

Slutrapport
24 juni 2003



Mer cykeltrafik på säkrare vä- gar

Uppföljning av Vägverkets Natio- nella strategi, av- siktsförklaring och handlingsplan

Krister Spolander Consulting
krister@spolander.se
+46 8 720 01 25
070 421 70 36

Bo Dellensten Text AB
bo.dellensten@telia.com
+ 46 8 754 34 99
070 669 04 84

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning 2

Förord 3

Sammanfattning 4

Bakgrund och syfte 6

Regering och Riksdag 6

Nationella cykelstrategin och avsiktsförklaringen 6

Handlingsplan 7

Syfte med denna rapport 7

Genomförande 8

Resultat 8

Insatsområden 9

Åtgärder 9

Aktiviteter/projekt 9

Avsiktsförklaringen 9

Handlingsplanen 9

Lägesrapport och kommentarer 9

Diskussion och slutsatser 25

Utmärkt strategidokument 25

Genomförandet 25

Fokusering av insatserna 25

Åtgärdsförslag 27

Förord

Denna rapport har skrivits på uppdrag av Arne Fasth, Vägverket, som ett led i uppföljningen av handlingsplanen för att genomföra den nationella strategin för en ökad och säker cykeltrafik.

Uppdraget har genomförts av Krister Spolander Consulting och Bo Dellensten Text AB.

Ett rapportutkast har diskuterats vid sammanträde 27 maj 2003 med samarbetsgruppen för handlingsplanen. I samarbetsgruppen ingår Cykelbranschrådet, Cykelfrämjandet, Svenska Kommunförbundet, Svenska Cykelsällskapet samt Vägverket.

Synpunkter som framfördes vid detta tillfälle har i tillämpliga avseenden inarbetats i denna rapport.

Stockholm 24 juni 2003

Krister Spolander Bo Dellensten

Sammanfattning

Nationella cykelstrategin *Mer cykeltrafik på säkrare vägar*, som kom 2000, är ett utmärkt och handlingsinriktat dokument, fullt av konkreta förslag på hur strategin ska realiseras på ett såväl statligt som kommunalt plan. Avsiktsförklaringen och handlingsplanen togs 2002 i syfte att realisera prioriterade delar av den nationella cykelstrategin.

Två problem

I denna uppföljning har två typer av problem identifierats. Den ena gäller *genomförandet* av handlingsplanen. Det andra gäller *fokusering* av insatserna.

I fyra av de fem arbetsgrupperna har arbetet knappt mer än påbörjats och i flera grupper tycks arbetet gått i stå. En grupp har lagt fram konkreta förslag men det har inte lett till några konkreta åtgärder.

Fokus synes ha varit för brett för att med nuvarande organisation åstadkomma resultat. Följande skulle kunna fokuseras mera för att få kraft i genomförandet: cyklingens hälsoynnta, cykelöverfarer och korsningar, separata cykelvägar på relevanta delar av höghastighetsnätet, lågfartsområden samt cykeln som fordon och cykelhjälm.

Följande föreslås prioriteras i det fortsatta arbetet.

Organisation

- En cykelsamordnare inom Vägverket enligt den modell som skisserades i den nationella strategin år 2000. Den tjänsten bör inrättas så att arbetet integreras i Vägverkets verksamhet och får den långsiktiga stabilitet som behövs för att uppnå målen.

- Cykelsamordnaren utarbetar en årlig verksamhetsberättelse som tillställs samarbetsparterna för utvärdering. Denna verksamhetsberättelse bildar dessutom ett naturligt underlag för beslut om den fortsatta verksamheten.
- Projektet får erforderliga ekonomiska resurser.

Prioriterade åtgärder

- Cyklingens hälsoynnta. Kunskapen om hälsoynntan implementeras i olika sammanhang, särskilt i samhällsekonomiska analyser av investeringar, drift och underhåll av infrastrukturen.
- Cykelöverfarer och korsningar. De allvarligaste olyckorna inträffar där cyklister och motorfordon möts. Det är därför viktigt att råden utvecklas i exempelvis VGU¹ om hur cykelöverfarer och korsningar fysiskt ska utformas för att minska kollisionriskerna. Frågan har även en juridisk aspekt. Väjningsreglerna vid cykelöverfarer och korsningar är oklara och måste ses över inte bara från säkerhetssynpunkt utan också med tanke på framkomlighet.
- Separata cykelvägar på relevanta delar av höghastighetsnätet. Höghastighetsnätet (vägar som tillåter farer på 50 km/h och mer) bör ses över med hänsyn till cyklisters behov av säkerhet och framkomlighet. Ju högre hastighet, desto större är behovet av fysisk separering mellan kör- och cykelbana. För cyklister innebär 2+1-vägar ökade risker och minskad tillgänglighet, i praktiken kan de inte använda dessa vägar. Vid ombyggnad till 2+1

¹ Vägar och gators utformning.

bör därför alltid behovet av separat cykelvägar utredas och eventuellt byggas.

- Framkomlighet. Cykelbanor dimensioneras för alltför låga hastigheter, max omkring 10-15 km/tim. Dagens cykeltrafik har i regel betydligt högre hastighet, särskilt på huvudstråken med hög andel pendling till och från arbetsplatser där hastigheten kan uppgå till 25-30 km/tim. Normerna för sikt och bredd bör ses över mot denna bakgrund. Också korsningar, cykelöverfarter och tillämpliga delar av trafiklagstiftningen bör ses över med avseende på framkomlighetsaspekter.
- Lågfartsområden. Sedan några år har kommunerna rätt att själva bestämma om sänkning av hastigheten i tätort till 30 km/h. Introduktionen av lågfartsområden har dock gått långsamt i många kommuner. Det borde vara en uppgift för samverkansprojektet att påverka dem att i snabbare takt införa lågfartsområden i syfte att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna.
- Cykelgata. En ny typ av lågfartsgata kan övervägas, en så kallad cykelgata. I Tyskland finns "Fahrradstrassen" där hastigheten är begränsad till 15 km/h och där bilar får köra, men på cyklisternas villkor. För att vi ska få cykelgator även i Sverige krävs ändring i trafiklagstiftningen. Samverkansprojektet kan initiera ett arbete för att få till stånd en sådan lagändring.
- Cykeln som fordon. Den nuvarande cykeltypen har mer än 100 år på nacken. Vi vet att dagens cykel, namnet till trots, har säkerhetsbrister. Det finns möjligheter att utveckla säkrare cyklar och samverkansprojektet borde uppmuntra en produktutveckling som leder fram till en "säkerhetscykel generation 2". När det gäller

dagens cykel är det viktigt att åtgärder av typ "Cykelfakta" implementeras i så stor utsträckning som möjligt på marknaden.

- Belysning och synbarhet. En lagstiftning som ställer minimikrav på cykelbelysningar bör övervägas. Även cyklistens synbarhet bör uppmärksammas. Dagens regler bör ses över för att tillåta bättre metoder för att öka synbarheten.
- Marknadsföring av cykling. Regering och riksdag vill att korta bilresor ska ersättas av cykelresor av hälso- och miljöskäl. Om denna målsättning ska kunna förverkligas måste cykling marknadsföras aktivt. Landsting, kommuner, och statliga myndigheter med Vägverket i spetsen kan starta ett långsiktigt marknadsföringsarbete i syfte att öka cyklingen. Samverkansprojektet bör gå i bräschen för detta arbete. Inom ramen för en sådan marknadsföring bör en positiv lansering av cykelhjälm kunna bidra till ökad säkerhet och färre allvarliga skador i nollvisionens anda.
- Bättre uppföljning av infrastruktur, investeringar, drift och underhåll. Det är viktigt att kontinuerligt kunna följa utvecklingen av cykelinfrastrukturen. Därför måste den in i den Nationella Vägdatabasen NVDB. Investeringar i cykelinfrastrukturen, såväl statliga som kommunala, bör redovisas på ett sådant sätt att det blir möjligt att från olika utgångspunkter bedöma resursinsatserna.

Bakgrund och syfte

Regering och Riksdag

Cykeln har fått en renässans. Regering och Riksdag har i olika sammanhang vid olika tillfällen fattat beslut för ett ökat cyklande i trafiksäkra former som ett led mot ett långsiktigt hållbart transportsystem och bättre folkhälsa. Vi bör sträva efter ”ett persontrafiksystem där bilen har sin plats med där det också finns goda förutsättningar för en säker gång- och cykeltrafik samt en effektiv och attraktiv kollektivtrafik, som kan komplettera och ersätta bilen, inte minst för att ge människor utan tillgång till bil en god transport- och livskvalitet” hävdade regeringen i propositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling*.²

I den så kallade infrastrukturpropositionen föreslog regeringen att ett av etappmålen ”bör vara att cykeltrafikens andel av antalet resor ökar, särskilt i tätort”.³ Man framhöll ”att få fler att cykla istället för att åka bil är ett viktigt steg i arbetet med ett miljöanpassat transportsystem. En överföring från bil till cykel ger positiva miljöeffekter genom att luftföroreningar och buller minskar. Det är också positivt ur ett folkhälsoperspektiv.”

Trafikutskottet uttalade i samband med riksdagsbehandlingen av infrastrukturpropositionen att ”utskottet ser därför med tillfredsställe på den nationella strategi som tagits fram av Vägverket tillsammans med Svenska Kommunförbundet och andra aktörer på området för att uppnå en ökad och säker cykeltrafik. ... Utskottet vill vidare framhålla att en satsning på god infrastruktur för cyklister i högsta grad är

² Prop 1997/98:56

³ Prop 2001/02:20

en jämställdhetsfråga. ... Kvinnor går och cyklar också mer till vardags. Kvinnors resmönster är mer komplexa än mäns och omfattar ofta en kombination av cykel och kollektivtrafik.”⁴

Vardagscyklings betydelse för folkhälsan har alltmer kommit i fokus i takt med forskningsresultaten om den fysiska inaktivitetens hälsorisker och därmed förknippade samhällsekonomiska kostnader. Regeringen skriver i propositionen *Mål för folkhälsan* att fysisk aktivitet är en förutsättning för en god hälsoutveckling. ”Ökad fysisk aktivitet skall därför utgöra ett särskilt målområde. Målet för de samlade insatserna inom detta område skall vara att samhället utformas så att det ger förutsättningar för en ökad fysisk aktivitet hos hela befolkningen.”⁵ Gång och cykel är ett exempel. Regeringen säger i propositionen att ”möjligheten att öka andelen arbetsresor och andra förflyttningar mellan bostad och skola/arbete med gång och cykel bör tas tillvara – inte minst när det gäller korta resor”.

Nationella cykelstrategin och avsiktsförklaringen

Den nationella strategin *Mer cykeltrafik på säkrare vägar* utarbetades av Vägverket i samverkan med Svenska Kommunförbundet, Boverket, länsstyrelserna, Naturvårdsverket och Folkhälsoinstitutet.⁶

Strategins syfte är dels att cykeltrafiken ska bli *säkrare*, dels att cykeltrafikens *andel av resorna ska öka*. För att åstadkomma detta behövs, enligt strategin, en kombination av satsningar på cykeltrafiken och en medveten samhällsplanering. Cykeltrafiken måste ses som en viktig del i det framtida transportsystemet och präglas av samma seriösa säkerhetstänkande som gäller inom de andra transportslagen.

⁴ Betänkande 2001/02:TU2 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

⁵ Prop 2002/03:35

⁶ Publikation 2000:8

Vidare sägs att ”strategin ska utgöra underlag för infrastrukturplanering, fysisk planering, länstransportplanering, verksamhetsplanering samt forskning och utveckling”.

Vägverket avgav 15 mars 2002 en avsiktsförklaring tillsammans med Svenska Kommunförbundet samt Cykelfrämjandet, Cykelbranschrådet och Svenska Cykelsällskapet. Parterna förklarade sig vara överens om ett samarbete för följande mål, nämligen att

- cykling ska bli ett etablerat färd sätt
- cyklisternas säkerhet ska öka
- tillgängligheten och framkomligheten för cyklister ska öka
- cyklingens miljöfördelar ska utnyttjas

I avsiktsförklaringen konstaterades bland annat att regelverk och tillämpning behöver ses över, exempelvis tydliga regler för cykelöverfarter, bättre system för vägvisning, utformning av enkelriktade gator.

Vidare angavs att ”Vägverket kommer att bygga cykelförbindelser och tillvarata cyklisternas behov vid nybyggnad och andra förändringar av vägarnas standard. Vägverket och kommunerna ska även vidta åtgärder för att öka cyklisternas säkerhet på det befintliga vägnätet. Vägverket ska också föreslå åtgärder i åtgärdsplaneringen inför arbetet med en ny nationell plan för vägtransportsystemet.

Andra åtaganden i avsiktsförklaringen är att Vägverkets regioner ska kartlägga cykelvägnäten och inventera behoven av åtgärder för cykeltrafiken. Detta ska ske i samverkan med kommuner, länsstyrelser, cykelorganisationer och andra aktörer. Kostnaderna ska beräknas och inrymmas i den nationella planen för perioden 2004-2015 och i

länstransportplanerna för samma period. ”Vägverkets ambition är att investeringarna ska öka jämfört med de senaste årens utfall.”

Cykelorganisationernas insatser handlar, enligt avsiktsförklaringen, om att med ”sin kompetens och sitt kontaktnät stödja väghållarna i utvecklingen av ett säkrare och mera attraktivt cykelvägnät genom att delta i utvecklingsarbete eller vara remissinstans. ... Organisationerna ska vara pådrivande i samhällsdebatten kring cykling och hållbara transporter.” Cykelbranschen ska medverka i utvecklingen av säkra cyklar och tillbehör samt regler för detta.

Handlingsplan

I avsiktsförklaringen angavs att parterna fortsätter sitt samarbete inom följande sex områden:

1. Strategi, mål och handlingsplan
2. Översyn av lagstiftningen
3. Säkert och attraktivt cykelvägnät
4. Information
5. Säker cykel och tillbehör
6. Statistik

Handlingsplanen har konkretiserats i olika arbetsdokument. Senaste version är från februari 2003.⁷

Syfte med denna rapport

Rapporten är ett led i uppföljningen av avsiktsförklaring och handlingsplan. Den syftar till att klarlägga följande:

⁷ Handlingsplan för ökad och säker cykeltrafik med utgångspunkt från avsiktsförklaringen. Vägverket, promemoria 2003-02-14.

1. vad som *gjorts* inom de områden som tagits upp i handlingsplanen och avsiktsförklaringen
2. vilka frågor som kan bedömas vara *akuta* att behandla i dagsläget
3. vilka frågor som med hänsyn till hittillsvarande erfarenheter bör *prioriteras* i det långsiktiga arbetet.

Kartläggningen kan därutöver innehålla en bedömning av arbetsprocessen, om så är motiverat.

Genomförande

Kartläggningen baseras på en enkät till berörda personer inom de arbetsgrupper som tillsatts att genomföra handlingsplanen. Enkäten omfattade ett tiotal frågor. Den kompletterades med intervjuer.

Resultat

Resultaten redovisas med utgångspunkt från strukturen i den nationella strategin. Det är det grundläggande dokumentet som avsiktsförklaring och handlingsplan bygger på. Därför sker redovisningen med utgångspunkt från strukturen i den nationella strategin.

I den nationella strategin definieras fem *insatsområden* som särskilt viktiga⁸:

- Infrastruktur
- Organisation
- Kunskapsuppbyggnad
- Kommunikation

- Uppföljning

De *åtgärder* som föreslagits inom insatsområdena är i huvudsak på nationell och regional nivå. Inom varje åtgärd har *aktiviteter/projekt* angivits.

Resultatet redovisas i nedanstående tabell. I de tre första kolumnerna till vänster finns den nationella cykelstrategin, därefter avsiktsförklaringen och handlingsplanen, de båda skuggade kolumnerna. Längst till höger sammanfattas resultatet från enkäter och intervjuer i kartläggningen.

Kopplingen mellan avsiktsförklaring/handlingsplan och den nationella strategin är följande:

Avsiktsförklaring och handlingsplan	Återfinns i Nationella strategin inom insatsområde:
Strategi, mål och handlingsplan	Organisation (nationell samordnare)
Översyn av lagstiftningen	Infrastruktur (trafiklagstiftning)
Säkert och attraktivt cykelvägnät	Infrastruktur
Information	Kommunikation
Säker cykel och tillbehör	Kommunikation (konsumentupplysning)
Statistik	Uppföljning

⁸ Insatsområdena Infrastruktur och Organisation angavs ha högsta prioritet.

Insatsområden	Åtgärder	Aktiviteter/projekt	Avsiktsförklaringen	Handlingsplanen	Lägesrapport och kommentarer
Infrastruktur	Fysiska åtgärder i infrastrukturen	Vägverkets regioner ska i samverkan med kommuner, länsstyrelser och andra aktörer kartlägga cykelvägnäten och inventera behoven av åtgärder för cykeltrafiken. Åtgärderna ska kostnadsberäknas och tidsättas i en genomförandeplan.	3. Säkert och attraktivt cykelvägnät.	<p>Vägverkets ambition vid ny- och ombyggnad</p> <p>Vägars och gators utformning VGU</p> <p>Rosa böckerna</p> <p>Regler och tillämpning vid ombyggnad och vid byggande av sektion 1+2</p> <p>Metod för bedömning av tillgänglighet med cykel.</p> <p>Kartläggning av nät.</p> <p>Cykeltrafik i åtgärdsplaneringen.</p>	<p>Läge</p> <p>En grupp under ledning av Urban Lindqvist har tagit itu med infrastrukturfrågorna. Det är en arbetsuppgift med många aspekter och ett flertal personer på olika avdelningar inom Vägverket är involverade i arbetet liksom ett par personer utanför Vägverket Borlänge.</p> <p>Urban Lindqvist har besvarat enkäten, se bilaga, och av den framgår att gruppen än så länge bara nosat på arbetsuppgiften och att det mesta av arbetet återstår. Urban Lindqvist kommer dessutom att sluta på Vägverket inom ett år och föreslår därför att någon annan person får i uppdrag av vara sammankallande i gruppen.</p> <p>Infrastrukturfrågorna har diskuterats vid ett tillfälle i stora gruppen, i övrigt har kontakterna inom gruppen skötts via e-post.</p> <p>Kommentar</p> <p>1. Det är viktigt att cykelinfrastrukturen fångas upp i nu pågående infrastrukturplanering. En</p>

Insats områden **Åtgärder** **Aktiviteter/projekt**

Avsiktsförklaringen **Handlingsplanen**

Lägesrapport och kommentarer

nyligen genomförd analys⁹ av förslaget till nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015 samt motsvarande länstransportplaner, visar stora brister. I den nationella planen saknas exempelvis plan respektive inventering av behovet. Redovisningen av föreslagna insatser har bedömts som otillräcklig för att vara möjlig att förstå. Vidare är den procentuella tilldelningen i förhållande till ramen är oklar, och analysen av konsekvenserna av 2+1-vägar för cykeltrafiken otillräcklig.

Länstransportplanerna uppvisar en stor variation.¹⁰ Några har bedömts som bra – det gäller Gotland, Halland och Dalarna. Några har bedömts som godkända, exempelvis Stockholm, Sörmland, Kalmar och Värmland. Dåliga planer med tanke på cykelinfrastrukturen uppvisar Östergötland, Kronoberg, Örebro och Västmanland.

2. Cykelinvesteringarna måste vara väldefinierade och budgeterade så att resursinsatserna dels kan bedömas, dels inte under processens gång tas i anspråk för andra ändamål, exempelvis att täcka underskott i stora infrastrukturprojekt för biltrafiken.

⁹ Kågeson P. Gång- och cykelväginvesteringar i förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015 samt förslag till länstransportplaner. Nature Associates, Stockholm 2003-03-19.

¹⁰ Analysen omfattar länen i Göta- och Svealand, inte Norrland.

**Insats om-
råden** **Åtgär-
der** **Aktiviteter/projekt**

**Avsiktsför-
klaringen** **Handlings-
planen**

Lägesrapport och kommentarer

3. Det är viktigt att tydligt etablera principen att höghastighetsvägar¹¹ mellan närliggande tätorter ska förses med separerade cykelvägar. Höghastighetsvägar är i princip alla med fartgränsen 50 km/tim och uppåt, där angelägenheten av separering ökar med ökande hastighet. När det inte är möjligt eller ekonomiskt försvarbart att bygga separata cykelvägar utmed höghastighetsvägar måste ordentlig skyltning visa alternativvägar.

4. Det är viktigt att cykeln får en bra behandling i TRAST, VGU och andra planeringsdokument. Det gäller behov, dimensionering, detaljutformning och standard.

5. Behovet av överblick av landets cykelinfrastruktur är stort. Cykelvägar (friliggande), cykelbanor samt cykelfält på såväl det statliga som kommunala vägnätet bör föras in i Nationella Vägdatatabasen NVDB med kontinuerlig uppdatering. Det är viktigt att kommunerna snabbt kommer med i NVDB. Olika åtgärder finns för att påskynda detta.

¹¹ Av alla dödade cyklister i olyckor med motorfordon, inträffar 35-40 procent på det statliga vägnätet. I förhållande till cykeltrafikens omfattning där, innebär detta extremt höga risker relativt sett.

Insatsområden	Åtgärder	Aktiviteter/projekt	Avsiktsförklaringen	Handlingsplanen	Lägesrapport och kommentarer
		Vägverket ska klarlägga hur väghållaransvaret för cykelvägar längs det statliga vägnätet på ett rationellt sätt ska fördelas mellan stat och kommun.		Se 2 Trafiklagstiftning.	
	Vägvisning	Vägverket ska utreda förutsättningarna och effekterna av en förändrad vägvisning för cykelvägnätet.		Se 2 Trafiklagstiftning Handbok om vägvisning	<p>Kommentar</p> <p>När det gäller vägvisning finns ett förslag till ändrad Vägmärkesförordning hos regeringen sedan ett antal år. Vägverket kan återkalla förslaget i den del som rör cykelvägvisning och utarbeta ett nytt i enlighet med avsikterna i den nationella cykelstrategin och handlingsplanen.</p>
		Vägverket ska ta fram en handledning som visar hur man åstadkommer en bra och funktionell vägvisning.			
	Cykelparkering	Vägverket ska i samråd med andra aktörer ta fram ett kunskapshöjande dokument som visar hur bättre cykelparkering kan utformas med			

Insats områden	Åtgärder	Aktiviteter/projekt	Avsiktsförklaringen	Handlingsplanen	Lägesrapport och kommentarer
		höga krav på stöldsäkerhet, estetik och funktion.			
		Vägverket ska tillsammans med Boverket arbeta fram ett förslag till hur man kan använda normer för cykelparkering i detalj- och översiktsplanering.			
	Drift och underhåll	Vägverket ska i samverkan med andra aktörer ta fram ett kunskapshöjande dokument som belyser cykelinfrastrukturens särskilda drift- och underhållsaspekter. Dokumentet ska ta upp goda och dåliga exempel samt peka ut vilka konsekvenser olika fysiska åtgärder för säker och ökad cykeltrafik får vad gäller drift och underhåll.		Regler för drift och underhåll.	Nya regler har utarbetats och är antagna. De nya reglerna har tagit in förbättrade anvisningar för vinterunderhåll av gång- och cykelvägar.
	Hela resan	Vägverket ska tillsammans med trafikhuvudmännen och övriga berörda organisationer ta fram en policy som visar nyttan med att kunna ta med		Hela resan, bytespunkter	1998 antogs ett dokument angående hela resan/bytespunkter. Därefter har regionerna gjort egna, uppdaterade dokument på samma tema.

Insats områden	Åtgärder	Aktiviteter/projekt	Avsiktsförklaringen	Handlingsplanen	Lägesrapport och kommentarer
		<p>sig cykeln på kollektiva färdmedel och ger konkreta exempel på detta.</p> <p>Vägverket ska vid utbyggnad av hållplatser utmed det statliga vägnätet tillgodose behovet av cykelparkering.</p> <p>Vägverket ska se till att de bytespunkter i kollektivtrafiken som ges statsbidrag har tillräckliga och säkra parkeringsplatser för cyklar.</p>		<p>Säker cykelparkering</p>	
	Beslutsunderlag	Inom ramen för arbetet med att ta fram nya effektkataloger ska åtgärds-/effektsamband vad gäller cykeltrafiken kartläggas. De samband som tas fram ska tillämpas i planeringsomgången 2002–2011. Inför planeringsomgången 2006–2015 ska en fullständig samhällsekono-		<p>Effektsamband.</p> <p>Samhällsekonomisk kalkyl.</p>	<p>Kommentar</p> <p>1. Hälsoeffekterna av gång och cykel måste inkluderas i den samhällsekonomiska analysen. En nyligen publicerad studie från Transportøkonomisk institutt i Norge dokumenterar stor samhällsnytta av investeringar i gång- och cykelvägar där det exempelvis visar sig att hälso-nyttan är tio gånger större än miljönyttan.¹²</p>

¹² Sælensminde K. Gang- og sykkelvegnett i norske byer. Nytte- kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av motorisert vegtrafikk. Transportøkonomisk institutt, Oslo, rapport 567/2002.

Insatsområden	Åtgärder	Aktiviteter/projekt	Avsiktsförklaringen	Handlingsplanen	Lägesrapport och kommentarer
		<p>misk effektmodell för cykeltrafiken finnas. Denna modell ska vara klar senast under år 2003. Arbetet ska utföras i nära samarbete med bland annat Folkhälsoinstitutet.</p>			<p>Hälso nyttan inkluderas <i>inte</i>, enligt uppgift, i det uppdrag TRANSEK har att utarbeta samhälls-ekonomiska analysförfaranden för cykel.</p>
	Finansiering	<p>Vägverket ska verka för att det under perioden 2002–2011 ska finnas fortsatta möjligheter för länsstyrelserna att via anslagen i läns-transportplanerna lämna statsbidrag till åtgärder för cykeltrafik i kommunerna motsvarande minst dagens planeringsram om 200 miljoner kronor per år.</p>			
		<p>Det är viktigt att de föreslagna statsbidragen omges med ett väl fungerande regelverk. De nuvarande reglerna ska ses över.</p>		<p>Handbok om statsbidrag.</p>	<p>Kommentar Handbok finns, men gäller bara delvis. Handboken håller på att uppdateras.</p>

Insats om-råden	Åtgärder	Aktiviteter/projekt	Avsiktsförklaringen	Handlingsplanen	Lägesrapport och kommentarer
Trafiklagstiftning	Vägverket ska utreda hur den gällande trafiklagstiftningen kan anpassas till cykeltrafikens speciella förutsättningar.	2. Översyn av trafiklagstiftningen	<p>Regler vid cykel- och gångpassager</p> <p>Vägvisning</p> <p>Cykling mot enkelriktning</p> <p>Utrustning</p> <p>Cykelbelysning</p> <p>Väghållaransvar mellan stat och kommun.</p>	<p>Läge</p> <p>En grupp under ledning av Margareta Mörck har fått till uppgift att se över lagstiftningen i de delar som cykling är berörd. Margareta Mörck har dock under arbetets gång fått nya arbetsuppgifter och överlåtit ledningen av arbetet på Bo Ottoson som inte hunnit sätta sig in i arbetet. Gruppen har ännu inte haft något sammanträde.</p> <p>Ett kortare dokument angående lagstiftningen som berör cyklister har utarbetats och lämnats ut på remiss till övriga i samarbetsprojektet. En sammanställning av remisserna har också gjorts, men därvid har det blivit. Hittills har inte enkäten besvarats varför det är oklart exakt vad som gjorts i gruppen.</p> <p>Nämnas kan att från 2003-05-01 har Fordonskungörelsens avsnitt om utrustningskrav för cykel ersatts av en ny VVFS (2003:21).</p> <p>Kommentar</p> <p>1. Problemen med korsande trafik måste ges högsta prioritet från säkerhets- och framkomlighetssynpunkt. Det gäller cykelöverfarter, korsningar, cirkulationsplatser och liknande där</p>	

Insats om-råden **Åtgärder** **Aktiviteter/projekt**

Avsiktsförklaringen **Handlingsplanen**

Lägesrapport och kommentarer

cykeltrafik och biltrafik korsar varandra. Lösningen måste baseras på ett **helhetskoncept** där såväl fysisk utformning, juridisk reglering som utmärkning integreras.

2. Konceptet enkelriktning. I vilken utsträckning finns behov av enkelriktad fordonstrafik? Att dubbelrikta tidigare enkelriktade gator är ofta en utmärkt metod att dämpa farter och öka tillgängligheten. Där behovet av enkelriktning kvarstår bör regler för att tillåta motriktad cykeltrafik utarbetas.

3. Kraven på cykelbelysning är mycket allmänt hållna vilket har lett till att det finns ett mycket varierat utbud av cykelbelysningar där otillfredsställande belysningar samsas med mycket bra. Eftersom cykeln är ett fordon som ska röra sig i trafiken så borde naturligtvis Vägverket utfärda minimikrav på en belysning precis som det finns för bilbelysning.

4. Cyklisters synbarhet i dagsljus, i gråväder och i skymning behöver förbättras. Det gäller särskilt vid körning på höghastighetsvägar. Det finns blinkande cykelbakljus som ökar cyklistens synbarhet, men dessa belysningar är för närvarande olagliga. Här borde en revidering av regelverket övervägas.

Insatsområden	Åtgärder	Aktiviteter/projekt	Avsiktsförklaringen	Handlingsplanen	Lägesrapport och kommentarer
	Övrigt	Vägverket ska föreslå åtgärder som förbättrar cyklisternas regelefterlevnad.		Signaldetektering	
Organisation	Nationell samordnare	<p>En nationell samordnare ska bevaka cykeltrafikens behov och möjligheter samt samla och sprida relevant och saklig information genom att ...</p> <ul style="list-style-type: none"> - ansvara för nationellt cykelbokslut - ansvara för att cykelstrategin genomförs och hålls levande ... 	1. Strategi, mål och handlingsplan	Utveckla strategi och mål	<p>Läge</p> <p>En viss översyn av påbörjats av strategi, mål och handlingsplan.</p> <p>Kommentar</p> <p>Det kan alltid vara bra att se över strategier och mål men den nationella cykelstrategin är ett utmärkt dokument i alla dessa avseenden.</p> <p>Däremot kan handlingsplanen behöva ses över. Det gäller framför allt fokusering och prioritering, tidsättning och avrapportering.</p> <p>Någon nationell samordnare har inte tillsatts. Ansvaret för att Vägverkets nationella cykelstrategi förverkligas ligger alltså på alla och ingen.</p>

Insats om-råden **Åtgärder** **Aktiviteter/projekt**

Avsiktsförklaringen **Handlingsplanen**

Lägesrapport och kommentarer

Regionala samordnare En regional samordnare eller en samordningsgrupp ska bevaka cykeltrafikens behov och möjligheter i regionen samt samla och sprida relevant och saklig information. Samordnaren ska i samverkan med andra aktörer stimulera arbetet med cykeltrafikfrågor genom att...

Följa upp handlingsplanens genomförande

Med tanke på att så lite av cykelstrategin har förverkligats sedan strategin antogs av Vägverkets ledning tyder på att en nationell cykelsamordnare verkligen behövs om strategin ska bli annat än en vacker tanke.

Läge

Denna rapport är en del i uppföljningen av handlingsplanen.

Insats områden **Åtgärder** **Aktiviteter/projekt**

Cykelidéforum Ett nationellt cykelidéforum ska bildas och ska sammanträda minst två gånger om året. Vägverket ska vara sammankallande.

Kunskapsuppbyggnad

Utbildning Vägverkets regionala samordnare ska genomgå relevant utbildning. En utbildning för andra berörda ska genomföras i ett andra steg.

Demonstrationsprojekt

Vägverket ska årligen genomföra ett antal demonstrationsprojekt. En samverkan med kommuner och en god spridning över landet ska eftersträvas.

Avsiktsförklaringen **Handlingsplanen**

Lägesrapport och kommentarer

Läge

Ett nationellt cykelidéforum har bildats och det har haft ett antal sammanträden under de senaste åren.

Kommentar

En svaghet med detta idéforum är att det inte är kopplat på ett systematiskt sätt till de olika aktörer som arbetar med cykel frågor.

Insatsområden	Åtgärder	Aktiviteter/projekt	Avsiktsförklaringen	Handlingsplanen	Lägesrapport och kommentarer
	Forskning och utveckling	Ett ramprojekt för forskning och utveckling om ökad och säker cykeltrafik ska inrättas.			
	Kunskapsdatabas	Kunskapsdatabasen för cykeltrafik ska vara i bruk senast under år 2002. Vägverket ska sedan fortlöpande underhålla denna databas.			<p>Kommentar</p> <p>En internetbaserad kunskapsdatabank för cykel med hänvisning till och sammanfattningar av relevant forskning, utveckling, demonstration och övriga erfarenheter. Kunskapsbanken kan kopplas till andra inom angränsande områden.</p>
Kommunikation	Kampanjer	Vägverket ska fortsätta att genomföra en årlig cykelkampanj. Områden som kan belysas är till exempel cykelns hälsofördelar, cykelns miljövinster, ökad cykelhjälpmanvändning, trygghet och säkerhet. Det är också angeläget att skapa bättre regelefterlevnad, inte minst vad gäller alkohol och cykling.	4. Information	<p>Cykelhandbok</p> <p>Större informationssatsning 2003</p>	<p>Läge</p> <p>Sammankallande i informationsgruppen är Christian Wetterberg, SMP. Av hans enkätsvar framgår att gruppen haft ett möte. Av minnesanteckningarna från mötet framgår att gruppen lagt fram ett antal förslag till åtgärder.</p> <p>Frånvaron av budget anser gruppen vara ett av de största problemen i arbetet. De åtgärdsförslag som gruppen lagt fram har inte resulterat i några konkreta åtgärder.</p>

Insats områden **Åtgärder** **Aktiviteter/projekt**

Avsiktsförklaringen **Handlingsplanen**

Lägesrapport och kommentarer

Ekonomiska stimulansåtgärder

Vägverket ska initiera en översyn av möjligheterna till ekonomisk stimulans för de företag som vill premiera cykling till och från arbetet samt i tjänsten.

Kommentar

Enligt samarbetsavtalet ska en stor årlig informationssatsning om cykling genomföras i samråd med cykelorganisationerna med början 2003.

År 2003 har informationssatsningen hittills begränsats till en hjälmkampanj som genomfördes i vecka 19 utan föregående samråd med cykelorganisationerna.

Kommentar

På Vägverkets uppdrag har en analys gjorts av möjligheterna för företag att ekonomiskt stimulera cykling.

Kommentar

Utredningen har inte lett till någon systematisk bearbetning av företag i syfte att få företagen att uppmuntra sina anställda att cykla till arbetet. Inte heller har Vägverket försökt påverka regeringen att via ändrade beskattningsregler uppmuntra cykling till och från arbetet.

Insatsområden	Åtgärder	Aktiviteter/projekt	Avsiktsförklaringen	Handlingsplanen	Lägesrapport och kommentarer
	Konsumentupplysning säker cyklist	Vägverket ska i samråd med bl a Konsumentverket och Cykelbranschrådet ta fram ett informationsmaterial om hur en säker cykel ska vara utformad och hur den ska underhållas. Materialet ska även inkludera råd om tillbehör till både cykel och cyklist.	5. Säker cykel och tillbehör	Cykelfakta	
	Föregå med gott exempel	Varje Vägverksregion ska genomföra åtgärder för att uppmuntra cykling i tjänsten och till jobbet.			
Uppföljning	Nationell och regionalt cykelbokslut	Under år 2001 ska innehållet i det nationella respektive de regionala cykelboksluten definieras. De första boksluten redovisas under våren år 2003 för verksamhetsåret 2002.	6. Statistik	Uppföljning av cykeltrafikens omfattning Uppföljning av hjälmanvändning Olycksdata Cyklisters värderingar Fakta om aktiv cykelsäkerhet.	<p>Läge</p> <p>Ett viktigt området i projektet är att ta fram relevant statistik kring cykling. En tillfällig arbetsgrupp under ledning av Arne Fasth har tagit upp ett antal områden där statistiken behöver utvecklas. Det arbetet har dock hittills inte startat.</p> <p>Kommentar</p> <p>1. Det är viktigt att statistikfrågorna förs in i</p>

Insats områden **Åtgärder** **Aktiviteter/projekt**

Avsiktsförklaringen

Handlingsplanen

Lägesrapport och kommentarer

Uppföljning av investeringar i infrastruktur samt av nedlagda kostnader för drift och underhåll.

pågående utveckling av exempelvis STRADA, RES, NVDB osv, alltså generella lösningar snarare än cykelspecifika.

2. Något cykelbokslut har hittills inte producerats. En modell för cykelbokslut bör tas fram.

Diskussion och slutsatser

Utmärkt strategidokument

Nationella cykelstrategin är ett utmärkt och handlingsinriktat dokument, fullt av konkreta förslag på hur strategin ska realiseras på ett såväl statligt som kommunalt plan.

Vi anser oss ha hittat två problem. Det ena handlar om *genomförandet* av strategin. Det andra gäller *fokusering* av insatserna.

Genomförandet

Sammanfattningsvis kan man konstatera att arbetet på handlingsplanen, som antogs för drygt ett år sedan, inte hunnit långt.

I fyra av de fem arbetsgrupperna har arbetet knappt mer än påbörjats och i flera grupper tycks arbetet gått i stå. En grupp har lagt fram konkreta förslag men det har inte lett till några konkreta åtgärder.

Trots deklARATIONERNA och den ambitiösa handlingsplanen i avsiktsförklaringen som undertecknades mellan Vägverket, Svenska Kommunförbundet, cykelorganisationerna och cykelbranschen för ett år sedan har föga utträttats. Så har exempelvis den årliga informations-satsning, som skulle genomföras från och med 2003 tillsammans med parterna, uteblivit.

Det torde finnas flera förklaringar till svårigheterna i detta samarbetsprojekt.

- Flera av de drivande krafterna i projektet fick andra arbetsuppgifter just när arbetet med att genomföra handlingsplanen skulle starta. Knappt hade samarbetsavtalet undertecknats förrän Vägverket genomförde en stor omorganisation av huvudkontoret i Borlänge.
- Ett annat problem är att projektet saknar budget.
- Ett tredje problem är att projektet saknar en sammanhållande projektledning med ett mandat från Vägverkets ledning att fullfölja samarbetsavtalet.

Viktiga frågor som måste klargöras för att kunna genomföra handlingsplanen är exempelvis följande: - Vilken prioritet har den nationella cykelstrategin och handlingsplanen inom Vägverket? Hur sker styrningen? Till vem/vilka rapporterar arbetsgrupperna? Hur sker uppföljningen av arbetet?

Fokusering av insatserna

Nationella cykelstrategin är, som nämnt, utmärkt, liksom handlingsplanen och avsiktsförklaringen men fokus synes vara för brett för att med nuvarande organisation åstadkomma resultat. Följande skulle kunna fokuseras mera för att få kraft i genomförandet:

- Cyklingens hälso nytta
- Cykelöverfarter och korsningar
- Separata cykelvägar på relevanta delar av höghastighetsnätet
- Lågfartsområden
- Cykeln som fordon samt cykelhjälmar

Hälsoeffekterna av cykling är väl dokumenterade men finns inte med i de samhällsekonomiska analyserna av cykelinvesteringar. I länstrafikplanerna som under våren 2003 varit ute på remiss har man inte refererat till hälsoytan av cykling och vilken effekt den har på den samhällsekonomiska nyttan av en tänkt cykelinvestering. Tvärtom sägs det i någon länstrafikplan att cykelvägsinvesteringar inte är samhällsekonomiskt lönsamma.

Cykelöverfarer och korsningar är ett av de största problemen när det gäller cyklisters säkerhet och framkomlighet. Det är dels ett juridiskt problem, dels ett utformningsproblem. I dagsläget är oklarheten om väjningsreglerna vid cykelöverfarer stor, inte bara bland trafikanter utan även bland trafikplanerare och inom rättsväsendet. I ett uppmärksammat rättsfall har en tingsrätt och en hovrätt kommit till motsatta slutsatser om väjningsreglerna mellan cykel och bil i cirkulationsplatser. För att öka trafiksäkerheten måste rättsläget beträffande väjningsreglerna i konfliktpunkter mellan cyklister och bilister göras klarare. Det är även angeläget att sprida kunskap till trafikplanerare och projektörer om hur cykelöverfarer fysiskt ska utformas för att medge cyklister bättre framkomlighet och högre säkerhet.

I nollvisionens namn sker nu en snabb utbyggnad av så kallade 2+1-vägar där mötande trafik åtskiljs av vajerräcken. Dessa vajerräcken är samhällsekonomiskt goda investeringar i trafiksäkerhet för bilister, men gör dessa vägar praktiskt taget omöjliga att använda för cyklister. Formellt är de inte förbjudna för cyklister men få torde våga använda dem. 2+1-vägarna saknar vägren och är dessutom ofta försedda med ett vajerräcke i vägkanten vilket gör att cyklister inte kan rätta sig ut i diket om så skulle behövas.

Utbyggnaden av 2+1-vägarna inskränker alltså cyklisternas rörelsefrihet om de inte kompletteras med en separat cykelväg. För närvarande sker detta i mycket begränsad omfattning. De skäl som anförs mot att anlägga separata cykelvägar är ekonomiska. De få människoliv som en separat cykelväg kan rädda, anses inte motivera den extra kostnaden.

När man beräknar kostnaden för den separata cykelvägen räknar man bara med den ökade trafiksäkerheten och liknande, hälsovärdet av ökad cykling finns inte med i kalkylen. Inte heller gör man någon ekonomisk beräkning av värdet att kunna ta sig mellan målpunkter per cykel. En 2+1-väg innebär de facto en inskränkning i rörelsefriheten för cyklister, men den inskränkningen finns inte med i kalkylen när man tar beslut om en separat cykelväg ska byggas.

Det borde föras en mera djupgående debatt om utformningen av 2+1-vägarna än vad som hittills skett. Det är självklart att 2+1-vägar inte alltid vare sig kan eller bör kompletteras med en separat cykelväg. Lika självklart borde det motsatta förhållandet vara i vissa lägen.

I de fall då man väljer att inte bygga en separat cykelväg utmed 2+1-vägen bör man tydligt skylta alternativväg för cyklar och andra långsamma fordon (på samma sätt som man vid motorvägar skyltar alternativvägar för långsamtgående fordon).

Sedan några år har kommunerna själva rätt att bestämma om sänkt hastighet till 30 km/h i tätort. Införandet av lågfartsområden går mycket långsamt trots de stora säkerhetsmässiga fördelar de innebär för de oskyddade trafikanterna. Här finns det utrymme för Vägverket att sprida information till kommunerna om de säkerhetsmässiga fördelarna med lågfartsområden i tätorter.

Det skulle även vara värdefullt om Vägverket kunde utreda och införa begreppet cykelgata som finns i Tyskland. Cykelgata innebär att bilar har rätt att köra på gatan men på cyklisternas villkor och att maxfarten är begränsad till 15 km/h.

Dagens cykel har i allt väsentligt samma form som den haft sedan den lanserades på 1890-talet under beteckningen ”the safety bicycle”. Säkerhetscykeln kallades den bl a därför att den hade två lika stora hjul till skillnad från höghjulingen som hade ett mycket stort framhjul och ett pyttelitet bakhjul vilket gjorde att cyklisten vid minsta hinder i vägbanan flög över styret.

Även om cykeln utvecklats mycket sedan 1890-talet genom bättre bromsar, växlar, bättre belysning mm, har trots allt den geometriska grundkonstruktionen inte förändrats. Det innebär bland annat att den inte är så säker som namnet antyder. Även på en ”säkerhetscykel” kan man under vissa omständigheter flyga över styret vilket många cyklister varit med om. Det faktum att cykeln bara har två hjul gör att om cyklisten förlorar balansen så går ekipaget överstyr. Det finns säkrare cykelkoncept med både två och tre hjul, men de är inte kända av en större allmänhet. Vägverket kunde gärna ta initiativ till att närmare studera säkerhetsvärdet av dessa alternativa cykelkonstruktioner och eventuellt i samarbete med konstruktörer och tillverkare bidra till en lansering i Sverige av en ”säkerhetscykel generation 2”.

Vägverket och andra aktörer driver sedan flera år kampanjer för ökad cykelhjälm användning. Frågan om obligatorisk användning har många dimensioner. Med tanke på att ett hjälmobligatorium riskerar att leda till minskad cykling, inte minst bland tonåringar, bör ett lagförslag om obligatorisk cykelhjälm föregås av en allsidig utredning om en hjälmlags effekter på folkhälsan i bredare bemärkelse. I Dan-

mark finns beräkningar som tyder på att en hjälmlag kan leda till sänkt folkhälsa om cyklingen minskar med mer än 15 procent. Internationella erfarenheter tyder på att en hjälmlag kan minska cyklingen betydligt mer än så. Forskningen om effekter av ett hjälmobligatorium är omdiskuterad internationellt och bör breddas till ett helhetsperspektiv på cyklingens samhällliga nytta i olika avseenden.

I Finland infördes obligatorisk hjälm användning i vägtrafiklagen att gälla från 2003-01-01. Den säger följande: - ”Cyklister och cykelpassagerare skall i allmänhet under körning använda vederbörlig skyddshjälm.”¹³ Den har karaktär av rekommendation. I Finland har man bedömt att ett absolut hjälmtvång kan minska cyklingen, vilket inte är i överensstämmelse med målet att öka cykelåkandet”.¹⁴

De finländska erfarenheterna kommer att vara intressanta för oss eftersom cyklingen där i mångt och mycket liknar vår.

Det är viktigt att marknadsföringen av cykelhjälm användning integreras på ett positivt sätt i ett generellt kampanjarbete för ökad cykling i samhället. Hjälmen ska framstå som en naturlig komponent hos cykeln och en självklar del av cyklandet.

Åtgärdsförslag

Organisation

Ett av skälen till att arbetet med samverkansprojektet har fått en så trög start torde, som nämnts, bero på att projektet inte fått någon organisatorisk ryggrad. Om projektet ska kunna drivas på ett effektivt

¹³ Lag om ändring av vägtrafiklagen, nr 954/2002, 90 §.

¹⁴ Se motiveringarna i propositionen.

sätt torde det bli nödvändigt att på något sätt inordna det i Vägverkets organisation.

- Vårt förslag är att det inrättas en cykelsamordnare inom Vägverket enligt den modell som skisserades i den nationella strategin år 2000. Den tjänsten bör inrättas på en lämplig avdelning på Vägverket, förslagsvis avdelningen för samhällsprocesser, så att arbetet integreras i Vägverkets verksamhet och får den långsiktiga stabilitet som behövs för att uppnå målen.
- Cykelsamordnaren utarbetar en årlig verksamhetsberättelse som tillställs samarbetsparterna för utvärdering. Denna verksamhetsberättelse bildar dessutom ett naturligt underlag för beslut om den fortsatta verksamheten.
- Projektet måste även få erforderliga ekonomiska resurser. Hittills har arbetet i viss mån hämmats av de oklara ekonomiska förutsättningarna för projektet.

Prioriterade åtgärder

- Cyklingens hälso nytta

Vi har länge vetat att cykling är nyttigt, men nu finns det, som tidigare nämnts, undersökningar som visar att det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga ut sammanhängande cykelvägnät om det görs så att cyklingen ökar. Denna kunskap har ännu inte slagit igenom i planeringsprocessen. Det bör vara en viktig uppgift för samverkansprojektet att se till att kunskapen implementeras och att fördjupad forskning initieras inom området.

- Cykelöverfarter och korsningar, säkerhet och framkomlighet

Vi vet att de allvarligaste olyckorna inträffar där cyklister och motorfordon möts. Det är därför viktigt att råden utvecklas i exempelvis VGU om hur cykelöverfarter och korsningar fysiskt ska utformas för att minska kollisionriskerna. Frågan har även en juridisk aspekt. Väjningsreglerna vid cykelöverfarter och korsningar är oklara och måste ses över inte bara från säkerhetssynpunkt utan också med tanke på framkomlighet. En cykelbana utmed en huvudled bör exempelvis få en hög framkomlighetsstandard i bland annat korsningspunkterna, även från juridisk synpunkt.

Det är inte bara korsningar och cykelöverfarter som är viktiga för cykeltrafikens framkomlighet. Över huvud taget synes cykelbanorna dimensioneras för alltför låga hastigheter, max omkring 10-15 km/tim. Dagens cykeltrafik har ofta betydligt högre hastighet, särskilt på huvudstråken med hög andel pendling till och från arbetsplatser där hastigheten kan uppgå till 25-30 km/tim. Normerna för sikt och bredd bör ses över mot denna bakgrund.

- Separata cykelvägar på relevanta delar av höghastighetsnätet

Höghastighetsnätet (vägar som tillåter farter på 50 km/h och mer) bör ses över med hänsyn till cyklisters behov av säkerhet och framkomlighet. Ju högre hastighet, desto större är behovet av fysisk separering mellan kör- och cykelbana. Är det fråga om lägre hastigheter kan åtgärder av typ vägren avgränsad av heldragen linje (gärna ribbmodell) övervägas. Det kan vara en kostnadseffektiv lösning som bör utredas för att snabbt få en förbättring tillstånd för cyklister på trafikerade vägar över 30 km/tim.

För cyklister innebär 2+1-vägarna ökade risker och minskad tillgänglighet, i praktiken kan de inte använda dessa vägar. Vid om-

byggnad till 2+1 bör därför alltid behovet av separat cykelvägar utredas och eventuellt byggas. Om det av olika skäl inte är ekonomiskt rimligt eller tekniskt möjligt att bygga separata cykelvägar måste det sättas upp vägvisningsskyltar som leder cyklister till målet via alternativvägar (på samma sätt som vid motorvägar och motortrafikleder).

- Lågfartsområden

Sedan några år har kommunerna rätt att själva bestämma om sänkning av hastigheten i tätort till 30 km/h. Introduktionen av lågfartsområden har dock gått långsamt i många kommuner. Det borde vara en uppgift för samverkansprojektet att påverka dem att i snabbare takt införa lågfartsområden i syfte att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna.

En ny typ av lågfartsgata kan övervägas, en så kallad cykelgata. I Tyskland finns ”Fahrradstrassen” där hastigheten är begränsad till 15 km/h och där bilar får köra, men på cyklisternas villkor. För att vi ska få cykelgator även i Sverige krävs ändring i trafiklagstiftningen. Samverkansprojektet kan initiera ett arbete för att få till stånd en sådan lagändring.

- Cykeln som fordon

Den nuvarande cykeltypen har mer än 100 år på nacken. Det var på 1890-talet som dagens ”säkerhetscykel” lanserades. Vi vet att dagens cykel, namnet till trots, har säkerhetsbrister. Vid en kollision flyger cyklisten över styret med huvudet först och den höga positionen på cykeln gör att fallet högt vid en kullkörning. Det finns möjligheter att utveckla säkrare cyklar och samverkansprojektet borde uppmunt-

ra en produktutveckling som leder fram till en ”säkerhetscykel generation 2”.

Cykelfakta har tagits fram i samarbete mellan myndigheter, tillverkare, användarorganisationer, återförsäljare, försäkringsbolag och provningsinstitutioner. Det har varit en viktig åtgärd för att höja cykelns status som fordon och för att höja intresset för vård av begagnade cyklar. Det är viktigt att Cykelfakta implementeras i så stor utsträckning som möjligt på marknaden.

Det finns skäl att se över lagstiftningen när det gäller cykelbelysning. I dagsläget är lagkraven vaga vilket lett till dåliga och opålitliga belysningar på marknaden. En lagstiftning som ställer minimikrav på cykelbelysningar bör övervägas.

Även cyklistens synbarhet i mörker och dåligt väder bör uppmärksammas. Det finns metoder härför som dock inte är tillåtna med dagens regler. För att öka cyklisternas synbarhet bör dessa regler ses över och revideras.

- Ökad framkomlighet

Trafiklagstiftningen är i stor utsträckning utformad med biltrafiken som riktmärke. Trafikregler som begränsar framkomligheten är ibland nödvändiga på grund av bilismens explosiva utveckling. Dessa regler behövs inte för att lägga band på cyklingen, men den drabbas cyklisterna likväl. För att uppmuntra cykling bör en översyn av lagstiftningen göras i syfte att öka cyklisternas framkomlighet där så kan ske utan att cyklisternas säkerhet riskeras.

- Marknadsföring av cykling

Regering och riksdag vill att korta bilresor ska ersättas av cykelresor av hälso- och miljöskäl. Om denna målsättning ska kunna förverkligas måste cykling marknadsföras aktivt. Landsting, kommuner, och statliga myndigheter med Vägverket i spetsen kan starta ett långsiktigt marknadsföringsarbete i syfte att öka cyklingen. Samverkansprojektet bör gå i bräschen för detta arbete. Inom ramen för en sådan marknadsföring bör en positiv lansering av cykelhjälmar kunna bidra till ökad säkerhet och färre allvarliga skador i nollvisionens anda.

En centralt driver kontinuerligt pågående kampanj är också viktigt för prioriteringarna inom den kommunala verksamheten. De kommunala insatserna för ökad och säkrare cykling blir kraftfullare om de sker under ett nationellt paraply.

- Bättre uppföljning av infrastruktur, investeringar, drift och underhåll.

Det är viktigt att kontinuerligt kunna följa utvecklingen av cykelinfrastrukturen. Därför måste den in i den Nationella Vägdatabasen NVDB. Där bör införas friliggande cykelvägar, cykelbanor utmed vägar och gator samt cykelfält. Korsningar med biltrafik i olika varianter - exempelvis cykelöverfarter och i vilken utsträckning de fartsäkrats - bör redovisas i NVDB. Uppgifterna bör fortlöpande uppdateras.

Investeringar i cykelinfrastrukturen, såväl statliga som kommunala, bör redovisas så att omfattningen blir möjlig att bedöma. Detta gäller också resurserna för drift och underhåll. Allt detta bör redovisas på ett sådant sätt att det blir möjligt att från olika utgångspunkter bedöma resursinsatserna.