viktiga i detta sammanhang."

Föreningen TRAMPKRAFT anser att fördjupad forskning och förbättrat innovationsarbete för ökad cykling är sådana viktiga förutsättningar som utredningen bör beröra. Forskning om cykeln och om cykling är inte särskilt utvecklad i Sverige även om bl a forskningsfinansiären VINNOVA (Verket för Innovationssystem) under senare tid initierat flera projekt av betydelse. Utanför våra gränser är forskningen större, särskilt i de kontinentala cykelländerna som Holland, Tyskland, Danmark. Det holländska expertorganet Fietsberaad ger i sin Knowledge bank en bild av de samlade forskningsresultaten internationellt.<sup>2</sup>

Vår bedömning är att staten har en viktig stödjande roll för forskning och innovation inom cykelteknisk utveckling och för cyklingen som sådan. I en ökad samverkan mellan myndigheter och företag kan fler innovationer utvecklas inom detta område och nya företag liksom nya system för cykling .

Ett exempel är den analys av behovet av "äldre cyklar", bättre anpassade till äldre cyklisters förutsättningar, som VINNOVA finansierade i syfte att definiera detta behovsområde.<sup>3</sup> Någon utveckling har dock hittills inte kommit till stånd i Sverige, trots ett uttalat behov. Sverige har dock utmärkta förutsättningar genom de internationella cykelföretagen med framför allt utveckling men också viss tillverkning i Sverige. Statliga initiativ kan här tas för att påverka utvecklingen på detta potentiellt viktiga område.

### TRAMPKRAFTs rekommendationer om forskning och innovation

**För det första** bör utredningen i en dialog med den svenska cykelindustrin, FoU-institutioner, cykelorganisationer och berörda myndigheter söka identifiera ange-

<sup>2</sup> Se <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en&section=Kennisbank>

<sup>3</sup> Se rapporten <http://www.vinnova.se/sv/Publikationer/Produkter/Bättre-cyklar>

lägna FoU-behov för ökad säker cykling. Nedan skissade behovsområdena kan kanske tjäna som underlag för sådana samtal.

**För det andra** bör utredningen be VINNOVA att sammanställa en översikt av den pågående nationella cykelforskningen jämte den forskning som sker inom EU och världen i övrigt. Detta kan gärna göras med utgångspunkt i en analyserande beskrivning av det aktuella kunskapsläget.

**För det tredje** bör utredningen därefter på detta område förslå Regeringen ett antal väsentliga FoU-områden inom vilka staten kan bidra med skattemedel för att stimulera utvecklingen mot ökad cykling och en bättre och modernare cykelteknik, som kan gynna konsumenter och svenskbaserad cykelindustri.

Med hänsyn till Cyklingsutredningens huvuduppgifter att utveckla regler, planering och infrastruktur vill TRAMPKRAFT peka ut ett antal **behovsområden** för forskning och innovationsarbete som berör väsentliga delar av en kommande uppföljning av utredningens huvudförslag men även andra angelägna behovsområden anges.

### **Område 1 Cykelinfrastrukturen – uppföljning och utveckling**

På detta område är möjligheterna stora att utveckla en ny infrastruktur mer anpassad för cykling. Om man utgår ifrån att bilens möjligheter som transportmedel behöver differentieras på grund av sina mycket stora miljöstörningar och de stora intrången i stadsmiljöerna, är alternativa infrastrukturer för en ny typ av transportsystem för bl a cykling mycket angelägen att utveckla, enligt TRAMPKRAFTS uppfattning. Tveklöst kan FoU bidra till en sådan utveckling.

Inom EU spelar cykeln en viktig roll i utvecklingen av långsiktigt hållbara stads-transportssystem. Med modern teknik och kunnande kan en infrastruktur för snabb och säker framkomlighet byggas upp samtidigt med stödfaciliteter som främjar gång och cykel.

### **Område 2 Trafikregler för cykeltrafiken – uppföljning och utveckling**

Utredningens olika förslag till nya regler för ökad cykling behöver följas upp. Utländska regler, framför allt från Holland, Tyskland och Danmark, kan behöva importeras och nya regler som ännu inte sett dagens ljus kan utvecklas. En ny typ av transportsystem med minskat bilberoende och mer differentierad bilism kräver ständig utveckling av nya regler i själva trafiksystemet. FoU kan bidra till en sådan uppföljning och nytänkande.

### **Område 3 Samhällets planeringssystem – uppföljning och utveckling**

De svenska planeringssystemen bygger huvudsakligen på uppfattningen att bilismen fortfarande kommer att vara den helt dominerande transportformen också i



framtiden . Kollektivtrafik ses som ett komplement men i grunden är planeringssystemen fokuserade på utveckling av bilismens möjligheter.

Forskning och utvecklingsarbete kan bidra till att förändra denna mentala bild av möjligheterna för framtida transportsystem som bygger på alternativ till bilen. Det är väsentligt att stimulera en sådan utveckling . En blygsam inledning har inletts, men mycket återstår. Självklart måste även dagens system granskas ingående för att man skall kunna bedöma om de mycket omfattade investeringarna i dagens bilburna system är rimliga.

FoU kan här bidra. FoU-resurser är redan tillgängliga på detta område.

#### **Område 4 Incitamentsystem för ökad cykling – uppföljning och utveckling**

Användningen av bilen har på mycket kreativa sätt stimulerats under årtionden, särskilt när det gäller tjänste- och förmånsbilar, miljöbilspremier och liknande. Arbetspendling är i detta sammanhang i fokus, inbegripande företagens möjligheter att stimulera anställda att använda bilen.

Cykelalternativen har inte stimulerats på motsvarande sätt. Inte minst för städerna bör incitamentsystem för ökad användning av cykeln eller fordon som bygger ny pedaldriven teknik utvecklas. FoU kan ge idéer om en ny inriktning.

#### **Område 5 Cykeln som fordon – uppföljning och utveckling**

På detta område handlar det om att tekniskt utveckla dagens cykel. Cykeln ses av många som en lågteknologisk, enkel teknik jämfört med exempelvis bil- eller elektronikbranschen. Men det är snarare så att förväntningarna är för låga och det gör att utvecklingsmöjligheterna underskattas. Det finns ett stort utrymme för innovation och forskning för att få bättre kompromisser mellan bra ergonomi, hög tillförlitlighet och hållbarhet, låg vikt, hög säkerhet med låga skaderisker, attraktiv design, producerbarhet, rimliga kostnader, effektivitet och framkomlighet, väderskydd och så vidare.

Cykeln är ett konstruktivt instabilt fordon, mycket känsligt för underlaget och kräver ett kontinuerligt balanseringsarbete. Ekipagets instabilitet kommer till uttryck i det stora antalet omkullkörningar som leder till så pass svåra skador att slutet sjukhusvård behövs (åtskilliga tusen årligen). Problemen är till stor del en konsekvens av cykelns grundläggande konfiguration som är från slutet av artonhundratalet. Här torde det finns en stor potential att utveckla väsentligen säkrare cyklar. Och ergonomiskt mer välanpassade.

I en bedömning som cykelbranschen själv gör pekar man på att branschen är konservativ. Otillräckliga medel har avsätts för utveckling . Vår bedömning är därför att det behövs FoU och innovationsarbete för att möta nya marknadsbehov och samhällsbehov. Staten kan enligt TRAMPKRAFTS uppfattning bidra till ett nytänkande i ett utökat samarbete med svenskbaserad cykelindustri.

FoU kan bidra till en ny teknikutveckling som innebär att cykeln utvecklas som fordon för både stadstrafik och landsvägstrafik. Det handlar om att anpassa ett närmast alltför hårt "standardiserat" fordon till nya grupper med behov av teknik som inte tillgodoses av marknaden idag eller i varje fall endast högst marginellt bidrar till en bättre kundefterfrågan. Ny design, ny teknik med exempelvis el-assisterade cyklar, anpassning till olika åldersgrupper, till olika behov av transporter i städer - transportcyklar, snabba pendlingscyklar, äldre cyklar, cyklar för hemtjänsten, cyklar för handikappade, cyklar för fritid (inte bara mountainbikes), cyklar för föräldrar med barn, cyklar i hälsoarbetet, och så vidare. Listan över anpassningar kan göras lång.

Det kanske allra viktigaste området är att utveckla el-assisterade cyklar så att tekniken blir smidig och lätt – ett stort och viktigt område för svensk och europeisk cykelindustri att satsa på. Det är en växande marknad med stor potential men fortfarande är de el-assisterade konstruktionerna tunga och relativt ohanterliga.

### **Område 6 Cykelns utrustning – uppföljning och utveckling**

Flera av dagens cykeltekniska lösningar som växlar, växelreglage, bromsar och annat är inte anpassade till den stora variationen i ergonomiska och funktionella krav som följer av cyklisternas heterogenitet (ålder, kön, erfarenhet osv). Här öppnar sig ett stort och viktigt FoU-område.

### **Område 7 Cykeln som alternativ till stadsbilen**

Personbilen och ännu mindre lastbilen kommer inte att vara möjliga att ersätta på kort sikt. De kommer att behövas främst för de långväga transporterna. För stadstrafiken är bilden en annan. Miljön, trängseln och intrången är mycket påtagliga runt om i världens städer, även de svenska. Trängselskatterna i Stockholm och snart även i Göteborg visar på en av flera aktuella tekniker för att minska bilismen. De enorma investeringskostnaderna i traditionell transportteknik visar också att den "hållbara staden" fortfarande närmast är en utopi i varje fall i Sverige. Flera städer inom EU har dock gjort viktiga insatser för att gå före. EU-kommissionen har också i sin stadsstrategi pekat på behoven av att förändra städernas transportsystem (där spelar trängselproblematiken med nedsatt effektivitet en framträdande roll).

På detta område handlar det därför om att i ett långsiktigt perspektiv utveckla bl a cykeln som alternativ till bilen, särskilt i städerna men även på landsbygden – området berör ny teknik och ny infrastruktur i vid bemärkelse. Flera länder i Asien har, innan bilens entré (t ex Kina, Indien och Bangladesh), visat att cykeln kan spela en viktig och effektiv roll i transportsystemet. Många transporter till vardags kan utföras med cykelfordon av olika slag. I dagens läge med nya typer av cykelfordon och med en annan logistisk uppläggning främst koppad till försörjningsfrågorna i en stad kan den bilden förstärkas.

Cykeln har, självklart, sina begränsningar men potentialen är mycket större än begränsningarna. En ny syn på alternativen, särskilt för städerna, är viktig att utveckla. Här kan FoU ge viktiga bidrag till ett nytänkande.

### **TRAMPKRAFT**

På styrelsens uppdrag

Claes Unge  
[claes.unge@gmail.com](mailto:claes.unge@gmail.com)  
070-644 45 82

Krister Spolander  
[krister@spolander.se](mailto:krister@spolander.se)  
070-421 70 36