

Cykelorganisationer och myndigheter i samverkan för ökat cyklande

*En studie av Storbritannien, Norge, Tyskland, Danmark
och Nederländerna med några reflektioner för svensk del*



Titel: Cykelorganisationer och myndigheter i samverkan för ökat cyklande

Författare: Krister Spolander

Publikation: 2010:047

Utgivningsdatum: Maj 2010

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Margareta Grandin, margareta.grandin@trafikverket.se

Layout omslag: Grafisk form, Trafikverket

Layout inlaga: Krister Spolander

Produktion: Grafisk form, Trafikverket

Tryck: Trafikverket

ISBN: 978-91-7467-019-6

Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge

www.trafikverket.se

Foto omslag och inlaga: Krister Spolander

Förord

Denna studie har jag gjort på uppdrag av Vägverket¹, med Margareta Grandin som uppdragsgivare, för att ta fram exempel från den europeiska arenan på hur cykelorganisationer och myndigheter kan samverka för ökad cykling. Avsikten är att ge svenska organisationer och myndigheter ett underlag för att utveckla sitt samarbete på olika nivåer, nationellt, regionalt och lokalt.

För fakta, värderingar och slutsatser ansvarar jag, inte uppdragsgivaren.

Stockholm april 2010

Krister Spolander

Spolander Consulting

kriste@spolander.se

08-720 01 25, 070-421 70 36

¹ Upphört 2010-04-01, verksamheten har övertagits av den nya myndigheten Trafikverket.

Innehållsförteckning

Förord	1
Sammanfattning	4
Syfte och genomförande	4
Stora skillnader	4
Några slutsatser	5
Vad kan Sverige lära	6
Några strategiska frågor	7
Bakgrund, syfte och genomförande	10
Storbritannien	12
Fyra riksdelar	12
Cykeltrafiken	12
Cycling England – exekutivt råd till regeringen	14
Sustrans – inte bara cykel	18
CTC – Cyclists’ Touring Club	24
Norge	31
Fylken och kommuner	31
Cykeltrafiken	31
Syklisternas Landforening, SLF	31
Statens vegvesen - nya uppgifter	33
Samarbetet inleddes med Sykkelhåndboka	34
Ny transportpolitik – fördubblad cykelsatsning	36
Sykkelbynettverket	37
Cykelvägsinspektioner	38
Finansiering	39
Framtida samarbetsområden	39
Tyskland	40
Förbundsrepublik med 16 delstater	40
Cykeltrafiken	40
ADFC - Allgemeine Deutscher Fahrrad-Club	41
Den federala tyska cykelplanen 2002-2012	42
Städer betygssätts genom ADFC	45

Turistcyklingen	45
Övrig verksamhet och finansiering	46
Danmark	49
Administrativ reform 2007	49
Cykeltrafiken	49
Dansk Cyklist Forbund	50
Minskad cykeltrafik men heterogen utveckling	51
Ny statlig cykelstrategi	52
En vändpunkt - Transportavtalet 2009-2020	54
Dansk Cyklist Forbund expanderar	56
Nederländerna	60
Provinser och kommuner	60
Cykeltrafiken	60
Fietsersbond - The Dutch Cyclists' Union	61
The Dutch Bicycle Master Plan	63
Fietsbalans – Cycle Balance	65
Felrapportering, regeländringar, äldre cykel med mera	67
Fietsberaad – Bicycle Council	70
Turistorganisationen ANWB	72
Några reflektioner	73
Starka cykel- och lobbyorganisationer behövs	73
Vad kan Sverige lära	75
Några strategiska frågor	78
Bilaga	82
Intervjuade personer	82

Sammanfattning

Syfte och genomförande

Undersökningen har gällt hur cykelorganisationer och myndigheter samverkar för ökad cykling i europeiska länder. Syftet har varit att ge de svenska motsvarigheterna idéer och uppslag.

De studerade länderna har valts på två kriterier. Det viktigaste var att de ska starka cykelorganisationer, det andra att de varierar i cykeltrafikens storlek.

Länderna är Storbritannien, Norge, Tyskland, Danmark och Nederländerna.

Studien har genomförts med intervjuer på plats med nyckelpersoner hos cykelorganisationer och myndigheter i de fem länderna. Och med internet och andra källor.

Stora skillnader

Skillnaderna mellan de studerade länderna är stora när det gäller cykelinfrastrukturens standard och omfattning, cykeltrafiken, biltäthet, urbaniseringsgrad, befolkningstäthet och så vidare. Cykeltrafiken varierar från en eller annan procent av resorna i Storbritannien till en femtedel i Danmark och över en fjärdedel i Nederländerna. Tyskland ligger däremellan, över det europeiska genomsnittet, medan Norge ligger på europeisk genomsnittsnivå.

Också cykelinfrastrukturen varierar på ungefär samma sätt. Den är dåligt utbyggd i Storbritannien och Norge, bättre i de tre andra länderna.

Olikheterna har lett till olika strategier, tydligt i Storbritannien, där budskapet är att man i första hand ska försöka få upp människor på cykel i den befintliga infrastrukturen. Därav den stora satsningen på utbildning och kampanjer där. Säkerheten hanteras med trafik- och fartdämpande åtgärder, inte i första hand med separerad cykelinfrastruktur (med visst undantag för skolvägarna).

I Norge prioriteras infrastrukturen för att inom överskådlig tid få sammanhängande cykelvägnät i tätorterna och på de större relationerna mellan tätorter. I Nederländerna, Danmark och Tyskland har infrastrukturen varit prioriterad sedan länge. Nederländerna har en, också i praktiken, klar attityd. Blandtrafik där accepteras bara i lågfart. Går motortrafiken över 30 km/tim måste cykelinfrastrukturen i princip vara separerad inom tätbebyggelse, liksom utanför tätbebyggelse vid högre trafikflöden.

En annan intressant skillnad är drivkrafterna. I Storbritannien har hälsoaspekterna blivit mycket tydliga, kanske mer drivande än i de övriga. Därför satsar man mycket på cykling i skolorna och på skolvägarna.

För de större städerna fungerar trängsel och krympande kapacitet för privatbilsismen som starka drivkrafter för cykelsatsningarna. Det gäller i alla de studerade länderna.

Starka cykelorganisationer och myndighetssamarbete

Men det finns också likheter. I alla de studerade länderna finns starka cykelorganisationer. Det var i och för sig ett urvalskriterium, men organisationerna har också ett välutvecklat samarbete med myndigheter på olika plan.

Generellt kan man tala om fyra slags aktiviteter.

Den första gäller *trafikpolitisk lobbying*. Här handlar det om att få in cykeln i de trafikpolitiska sammanhangen och att få fram resurser för investeringar i cykelinfrastruktur och andra åtgärder för ökad cykling.

Den andra typen gäller påverkansåtgärder för att *få fler människor att använda cykeln*, exempelvis genom kampanjer för arbetspendling, cykelutbildning, expertråd till kommuner och andra aktörer, kunskapsutveckling och kunskapsförmedling om påverkansåtgärder.

Den tredje typen av aktivitet handlar om *cykelturism*, att skapa bättre förutsättningar cykelturismen med cykelleder och andra faciliteter som behövs i sammanhanget.

Den fjärde aktiviteten är *medlemsintern klubbverksamhet* och handlar om lokalt arrangerad turcykling i socialt syfte för medlemmarna. Omfattningen av detta varierar mycket mellan organisationerna, i ett par förekommer det inte alls, medan det i andra organisationer har en större omfattning.

Några slutsatser

Kraften, kreativiteten, kompetensen och det konstruktiva samarbetet i de studerade länderna är imponerande. Här finns massor av idéer och exempel att inspireras av. Det gäller det mesta: strategier, verksamheter och åtgärder, samarbets- och finansieringsformer.

De viktigaste slutsatserna är följande tre.

Starka cykel- och lobbyorganisationer behövs

Det är helt klart att det inte blivit satsningar alls i samma utsträckning i de studerade länderna om de inte haft sina starka cykelorganisationer.

I alla länder har organisationerna bidragit till att cykelfrågorna kommit upp på den politiska dagordningen. Utan dem hade satsningarna på cykeltrafiken blivit mindre och långsammare. I exempelvis Nederländerna bidrog cykelorganisationen Fietsersbond till den kraftfulla satsningen på nittioalet i form av den välkända The Dutch Bicycle Masterplan. I Storbritannien har de båda organisationerna Susstrans och CTC medverkat till det stora cykelstadsprogrammet genom Cycling England, ett intressant exekutivt råd för statliga cykelsatsningar. I Danmark, Norge och Tyskland har cykelorganisationerna agerat starkt för att få in cykeln i de långsiktiga, i regel tioåriga, transportplanerna.

Engagemanget hos ideella organisationer behövs som drivkraft i en omställning från mindre bil till mera cykel, gång och kollektivtrafik. Det behöver inte nödvändigtvis vara organisationer specialiserade på cykel. Också miljöorganisationer, naturskyddsorganisationer, stadsmiljögrupper och liknande kan spela en viktig roll.

Behövs också för cykelfrämjande åtgärder

Det är också fullt klart att de cykelfrämjande aktiviteterna inte blivit av om inte cykelorganisationerna tagit initiativ till och genomfört dem. Det handlar om, som

nämnts, kampanjer, utbildning, systematiskt kunskapsförmedling till lokala aktörer och liknande.

Påverkansåtgärder av dessa slag ligger vanligtvis utanför myndigheternas handlingsutrymme. I dessa länder har normalt sett icke-statliga organisationer ett drivande engagemang, fler frihetsgrader, större flexibilitet och kreativitet än myndighetsutövande statliga verk eller lokala myndigheter.

Statlig finansiering behövs

Å andra sidan hade mycket av detta inte blivit av utan politiskt stöd i transportpolitiken och utan de resurser som via nationella och lokala myndigheter slussats till organisationerna. Ett exempel är den stora brittiska satsningen på demonstrationsstäderna där investeringarna i påverkan och infrastruktur ligger i mångmiljardklassen.

I alla de studerade länderna stödjer statsmakterna finansiellt organisationernas projekt, vilket förstås är en förutsättning för genomförandet. Ibland är stödet mera generellt på programnivå.

Detta är också en förutsättning för att organisationerna ska utvecklas till kompetenta utförare från att i början ha varit rena kampförbund eller cykelklubbar för mer eller mindre slutna sällskap.

Den externa finansieringens betydelse är en viktig erfarenhet, enligt mina intervjupersoner. Förutsättningen för att utveckla och rekrytera kompetens, är att organisationen betros med finansiellt projekt- eller programstöd eller rena uppdrag. Det är först då som en snabbare utveckling kan ske av cykelorganisationernas allmännyttiga insatser för ökad cykling.

Kunskapsnätverk

Intressant är den vikt länderna lägger vid de nationella nätverken för professionellt kunskaps- och erfarenhetsutbyte. I Danmark och Norge är det cykelorganisationerna som sköter driften av Cykelnätverket respektive Sykkelbynettverket (det senare statligt finansierat).

I Tyskland svarar det federala transportministeriet för en kunskapsportal i samma syfte. Fietsberaad i Nederländerna fyller en liknande funktion med också en internationell syftning.

Vad kan Sverige lära

De svenska cykelorganisationerna

Våra cykelorganisationer kan säkerligen få uppslag från den internationella arenan. Över huvudtaget har vi varit lite isolerade från den europeiska utvecklingen.

De svenska cykelorganisationerna är små med, än så länge, begränsade resurser för cykelfrämjande verksamheter och för det slags utredningar och analyser som nuförtiden är nödvändiga för effektiv lobbying.

Myndigheternas ansvar

Ska cykelorganisationer gå in i ett tätare konstruktivt samarbete med nationella, regionala och kommunala myndigheter bör de förstås utveckla sin professionalitet i olika avseenden.

Detta är inget som kommer av sig självt. Myndighetssidan har, enligt min uppfattning, ett ansvar för att skapa förutsättningar för det. I alla de studerade länderna har cykelorganisationerna blivit betrodda med program och projekt, finansierade av myndigheter på nationell eller lokal nivå.

Detta har bidragit till att de utvecklats till professionella samarbetspartners.

Den processen tar emellertid lång tid, det ser vi av de utländska exemplen. Men de visar också att en långsiktig satsning kan ge goda resultat. Det handlar i grunden om ett förtroende mellan organisationer och myndigheter och en respekt för varandras förutsättningar.

Några strategiska frågor

Skillnad mellan cyklister och potentiella cyklister

En sak som särskilt de brittiska organisationerna Sustrans och CTC påtalade är att dagens cyklister är inte representativa för de potentiella cyklisterna. De som inte cyklar, skiljer sig när det gäller erfarenheter, värderingar, attityder, livsstil. Det gäller särskilt den kanske allra intressantaste målgruppen, bilisterna.

Ännu större är skillnaderna när man jämför med organisationsmedlemmar. Icke-cyklister har mycket lite gemensamt med organiserade människor för vilka cykeln är en viktig del av livsstilen.

De bästa kampanjerna för att övertyga icke-cyklister att pröva cykelalternativet görs därför inte av organiserade cyklister, enligt de brittiska erfarenheterna. Man behöver professionella kampanjstrateger, planerare och utförare för att förstå de olika målgrupperna. Det gäller att hitta experter på ”framtida cyklister, de som kan börja cykla om man hittar rätt väg”. Expertisen kan man hitta inom kommunikationsindustrin och massmedia, hälsosektorn, bland dem som sysslar med livsstilsfrågor och så vidare.

Sådana kampanjer kan emellertid administreras inom ramen för en cykelorganisation.

En liknande men spegelvänd fråga gäller hur man ska behålla befintliga cyklister. Det finns tendenser till att en del av dem så småningom börjar köra bil i stället, beroende på ändrade förhållanden eller rätt och slätt stigande ålder.

Integrera cykel och gång med övriga transportslag i transportpolitiken

Förr eller senare måste man integrera cykel och gång i den långsiktiga strategin, enligt de flesta av mina intervjupersoner, inte separera dem som idag när det gäller organisation, policy och resurser. Den nationella strategin bör handla om icke-motoriserade transporter, eller sustainable transport, och då hör gång och cykel ihop. Det kan vara värt att påminna om att kollektivtrafik förutsätter gång eller cykel.

Alla transportslag bör för övrigt integreras, enligt starka synpunkter från särskilt Nederländerna och Storbritannien. Man kan inte ha en transportpolitik för motortrafik, en för kollektivtrafik, en för gång, och en för cykel. På pappret kanske de har integrerats, men inte i praktiken, inte i planeringen, inte i budgetering och uppföljning, inte i värderingarna. I praktiken betraktas fortfarande motortrafik som mycket viktigare och samhällsnyttigare än cykel. Det är alltför lätt för cykelorganisationerna att tala om cykel som något separat, det är alltför lätt för myndigheterna att behandla cykeln separat. Alla transportslag bör i stället integreras i beslutsprocessandet.

Hälsofrågorna

Hälsofrågan börjar bli allt viktigare. Cykeln får inte bara vara en fråga för väghållaren, det är en vanlig uppfattning i de studerade länderna. De folkhälsovårdande myndigheterna och organisationerna måste på ett mycket tydligare sätt ta del i arbetet, engagera sig i det med både pengar och folk.

Denna koppling måste också upp på högsta politiska nivå. Hälsofrågor ligger ju utanför väghållarens kompetensområde.

Inte enstaka åtgärder utan hela paket

En annan erfarenhet av cykelfrämjande åtgärder är att de inte bör vara enstaka. De bör sättas samman i större paket av många olika åtgärder i integrerade kampanjer, särskilt lokalt. Sådana paket måste också schemaläggas långsiktigt och uthålligt. Först då kan de ge effekter i form av ökad cykling, enligt mina intervjupersoner.

En annan sak som betonades är implementeringen och att den kräver mer administrativ skicklighet och energi än man vanligtvis tror.

Internationella nätverk

Internationella kontakter är en nödvändighet i sammanhanget, enligt alla mina intervjupersoner. Det finns så många åtgärder, metoder, strategier som genomförts i de olika europeiska länderna som vi kan ta lärdom av inte bara på ett tekniskt plan.

Finansieringsfrågor

Organisationerna i de studerade länderna är överlag skickliga på att finna finansiering för sina cykelfrämjande insatser.

Hälsosektorn är en potentiellt större finansiär. Som bekant finns det starka statistiska samband mellan frekvensen aktiv transport och graden av populationsfetma när olika länder jämförs.

I Storbritannien är det nationella The Big Lottery en viktig finansiär för Sus-trans och CTC.

Sveriges största spelföretag är Svenska Spel. Det är ett statligt företag som omsätter 8 miljarder kronor med ett resultat på 5 miljarder. Svenska Spel har en stark miljöpolicy innebärande att företaget i sin verksamhet ska reducera koldioxidutsläppen med 90 procent fram till 2015.

Svenska Spel överlämnar årligen 1,6 miljarder kronor till idrotts- och folkrorelserna.

Kanske de ideella organisationerna inom transportområdet kunde gå samman för att få en del av spelpengarna?

Det finns också andra statliga företag med ett samhällsansvar integrerat i det egentliga uppdraget, exempelvis Systembolaget som har ett folkhälsopolitiskt ansvar. Företaget uttalar också att miljöfrågorna är ett viktigt område att ta ansvar för, bland annat genom miljövänliga transporter och en miljöinriktad resepolicy. Hälsfrågor är ett annat.

Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem handlar i grunden om förändrade värderingar och attityder och det är här som ideella organisationer har sin styrka, inte statliga myndigheter.

Utvärderingar

I samband med finansieringsfrågan kan inte nog betonas betydelsen av utvärderingar. För att få en i längden hållbar samhällelig finansiering för cykelfrämjande verksamhet är det nödvändigt att visa resultat.

Rekreations- och turistcykling

Satsningar på cykelturism förekommer i alla de studerade länderna, men kanske alldeles särskilt i Tyskland av uttalat turistekonomiska skäl. Den tyska cykelorganisationen ADFC menar också att det finns ett trafikpolitiskt samband mellan vardagscykling och turistcykling. En stark turistcykling öppnar dörren för trafikpolitiska aktiviteter.

Cykelleder för rekreationscykling över dagen, utan övernattnig, bör förstås anläggas där människor bor. De flesta bor i storstäder och andra större städer. Sådana leder bör följaktligen förläggas till dessa befolkningscentra.

För turistcyklingen med övernattningar kan en annan prioritering övervägas. Sverige är stort, till ytan större än de flesta europeiska länderna, tio gånger större än Danmark, och glesbefolkat. Det kan diskuteras ifall det är meningsfullt att täcka vårt stora land med leder på samma sätt som man gjort exempelvis i Danmark.

Därför kan det vara bättre turistpolitiskt att fokusera resurserna på några få högklassiga leder i några turistiskt attraktiva delar av landet, uppbackat av en effektivare marknadsföring såväl internt som externt.

Bakgrund, syfte och genomförande

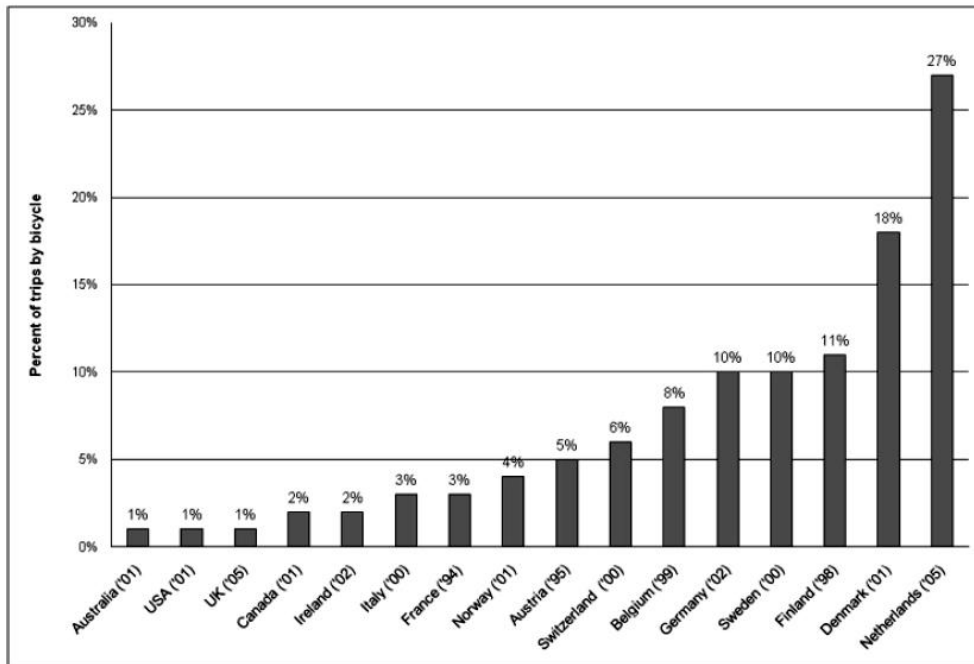
Bakgrund och syfte

Cykeltrafiken varierar mycket i Europa. Det finns förstås många olika förklaringar till det: historiska, kulturella, klimatologiska, massbilismens utveckling och liknande. Men även förhållandet mellan organisationer, ministerier och myndigheter på olika nivåer har säkerligen också spelat en roll. I länder med en relativt sett stor cykeltrafik samarbetar organisationer och myndigheter direkt och indirekt på många områden. Det kan handla om samverkan vid framtagning av trafikpolitiska program, infrastrukturfrågor, resurser, lagstiftningsförslag, opinionsbildning, konferensverksamhet och informationsspridning och så vidare.

Denna studie syftar till att beskriva några europeiska exempel på samverkan mellan organisationer och myndigheter för ökad cykling.

Val av länder

Länder som valts för studien är Storbritannien, Norge, Tyskland, Danmark och Nederländerna.



Sources: European Union (2003); German Federal Ministry of Transport (2003); U.S. Department of Transportation (2003); European Conference of the Ministers of Transport (2004); Department for Transport (2005); Organisation for Economic Cooperation and Development (2005); Netherlands Ministry of Transport (2006); Australian Bureau of Statistics (2007)

Cyklens andel av antalet resor.²

Länderna har valts på två kriterier. Det viktigaste var att länderna ska starka cykelorganisationer med ett utvecklat samarbete med myndigheter på olika nivåer.

² Pucher J, & Buehler R. Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, Vol. 28, No. 4, 495–528, July 2008.

Det andra var att få ett brett spektrum. De valda länderna representerar hela skalan, från Storbritannien där cykeltrafiken är mycket liten (än så länge), till Nederländerna som har den största cykeltrafiken av alla industrialiserade länder.

Genomförande

Studien har genomförts med intervjuer på plats med nyckelpersoner hos cykelorganisationer och myndigheter. Intervjuerna har gjorts utifrån ett i förväg översänt frågeunderlag. De har spelats in för senare genomgång och analys.

I bilagan finns en förteckning på intervjupersoner och deras tillhörighet.

Annan information har hämtats in via internet och andra källor.

Storbritannien

Fyra riksdelar

Förenade kungariket Storbritannien och Nordirland som är det officiella namnet (förkortat UK), består av fyra riksdelar med delvis separata politiska och juridiska system. De är England, Skottland, Wales (belägna på ön Storbritannien) samt Nordirland (på ön Irland).

UK har drygt 61 miljoner invånare. England är störst med 84 procent. Sen kommer Skottland, Wales och Nordirland (med åtta, fem respektive tre procent av befolkningen).

Ytan är 244 000 km². England är den mest tätbefolkade riksdelen med 380 invånare km² (nästan som Nederländerna).

I England, Wales och Nordirland är grevskap (counties) den viktigaste administrativa indelningen. I Wales och Nordirland och vissa delar av England finns endast en lokal förvaltningsnivå (inte dubbla som i Sverige med både landsting och kommun). Den brittiska statliga förvaltningen för England följer inte grevskapsindelningen utan är indelad i nio storregioner (Storlondon, Västra Midlands med Birmingham och så vidare).

Skottland har en annan förvaltningshistorik med nu endast en nivå, nämligen kommun (32 kommuner i Skottland).

De största städerna är London (med förorter 13,9 miljoner), Birmingham (2,6 milj), Manchester (2,5 milj), Liverpool (1,4 milj), Glasgow (1,2 milj) och Newcastle-upon-Tyne (1,1 milj).

Klimatet är tempererat med milda vintrar och svala somrar.



De fyra riksdelarna i det förenade kungariket UK: England, Skottland, Wales och Nordirland.

Cykeltrafiken

Cykeltrafiken är liten i Storbritannien, omkring 2 procent av resorna, mycket långt under nivåerna i Nederländerna och Danmark. Än så länge, kanske man ska tillägga eftersom det nu finns en klar vilja att öka inte bara cyklingen utan också gång och kollektivtrafiken inom ramen för ett klimat- och miljömässigt hållbart

transportsystem. Förutsättningarna är goda, särskilt i det tätbefolkade England med sina kortare avstånd.

Det finns flera orsaker till den blygsamma cykeltrafiken. Den viktigaste är de mycket snåla satsningarna. Storbritannien satsar mindre än 1 GBP per invånare och år på cykeltrafiken, mycket mindre än i cykelstäderna i Nederländerna och Danmark där de årliga investeringarna är 15-20 gånger större.

I orsakskomplexet ingår förstås mycket annat. Den samhällsliga infrastrukturen med urban sprawl och svårigheterna att försörja sådana områden med kollektivtrafik spelar förstås en stor roll.

Bilen som framgångsmarkör kanske är den avgörande faktorn, menade en av mina intervjupersoner. När massmotoriseringen började blev det viktigt att komma till jobbet i bil för att visa sina sociala framsteg. Cykeln blev en negativ markör, fattigmans transport. Därför använder människor bil även för ärenden som man kan klara med cykel eller kollektivtrafik, eller till och med till fots. Bilens sociala innebörd är i och för sig ett globalt fenomen som finns i alla länder, i större eller mindre utsträckning, men min intervjuperson menade att detta är särskilt påtagligt i Storbritannien. Även om biltätheten inte är den högsta – Tyskland har högre – så är bilanvändningen en av de allra högsta i Europa.

Utvecklingen är emellertid mycket heterogen. I vissa områden har cyklandet ökat, framför allt i London, påskjutet av trängsel och tilltagande trafikproblem där (se faktarutan), men också i en del andra städer med York och Cambridge som bra exempel. I de så kallade demonstrationsstäderna har också cyklandet ökat signifikant (se nedan). Nationellt sett är emellertid nivån mycket låg. Potentialen att öka cykeltrafiken bedöms emellertid vara mycket stor, minst en fördubbling inom överskådlig tid.³

Ambitionerna att öka cykeltrafiken har blivit påtagligt starkare på senare år, framför allt beroende på hälso- och klimatproblematiken, men också trängseln i de trånga brittiska städerna. Ett uttryck för det är det nyligen inrättade organet Cycling England, se nedan. En ny National Cycle Plan och en Active Transport Strategy sannolikt kommer att ingå i regeringens agenda Building Britain's Future.



Fördubblad cykeltrafik i London

En av de städer som tagit krafttag för att lösa sina tilltagande trafikproblem är London. Trängselavgifter i de centrala delarna infördes för många år sedan. Cykeltrafiken, och förhoppningarna om den, spelar en viktig roll i sammanhanget.

Målet, om vilket det finns politisk enighet, är att öka cykeltrafiken med 400 procent fram till 2025 för "annars kommer transportsystemet att korka igen" med tanke på att Londonborna då kommer att vara en miljon fler. Man satsar exempelvis på tolv cykelhuvudleder in till centrala London, kampanjarbete, cykelträning för barnen, låncyklar med Paris som exempel och så vidare. Vidare drivs frågan om max 20 mph som standard på Londons gator.

Sedan 2000 har cykeltrafiken nästan fördubblats i London trots en än så länge ganska outvecklad cykelinfrastruktur. Bakom det systematiska kampanjarbetet ligger London Cycling Campaign (bildad 1978; en så kallad charity, se avsnittet om Sustrans).

³ Travel behaviour research in the Sustainable Travel Towns. Socialdata & Sustrans, June 2009.

Cycling England – exekutivt råd till regeringen

I mitten av nittiotalet antog Storbritannien en cykelstrategi. Den visade sig bli en pappersprodukt utan implementering, ”lip service” att använda det engelska uttrycket. Inget egentligt hände de följande fem, sex åren.

Department for Transport bildade därför Cycling England 2005 för att få fart på verksamheten.⁴

Cycling England är ett beredande exekutivt råd Transportministeriet, brett sammansatt, i styrelsen finns bland andra Sustrans, CTC (Cyclists’ Touring Club) och British Cycling (tävling) och myndigheter/organisationer från stadsplanering, folkhälsa, skola, den brittiska cykelindustrin m fl.

Formellt är Cycling England fristående från Department for Transport (men inte reellt).

Syftet är att öka vardagscyklandet, ”getting more people cycling, more safely, more often”. Strategin är utpräglat operativt, att få saker och ting att hända lokalt. Policyfrågorna hanteras av Department for Transport.

Cycling England disponerar över en ansevärd budget, 160 miljoner GBP för åren 2005-2011. Eftersom större delen av dessa pengar förutsätter lokal motfinansiering blir det totala beloppet betydligt större.

De ekonomiska besluten fattas av Department for Transport efter beredning och förslag från Cycling England, på programnivå. Cycling England initierar, administrerar och skaffar finansiering till de olika programmen och ser till att de blir genomförda och utvärderade. Efter det att programmen beslutats har Cycling England fria händer att genomföra dem medan Department for Transport verkställer ekonomin.

Man kan säga att Cycling England är ett slags halvstatligt organ, en exekutiv länk mellan den statliga transportpolitiken och alla de cykelintressen som finns i såväl organisationer som lokala myndigheter över hela landet.

Cycling England är alltså inte en lobbyorganisation, inte en kampanjorganisation eller en organisation för policyfrågor. Cycling England består av människor som är fokuserade på att få åtgärder genomförda som visar vad man kan göra, hur man kan göra det och vilka resultat det kan ge.

Ett av motiven bakom Cycling Englands tillkomst var att ena de olika cykelintressena under samma paraply för att därigenom på ett kompetent och auktoritativt sätt kunna använda skattefinansierade resurser för att öka cyklingen.⁵



Cycling England är en virtuell organisation bildad av Department for Transport. Den är brett sammansatt av representanter från folkhälsa, stadsplanering, skola och utbildning, hållbara transportsystem och miljö, cykelorganisationer och cykelindustrin.

Dess ordförande är specialist på marknadsföring med mångårig ledningserfarenhet från internationella företag (arbetar full tid exekutivt). Till Cycling England hör ytterligare tre personer som administrerar de respektive programmen.

Syftet är att få fler människor att cykla oftare och säkrare.

⁴ Ersatte National Cycling Strategy Board.

Cycling Demonstration Towns – cyklingen ökade med en fjärdedel

Cycling England profilerar sig med två större projekt. Det ena är satsningen på ett antal städer, demonstrationsstäder. Det andra är utbildning och träning av barn i programmet Bikeability (mer om det nedan).

Syftet med demonstrationsstäderna är att visa hur mycket cyklandet kan öka om man satsar lika som de kontinentala cykelstäderna. Det innebär en ökning från mindre än 1 GBP till minst 10 GBP mer invånare och år.

Den första fasen startade 2005 och omfattade sex smärre städer (max 100 000 invånare). Insatserna handlade om infrastruktur, marknadsföring, kampanjer, utbildning och träning särskilt för skolbarn, skolvägar och så vidare.

Drygt tre år senare hade antalet cykelresor ökat med 27 procent i de sex städerna. Genom att jämföra med utvecklingen i andra städer kunde konstateras att den allra största delen av ökningen var en effekt av cykelsatsningarna.⁶

I de brittiska cykelambitionerna läggs stor vikt vid hälsoeffekterna. Man räknar med att varje investerat pund ger 2,6 gånger större avkastning i form av minskad dödlighet om de nya cyklisterna fortsätter att cykla.⁷

För framgång behövs tre ingredienser, var slutsatsen man drog.

För det första behövs ett tydligt och uthålligt politiskt ledarskap lokalt.

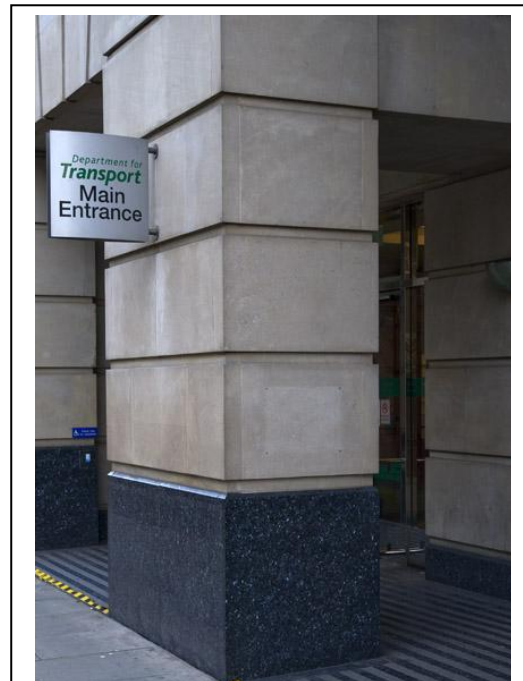
För det andra måste insatserna vara uthålliga över längre tid.

För det tredje måste investeringar i infrastruktur kombineras med marknadsförings- och övertalningsåtgärder, utbildning och träning.

Bedömningen är att man kan fördubbla cyklingen på en tioårsperiod.

Starta med människor, inte infrastrukturen

En lärdom var, enligt utvärderingen, att man ska starta med människor, inte infrastruktur. Det handlar om att identifiera dem som kan motiveras att cykla, ta reda på var de bor och vart de reser och vad



Verksamhetsprogrammen utarbetas av Cycling England och godkänns av Department for Transport som också håller i upphandlingar och utbetalningar.

Cycling England har alltså ingen myndighetslegitimitet, för det svarar Department for Transport. Förtroende är grunden för relationen mellan Cycling England och Departement for Transport.

⁵ Cycling Scotland är en liknande organisation, dock utan motsvarande finansiering, inriktad på utbildning, träning, skolvägs-cykling.

⁶ Analysis and synthesis of evidence on the effects of investment in six Cycling Demonstration Towns. Department for Transport, London November 2009.

⁷ Valuing increased cycling in the Cycling Demonstration Towns. Sustrans and Cavill Associates. Cycling England, London 2009.

som kan motivera dem, analysera vilka åtgärder som behövs och hur man ska engagera dem i programmet.

Skälet är enkelt. Ska man vänta till dess att cykelinfrastrukturen byggts ut får man vänta mycket, mycket länge. Storbritannien har den infrastruktur man har, massor av mindre vägar och gator med blandtrafik som det kommer att ta många decennier att separera. Det är bättre då att starta med utbildning av potentiella cyklister, särskilt skolbarn, i kombination med trafik- och fartdämpande åtgärder på de aktuella cykelstråken, enligt den brittiska uppfattningen.

Ju fler cyklister blir, desto lättare blir det dessutom att motivera ökade investeringar i framkomlighet och säkerhet.

Andra fasen för demonstrationsstäderna

Uppmuntrad av resultaten i de sex första demonstrationsstäderna gav den brittiska regeringen 2008 Cycling England "ett aldrig förut skådat" anslag på 140 miljoner GBP för de kommande tre åren. Det blev en mycket stor förstärkning av programmet med cykeldemonstrationsstäderna.

Ytterligare 12 städer engagerades i programmet som nu omfattar 18 städer. Investeringsnivån höjdes dessutom till runt 16 GBP per år och invånare (som nämnts, hälften är lokal motfinansiering). Som man skriver, "över 2,5 miljoner vuxna och barn kommer nu att gynnas av investeringar som är lika stora som i de bästa europeiska cykelstäderna". I programmet ingår satsningar på Bristol som Storbritanniens "First Cycling City", en större stad med 420 000 invånare.

För genomförandet av de olika aktiviteterna upphandlas tjänster från cykelorganisationer som CTC, kommersiella konsultföretag, och charities som Sustrans.⁸

De flesta upphandlingarna vinnas av CTC och Sustrans. I exempelvis Sustrans' fall handlar det om kampanjer, Mobility Management-åtgärder som TravelSmart och så vidare (se vidare avsnittet om Sustrans). Vidare medverkar Sustrans' forskningsteam i utvärderingarna av cykeldemonstrationsstäderna. CTC svarar bland annat för cyklistutbildning i de olika städerna.

Besluten, som är rekommenderande, fattas av styrelsen i Cycling England. Programmen godkänns därefter av Department for Transport, som också sköter upphandlingar och verkställer utbetalningar.

Utbildning och träning - Bikeability

Den andra profilverksamheten för Cycling England är alltså Bikeability där syftet är att "rädda en förlorad generation av barn som annars inte fått tillfälle att lära sig cykla säkert och ansvarsfullt".

Bikeability startade 2007 med ett program utformat av ledande experter på säkerhet, cykling och utbildningsmetodik.

Bikeability består av tre nivåer, den första avser grundläggande färdigheter och manövrering av cykeln. Den andra nivån gäller kunskaper och färdigheter för att kunna cykla till skolan på lugnare vägar, dock i blandtrafik. Den tredje nivån handlar om att klara sig i mer komplicerade trafikmiljöer med motortrafik.

⁸ Större projekt, över 95 000 GBP, måste upphandlas inom EU. Under den nivån räcker det med att upphandlingen utannonseras inom Storbritannien.

Ambitionen är att mer än en halv miljon tioåringar ska ha deltagit i Bikeability fram till 2012. I sammanhanget anläggs också 250 säkra länkar som ansluter 500 skolor till det nationella cykelvägnätet (se Sustrans).

Också utbildningsprogrammen upphandlas som nämnts, och genomförs i regel av CTC och Sustrans.

Satsningen på utbildning, som generellt sett inte bara handlar om skolbarn även om de är i fokus, är ett uttryck för den brittiska ståndpunkten att cyklandet måste öka i den befintliga infrastrukturen trots alla dess brister. Det går inte att vänta på bättre cykelinfrastruktur.

Utbildningen har också ett annat viktigt syfte vid sidan av färdighetsträningen, nämligen att motivera människor att använda cykel, att vänja dem vid det så att de fortsätter även när de tagit körkort och skaffat bil.

Expertteam

Cycling England finansierar expertteam inom olika områden för rådgivning och stöd till lokala myndigheter och organisationer, särskilt inom ramen för demonstrationsstäder och Bikeability.

Expertteamerna arbetar huvudsakligen med följande.

Metoder för att stimulera och underlätta cykling. Det handlar om sådant som cykling till skolan, marknadsföring av cykeln som transportmedel, integration med kollektivtrafik, styrning och utvärdering, ”smarta” åtgärder, reseplanering och så vidare.

Planering och design av infrastruktur och faciliteter. Det handlar om planering och planeringsmetoder för att utveckla infrastrukturen, råd och checklistor för den fysiska utformningen, principer för design av cykelinfrastrukturen, hur cykelplaneringen kan integreras övergripande policy och strategier, förbättring av den generella infrastrukturen för att främja cyklisternas säkerhet och framkomlighet, drift- och underhållsfrågor.

Det tredje området gäller *hälsa och kondition*. Här tar Cycling England fram fakta och kunskaper att användas i den lokala verksamheten.

Kunskaperna ackumuleras i en databas på websidan Cycling England. Databasen utvecklas kontinuerligt i takt med erfarenheter och nya kunskaper.

Nya lösningar

Ett tredje typ av aktiviteter finns i ett program Cycling England kallar ”new Solutions”. Det handlar om att koppla upp sig starkare mot hälsofrågorna, samarbeta med tågföretagen om stationerna, inleda samarbeten med fritidsgrupper och parkförvaltare och så vidare.

Strategiskt koncentrerar man sig på så kallade nav – alltså servicecentra, större arbetsplatser, skolor, stationer och så vidare för att därigenom få en nära samhällslig anknytning och engagera fler människor, särskilt sådana i ledande ställning som kan nå ännu fler i sina respektive organisationer och andra sammanhang.

En annan strategisk fråga gäller motortrafiken. Genom att dämpa hastighet och volym, kan man i högst väsentlig utsträckning kompensera för bristerna i cykelinfrastruktur, enligt Cycling Englands uppfattning. Den delas också av Sustrans och CTC.

Sustrans – inte bara cykel

Sustrans är en s k charity, en ideell organisation.⁹ En charity är en särskild typ av frivillig organisation enligt brittisk lagstiftning med ideella syften inom samhällsliga, sociala eller filantropiska områden. De är mycket vanliga i Storbritannien. Mycket av det som hos oss utförs av nationella, regionala och kommunala myndigheter görs i stället av charities i Storbritannien. Enbart i England och Wales finns över 160 000 registrerade sådana organisationer och institutioner som antingen tar emot pengar, eller samlar in pengar för välgörande ändamål (de drar in omkring 50 miljarder GBP årligen).¹⁰

Sustrans har inga medlemmar, däremot 40 000 enskilda bidragsgivare, de flesta regelbundet återkommande med större eller mindre bidrag, kärnan i Sustrans finansiering. Därtill kommer många institutionella bidrag, mer om det nedan.

Cykel, gång och kollektivtrafik

Sustrans bildades 1977 av miljöengagerade människor som blivit alltmer bekymrade över Storbritanniens växande bilberoende, såväl strukturellt som mentalt och ideologiskt.

En central utgångspunkt för Sustrans är det faktum att hälften av de dagliga resorna är kortare än fem kilometer, men att förhållandena ofta försvårar eller omöjliggör alternativen som gång, cykel eller kollektivtrafik.

Syftet för Sustrans är att minska transportsystemets belastning på miljö och naturresurser genom att

- uppmuntra människor att välja aktiv förflyttning oftare, alltså gång och cykel (och i kombination med kollektivtrafik)
- verka för att man ska kunna nå viktig lokal service utan att behöva bil,
- verka för att gator och andra offentliga rum görs trevligare för människor till fots och på cykel.



Sustainable Transport

Sustrans bildades 1977 av miljöengagerade människor som efter oljekrisen 1973 reagerade mot Storbritanniens bilberoende och den då nästan totala bristen på cykelinfrastruktur.

Antalet anställda har vuxit i takt med verksamheten och är nu ca 350.

Huvudkontoret ligger i Bristol. Det finns kontor också i London, Skottland, Nordirland.

Dessa mål försöker man nå genom att påverka de offentliga rummen, inklusive gator och vägar, mot ökad tillgänglighet framför framkomlighet och mobilitet.

Vidare arbetar Sustrans med att förändra resvanorna, dels i direktkontakter med människor i deras vardag, dels med information av olika slag.

En viktig del av aktiviteterna sker på det trafikpolitiska fältet där Sustrans försöker påverka de nationella och regionala politiska församlingarna genom att visa

⁹ Kraven på en charity regleras i Charities Act 2006.

¹⁰ Drygt 600 miljarder SEK (1 GBP = 12,25 SEK).

att det är möjligt att förändra människors transporter i riktning mot mera cykel, gång och kollektivtrafik. Kommunerna har huvudansvaret för den lokala infrastrukturen men har ingen beskattningsrätt utan får finansieringen från de nationella regeringarna i en komplicerad fördelningsprocess. Sustrans försöker påverka fördelningen i denna process så att kommuner som vill satsa på hållbara transport-system prioriteras.

Mycket återstår dock i den övergripande transportpolitiken som, enligt Sustrans, fokuserar för snävt och dyrt på höghastighetsjärnvägar och motortrafik. En satsad krona på biltrafik innebär att man skapar problem, medan en satsad krona på cykel i stället löser problemen. Det är den linje Sustrans driver. De lokala mobilitetsbehoven, särskilt inom tätbefolkade områden, löser man billigast och enklast med cykelinfrastruktur och utbildning och kampanjer för att människor ska lära sig alternativen till bil.

Det är inte bara klimat och miljö som är i fokus. Också hälsofrågorna är framträdande i Sustrans' argumentation och aktiviteter. Storbritannien dras, kanske mer än många andra europeiska länder, med tilltagande övervikt och därmed relaterade hälsoproblem. En långsiktigt mycket viktig målgrupp är barnen som Sustrans försöker lära en mer aktiv livsstil genom olika cykel- och gångfrämjande aktiviteter.

The National Cycle Network

Sustrans' största projekt är The National Cycle Network.

Det består nu av över 16 000 kilometer skyltade cykelvägar över hela Storbritannien.

70 procent går på befintliga mindre och lågtrafikerade bilvägar.

I mitten av nittiotalet fick Sustrans ett stort bidrag på 43,5 miljoner GBP (530 miljoner SEK) från det brittiska millennielotteriet, Millennium Lottery Fund,¹¹ för att expandera cykelvägnätet till mindre städer och glesbebyggda områden och för att lansera säkrare skolvägar för cykel och gång. Det innebar ett stort steg i utvecklingen av det nationella cykelvägnätet.

Andra bidrag till finansieringen har kommit från regeringarna i England, Skottland, Wales och Nordirland, från icke-departmentala offentliga organ och från EU.

Också den brittiska cykelindustrin har lämnat väsentliga bidrag till cykelvägnätet.¹²

De flesta briter bor i närheten av cykelvägnätet, 75 procent inom 3 kilometer. Till allra största delen används cykelvägnätet till vardags, för att komma till arbete och skola, för inköp och andra ärenden, för att träffa släkt och vänner. Den mesta cyklingen görs följaktligen inom tätbebyggelse, på de delar av cykelvägnätet som ligger där. Bara en mycket liten del är långväga turistcykling, mindre än en procent.

¹¹ Ett statligt reglerat lotteri där bidraget till Sustrans förutsatte statligt medgivande.

¹² Bicycle Association, Association of Cycle Traders och Consortium of Bicycle Retailers.

Cykelvägnätet utvecklas och drivs i samarbete med lokala myndigheter, markägare och lokala organisationer. Det handlar om att identifiera nya leder för cykel och gång, skapa överenskommelser med väghållarna och markägarna, skylta upp lederna, ta fram informationsmaterial och marknadsföra dem.

Säkrare skolvägar och BikeIt

En viktig verksamhet i anslutning till cykelvägnätet är ”Safe Routes to School” där Sustrans arbetar för barns möjligheter att cykla eller gå.

Ett av projekten i det sammanhanget, BikeIt, genomförs i enskilda skolor för att entusiasmera och inspirera ”would-be cyclists” bland eleverna med olika aktiviteter. BikeIt leder i regel till en fördubbling av antalet elever som dagligen cyklar till skolan.

BikeIt och skolvägsprojekten ingår, som nämnts, i Sustrans’ långsiktiga mål att fostra de nya generationerna till mer fysisk vardagsaktivitet.

Finansieringen kommer från nationella och lokala myndigheter och genomförs i nära samarbete med de lokala myndigheterna och andra krafter.

Genomgående, inte bara när det gäller skolvägar och aktiviteter som BikeIt, lägger Sustrans stor vikt vid att försöka dämpa motortrafikens volymer och hastighet där cykeltrafik finns eller kan utvecklas. Man driver frågan om generell 20 mph-gräns i stadstrafik.

TravelSmart

TravelSmart ingår i metodarsenalen för Mobility Management, och är, enligt Sustrans, ”nyckeln till några av seklets största utmaningar: att minska den privata bil-



National Cycle Network

Sustrans flaggskepp är nätverket av skyltade cykelleder som täcker hela Storbritannien. Större delen av befolkningen bor inom tre kilometer från det, och det används till allra största delen till arbete och skola, för vardagsärenden och så vidare.

Över 380 miljoner resor gjordes på cykelvägnätet 2008, en tredjedel av människor som hade kunnat använda bil men i stället alltså valde cykel.

Foto: väggdekoration i Bristol där Sustrans en gång startade.

användningen och därmed relaterade utsläpp av växthusgaser, giftiga emissioner, trängsel och att öka den vardagliga fysiska aktiviteten hos människor”.

TravelSmart är individuell och skraddarsydd rådgivning till människor om de lokala möjligheterna att använda gång, cykel eller kollektivtrafik i stället för bil. Det går till så att man inom ett bostadsområde skickar ut lokalanpassad information till alla hushåll och sen följer upp med personliga kontakter för att klara ut vilka möjligheter som faktiskt finns att ändra resvanor.

TravelSmart leder till en minskad bilanvändning på 10-15 procent (bland dem som blir föremål för insatserna). Erfarenheterna tyder på att minskningen är bestående också när Sustrans återkommer med uppföljningar flera år efteråt.

TravelSmart organiseras av Sustrans och genomförs av lokala krafter, bland andra Volunteers Rangers (se nedan). Det finansieras av lokala myndigheter och intressenter.

Cykelstäderna

Sustrans är, som nämnts, med i Cycling England's 18 demonstrationsstäder där man ökat investeringsnivån upp till god europeisk standard. Sustrans driver olika projekt i städerna – kampanjer, TravelSmart och så vidare. Vidare medverkar Sustrans' forskningsteam i utvärderingarna.

Kampanjer

En viktig del är kampanjverksamheten där ett överordnat syfte är att skapa en positiv bild av cykling som del i en modern livsstil, att ta fram cyklingens nöje och nytta för såväl individ, samhälle och miljö. Potentialen för cykling är ett annat tema.

Kampanjerna drivs på olika nivåer – lokalt, regionalt och nationellt.

Samarbete med myndigheter, företag och organisationer.

Sustrans samarbetar med ett stort antal myndigheter, företag och organisationer. De flesta projekten genomförs i partnership eller är sponsrade. Projekt som The National Cycle Network och säkrare skolvägar förutsätter samarbete med lokala myndigheter. Det omfattar ett växande antal lokala myndigheter, för närvarande 500, över hela Storbritannien inom transport, skola och utbildning, hälsovård och så vidare.

Sustrans samarbetar också med de andra organisationerna på cykel och gång, exempelvis Cyclists' Touring Club, London Cycling Campaign, British Cycling (sport och tävling). Generellt sett har de samstämmiga uppfattningar på det transportpolitiska fältet, men kan skilja sig i vissa sakfrågor.¹³

Utvärderingar – strategiskt viktigt

En förutsättning för fortsatta bidrag och projektfinansiering från givare, såväl enskilda som institutionella, är att man kan redovisa effekter och andra nyttor av sina projekt.

¹³ Dock aldrig så dramatiskt som de båda svenska cykelorganisationerna Cykelfrämjandet och Svenska Cykelsällskapet (förhållandet lever kvar i det internationella minnet och väcker fortfarande förvåning).

Därför är utvärdering en strategiskt mycket viktig del av Sustrans' verksamhet.

Det är också en förutsättning för att kunna påverka de transportpolitiska frågorna nationellt och regionalt – att man kan redovisa nyttan av ökad cykel och gång och nyttan av minskad bilanvändning.

Sustrans har därför en egen avdelning för forskning och utvärdering, Sustrans' Research and Monitoring Unit, belägen i Newcastle. Att mäta förändringar i cykeltrafikens storlek och att utvärdera användningen av The National Cycle Network¹⁴ är i fokus men också olika slags lokala studier i anslutning till enskilda projekt av de slag som nämnts ovan.

Samhällsekonomiska analyser en annan viktig verksamhet.¹⁵

Arbetet sker i samarbete med universitetsvärlden och forskningsinstitutioner.

Organisation – anställda och frivilliga

Sustrans har vuxit mycket snabbt från 60-70 för tio år sedan till idag 350 anställda.

Sustrans arbetar på alla plan, så att säga. Dels som rådgivare och utredare, särskilt när det gäller policyfrågor. Dels som tjänsteförmedlare som direkt kan genomföra åtgärder eller organisera dem. Det gäller exempelvis aktiviteterna inom mobility management och i skolan.

Man kan också arbeta direkt med infrastrukturen, även om det i regel görs av de lokala myndigheterna. När det gäller The National Cycle Network tillhandahåller Sustrans vägvisningsskyltarna och sätter i regel upp dem med egen personal. Ibland installeras vägvisningen av de lokala myndigheterna.

Det finns ett team som arbetar med policyfrågor för transporter, miljö, planering, folkhälsa. Ett mål är att på ett slagkraftigt sätt kunna integrera alla dessa frågor i en sammanhållen policy.



Entrédörren till Sustrans huvudkontor

Design spelar en stor roll i Sustrans verksamhet för att göra miljön intressantare och attraktivare.

¹⁴ Se exempelvis The National Cycle Network. Route User Monitoring Report. To the end of 2008. Sustrans 2009.

¹⁵ Se exempelvis Economic Appraisal of local walking and cycling routes. Summary & Methodology. Sustrans odat.

Man har experter på marknadsföring och kommunikation. Publikationsverksamheten stor och omfattar inte bara kartor och broschyrer utan också riktlinjer, handledningar och råd till dem lokalt och regionalt arbetar med trafikfrågor.

Sustrans har egen planeringsexpertis med exempelvis avancerade GIS-verktyg, och experter på trafikteknik och andra kompetenser som behövs i arbetet.

Man har juridisk expertis för att klara ut markfrågor och andra juridiska spörsmål i anslutning till cykelvägnätets utveckling. Det har exempelvis visat sig lättare för en icke statlig organisation att förhandla med markägare om markanskaffning eller lån av mark.

För driften av The National Cycle Network förfogar Sustrans omkring 3 000 frivilliga – Volunteer Rangers – som inspekterar cykelvägnätet, skyltningen och behovet av åtgärder. De frivilliga är viktiga också för en rad andra aktiviteter lokalt, exempelvis marknadsföring, utställning och andra events.

En avdelning arbetar med skolorna. Det är 60 personer som arbetar med 700 skolor, en verksamhet som expanderar.

En annan avdelning arbetar med billiga och enkla woonerfåtgärder som de boende själva kan genomföra.

Det finns specialister på barn och barns utomhuslekar som arbetar med lekområden och vägarna till områdena.

Det finns personer som arbetar med design. Sustrans fäster stor vikt vid att den offentliga miljön ska vara attraktiv med estetiska värden. Längs National Cycle Network finns exempelvis den största brittiska samlingen av offentlig utomhuskonst.

En helt avgörande enhet inom Sustrans sysslar med insamling av bidrag och projektstöd. En systematisk marknadsföring görs för att få



Vägvisning till National Cycle Network Centre utanför entrén till Sustrans.

bidrag från enskilda och institutioner. Sustrans rankas som en av Storbritanniens mest effektiva organisationer i det avseendet.

Finansiering

De årliga intäkterna uppgår till omkring 24 miljoner GBP.¹⁶ De kommer från en stor mängd olika finansieringskällor, innebärande att Sustrans inte är beroende av enstaka finansiärer. Det stärker organisationens oberoende och integritet. Det kräver å andra sidan ganska stora resurser för att hålla kontinuerlig kontakt med alla bidragsgivare.

Ungefär hälften av intäkterna är ersättning för olika slags projekt som Sustrans genomför. Finansiering där kommer från the Big Lottery, ett nationellt lotteri¹⁷, och från de fyra regeringarna.

En tiondel, men en viktig tiondel eftersom det är Sustrans kärnfinansiering, är bidrag från enskilda bidragsgivare. En annan del kommer från försäljning av publikationer och kartor. En väsentlig del, en femtedel, är bidrag från den regeringen i Skottland för olika projekt, bland annat cykelvägnätet.

Av utgifterna går bortåt 60 procent till olika slags praktiska projekt.

Charity eller medlemsorganisation

I frågan om att vara en organisation med medlemmar eller en organisation utan medlemmar, menar Sustrans att fördelarna överväger med att vara en charity. Man kan agera mer som ett företag med snabbare beslut, kortare implementering och flexiblare möjligheter att anpassa organisationen efter ändrade förutsättningar och nya möjligheter.

En medlemsorganisation med demokratiska procedurer har förstås sina fördelar, men är långsammare och har svårare att förändra sig efter omständigheterna, enligt Sustrans uppfattning.

CTC – Cyclists' Touring Club

Cyclists' Touring Club – eller CTC som gradvis kommit att ersätta det ursprungliga namnet som uttryck för breddade ambitioner – består egentligen av två delar.

Den ena är den ursprungliga cykelklubben, världens äldsta och en av de större med sina 60 000 medlemmar (genomsnittåldern ligger strax under 50 år). I början av sjuttioalet var de bara 18 000 så sedan dess har organisationen tredubblats. Det faktum att cykeltrafiken är så blygsam i Storbritannien kan



CTC är världens äldsta cykelorganisation, bildades 1878 då ett antal cyklister samlats i Harrogate, en liten stad i norra England. Det är också en av de större.

Den består av två delar: CTC medlemsorganisation respektive CTC Charitable Trust.

¹⁶ Annual Review 2008. Sustrans 2009.

¹⁷ Statligt reglerat där bidraget till Sustrans förutsätter statligt medgivande.

förklara ökningen.¹⁸ Länder med väletablerad cykling uppvisar motsatta tendenser; cykelorganisationerna minskar därför att människor där tycker att kampen är vunnen.

CTC's medlemmar representeras i demokratisk ordning av valda företrädare på nationell och lokal nivå.

Verksamheten är vänd inåt, mot medlemmarna, för vilka CTC tillhandahåller ett brett utbud av tjänster, exempelvis rådgivning, information, medlemstidning, aktiviteter av olika slag för samhörighet och så vidare. "Cyclists' Touring Club is the travel, holiday and leisure arm of CTC."

CTC finns i hela landet, representerad av lokala grupper som bland annat organiserar cykelturer under veckosluten – ibland också under veckorna. De mer makliga turerna planeras kring kaféer och refereras ofta till som "Café to Café" Eller "Coffee, Tea and Cakes".

Medlemsorganisationen

Medlemsdelen av CTC har så att säga ansiktet vänt inåt cykelklubben, medan CTC Charitable Trust har vänt det utåt, mot samhället och de potentiella cyklistererna.

Den service medlemmarna får medlemstidningen Cycle som kommer ut varannan månad, inbjudan till över 1 000 cykelarrangemang årligen, information om cykelleder och tillgång till CTC's kartor på websidan, råd om teknik och produkter, juridiska råd om bland annat trafiklagstiftningen, och diverse rabatter.

CTC Charitable Trust

Den andra delen är en så kallad charity¹⁹ – CTC Charitable Trust (bildad 2004). Verksamheten där är vänd utåt, mot samhället, och inriktad på trafikpolitiska frågor i syfte att öka allmänhetens och den politiska världens medvetenhet om cyklingens nytta för hälsa, miljö och sociala relationer. Det görs med kampanjer, lobbyaktiviteter och så vidare. CTC organiserar, administrerar och genomför också praktiska åtgärder genom att hjälpa de lokala myndigheterna och organisationerna att öka cyklingen.

Ekonomiskt hålls medlemsdelen och charitydelen isär. Medlemsaktiviteterna finansieras av medlemsavgifter, medan CTC Charity finansieras av generella och specifika projektbidrag. Verksamheten drivs ofta i partnership med andra aktörer som har direkta eller indirekta intressen inom området.²⁰

Huvudkontoret ligger i Guildford med 30 anställda. Till det kommer 40 personer, anställda i CTC's lokala organisationer. Vidare finns 350 frivilliga. De är nominerade att vara CTC's representanter i kommunerna och regionerna. De arbetar framför allt med kampanjer.

¹⁸ En tredjedel är medlemmar för CTC's trafikpolitiska verksamhet, en tredjedel för deras service, och en tredjedel för klubbverksamheten med utflykter och likande.

¹⁹ Begreppet charity förklaras utförligare i avsnittet om Sustrans.

²⁰ För närvarande pågår en diskussion inom CTC och dess medlemmar om att slå ihop de båda delarna.

Öka cyklingen i befintlig infrastruktur

Utgångspunkten också för CTC – liksom för Cycling England, Sustrans och London Cycling Campaign – är att det är viktigt att öka cyklande nu, trots alla brister i cykelinfrastrukturen.²¹

Filosofin är att inte vänta. Att bygga en säkrare infrastruktur tar många, många decennier. Cyklingen måste öka redan nu med tanke på alla fördelarna, menar också CTC. De hälsovårdande intressena driver på, städerna driver på för att avlasta de trånga och igenkorkade gatorna, intressena för klimat och miljö driver på.

Även om ökad cykling kommer att kosta fler skadade cyklister, är fördelarna större. Särskilt när de översätts i samhällsekonomiska termer. Hälsoytan dominerar i det sammanhanget, större än effekterna på miljö, klimat eller trängsel, enligt CTC uppfattning.

Safety in Numbers

Stöd för denna uppfattning anser man sig ha i en numera välkänd studie som publicerades 2003 i *Injury Prevention*.²² Där konstaterades att skaderiskerna²³ är lägre i städer och länder med stor cykeltrafik. Av det har man dragit slutsatsen att den relativa säkerheten ökar när cykeltrafiken ökar. Den kausala tolkningen är inte helt given och den statistiska analysen kan diskuteras, men det är hur som helst fundamentet för uppfattningen att cyklisternas säkerhet ökar ju fler de blir.²⁴ CTC har stärkts i denna uppfattning av egna studier om skillnader mellan brittiska städer, vilka gett liknande resultat.

CTC drev kampanjen Safety in Numbers när regeringen nyligen förnyade sin trafiksäkerhetsstrategi för de kommande tjugo åren.

I det sammanhanget var ett av CTC's viktigaste krav att målet för cykelsäkerheten skulle baseras på riskexponering i enlighet med studien Safety in Numbers, inte det absoluta antalet skadade. Så blev det också.



Safety in Numbers är ett fundament för de brittiska organisationernas strävan att få ut nya cyklister på gatorna trots bristerna i den brittiska cykelinfrastrukturen.

²¹ Här finns det vissa skillnader trots generellt gemensam uppfattning. Sustrans har en större verksamhet på faciliteter och infrastruktur än CTC. The National Cycle Network är ett uttryck för det.

²² Jacobsen, P L. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention*, 2003, 9(3) pp 205-209.

²³ Antalet skadade per invånare, per cyclist eller per cyklad kilometer, ett relativt mått som det är viktigt att skilja från det absoluta antalet skadade (som inte relateras till trafikmängd).

²⁴ En tänkvärd kritik av studien har gjorts av Forester J. Does Increasing the Number of Cyclists Reduce the Accident Rate? And a Similiar Consideration of Smeed's Law.

Ett annat viktigt krav för CTC är sänkta fartgränser i städer och annan tätbebyggelse (från 30 mph som är det vanliga, till 20 mph). Också detta slog igenom i den nya trafiksäkerhetsstrategin.

Kravet på lägre hastigheter har länge prioriterats mycket högt. CTC är en av grundarna till Slower Speeds Initiativ, tillsammans med en rad andra organisationer 1998.²⁵ Slower Speeds Initiativ är en organisation med denna enda fråga i fokus, och ett uttryckt för att cyklister ska kunna använda befintlig infrastruktur utan dyra och långsamma ombyggnationer.²⁶ Sänkt tätortshastighet från 30 till 20 mph kommer innebära mer för att öka cyklingen än något annat, enligt CTC.

CTC's linje när det gäller infrastrukturen är att börja med att minska hastigheter och trafikmängder, därefter åtgärda kritiska korsningar, därefter inrätta särskilda körfält för cyklisterna, och första i sista hand överväga separata cykelvägar. Det senare gäller framför allt mellan närliggande tätorter där det finns ett pendlingsbehov. Erfarenheterna av separat cykelinfrastruktur är dock inte så positiv, kvaliteten är ibland så dålig att cyklisterna hellre väljer bilinfrastrukturen. CTC vill därför behålla cyklisterna på körbanan och det är orsaken till att man prioriterar hastighetsfrågan så högt.

Det är tätorterna CTC koncentrerar sig på i detta sammanhang, det är där pendlingen finns. Cyklingen utför tätbebyggelse handlar mer om rekreation och motion.



CTCs huvudkontor ligger i Guildford, ett snäpp sydväst om London, en dryg halvtimmes tåg från Waterloo Station.

²⁵ Sustrans, The Children's Play Council, The Environmental Transport Association (ETA), The Pedestrian's Association, RoadPeace, och Transport 2000.

²⁶ Slower Speed Initiative driver frågor om mera resurser för farddämpning, mer ansvarsfulla attityder, förändrad lagstiftning som bättre motsvarar riskerna med fortkörning, hastighetsbegränsare och så vidare.

Perception, not conditions

Detta förklarar CTC's fokus på mjuka åtgärder. Det man framför allt vill påverka är människors uppfattning om cyklingen, att infrastrukturen duger också för cykel. Man vill förändra de negativa uppfattningarna om cykeln, att den är ett omodernt transportmedel, att cykling är farligt, att det är fattigt, och tvärtom lyfta fram fördelarna för individ och samhälle.

CTC hänvisar till London som lyckats fördubbla cyklingen det senaste decenniet trots mycket blygsamma investeringar i infrastruktur. Det handlar i stället om en "social movement", om en successivt starkare bild av cyklingens nytta och nöje. London är ett exempel på en förändring som initierats av förändrade värderingar, inte av förändrad infrastruktur (se faktarutan i början av avsnittet).

En förändrad trafikultur kommer förstås också att förändra infrastrukturen. På programmet för London står förhållandevis stora investeringar i ett antal cykelhuvudleder.

Cykelutbilda de nya generationerna

CTC's filosofi förklarar också de stora resurserna som läggs på att lära barn cykla och på skolvägarna.

Idag använder mycket få barn och ungdomar cykel till skolan, det har skett en kraftig minskning de senaste decennierna. För 40 år sedan cyklade hälften, men idag är det bara 2 procent.

I och för sig har många barn egen cykel, men långt ifrån alla, och den används mest för fritidsaktiviteter, inte transport.²⁷

Detta är en förklaring till den vikt organisationer som Cycling England, Sus-trans och CTC ligger vid utbildning och träning. Och det fokus man har på skolan, skolvägarna och barnens cykling. Förutsättningen för en långsiktigt ökad cykling är förstås att de nya generationerna lärt sig det från början.

I sammanhanget kan nämnas att CTC etablerar cykelklubbar för barn och ungdomar. "Att använda cykeln är ett storslaget sätt att lära sig mer om omvärlden, sina vänner och sin förmåga." Målet är att åstadkomma 500 klubbar de närmaste åren.

Utbildning och träning för vuxna – också värvning

Cyklingen snabba nedgång under sextiotalet innebär att många vuxna inte är vana vid cykel, en del kan inte ens cykla. Man ser inte cykeln som transportmedel, den är i och för sig accepterad på fritiden, många cyklar under helgerna när trafiken är lugnare, men sambandet med transport är mycket svagt. Till arbetet är det bil som gäller, liksom till andra ärenden.

Detta innebär förstås en extra svårighet när det gäller att öka cykelanvändning.

Därför satsar man mycket också på utbildning för vuxna.

Utbildningen är även ett slags marknadsföring av cykelkonceptet. Det är ett sätt att värva nya cyklister, eller att få ut ex-cyklister på vägarna igen. De tekniska färdigheterna är inte alltid huvudsaken.

²⁷ Uppskattningsvis två tredjedelar av barnen har egen cykel.

Huvudbudskapet är alltså att man mycket väl kan cykla i den befintliga cykelinfrastrukturen, man behöver inga cykelvägar för det. Bra utbildning och träning ger frihet att använda gator och vägar som man tidigare inte vågat ge sig ut på.

Ledande aktör på cykelutbildning

CTC har utvecklats till den ledande aktören för cykelutbildning, enligt egen uppfattning.

Det var CTC som utvecklade programmet Bikeability på regeringens uppdrag och driver det nu över landet, finansierat via Cycling England.

CTC's verksamhet handlar nu om att genomföra programmet. Det handlar om att etablera kontakt med de lokala myndigheterna, skaffa lärare, administrera utbildningen och att följa upp den. Det finns 4-5 000 cykellärare som i varierande utsträckning deltar i verksamheten.

Experthjälp till kommuner

CTC utarbetar skräddarsydda åtgärdsplaner till berörda kommuner med hänsyn till deras förutsättningar. De handlar huvudsakligen om cykelfrämjande kampanjer, utbildning, bearbetning av arbetsplatser och skolor och så vidare.

CTC inte bara ger råd utan utarbetar också planer, organiserar och administrerar genomförandet, och ser till att resultaten dokumenteras.

Cykeldemonstrationsstäderna

CTC deltar i Cycling Englands program med de 18 demonstrationsstäderna. Dels deltar man med projekt i en del städer, exempelvis arbetsplatsprojekt. I andra städer har man ungdomsrepresentanter placerade i den kommunala verksamheten, men anställda av CTC. Dels sker insatserna med de frivilliga krafterna inom CTC som ju finns representerade överallt i Storbritannien.

CTC deltar också i Cycling Englands expertgrupper som åker runt till städerna för rådgivning och konsult hjälp.

Arbetsplatser

CTC's program Workplace Cycle Challenge syftar till att få människor att använda cykeln till arbetet. Cykelgrupper skapas på arbetsplatserna för öka sammanhållningen och stimulera varandras cykelanvändning. Det finansieras av olika hälsomyndigheter.

Kampanjer av olika slag

Just nu körs en kampanj där medlemmarna engageras att påverka bilförare, polis och rättsväsende för att få bättre beteende på vägarna. Man uppmanas att rapportera olyckor och olyckstillbud och vad som hände därefter. CTC samlar ihop rapporterna under kampanjnamnet SMIDSY (Sorry Mate I Didn't See You).

Kunskapsutveckling och -förmedling

CTC arbetar med att ta fram och utveckla så kallade goda exempel och publicera dem på sin web - CTC Benchmarking. Där finns bland annat Best Practice Case Studies som redovisar praktiska och tekniska erfarenheter från hela cykelområdet, exempelvis:

- Cykelinfrastruktur – allt från nätplanering till utformning av cirkulationsplatser, korsningar, belysning, vägvisning, parkering, drift och underhåll.
- Utbildning och träning. Det handlar förstås mycket om utbildning av barn, men också av vuxna i företag, hos polisen, hälsovårdande organ och så vidare. Men det handlar också om förarutbildning med råd om hur man ska ta upp cykelfrågorna i detta sammanhang.
- Integration med kollektivtrafiken vid resecentra, exempel på hur kollektivfordonen kan medföra cyklar och så vidare.
- Marknadsföring om hur cykeltrafiken kan främjas genom event och kampanjer.
- Lednings-, policy- och programfrågor. Det handlar framför allt om hur cykeln integreras i den generella transportpolicyn lokalt och regionalt. Och implementeringsfrågor.
- Uppföljning och utvärdering med exempel på olika metoder.

Finansiering

De sammanlagda intäkterna för CTC är ungefär 4 miljoner GBP årligen. Av detta är 1,5 miljoner medlemsavgifter, 2 miljoner projektanslag för projekt, samt 0,5 miljoner kontrakt med lokala myndigheter och andra organisationer.

Projektanslagen är i princip specifikt målformulerade, exempelvis att CTC i ett visst område ska få ett visst antal människor att börja cykla.

Finansiärerna är många, det största bidraget kommer från The Big Lottery, där CTC nu har drygt 4 miljoner GBP för fyra år.

Ett av de större projekten är, som nämnts, etableringen av 500 cykelklubbar för barn. Det projektet har gått genom Cycling England och finansieras av dels Department for Transport, dels en supermarketkedja (genom kedjans charitydel). Det sammanlagda bidraget över tre år är ca 4 miljoner GBP.

Department for Transport är för övrigt en av de större bidragsgivarna.

Andra finansiärer är exempelvis lokala hälsovårdande myndigheter, skolmyndigheter, trafikmyndigheter. Och EU-kommisionen för ett projekt för att få äldre människor att cykla: "Lifecycle Programme, promoting active lifestyles to older people".

Professionalisering

Liksom många andra cykelorganisationer har CTC förändrats från kamporganisation till en professionell organisation med kompetens inom många områden: lobbying, kampanjer, utbildning, infrastruktur, lagstiftning och så vidare. Detta är, enligt CTF, en förutsättning för att påverka människors resvanor och nödvändigt i samarbetet med myndigheter på olika nivåer.

Eller som CTC's direktör Kevin Maine uttryckte det: "Government will not co-operate with amateurs".

Frivilligsektorn

Regeringen har gett frivilligsektorn en strategisk prioritet i utvecklingen av det brittiska samhället. Det är ett ansvar som tagits upp i CTC's Strategic Vision 2007 - 2012.

Annat som fått ökad tyngd i CTC's strategi är hälsofrågorna - särskilt de som sammanhänger med fysisk inaktivitet - och klimatproblemen.

Norge

Fylken och kommuner

I Norge bor drygt 4,7 miljoner människor, varav 1,5 miljoner i och kring Oslo, det som kallas Østlandsområdet (0,6 miljoner i Oslos kommun).²⁸

Ytan är 385 000 km², varav Svalbard 61 000 km², något större än Tysklands.

Administrativt är Norge indelat i 18 fylken. Till det kommer Oslo kommun som har fylkekommunala uppgifter.

En fylkeskommun är en folkstyrd myndighet som svarar för offentlig förvaltning och tjänsteproduktion. Fylketinget väljs direkt av invånarna vid kommun- och fylketingsval vart fjärde år.

Kommunen är den lägsta folkvalda administrativa nivån. Det finns 430 kommuner. De svarar för skolor och barnomsorg, primärvård, arealplanläggning och tekniska tjänster.

Cykeltrafiken

I Norge ligger cyklingen på ett europeiskt genomsnitt, kring 5 procent av antalet resor.²⁹ Det finns en betydande lokal variation.

Resandet i Norge har ökat mycket kraftigt de senaste decennierna. Sedan 1965 har antalet resor tredubblats och reslängderna fyrdubblats.³⁰ Det är bilen som ligger bakom ökningen, bilanvändningen har mer än femdubblats. Cykelns andel har däremot minskat.

Syklisternas Landforening, SLF

SLF är en landsförening med ett centralt kansli i Oslo. Föreningen har 10 lokalavdelningar. Det finns 8 anställda funktionärer. Därutöver finns en regional indel-



Den norska naturen domineras av mäktiga berg och höglänt terräng, fjordar och tusentals öar (kustlinjen är exempelvis längre än USA:s och uppgår till 20 000 kilometer).

²⁸ Språket består av de två skriftvarianterna bokmål och nynorsk; majoriteten av befolkningen skriver på bokmål.

²⁹ Transport i Norge. Statistisk Sentralbyrå, Oslo 2009.

³⁰ <http://www.ssb.no/transport/>

ning med regionansvariga, indelningen följer Statens vegvesen. Antalet medlemmar är 12 000.

I likhet med de flesta andra cykelorganisationer har man både en inåtriktad och en utåtriktad verksamhet. Den inåtriktade handlar om medlemmarna och servicen till dem i form av medlemstidningen ”På Sykkel”, turcyklingar, kartor, rabatter av olika slag och så vidare.

Den andra delen är utåtriktad på trafikpolitiska frågor i syfte att förbättra förhållandena och få fler människor att använda cykel.



Syklisternes Landsforening SLF "er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling I Norge. Som medlem støtter du arbeidet med å styrke sykkelen som ett effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel".

Samarbete med företag

I det sammanhanget samarbetar SLF exempelvis med olika företag för ändrade resvanor till arbetsplatserna. Det handlar inte bara att byta bil mot cykel, utan också om gång, kollektivtrafik och bildelning vid arbets- eller tjänsteresor, alltså rådgivning och påverkan inom ramen för Mobility Management.

Ett exempel är verksamheten 2002-2004 med olika företag i i Groruddalen, det s k SMART-projektet (ett mobility management-projekt). Det drevs i samarbete med Norges Automobil-Forbund NAF, Oslos Sporveier samt Bilkollektivet. Projektet stöttades ekonomiskt av Oslo kommune, Miljøverndepartementet och Statens vegvesen.

Andra exempel är att SLF deltar i de cykla-till-jobbet-kampanjer som idrottsrörelsen håller i. Den typen av kampanjer har bedrivits i flera decennier.

Vidare har SLF koordinerat den bilfria dagen som är ett inslag i den europeiska mobilitetsveckan. Den verksamheten har sedan övertagits av Statens vegvesen.

Trafikfällor

SLF och dess medlemmar identifierar trafikfällor genom det s k trafikfellekortet. Det finns på SLFs websida, ett formulär där cyklister beskriver risker och felaktigheter i cykelinfrastrukturen. SLF ser till att rapporteringen vidarebefordras till de rätta myndigheterna för åtgärd.

Test av cykelturistleder

SLF testar cykelturistleder och deltar i arbetet med att revidera och vidareutveckla de nationella cykellederna. Testningarna, som SLF började med 2002, sker i samarbete med cyklister själva. Syftet är att ta fram kvalitetsinformation om lederna för att vägleda och påverka dem som administrerar lederna att förbättra dem.

Nätverk cykelstäder

SLF svarar vidare för sekretariatet för ett nätverk av cykelstäder i samarbete med Statens vegvesen inom vars ram olika kurser och seminarier genomförs. Mer om det nedan.

SLF deltar också i arbetet med att utveckla regelverket för cykeltrafik, framtagning av handböcker för cykelinfrastrukturens utformning mm. Exempel på initiativ är frågan om att cykla mot enkelriktning, väjningsregler mellan cykelväg och bilväg.

Nationell konferens vartannat år

Vartannat år arrangerar SLF större nationella konferenser i samarbete med Statens vegvesen och den lokala kommunen och fylkeskommunen. Dessa konferenser kan sägas vara den viktigaste mötesplatsen för dem som på denna nivå arbetar för cykeltrafiken.

Statens vegvesen - nya uppgifter

Statens vegvesen är en fackmyndighet under Samferdselsdepartementet. Myndigheten har att utveckla ett säkert, miljöriktigt och effektivt transportsystem med ansvar särskilt för planering, byggande, drift och underhåll av riks- och fylkesvägnätet, samt tillsyn av fordon och trafikant. Fylkeskommunerna är vägmyndighet för fylkesvägarna men det är Statens vegvesen som förvaltar dem på uppdrag av fylkeskommunen.

Vidare utarbetar myndigheten bestämmelser och riktlinjer för utformning av vägar, vägtrafik, trafikantutbildning och fordon.

Statens vegvesen är regionalt organiserat i fem regioner. Vegdirektoratet svarar för den överordnade ledningen av Statens vegvesen, med ansvar för strategisk planering i form av den nationella transportplanen, budget, uppföljning och resursstyrning på en överordnad nivå. Därtill kommer ansvar för forskning, kompetensutveckling och kunskapsförmedling inom området.

Ansvar för cykeltrafiken

Från och med föregående nationella transportplan, NTP 2006-2015, har Statens vegvesen fått en ny roll för cykeltrafiken. Vegvesendet ska "være pådriver for økt sykkelbruk og



spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, fylkeskommuner, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere, reiselivsnæringen og andre".

Væghållare också för många tätortsgator

Det bör uppmärksammas att Statens vegvesen även ansvarar för många tätortsgator, särskilt de genomgående; kringfartsvägar är inte lika enkla att anlägga som i Sverige. Trafiken är också så låg på stora delar av riksvägnätet att kringfartsvägar inte är samhällsekonomiskt lönsamma.

Många norska tätorter är dessutom så små att Statens vegvesen även av det skälet svarar för væghållningen.

Därför har myndigheten att också handskas med det slags blandtrafik som är typisk för tätortsgator. Det är en förklaring till Statens vegvesens engagemang i cykelfrågor. Det finns heller inte någon motsvarighet i Norge till Sveriges kommuner och lands- ting när det gäller kunskapsför- medling i cykelfrågor.

Samarbetet inleddes med Sykkelhåndboka

Under årens lopp har ett brett samarbete utvecklats mellan SLF och olika myndigheter, framför allt med Statens vegvesen. Samarbetet startade i början av nittio- talet med att ta fram en handbok om planering och utformning av cykelinfrastruktur, Sykkelhånd- boka. Arbetet bedrevs i flera etapper och efter en större höringsrunda 1999 publicerades handboken 2002 som ett viktigt instrument för att hantera cykel- frågorna professionellt i den samlade transportpolitiken.³¹

I arbetsgruppen fanns SLF



Den första nationella cykelstrategin kom 2003 och blev en del av den nationella transportplanen 2006-2015.

En förnyad cykelstrategi publicerades 2007 att ingå i den nationella transportplanen 2010-2019.

I framtagningen av båda spelade SLF en framträdande roll.

Fokus ligger på cykelinfrastrukturen generellt och skolvägarna specifikt.

³¹ Sykkelhåndboka. Utformning av sykkelanlegg. Håndbok 233. Statens vegvesen, Oslo 2002. Den håller nu på att revideras, bland annat genom att jämföra de tekniska lösningarna med motsvarande handböcker i Nederländerna, Danmark och så vidare . Se vidare Sykkelhåndboka - Sammenlignet med utenlandske løsninger. Rambøll Norge AS, Trondheim 2008-02-19.

med och spelade en betydelsefull roll med sin sakkunskap och sina erfarenheter (genom sin dåvarande generalsekreterare Trond Berget). Statens vegvesen finansierade SLFs kostnader dessa insatser.

Efterfrågan på handboken blev så pass stor inte bara i Norge utan även i övriga Norden så att den kom att nytryckas. Och erfarenheterna av samarbetet med SLF och var så positiva att det fortsatte i andra projekt.

Nationell cykelstrategi 2003

Stortinget gav 2001 regeringen i uppdrag att utarbeta ”en nasjonal sykkelstrategi med det mål at det blir tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel. Denne må inngå som en del av den nasjonale transportplanen.” Detta hände i samband med att stortinget behandlade regeringens miljöpolitik, inte transportpolitik, vilket kan noteras.

Uppdraget genomfördes av en arbetsgrupp med människor från Vegdirektoratet, ett par av regionerna från Statens vegvesen, Sosial- og helsedirektoratet, en kommun och en fylkeskommun vars deltagare också representerade Kommunernes Sentralforbund. Och så Syklisternes Landsforening, SLF.

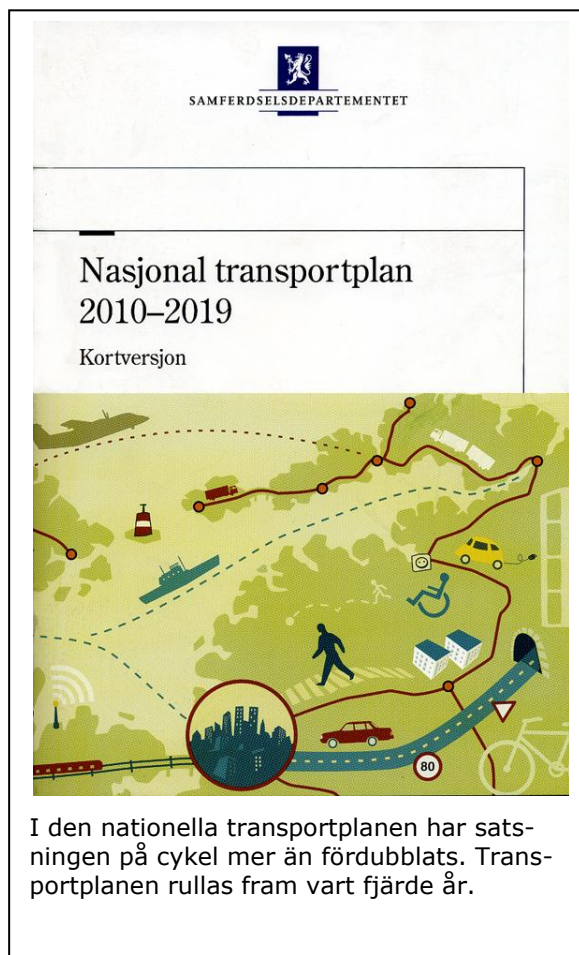
I detta arbete deltog SLF som intresseorganisation, inte som uppdragstagare, varför insatserna egenfinansierades.³²

Den nationella cykelstrategin publicerades 2003 och kom sedan att ingå i den nationella transportplanen 2006-2015.³³ Intressant är att fokus koncentrerats på tre motiv: hälsa, miljö och samhällsekonomisk nytta. Potentialen bedömdes uppgå till 50 procent ökad cykeltrafik i tätorter med över 5 000 invånare.

Förnyad cykelstrategi 2007

En ny version av cykelstrategin kom 2007, och infördes på motsvarande sätt i den nationella transportplanen 2010-2019.³⁴ Arbetsgruppen hade utökats med deltagare från alla vegvesendes regioner samt Miljøverndepartementet (arbetet leddes av Gyda Grendstad från Vegdirektoratet).

Också i detta arbete deltog SLF i en aktiv roll.



I den nationella transportplanen har satsningen på cykel mer än fördubblats. Transportplanen rullas fram vart fjärde år.

³² Bortsett från själva mötestiden som arvoderades av Statens vegvesen.

³³ Nasjonal sykkelstrategi – trygt og attraktivt å sykle. Nasjonal transportplan 2006-2015. Statens vegvesen, grunnlagsdokument, maj 2003.

³⁴ Nasjonal sykkelstrategi – trygt og attraktivt å sykle. Nasjonal transportplan 2010-2019. Statens vegvesen, grunnlagsdokument, UTB-rapport 10/07, 2007.

Målet för den nya strategin är en fördubblad cykeltrafik generellt, men ännu mer bland barn och ungdomar med den högt satta ambitionen att 80 procent av dem ska ta sig muskulärt till skolan.

Ansvarsfrågor om genomförandet behandlades betydligt mer i den nya cykelstrategin än i den föregående.

Ny transportpolitik – fördubblad cykelsatsning

Den nu aktuella transportplanen NTP 2010-2019 omfattar 322 miljarder NOK³⁵ för utbyggnad, drift och underhåll av vägar och järnvägar och åtgärder i hamnar och farleder.³⁶ Det bör noteras att planen handlar om investeringsramar, de verkliga pengarna beviljas i de årliga budgetarna.

Det är en kraftig ökning i NTP jämfört med föregående plan, 45 procent mer. Det mesta föreslås till vägnätet, två tredjedelar.

Också cykelinfrastrukturen får del av denna kraftiga ökning, förslaget är att cykelsatsningen mer än fördubblas. De viktigaste motiven är att ”fleire folk på sykkel er bra for folkehelse, miljøet og gjev betre framkost i trafikken”.

I planen signaleras ambitionen att staten årligen ska avsätta 294 miljoner NOK på cykel- och gångvägar. De årliga budgetarna kommer att visa vad ambitionen är värd i verkligheten. År 2010 beviljades 150 miljoner NOK, men staten har varslat om en gradvis upptrappning. Målet är, som nämnts, att öka cykeltrafikens andel från dagens 4-5 procent till 8 procent av resorna.

Bilbegränsningar

För att nå detta räcker det inte med åtgärder inom cykelsektorn, så att säga. Man behöver även begränsa biltrafiken med trängselavgifter, parkeringsrestriktioner, förtätningar, kollektivfält, hastighetssänkningar och liknande. Det är också tekniskt svårt eller omöjligt att prioritera gång och cykel utan att det går ut över biltrafiken. De 13 största städerna som lyckas reducera biltrafiken och öka kollektivtrafiken belönas med statliga pengar. De kan sen användas till exempelvis cykelåtgärder.

Denna insikt att det också kan vara nödvändigt att begränsa biltrafiken, stöds av en del forskning, bland annat en nyligen publicerad jämförande analys av skillnaderna mellan stora cykelländer som Nederländerna, Danmark och Tysk-

Bilrestriktioner

Också bilrestriktiva åtgärder behövs för att nå målen i den nationella transportplanen 2010-2019 för cykel, gång och kollektivtrafik.

Nu utreder Samferdseldepartementet ett förslag att stoppa gratisparkeringen i norska städer i syfte att minska biltrafiken. Det handlar om att ta ut avgifter också på privat mark. Bara i Oslo finns 120 000 gratisparkeringar. Liksom i Sverige handlar det i regel om företag som upplåter platser till anställda, eller köpcentra som vill locka kunder. Det kan alltså komma att bli stopp för detta.

Vägtullar har funnits länge i Norge. Bergen var först 1986, Oslo följde efter några år senare. Det har lett till minskad biltrafik.

³⁵ 100 NOK = 128 SEK

³⁶ Per invånare är det dubbelt så mycket som i motsvarande svenska transportplan.

land i kontrast mot USA och Storbritannien.³⁷

Infrastruktur och samordningar

Längs riksvägarna ska 500 km nya cykelvägar anläggas, varav hälften inom tätort.

Vidare ingår i den nationella transportplanen att de statliga, kommunala och fylkeskommunala satsningarna ska samordnas, särskilt i städer och andra tätorter där målet är att sammanhängande huvudcykelnät etableras. De statliga investeringsmedlen ska prioriteras till städer, fylken och kommuner som själva bidrar till sammanhängande cykelvägnät.

Statens vegvesen ska arbeta för att städerna utarbetar en plan för cykelvägnätet. Målet i närtid, till 2010, är att hälften av alla städer och tätorter över 5 000 invånare har beslutat om en plan för cykelhuvudnätet.

Sykkelbynettverket

I den första cykelstrategin framhövdes betydelsen av ett nätverk av cykelstäder. SLF drev särskilt denna fråga. Nätverket skapades några år därefter.

Cykelnätverket ägs av Statens vegvesen men administreras och drivs av SLF. Sekretariatet finns hos SLF, ett uppdrag av Statens vegvesen.

Nätverket har ett råd med representanter för kommuner, fylkeskommuner, Statens vegvesen, Miljøverndepartementet och Helsedirektoratet. Det sammanträder en à två gånger om året.

I SLFs uppdrag ingår att sköta nätverkets websida, www.sykkelby.no. Websidan är nätverkets fundament, inte bara för informationsutbytet utan också för dess administration och drift.

SLF arrangerar nätverkets kurser, studieresor och liknande på uppdrag av Vegdirektoratet.

Besluten om kurser, seminarier, studieresor och liknande tas av Vejdirektoratet.

Uppdraget är upphandlat i konkurrens enligt professionella krav. SLF vann den första upphandlingen på tre år mot 4-5 andra anbudslämnare. De vann också en andra upphandling och har nu ett nytt kontrakt som löper ut 2010.

De större kommunerna

Nätverket är inriktat mot tätorter med mer än 5 000 invånare, men vänder sig till alla kommuner och fylkeskommuner som vill satsa på en ökad cykeltrafik, de senare utifrån sitt ansvar för fylkesvägarna. Också Statens vegvesens regioner kan delta utifrån riksvägnätet. Nätverket är öppet även för andra organisationer.



³⁷ Pucher J, & Buehler R. Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. Transport Reviews, Vol. 28, No. 4, 495–528, July 2008.

Ett generellt syfte för nätverket är att stärka Statens vegvesen i dess uppgift att driva på ökad cykelanvändning bland annat genom att sprida kunskap till kommuner, kollektivtrafikaktörer, arbetsgivare och andra.

En viktig verksamhet handlar därför om informationsinsamling och informationsförmedling via internet, nyhetsbrev och liknande. Nätverkets websida spelar en central roll i det sammanhanget.

Inom ramen för nätverket genomförs olika kurser och seminarier, exempelvis om den nationella cykelstrategin, tekniska kurser, kurser i cykelvägsinspektioner, planläggning av sammanhängande cykelvägnät, drift och underhåll och så vidare.

Studieresor till intressanta cykelstäder arrangeras av nätverket genom SLF. År 2010 planeras exempelvis resor till Malmö och Lund.³⁸

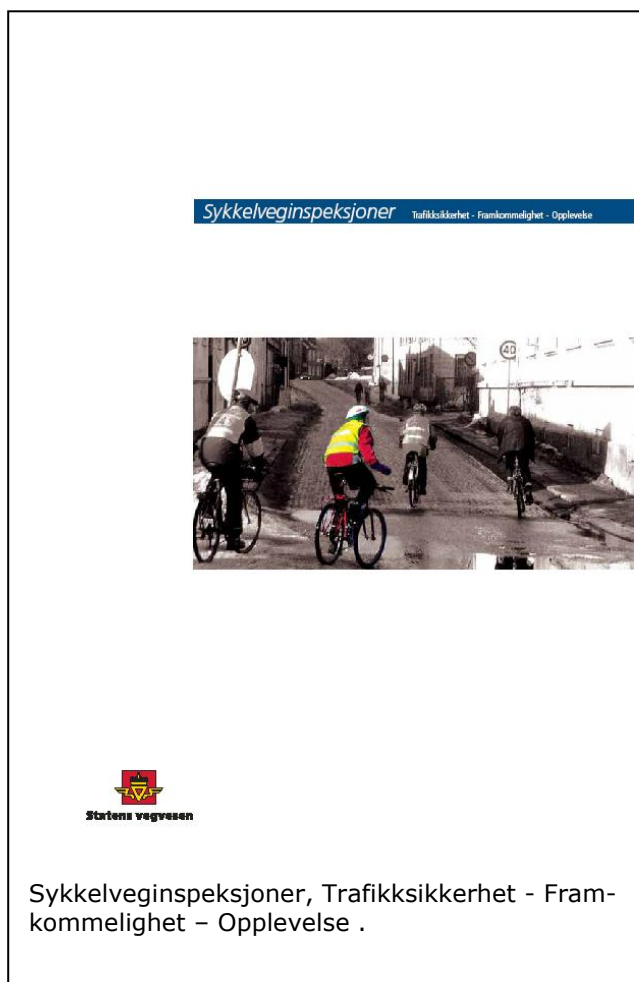
Cykelvägsinspektioner

Statens vegvesen tog 2004 fram en handbok för inspektion av cykelvägars säkerhet, framkomlighet och attraktivitet.³⁹

I detta arbete deltog SLF efter att ha varit drivande i beslutet att ta fram metoden, anpassad till norska förhållanden.⁴⁰

Cykelvägsinspektioner genomförs nu längs riksvägar över hela landet, såväl inom som utanför tätbebyggelse. Regionerna rapporterar verksamheten årligen till Vejdirektoratet. Inspektionerna och förbättringsåtgärderna finansieras av Statens vegvesen som en del av vegvesendets ordinarie verksamhet.

Inspektionerna genomförs av vegvesendets regioner. SLF är med i inspektionerna som representant för väganvändarna.



³⁸ Tidigare studieresor har gått till Freiburg, Basel och Strasbourg (2009), Gent (2008), Stockholm (2007), Groningen (2006), Münster och Troisdorf (2005) och Odense (2005).

³⁹ Sykkelvegsinspeksjoner, Trafikksikkerhet - Framkommelighet - Opplevelse. Håndbok nr 249, Statens vegvesen 2004.

⁴⁰ Det kan nämnas att den norska modellen för cykelvägsinspektioner är inspirerad av den brittiska och den svenska (som tagits fram av Bo Dellensten och de första åren drivits inom ramen för Cykelfrämjandet, och därefter Svensk Cykling).

Finansiering

SLFs omsättning är ca 10 miljoner NOK per år. Medlemsavgifterna svarar för grundfinansieringen (390 NOK). Det täcker de åtta funktionärernas lönekostnader, lokaler och så vidare.

Från Samferdselsdepartementet får SLF ett generellt bidrag på 1 miljon NOK.⁴¹ Det är fria pengar som SLF kan använda för cykelfrämjande insatser.

För SLFs arbetsinsatser i olika arbetsgrupper gäller generellt att det finansieras av den verksamhetsansvariga myndigheten, Statens vegvesen. Det handlar om arbetsgrupperna som tagit fram handböcker, den nationella cykelstrategin och så vidare. Den finansieringen ger SLF i princip full kostnadstäckning för arbetsinsatserna.

För driften av cykelstadsnätverket fakturerar SLF Statens vegvesen per timme inom ramen för budgeten, för närvarande 350 000 NOK. Det täcker de fulla kostnaderna (så SLF skjuter inte till några egna medel).

Konferensverksamheten finansieras av avgifter, och medel från Statens vegvesen, och ibland också andra statliga myndigheter m fl. Överskott går till SLF.

För arbetet med den nationella cykelkonferensen vartannat år får SLF 80 000 NOK från Statens vegvesen och resten från den berörda kommunen och fylkekommunen.

Framtida samarbetsområden

Statens vegvesen har genomfört kampanjer för ökad cykelsäkerhet, exempelvis om cykelhjälm och cyklisters synlighet.

Den typen av kampanjer kan vara ett framtida samarbetsområde med SLF, exempelvis i planeringen av kampanjer för bättre samspel mellan cyklister och bilister.

En annan sak är att det rådgivande och inspirerande arbetet gentemot kommunerna och fylkeskommunerna bör öka, enligt SLF. Här gör redan SLF insatser, finansierade inom ramen för cykelstadsnätverket, men dessa insatser bör öka.⁴²

⁴¹ Med SKL är det bara tre organisationer som får bidrag från Samferdselsdepartementet. De båda andra är IKT Norge (informationsteknologi och telematik för vägtrafiken), samt Trygg Trafikk (motsvarar NTF) som får 20 miljoner NOK.

⁴² I sådana fall svarar kommunerna själva för en del expenser, exempelvis SLFs resekostnader.

Tyskland

Förbundsrepublik med 16 delstater

Tyskland är Europas folkrikaste med 82 miljoner invånare. Det är en förbundsrepublik bestående av 16 förbundsstater (Bundesländer). Bremen är den minsta med 640 000 invånare, den största förbundsstaten är Nordrhein-Westfalen med ca 16 miljoner. Två städer är egna förbundsstater, nämligen Berlin och Hamburg.

Förbundsstaterna har ett stort självstyre. Varje förbundsstat har en egen ministerpresident och eget parlament som styr förbundsstaten.

På förbunds nivå finns parlamentet som kallas förbundsdagen, och förbundsrådet i vilket förbundsstaterna finns representerade.

Förbundsstaterna är indelade i distrikt (Kreis eller Landkreis) och distriktsfria städer (i praktiken en kommun som inte tillhör någon Landkreis). Sammanlagt finns 439 distrikt, i sin tur bestående av kommuner av starkt varierande storlek, totalt omkring 5 000.

Till ytan är Tyskland ett av Europas största länder (ca 360 000 km² att jämföra med Sveriges 450 000 km²), det är ca 880 kilometer från nordligaste till sydligaste punkten och det längsta avståndet mellan gränserna i väst och i öst är 640 kilometer.

Det finns 11 storstadsregioner. Där finns 60 procent av befolkningen. Vidare finns det fyra städer med minst en miljon invånare, Berlin är den största med 3,4 miljoner.

Cykeltrafiken

Cykeltrafiken i Tyskland ligger över det europeiska genomsnittet men under Danmarks och Nederländernas nationella genomsnittssiffror. Uppskattningsvis görs 12 procent av resorna med cykel.



Tysklands 16 delstater, folkrikast i Europa och ett av de större länderna till ytan.

Variationen inom landet är emellertid mycket stor. I cykelvänliga städer som Bremen, Münster och Borken handlar det om 40 procent, medan det i en del större städer som Berlin och Stuttgart är mellan 5 och 10 procent.⁴³

Variationen pekar på att den finns en väsentlig potential för att öka cyklingen.

ADFC - Allgemeine Deutscher Fahrrad-Club

ADFC bildades 1979. De ursprungliga motiven handlade om miljö och klimat men tyngdpunkten kom att så småningom ligga på hälsa och friskvård. På senare tid har emellertid de ursprungliga motiven alltmer kommit tillbaka.

Organisationen är federalt strukturerad enligt den tyska modellen, alltså i 16 landsförbund. På den lägsta nivån i hierarkin finns 450 ortskretsar och stadsföreningar.

Också beslutsprocesserna är likartade. Varje nivå väljer sina egna styrelseledamöter vilka väljer delegater som väljer styrelsen på nästa nivå.

Antalet medlemmar är över 125 000 (medelåldern ligger kring 40-50).

Förbundskansliet ligger i Bremen och har 30 anställda. Antalet anställda lokalt inom landsförbundet är 30-40 (motsvarande heltider). Totalt är det alltså fråga om 60-70 anställda.

Det finns 80 informationskontor och 3 500 aktiva medlemmar som arbetar för bättre cykelförhållanden, leder cykelturer och rådgiver människor i cykelfrågor. En mycket väsentlig del av ADFCs insatser görs av medlemmarna på frivillig basis.

Trafikpolitik och cykelturism

I likhet med de flesta cykelorganisationerna har ADFC en inåtriktad och en utåtriktad verksamhet.

Den inåtriktade gäller service och tjänster till medlemmarna. ADFC erbjuder ett brett utbud av cykelturer av varierande svårighetsgrad och längd. ADFCs informationskontor ger råd i olika frågor, från cykeltekniska till turförslag. Produktionen av kartor och guider är omfattande. Tidningen spelar förstås en viktig roll, RadWelt, som medlemmarna får varannan månad. Regionala tidningar finns. ADFC samarbetar med polisen i fråga om stöldskydd för medlemmarnas cyklar. Annan medlemservice rör försäkringar – egendoms- och ansvarsförsäkringar.

Den utåtriktade verksamheten gäller utåtriktade trafik- och turistpoliska frågor (mer om detta nedan).

Turistfrågorna spelar en stor roll. ADFC menar att det finns ett starkt samband mellan trafikpolitik, vardagscykling och turistcykling. En stark turistcykling



⁴³ Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012. Fahrrad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, April 2002.

förstärker vardagscyklingen trafikpolitiskt, den öppnar dörren för de trafikpolitiska aktiviteterna.

Websidan spelar en avgörande roll för serviceutbudet och ADFCs övriga verksamhet.

Stort samarbetsnät

ADFC har ett tätt och professionellt samarbete med det tyska federala transportministeriet liksom med motsvarande ministerier på förbundsstatsnivå. Samarbete finns på alla nivåer, nationell, förbundsstat, distrikt och kommun. Omfattningen varierar förstås regionalt och lokalt.

Samarbete finns också på alla områden. Det finns inga myndighetsområden där inte ADFC spelar en roll, det gäller infrastruktur, stadsplanering, trafiksäkerhet, trafikregler, kollektivtrafik och så vidare.

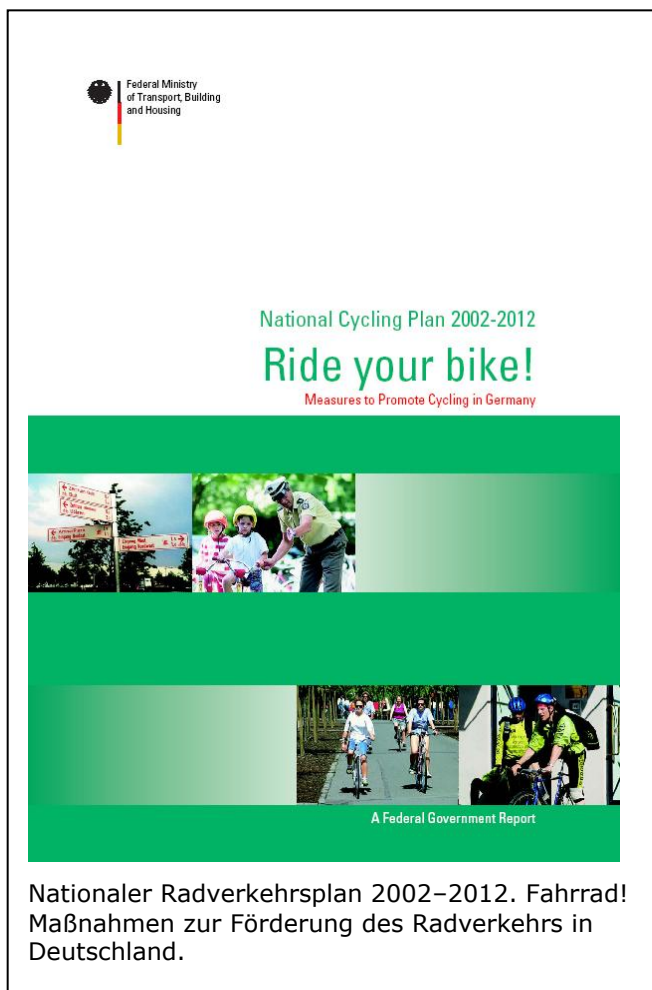
Också med andra organisationer, kyrkliga samfund och privata företag samarbetar ADFC eller sponsras av. Ett exempel är försäkringskassan AOK – Die Gesundheitskasse – som sponsrar arbetspendlingskampanjer.

Den federala tyska cykelplanen 2002-2012

På initiativ av ADFC lät den tyska federala regeringen utarbeta en tioårig nationell cykelplan. Den publicerades år 2002.⁴⁴

ADFC deltog aktivt i olika arbetsgrupper som utarbetade planen (finansierades av egna medel eftersom ADFCs roll var intresseorganisationens). Nämnas kan att en del av förslagen i cykelplanen nu genomförs av ADFC som för detta får statlig finansiering (exempelvis information och kampanjer om cyklingens fördelar).

Cykelplanen syftar till att förbättra förhållandena generellt för cyklister, och få alla krafter på olika nivåer att arbeta för det, från offentliga organ till enskilda organisationer och



⁴⁴ Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. Fahrrad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, April 2002. Rapporten finns också på engelska.

privata företag. Som framhålls: ”Cyklingen kan inte regleras eller framtvingsas av staten”. Det är bara genom att skapa trevligare, säkrare och komfortablare förhållanden som allmänhetens resvanor kan förändras.

Det ska ske genom om att stärka cykelns status i stads- och transportplaneringen, att skapa sammanhängande cykelvägnät, att integrera cykel och kollektivtrafik, att förbättra cykelplaneringen och att driva en systematisk och uthållig PR för cykeln och alla dess fördelar.

Den federala regeringen driver linjen att cykeln ska tillerkännas *samma* status som bil- och kollektivtrafik och på de villkoren integreras i de regionala och lokala utvecklingsplanerna för hela transportsystemet.

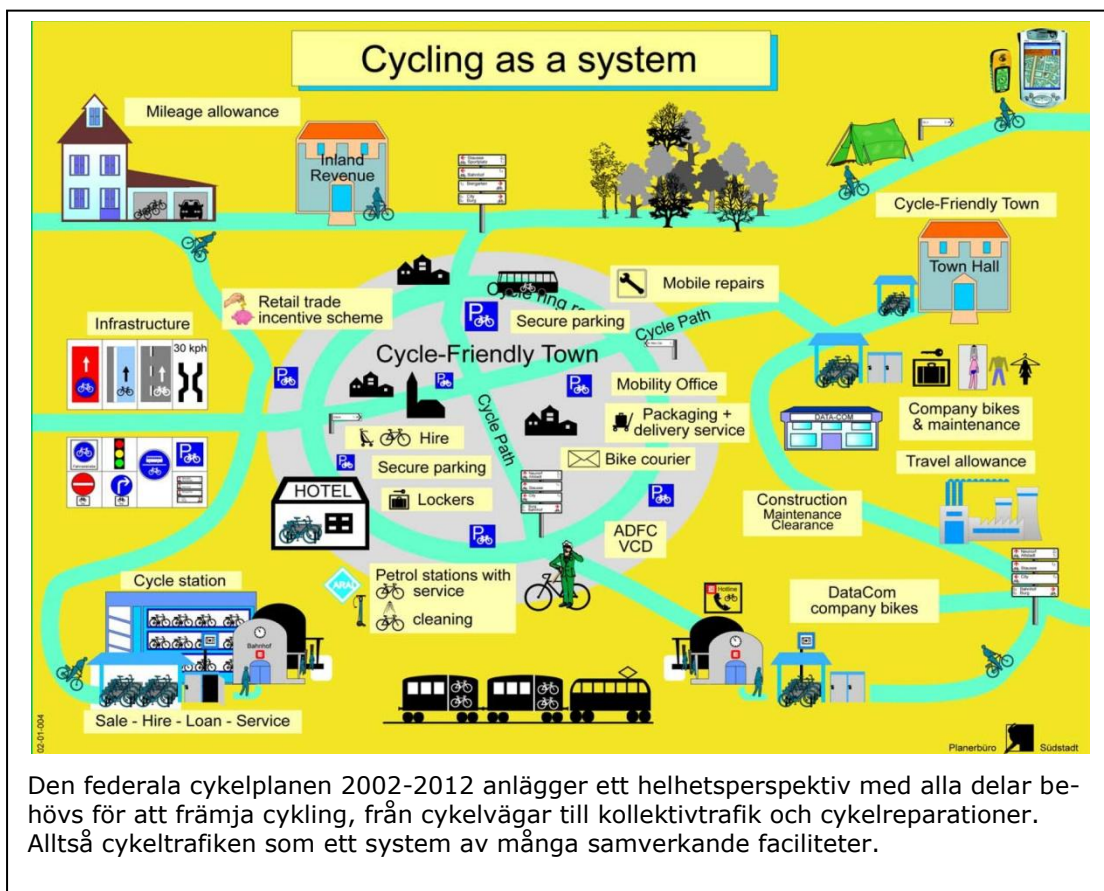
Vardagscyklingen i den tyska cykelplanen handlar framför allt om skolor och utbildningsinstitutioner, arbetsplatser, affärer och inköp.

Metoder och implementeringsstrategier

Det är förbundsstaterna och de lokala myndigheterna som har det huvudsakliga ansvaret för att främja cyklingen.

Cykelplanens direkta syfte är därför att initiera nya metoder och implementeringsstrategier hos berörda aktörer inom de politiska, ekonomiska och samhällsliga sfärerna på de olika nivåerna förbundsstat, distrikt och kommun.

Cykelplanen har en intressant strukturering av aktivitetsområden för de behövliga åtgärderna.



Den federala cykelplanen 2002-2012 anlägger ett helhetsperspektiv med alla delar behövs för att främja cykling, från cykelvägar till kollektivtrafik och cykelreparationer. Alltså cykeltrafiken som ett system av många samverkande faciliteter.

Två procent av väginvesteringarna

Specifika åtgärder i cykelplanen var exempelvis en fördubbling av budgeten för att bygga och underhålla cykelinfrastruktur i anslutning till de federala vägarna.

Den federala regeringen satsar nu 2 procent av väginvesteringarna på cykelvägar, inklusive drift, eller ca 100 miljoner € årligen. Till detta kommer delstaternas och kommunernas investeringar.

Det finns nu 16 000 kilometer cykelväg i anslutning till de federala vägarna, och den årliga tillväxten har rört sig om 300 kilometer.

Turistisk och industriell tillväxt

Den turistiska faktorn väger lite tyngre i den tyska cykelplanen än i många andra länders. Den inhemska turismen svarar för 8 procent av BNP. Cykelturismens bidrag till den inhemska turismen uppskattas till 4 procent⁴⁵, vilket bedöms vara tämligen betydelsefullt i Tysklands ekonomiska tillväxtpolicy.

I slutet på nittiotalet ökade den tyska cykelturismen väsentligt varför man bedömer att de fortsatta möjligheterna är goda

I cykelplanen finns ett nationellt nätverk av cykelleder. Frågor som tas upp gäller ledernas kvalitet, vägvisning och kringsservice.

Också den tyska cykelindustrin finns med i den federala cykelplanen. Cykelindustrin är en av Europas största.⁴⁶ Industrins intresseorganisation⁴⁷ beräknade i sammanhanget att 5 procent ökad cykling leder till 15 procent ökning av antalet sålda cyklar.

Kunskapsinfrastruktur

Som ett led i att utveckla kunskaperna om cykelfrågor professionellt har ett antal internetportaler etablerats:

Fahrradportal. Det är en allmän portal med information i alla möjliga frågor för allmänhet och organisationer.⁴⁸

Fahrradakademie, som är en fackorienterad portal, där syftet är att sprida information om Best Practice Beispiele och nya vetenskapliga rön på området.⁴⁹

Fahrradkonferenz, med information om konferenser på olika nivåer.⁵⁰

De tre portalerna drivs av det federala transportministeriet, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Nämnas kan i sammanhanget att den federala cykelplanen också innehåller en väsentlig satsning på cykeltrafikforskning.

⁴⁵ Alltså drygt 0,3 procent av den inhemska turismen.

⁴⁶ Cykel- och komponentindustrin sysselsatte 10 000 människor år 2000 och tillverkade 3,4 miljoner cyklar. Idag är produktionen uppe i 4-5 miljoner cyklar. Trenden går mot dyrare cyklar (över 1 000 €) och från stormarknader till fackhandeln.

⁴⁷ Zweirad-Industrie-Verbandes, ZIV

⁴⁸ www.nationaler-radverkehrsplan.de

⁴⁹ www.fahrradakademie.de

⁵⁰ www.fahrradakademie.de/fahrradkonferenz

Städer betygssätts genom ADFC

En tanke i den nationella cykelledsplanen är att bidra till en konstruktiv konkurrens mellan städer i att utveckla cyklingen.

Ett inslag i detta är de så kallade Fahrradklimatet som ADFC låter genomföra. Det är en större enkätundersökning till tiotusentals cyklister i tyska städer av varierande storlek. Cyklisterna sätter betyg på städernas cykelvänlighet, eller cykelklimat (för att översätta rakt av).

Den senaste undersökningen genomfördes 2005 och de städer som då räknades högst var Münster, Erlangen und Bocholt i sina respektive storleksklasser.

Turistcyklingen

Som nämnts spelar alltså turistcyklingen en roll i Tyskland av ekonomiska skäl. Därför står den högt på agendan hos ADFC.

ADFC gör emellertid inga egna cykelleder. De görs i stället av de regionala och lokala turistorganisationerna eller motsvarande aktörer.

ADFCs särskilda roll är att utveckla kvaliteten på lederna och att marknadsföra dem generellt.

Vartannat år publicerar ADFC en översikt av de nationella cykelvägar som uppfyller ADFCs grundläggande kvalitetskrav (minst tre stjärnor av max fem). Det görs tillsammans med den tyska turistorganisationen "Deutschland Das Reiseland". Informationen är till för såväl inhemska cykelturister som utländska (ges ut på 6-7 språk).

Översikten finansieras av dem som äger och driver lederna, i regel de regionala turistorganisationerna.

ADFC-QUALITÄTSRADROUTEN



Radfernwege,
die vom ADFC
zertifiziert wurden

ADFC-Qualitätsradroute är ett femgradigt betygssystem för cykelleder som ADFC administrerar och driver.

Den som äger leden, i regel regionala turistintressen, svarar för kostnaderna.

Ett femstjärnigt betyg delades för första gången ut i augusti 2008. Det gick till Main-Radweg (strax norr om Nürnberg).

Betygsättningen görs utifrån kriterier på säkerhet, vägbanans kvalitet, vägvisning, kringservice, information.

ADFC kvalitetstestar cykelleder

ADFC har utvecklat ett betygssystem för cykelledernas kvalitet, och administrerar och kontrollerar testverksamheten. De som lokalt gör testerna, gör det på uppdrag av ADFC. Testpersonalen upprättar en testrapport till ADFC, som gör sin bedömning, varefter den överlämnas till regionen ifråga. Uppfyller cykelleden minimikravet på tre stjärnor, får den kvalitetsmärkningen "ADFC-Qualitätsradroute" att användas i marknadsföring och liknande sammanhang.

För rätten att använda kvalitetsmärket betalar ledorganisationen en ersättning till ADFC, liksom för själva testet. Det täcker ADFCs kostnader.

Testförfarandet är transparent för att underlätta förbättring av lederna. I processen ligger ett kommersiellt tryck att åtgärda leder med dåliga betyg så att de når minimikravet på tre stjärnor, eller mer.

ADFC har nu börjat testa också utländska leder på uppdrag.

Cykelledsnätet

Cykelledsnätet är nu mycket omfattande. Bara det federala cykelledsnätet ”D-Netz” uppgår till 12 000 kilometer. Det består av 12 mellanstatliga leder.

ADFC har en digital cykelledsportal där cyklisten kan komponera egna sträckningar i ett nät av nu 204 000 kilometer småvägar, lämpade för cykling.⁵¹ De skraddarsydda rutterna kan printas ut på papper eller laddas in i en GPS-navigator (den senare faciliteten kommer 2010).

Som bekant behövs också logi och kost vid turistcykling. ADFC ger ut en katalog över 4 800 övernattningsställen i Tyskland – Bett & Bike. Det är allt från vandrarhem till mer luxuösa hotell. Det grundläggande kravet är att de har säkra och goda cykelförvaringar. Många av är kvalitetsskattade av ADFC i en femgradig stjärnbetygsskala (vilket började 1995).

ADFC har, förstås, inlett arbete med producenter av GPS-mjukvara om att integrera katalogen i sina kartor.

Såväl den utländska som inhemska cykelturismen har blivit betydande. Över två miljoner tyskar cykelturistar minst 3 dagar årligen. Till det kommer de utländska cykelturisterna från kringliggande eller mer distanta länder.

Cykel på tåg

Möjligheten att medföra cykel på tåg är helt avgörande för turistcykling, särskilt i större länder, enligt ADFCs uppfattning. Det har man länge kunnat göra i Tyskland tack vare insatserna från ADFC och turistorganisationerna.

Nämnas kan att ADFCs bild av Sverige är att det inte är möjligt att ta med cykel på några distanståg överhuvudtaget. Det är inte helt sant, eftersom det numera går på några relationer, fast i begränsad utsträckning.

Övrig verksamhet och finansiering

Analys av all tysk lagstiftning

ADFC har egen trafikjuridisk expertis som följer utvecklingen av den tyska trafiklagstiftningen och reagerar om den går mot cyklisternas intressen. Ett exempel på insatserna är att reglerna i vägtrafikförordningen ändrades 1997 så att kommuner kan öppna enkelriktade gator för cykling i motsatt riktning.

Nyligen föreslog ADFC den federala regeringen att se över hela den tyska lagstiftningen – alltså inte bara trafik, utan all annan lagstiftning avseende exempelvis skatter, stadsbyggnad och så vidare. Syftet är att hitta lagstiftning som går emot eller på annat sätt missgynnar cykling (exempelvis genom överdimensionerade bilförmåner i skattelagstiftningen).

⁵¹ <http://www.adfc-tourenportal.de>

Regeringen har anammat förslaget och lagt ut granskningen på en privat expertbyrå. ADFC följer detta arbete och deltar i diskussionerna.

Testar och godkänner parkeringsutrustning - Prüfsiegel

Förr var utrustningen för cykelparkering dålig i Tyskland. ADFC har därför utvecklat ett testförfarande med kvalitetskriterier i syfte att utveckla standarden. Det är ett slags konsumentupplysning fast till regionala och lokala myndigheter, arbetsplatser och andra uppköpare av parkeringsutrustning.

Av ADFC godkänd utrustning har blivit en kommersiellt nödvändighet när en tillverkare erbjuder lokala eller regionala myndigheter parkeringsutrustning.

Det finns 8-10 tillverkare av utrustning för cykelparkering. Nu är produkter hos 6-7 tillverkare testade och godkända av ADFC.

Tillverkarna betalar ADFC två gånger, dels för själva testet, dels för att efter godkänt test få använda kvalitetsmärkningen, Prüfsiegel, på sina produkter och i marknadsföringen.

Utländska tillverkare av parkeringsutrustning har börjat anlita ADFC för att få sina produkter testade och certifierade.

Kampanjer

ADFC genomför kampanjer på olika teman. Den federala regeringen avsätter årligen 1 miljon € till cykelfrämjande kampanjer och aktiviteter, av vilka ADFC får en stor del.

Det handlar exempelvis om belysning och synbarhet kontrolleras "Sei helle – schalt ein".

Arbetspendling med cykel ägnas stor kraft, Mit dem Rad zur Arbeit.

"Bike + Business" är en mera komplex aktivitet med råd till företag om hur man ska skapa cykelvänliga villkor för sina anställda. ADFC kan, mot ersättning, skicka sina experter med rådgivning direkt till arbetsplatsen om vad man kan göra.

Man satsar också på kampanjer för bättre trafiksäkerhet och bättre förhållanden mellan cyklister och andra trafikantkategorier.

En annan typ av kampanjer har barnfamiljen som målgrupp där syftet är att föreslå olika slags aktiviteter med cykling mera i bakgrunden. Det är för att göra det roligare för barnen (eftersom

Mitmachen, fit machen!
Ihr Weg zum fahrradfreundlichen Betrieb

Mit dem
Rad zur Arbeit

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

AOK Die Gesundheitskasse

Exempel på en arbetsplatskampanj genomförd av ADFC och finansierad av försäkringskassan AOK och Bundesministeriums för Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

barn sällan tycker om att bara cykla, de vill göra något annat också). Den kampanjen har det tyska federala transportministeriet gett bidrag till. Den sponsrades också av godistillverkaren POM-BÄR.

Finansiering

Den viktigaste finansieringen består av medlemmarnas avgifter. Hälften av medlemsavgifterna går till de 16 landsförbunden och de 450 ortskretsarna, hälften går till ADFC centralt.

Cykelindustrin (inklusive kringindustrin med cykelrelaterade produkter) ger generella bidrag.

För kampanjer och direkta uppdrag får ADFC betalt. De senaste åren har man fått omkring 200 000 € per år för arbetspendlingskampanjer, en del från det federala transportministeriet, och en del, den större, från försäkringskassan AOK.

Andra verksamheter är självfinansierade genom intäkter. Det gäller, som ovan framgått, test- och certifieringsverksamheten för cykelleder och cykelparkeringsutrustning. Det gäller också produktionen av kartor och guider.

Danmark

Administrativ reform 2007

Till Danmark hör, inom begreppet Rigsfællesskabet (riksgemenskaben), även Färöarna och Grönland (båda med ett utvecklat självstyre).

Danmark har cirka 5,5 miljoner invånare, varav nästan en fjärdedel i huvudstaden Köpenhamn. Geografiskt består landet av större delen av halvön Jylland och 443 öar (namngivna, av vilka 72 är bebodda). Ytan är ca 43 000 km² (Sverige är drygt 10 gånger större). Från öst till väst är det 452 km, från nord till syd 368 km.

Fram till och med 2006 var Danmark indelat i amt och ett stort antal kommuner.

En genomgripande administrativ reform genomfördes 2007-01-1 då amten ersattes av 5 regioner och kommunerna reducerades till 98 genom sammanslagningar. Regionernas huvudansvar är hälsosektorn (dit 90 procent av budgeten går).



Cykeltrafiken

Cykeln svarar för en hög andel av personresorna, den högsta i Europa efter Nederländerna.⁵² Det har att göra med tradition, gynnsam topografi, korta avstånd och mildt klimat. Men inte bara det.

Också kostnaderna att använda bil spelar förmodligen en icke oväsentlig roll. En ny bil kostar ungefär dubbelt så mycket i Danmark som i Sverige. Biltätheten är därför 20 procent lägre i Danmark än i Sverige, Norge, Nederländerna och Storbritannien och 35 procent lägre än i Tyskland.⁵³ En så betydande skillnad i biltäthet bidrar säkerligen till den höga cykelanvändningen i Danmark.

Cykeltrafiken har emellertid minskat nationellt sett sedan början av nittiotalet. Det har föranlett en förnyelse av de trafikpolitiska ambitionerna för cykeltrafiken

⁵² 19 procent av resorna. Det är bara Nederländerna som med sina 26 procent kan uppvisa en större cykeltrafik (Cycling in the Netherlands 2009).

⁵³ Danmark har 370 personbilar per tusen invånare att jämföra med ca 460 i Norge, Nederländerna, Storbritannien och Sverige och ca 570 i Tyskland (uppgifter från Eurostat och Statistics Norway avseende år 2006).

inklusive finansieringen av cykelinfrastruktur och andra cykelfrämjande åtgärder. Mer om detta längre fram.

Dansk Cyklist Forbund

Dansk Cyklist Forbund⁵⁴, DCF, har 17 000 medlemmar och är organiserat i 40 lokala avdelningar med representanter över hela landet (medelåldern är +50).

Kansliet ligger i centrala Köpenhamn och har 20 anställda. DCF bildades 1905.

Mål

Målet för DCF är att skapa större säkerhet, framkomlighet, trygghet och komfort för cyklisterna och därigenom få fler att cykla mera. DCF vill säkerställa att cykeln betraktas som ett likvärdigt transportmedel, att samspelet mellan cykeln och andra transportmedel förbättras, framför allt med kollektivtrafiken, och att alla destinationer ska kunna nås med cykel utan omväg. Ett övergripande syfte är att därigenom bidra till att minska trafikens miljöbelastning.

Tyngdpunkt på trafikpolitiska frågor

DCFs verksamhet täcker i stort sett hela intresseområdet för cyklister, alltså mobilitet och framkomlighet, motion och hälsa, miljö, säkerhet och trygghet, rekreation och turism, och, förstås, expansion av den egna organisationen med fler medlemmar och ett utvecklat samarbete med andra organisationer och myndigheter, också internationellt.

Tyngdpunkten ligger på det trafikpolitiska området.

Resurser och finansiering

DCFs finansiering kommer till 15 procent från medlemsavgifter, resten från projektbidrag, sponsorer, butiksförsäljning och liknande. Exempelvis svarar kampanjerna för 60 procent av intäkterna (årligen genomförs två större, en om att cykla till arbetet och den andra om att cykla till skolan).

DCF stöttas ekonomiskt av olika sponsorer, exempelvis Trygfonden, Novo Nordisk, Dong Energy, DSB, Foreningen Østifterne, Realdania, Arbejdsmarkedets Feriefond, Friluftsrådet.

Permanent samarbetspartners är Danske Cykelhandlere, och Danske Delebi-
ler (bildelning och bilpooler).



⁵⁴ www.dcf.dk

Generellt statligt stöd utgår inte till DCF, däremot till specifika aktiviteter.

Minskat statligt aktivitetsstöd

Det statliga aktivitetsbidraget som i början av 2000-talet i genomsnitt låg på ca 2,2 miljoner DKK årligen⁵⁵, minskade kraftigt 2004, med nästan 90 procent. Året därpå fortsatte minskningen så att endast 3 procent återstod av den ursprungliga nivån, för att därefter helt försvinna under åren 2006-2008.⁵⁶

Minskningarna sammanhänge med restriktivare principer för statligt stöd som genomfördes efter förändringar i de politiska majoritetsförhållandena 2001.

Cykelfrågorna fick en minskad betydelse i den statliga transportpolitiken i början av 2000-talet. Uppfattningen var att det statliga ansvaret var begränsat till det statliga vägnätet, vid den tidpunkten en tjugondel av det danska väg- och gatunätet (se faktaruta). Kommunerna hade ansvaret för resten av cykelinfrastrukturen, alltså den större delen.

Det minskade statliga intresset för cykelfrågorna hade också att göra med att Dansk Cyklist Forbund vid det tillfället inte hade tillräcklig förståelse för och förmåga att driva ett politiskt lobby- och opinionsbildningsarbete.

Vejdirektoratet

Vejdirektoratet är en del av den danska vägsektorn med ansvar för det statliga vägnätet. I och med kommunreformen 2007 fick staten överta de tidigare länsvägarna (amtsveje) vilket innebar att det statliga vägnätet fördubblades. Det omfattar nu drygt 10 procent av det allmänna vägnätet och mer än hälften av trafikarbetet.

Kommunerna ansvarar för resten av väg- och gatunätet.

Vejdirektoret svarar därutöver för insamling och bearbetning av trafikdata avseende vägar, trafik och olyckor, utveckling av vägbyggnadsmaterial och arbetsmetoder, styrsystem för trafiken, trafiksäkerhet och vägtrafikens miljöproblematik, information, regelsystemet samt internationellt samarbete.

Vejdirektoratet gav exempelvis ut *Idékatalog for cykeltrafik* år 2000, en omfattande handbok för planläggning, utformning, drift och underhåll av cykelinfrastruktur.

Dansk Cyklist Forbund deltog i detta arbete med expertis och erfarenheter.

Minskad cykeltrafik men heterogen utveckling

Kring 2005-2006 blev det emellertid uppenbart att man måste ta nya tag för att stimulera cykeltrafiken.

Som nämnts har cykeltrafiken nationellt sett minskat med 20 procent sedan början av nittiotalet (vissa uppgifter talar om 30 procent).

Bilden är emellertid mycket heterogen. I några större städer har den tvärtom ökat, exempelvis i Köpenhamn⁵⁷ och Odense⁵⁸. I andra områden har cykeltrafiken

⁵⁵ Åren 2001-2003. 1 DKK ≈ 1,4 SEK.

⁵⁶ Bortsett från ett specialbidrag från Rigspolitiet på 1 miljon DKK för kampanjen ”LYS PÅ – med Ludvig”.

⁵⁷ Cykelregnskabet 2008. Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Trafik 2009, www.kk.dk/cyklisternesby.

⁵⁸ Evaluering af Odense – Danmarks Nationale Cykelby, Odense Kommune, odaterad.

gått ner mera än den nationellt genomsnittliga minskningen. Totalt sett är det emellertid fråga om en väsentlig minskning i strid mot de trafikpolitiska ambitionerna.

Bakom den heterogena bilden ligger stora variationer i de kommunala prioriteringarna. I kommuner där man satsat på cykeltrafiken, ökade den, medan den följaktligen minskat i kommuner där man inte genomfört några väsentligare cykelfrämjande åtgärder. Olikheten har i denna mening ökat i Danmark.

Heterogeniteten visade emellertid också att det går att öka cykeltrafiken om cykelinfrastrukturen förbättras och andra cykelfrämjande åtgärder genomförs.

Ett annat viktigt motiv för förnyade tag var att trafiksäkerheten för cyklister inte utvecklats lika positivt som för biltrafikanterna.

Ny statlig cykelstrategi

De nya ambitionerna för cykeltrafiken startade med ett cykelstrategiskt dokument, *Flere cykler på sikker vej i staten*. Det utarbetades av det dåvarande Transport- och Energiministeriet 2007. Dansk Cyklist Forbund uppmanade ministeriet till detta initiativ.

Dansk Cyklist Forbund deltog därefter aktivt i arbetet med cykelstrategin och svarade för en väsentlig del av underlaget.

Den bärande visionen var att staten ska arbeta för att cykeltrafiken ökar i Danmark med en cykelinfrastruktur som ger cyklister en framkomlighet och trafiksäkerhet ”som er blandt de bedste i verden”.

Fokus i cykelstrategin ligger på cykelinfrastruktur, samspelet mellan cykeltransport och kollektiva färdmedel och ökad professionalitet när det gäller cykelplanering, drift och underhåll av cykelinfrastrukturen och i andra cykelfrämjande åtgärder.

Strategin består av två delar. Den ena handlar om statens *ansvar för den statliga infrastrukturen*. Den andra om statens *ansvar som inspiratör* för kommuner och väg- och trafiksektorn.



Statens ansvar för det statliga vägnätet

Här omfattar cykelstrategin följande sex insatsområden:

- *Ny trafiksäker cykelinfrastruktur* – handlar både om säkerhet och framkomlighet på cykelvägar och cykelbanor, särskilt i korsningar och på cykelöverfarter.
- *Målinriktat underhåll* av den befintlig cykelinfrastruktur avseende beläggning, vägvisning och så vidare.
- *Förbättrad planläggning* av cykelvägnätet med kartläggning av behovet med hänsyn till trafikmängderna hos såväl cykel- som biltrafiken.
- En *systematisk värdering* av förbättrade cykeltrafikförhållandena när staten planlägger nya vägar eller vägutbyggnader (så kallad VVM = värdering av verkningar på miljön).
- Specifika initiativ för *ökad cykelsäkerhet*, bland annat en analys av orsakerna till cykelolyckor i vägkorsningar. Också informationskampanjer till lastbilsförare (bland annat om högersvängen) och generella kampanjer till cyklister och bilister.
- Ökat fokus på *cykeln i kollektivtrafiken*, bland annat genom att den statliga Trafikstyrelsen i nära samarbete med kommunerna, transportoperatörerna och Dansk Cyklist Forbund utarbetar en idékatalog för kollektivtrafikens knutpunkter.

Statens som inspiratör för kommunerna

Den andra delen av cykelstrategin handlar om statens ansvar som inspiratör för kommuner och väg- och trafiksektorn. Det innebär insatser för att säkra och utveckla de nödvändiga kunskaperna hos kommuner och berörda organisationer om förutsättningar och metoder för att öka en säkrare cykeltrafik.

Cykelstrategin består i detta avseende bland annat av följande insatsområden:

- *Regional förankring av trafiksäkerhetsinsatserna*. De nya decentraliserade vägcentra i Vejdirektoratet får ansvar att genomföra de statliga trafiksäkerhetskampanjerna i samspel med lokala myndigheter och intresseorganisationer.

Cykelnetværket

Det är ett nätverk mellan kommuner som etablerades kring sekelskiftet. Dansk Cyklist Forbund är koordinator och håller sekretariatet och är utgivare av internetportalen Cykelviden. En femtedel av kommunerna är med i nätverket (kostar 4 000 DKK årligen).

Syftet är ömsesidig inspiration och idéutveckling, utbyte av erfarenheter, forum för att testa och diskutera olika idéer och att bygga upp ett referensunderlag av utprovade åtgärder för beslutsfattare och andra aktörer som direkt eller indirekt har att göra med cykeltrafik.

Cykelnätverket har två årliga möten.

- *Internetbaserade kunskapsportal.* Kunskapsportalen Cykelviden⁵⁹ utvecklas av Dansk Cyklist Forbund i samarbete med Cykelnätverket (se faktaruta). Syftet är att samla ihop och förmedla befintlig och ny kunskap om säker cykeltrafik, inte minst av trafikteknisk karaktär. Där finns rapporter, notat, artiklar och andra dokument från en lång rad kommuner, Vejdirektoratet, Trafikministeriet, Dansk Cyklist Forbund, Danmarks Transportforskning och Rådet for Trafiksikkerhedsforskning (den senare institutionen är numera nedlagd).
- Nya initiativ för *cykelleder och cykelturism.* Det handlar om att i samarbete med Dansk Cyklist Forbund och Friluftsrådet att utveckla förutsättningarna för cykelturismen. Berörda myndigheter är Vejdirektoratet och Skov- og Naturstyrelsen.

Därutöver finns utvecklingsprojekt i cykelstrategin för att förbättra metoderna att mäta cykeltrafikens omfattning och utveckling, årliga konferenser med mera.

En vändpunkt - Transportavtalet 2009-2020

Det räcker inte med en bra cykelstrategi. Det behövs förstås pengar och människor för genomförandet. Utan resurser blir även de mest genomtänkta och välformulerade cykelstrategier meningslösa. Cykelinfrastruktur kostar (även om den är mycket billigare än bilinfrastruktur), kunskapsutveckling kostar, kunskapsförmedling kostar. Alltså behövs resurser.

Dansk Cyklist Forbund prioriterade därför starkt lobbyarbetet inför den nya infrastrukturplanen, Transportavtalet 2009-2020. Det skedde genom en lång rad kontakter med beslutsfattare på högsta nivåer. DCF tog fram underlag och argumenterade för mer resurser till cykeltrafiken. Bland annat gjorde man genom European Cyclists' Federation en inventering av förhållandena i andra europeiska länder för att hitta bra och verkningsfulla exempel i det politiska arbetet.

Att staten skulle ta ett större ansvar för cykeltrafiken i kommunerna, var en av huvudlinjerna som Dansk Cyklist Forbund drev. Man tog upp frågan om en särskild statlig cykelpott som kommunerna skulle kunna söka pengar från. Samma principdiskussion fördes som i Sverige, en falang ville ge kommunerna generell stöd som de själva kan använda efter eget gottfinnande. En annan falang ville specialdestinera en del av det statliga bidraget till särskilda ändamål.

Så kom Transportavtalet kom i januari 2009. Det fick en utpräglad grön färg, så att säga. Klimatfrågornas växande aktualitet fanns i bakgrunden.

Av den sammanlagda investeringen fram till 2020 på 94 miljarder DKK går nämligen merparten till kollektivtrafik, 61 procent. Vägtrafiken får 28 procent. Resten, en tiondel, fördelas senare. Det är en mycket kraftig förändring i fördelningen mellan väg och kollektivtrafik, ett totalt skifte. Tidigare har vägtrafiken fått den allra största delen av de statliga investeringarna.

Särskilt intressant är också att 8,1 miljarder DKK avsatts till nya potter (puljer) till bättre framkomlighet för bussar, mera cykeltrafik, bättre trafiksäkerhet,

⁵⁹ www.cykelviden.dk

trafikbullerbekämpning mm. Observera att denna ram gäller halva perioden, fram till 2014. Därefter tas beslut om nya pengar.

Trots att cykeltrafiken sedan länge haft stor betydelse särskilt i de stora städerna, kan man säga att det är först i och med Transportavtalet 2009 som cykeln fått *en roll i den statliga transportpolitiken*. Det innebar bland annat att staten tog ett ansvar, ekonomiskt uppbackat, för cykling i hela landet, inte bara för den statliga infrastrukturen utan också för cykelförhållandena i kommunerna. Och det är ju i tätorterna den mesta cykeltrafiken äger rum.

Puljen Mere cykeltrafik – en kraftig förstärkning

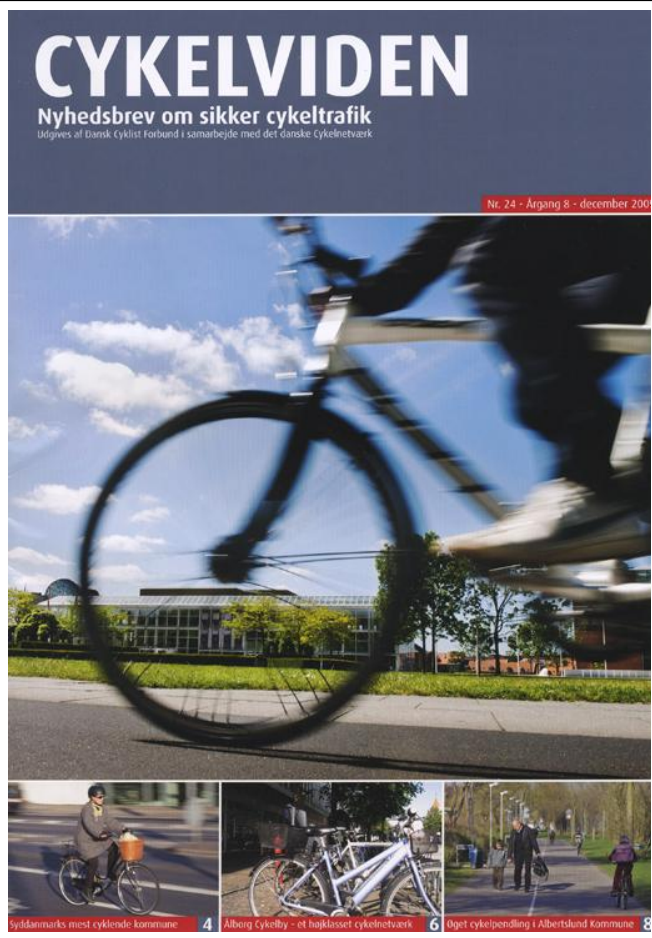
Potten "Mere cykeltrafik" är på 1 miljard DKK fram till 2014 (i ursprungliga förslaget låg potten på en halvmiljard, men efter ytterligare lobbyarbete från Dansk Cyklist Forbund fördubblades anslaget).

Pengarna kan sökas av framför allt kommuner för cykelfrämjande projekt, men också av organisationer och institutioner.

Potten förutsätter kommunal motfinansiering på 50-70 procent, innebärande att de verkliga investeringarna blir i storleksordningen 2-3 miljarder DKK.

Det är alltså fråga om en historiskt sett mycket kraftig förstärkning för cykeltrafiken.

Cykelpotten administreras av Vejdirektoratet. Det första året, 2009, inkom drygt 130 ansökningar avseende större eller mindre projekt, de flesta från kommuner men också ett antal organisationer, forskningsinstitutioner och en av regionerna.⁶⁰ Den sökta bidragssumman uppgick till 400 miljoner DKK (vilket med motfinansiering handlar om ca 1 miljard DKK), vilket kraftigt översteg årets nivå. Detta första år resulterade en utbetalning på inte fullt 200 miljoner DKK till ett drygt 40-tal



CYKELVIDEN
Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik
Udgives af Dansk Cyklist Forbund i samarbejde med det danske Cykelnetværk
Nr. 24 - Årgang 8 - december 2009

Förutom internetportalen Cykelviden ger Dansk Cyklist Forbund ut tidskriften Cykelviden, också det i samarbete med Cykelnätverket, här 28 sidor om cykeltrafiken i ett antal städer.

Cykelviden kommer ut 3 gånger per år sedan 2002.

⁶⁰ Av de 98 kommunerna sökte 64 bidrag från den statliga cykelpotten.

kommuner, oftast till cykelinfrastruktur, vilket med motfinansieringen kom att landa på omkring 500 miljoner DKK.

I de enskilda projekten ingår krav på redovisning av uppnådda resultat.

Hur den övergripande utvärderingen av cykelpuljen ska göras är under diskussion. En tänkbar modell är Köpenhamns cykelregnskap⁶¹.

Rådgivande organ DRC

Ett rådgivande organ, DRC, tillsattes i samband med att den statliga cykelpotten beslutades. Där ingår Dansk Cyklist Forbund tillsammans med andra aktörer på transportområdet. Det rådgivande organet ska ge de politiska beslutsfattarna förslag om hur cykelpotten ska utbetalas kommande år.

Dansk Cyklist Forbund verkar för att stötta projekt som dokumenterat främjar cyklingen mest. DCF driver vissa frågor särskilt, exempelvis att ansökningsprocedurerna ska utformas så att de är anpassade till de kommunala beslutsprocesserna. Andra frågor gäller behovet av användbar cykelstatistik och att man från centralt håll bör låta utvärdera effekterna av de nya projekten i kommunerna.

Dansk Cyklist Forbund expanderar

DCF konstaterar i sitt arbetsprogram 2010 att de trafikpolitiska framgångarna 2009 innebär att cykeln återigen är en del av den nationella och kommunala transportplaneringen.

När ”Danmark skal være verdens bedste cykelland” är det självklart att DCF påtar sig ett medansvar för klara detta. Och för att de nya satsningarna på cyklingen leder till så märkbara förbättringar att fler danskar väljer cykeln för de vardagliga förflyttningarna. De statliga och kommunala investeringarna ska resultera i att den nedåtgående trenden vänds, cykeltrafiken ökar, fler barn använder cykeln till skolan och så vidare.



Cycling Embassy
of Denmark

Cykelambassaden bildades 2009 för att möta det internationella kunskapsbehovet om cykeltrafikpolitiska frågor. Och för att marknadsföra Danmark som ett cykelland, inte bara internationellt utan också internt.

Dansk Cyklist Forbund svarar för sekretariatet.

Cykelambassaden har expertis om stadsplanering, infrastruktur, cykelfrämjande åtgärder, parkeringsfaciliteter, cykelturism, cyklar och cykelutrustning.

Medlemmar är privata företag, kommuner och organisationer. Som exempel på företag kan nämnas Gehl Architects (en ledande arkitektbyrå inom stadsplanering), Børge Kildemoes Cykelfabrik, COWI (en ledande konstulbyrå i norra Europa), Principia (tillverkare av high-tech cykelprodukter), Reelight (cykelbelysning), Vekso (cykelparkeringar).

Kommuner är Köpenhamn, Fredriksberg, Odense, Aarhus.

Bland organisationerna kan, förutom Dansk Cyklist Forbund, nämnas Visit Denmark (den nationella turisorganisationen, samt DATRA, the Danish Twoweel Retailers Association (alltså återförsäljarna).

Nämnas bör också att det var Dansk Cyklist Forbund som tog initiativet till att bilda Cykelambassaden.

⁶¹ Cykelregnskabet 2008. Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Trafik 2009, www.kk.dk/cyklisternesby.

Under de närmaste åren fram till 2014 kommer en lång rad projekt att genomföras till följd av den statliga cykelmiljarden. DCFs uppgift är att vara en stark medspelare i detta sammanhang.

För detta får Dansk Cyklist Forbund återigen statligt stöd efter några års noll-läge, dock inte generellt driftsstöd. Det statliga stödet är projektbundet.

Som nämnts svarar Dansk Cyklist Forbund för internetportalen Cykelviden och för Cykelnetværket. För uppdatering av portalen fick DCF statligt stöd, men inte för driften som finansieras med bland annat annonsintäkter.

Intialt har DCF fått ett tillskott på 4,2 miljoner DKK från den statliga cykelmiljarden för några specifika projekt där den större delen går till ett utvecklings- och forskningsprojekt ”Tryk og sikker skolecykling”. Andra inslag i denna finansiering är en satsning på framtidens cykelgenerationer, nämligen ”Cykelleg i forhold til familier og institutioner”.

Fler medarbetare och större lokaler

Dansk Cyklist Forbund anställer fler medarbetare, för närvarande 20 som nämnts, och har nyligen fördubblat kansliet ytmässigt, för att kunna svara upp emot kraven på att bidra till cykelstrategins genomförande.

Det löpande samarbetet sker med Vejdirektoratet. DCF samarbetar också nära med större kommuner, exempelvis Köpenhamns kommun där samarbetet intensifierats de senaste fyra åren. Den stora internationella cykelkonferensen Velo-City Global 2010 äger rum i Köpenhamn (tusen deltagare från hundra länder).

Ett annat intressant samarbete är med Ballerups kommun där koordineringen av cykelfrågorna flyttats från vägförvaltningen till hälsovårdsbyrån (sundhedsbyrån) för att därigenom få en kraftfullare prioritering av hälsoaspekterna.

Samarbeten sker i olika former också en rad andra aktörer, ett aktuellt exempel är den danska Cancerfonden som inlett ett samarbete med Dansk Cyklist Forbund med tanke på de hälsobefrämjande effekterna.

DCF arbetar också aktivt i en europeisk dimension. DCF är representerat i styrelsen för European Cyclists' Federation genom sin direktör och påverkar därigenom hur de transportpolitiska frågorna hanteras inom EU-kommissionen och Europaparlamentet, särskilt de som gäller urban mobility.

DCFs trafikpolitiska verksamhetsprogram 2010

Verksamheten 2010 sker på nio olika men sammanhängande områden.

Opinionsbildning och utbildningsaktiviteter ”Det gode cykelliv”

Det handlar om opinionsbildningen för cykeln i olika sammanhang, boost the image of cycling, verka för mera hänsyn mellan olika trafikantkategorier, utrymme för barn och äldre på cykelvägarna, utveckling av leg- och uppehållsområden (ett slags woonerfkoncept).

Mobilitet och framkomlighet

Här finns sådant som uppföljning av den statliga cykelstrategin och cykelmiljarden, förnyelse av cykelstäder, samarbete med kommuner och cykelkunskap och kampanjer, utveckling av snabbcykelvägar över kommungränser, bättre cykelparkering vid bostäder, affärer och arbetsplatser.

Vidare ingår cykelparkering vid tågstationer med bidrag från den så kallade DSB-miljarden och förbättrade möjligheter att ta med cyklar på tåg och i bussar.

Hälsa och motion

Här arbetar DCF med cykelfrämjande kampanjer, utveckling av samarbetet med cykelvänliga arbetsplatser, aktiv och säker pensionärscykling i samarbete med deras organisationer, cykling för invandrare och försök med elassisterade cyklar för att få flera människor att börja cykla.

DCF genomför två större årliga kampanjer, Cykla till jobbet som samlar 110 000 människor och Cyklar till skolan med 130 000 deltagare.

Bättre miljö och CO²-reduktion

Det handlar om utveckling av CO²-beräkningar och användning av sådana metoder, uppföljning av DCFs deltagande i klimatmötet i Köpenhamn december 2009, samt en generell argumentation för ökad cykling utifrån klimatproblematiken.

Säkerhet och trygghet

Här verkar DCF för central registrering av trafikskadedata och utökad forskning kring säkerhetsfrågorna, bättre trafikantbeteende, begränsning av hastigheten till maximalt 30 km/tim i städernas centrala delar och kring skolor och daghem, informationsmaterial om cykelsäkerhet också för gäster från andra länder, det förändringsskapande projektet trygg och säker skolväg, förändringar av trafiklagstiftningen med hänsyn till cyklisternas behov, insatser för att motverka cykelstöldrarna.

DCF arbetar också för att mopederna ska bort från cykelvägarna.

Cykelturism och cykelleder

Den danska cykelturismen började stagnera kring 1993. DCF genomför nu ett planeringsprojekt om de nationella cykellederna. Vidare arbetar DCF för ett kvalitativt lyft av cykellederna och en ökad rekreativ cykling.

DCF medverkar i att de nationella och regionala cykellederna testas, att de koordineras med EuroVelo, det europeiska cykelvägnätet som administreras av European Cyclists' Federation. Ingår gör också att utgivningen och tillgången till cykelkartor säkras.

Nyckeltal och samhällsekonomi

DCF arbetar för framtagning av nyckeltal om cykeltrafikens omfattning och utveckling, för framtagning av verktyg för att beräkna samhällsekonomiska konsekvenser av cykeltrafiken och för att främja forskningen om cykeln ibland annat dessa avseenden.

Internationellt arbete

DCF medverkar i European Cyclists' Federation och i den stora konferensen VeloCity Global som äger rum i Köpenhamn i juni 2010.

Vidare arbetar DCF med att marknadsföra Danmark som cykelland genom Cykelambassaden⁶² (se faktaruta). DCF svarar för Cykelambassadens sekretariat.

⁶² www.cycling-embassy.dk

Förstärkning av den egna organisationen

DCF:s mål är att ha 25 000 medlemmar 2012, säkra sin ekonomi, synas mer i media, utveckla sina tidningar, nyhetsbrev och medlemskommunikation, etablera lokalavdelningar i alla nya cykelstäder, att få representation i alla de sex regionala vägcentras trafiksäkerhetskommittéer, utveckla samarbetet med andra organisationer.

Samt särskilt att utöva inflytande genom lobbyverksamhet, politiskt arbete och stärka det politiska arbetet i kommunerna.

Nederländerna

Provinser och kommuner

Nederländerna består av 12 administrativa regioner som kallas provinser. De är i sin tur indelade i kommuner (gemeenten), 458 till antalet.⁶³

Till ytan är Nederländerna drygt 41 000 km², något större än Småland. Antalet invånare är 16,5 miljoner, innebärande att landet är Europas befolkningstätaste med 400 invånare/km² (bortsett från mikrostaterna).

Cykeltrafiken

Nederländerna har Europas största cykeltrafik med omkring 27 procent av resorna. Landet är det enda i Europa, förmodligen också i världen, som har fler cyklar än invånare.⁶⁴

Cykeltrafikens lokala variation är avsevärd. I exempelvis Zwolle och Groningen är cykelns andel av resorna bortåt 40 procent, medan den i Rotterdam och Haag ligger kring 15 procent.⁶⁵

En förklaring till de internationellt sett höga siffrorna, men inte den enda, är de kraftfulla satsningarna på cykeltrafiken i de nederländska cykelstäderna de senaste decennierna. Det rör sig nu om motsvarande 130-170 SEK per invånare.⁶⁶ Eller ännu mera, exempelvis i Amsterdam där nivån de senaste fem åren legat på ungefär 280 SEK per invånare och år.⁶⁷

Dessförinnan hotades emellertid cyklingen av den framväxande bilismen. När massmotorismen tog fart på allvar, i övergången från femtio- till sextioalet, föll cyklingen snabbt, men inte riktigt lika mycket som i de flesta andra länder. Även



De 12 provinserna i Nederländerna.

Det flacka landskapet är utmärkande för Nederländerna. En fjärdedel av landet ligger under havsytans nivå, hälften mindre än en meter över havet. Landet har ett tempererat, fuktigt kustklimat med mildra vintrar och svala somrar.

⁶³ Därutöver finns en annan dimension som har att göra med behovet att kontrollera vattennivåerna. Landet är indelat i 27 vattendistrikt med en styrelse som beslutar i sådana frågor.

⁶⁴ Nederländerna har 1,1 cyklar per invånare att jämföra med 0,67 i Sverige, 0,83 i Danmark, 0,77 i Tyskland, 0,4 i England, 0,18 i Spanien. Uppgifter från Fietsberaad.

⁶⁵ Ibland ser man betydligt högre siffror. Då handlar det om cykelns andel av de kortare resorna, under exempelvis 5 kilometer.

⁶⁶ Uppgifter från Cycling England's projekt med de brittiska cykeldemonstrationsstäderna.

⁶⁷ Cycling in the Netherlands. Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Den Haag, & Fietsberaad (Expertise Centre for Cycling Policy), Utrecht 2009.

när cyklingen var som lägst, kring 1975, svarade den för en inte oväsentlig del av de kortväga resorna. Den lägsta nivån var omkring 20 procent.

Den nederländska cykelkulturen har gamla anor. Redan under mellankrigstiden började man bygga en separat cykelinfrastruktur. Människor i alla ålders- och socialgrupper använder cykel.

Fietsersbond - The Dutch Cyclists' Union

Fietsersbond har nu 34 000 medlemmar i 150 lokalavdelningar. Där finns 1 500 frivilliga medarbetare, med hög kompetens i trafikfrågor, utbildade vid olika kurser.

Vid huvudkontoret i Utrecht finns 40 anställda.

Cykeln som transportmedel

Fietsersbond är en ovanlig cykelorganisation eftersom den bara har vardagscykling på agendan, inte turistcykling eller klubbverksamhet. Det kan vara en av förklaringarna till organisationens styrka, frånvaron av målkonflikter mellan i grunden helt skilda verksamheter.

Fietsersbond bildades 1975 när de negativa följderna av massmotorismen och urbaniseringsprocesserna blivit allt mer uppenbara, särskilt i de trånga nederländska städerna. Cyklister, äldre människor, barn, fotgängare trängdes undan, trafikplanering och stadsutveckling hade tagit sikte på massbilism. Fietsersbond tillkom för att få tillbaka cykeln i trafikpolitiken.

Då, på sjuttioalet, var det emellertid få som trodde på cykelns potential att lösa städernas trafikproblem.

I början säkerhet

I början var säkerhetsfrågorna framträdande. Fietsersbond kämpade exempelvis för 30 km/tim i tätorter, vilket ledde till att den dåvarande transportministern 1983 överlämnade frågan till städerna att själva bestämma. Därefter expanderade 30-zonerna mycket snabbt. Skälen var många, inte bara säkerhet, också sådant som allmän trivsel, komfort, framkomlighet för de oskyddade trafikanterna och liknande.



Började som kamporganisation

Fietsersbond bildades 1975 i opposition mot ANWB, som inte ansågs tillvarata cyklisternas intressen (den nederländska turistorganisationen som en gång i tiden startat som cykelorganisation men kommit präglas av motorturism).

Namnbytena vittnar om det. Det första namnet var ENWB, en förkortning för "den första, enda och äkta cykelförbundet". Efter några år ändrades namnet till ENFB, "det endaste enda cykelförbundet", efter att organisationen blivit stämmda av ANWB.

Mot slutet av åttiotalet ändrades strategi och arbetsmetoder från kamp till ett professionellt samarbete med regering, provinser och kommuner. Fietsersbond började skaffa sig expertkompetens på såväl nationell och lokal nivå.

Det var en naturlig följd av de stora offentliga satsningarna på cykeltrafiken som gjordes inom ramen för The Dutch Bicycle Master Plan under

Namnet ändrades återigen 2000. Organisationen fick sitt nuvarande namn Fietsersbond, The Dutch Cyclists' Union.

Allt fler politiker, stads- och trafikplanerare började förstå cykelns möjligheter att lindra städernas trafikproblem. Viljan att dämpa den fortsatta bilexpansionen spred sig bland allmänhet och beslutsfattare. Insikten att cykeln mycket väl kunde ersätta en mycket stor del av bilresorna växte, särskilt i tätorterna.

Infrastrukturen utvecklades. På tio år, 1978-88, ökade exempelvis cykelvägarna i anslutning till det nationella vägnätet med 73 procent⁶⁸, relativt sett mycket mer än vägnätet i övrigt.⁶⁹

Under denna första period, 1976-83, vände utvecklingen. Cykeltrafikarbetet⁷⁰ ökade med en dryg tredjedel.⁷¹

Starkare fokus på cykeln som alternativ till bil

I mitten av åttiotalet började utvecklingen emellertid att mattas, mest beroende på biltrafikens fortsatta expansion som förutspåddes få dramatiska följder om man inte ändrade inriktningen i trafik- och stadsplaneringen.

Ett mål blev att halvera den förväntade ökningen (obs) av biltrafiken. Man lade fast fem övergripande principer, exempelvis att begränsa utrymmet för motorinfrastruktur, begränsa biltrafikens framkomlighet i städer, reducera kravet på mobilitet i samhällsplaneringen, förbättra alternativen till bil genom att utveckla cykel och kollektivtrafik och så vidare.⁷²

I samband med detta fick cykeln en starkare plats i transportpolitiken och infrastrukturplaneringen. Framkomlighet, attraktivitet, komfort och kringfaciliteter kom att få en mycket större betydelse vid sidan av säkerhetsfrågorna.

Ett uttryck för detta breddade synsätt kom i och med den numera världsberömda ”Sign up for the bike” som CROW publicerade 1993 (den finns numera i en uppdaterad version 2007, bortåt 400 sidor).⁷³

Fietsersbonds aktuella agenda

Det är framför allt fyra frågor som kommit att prioriteras på Fietersbonds aktuella agenda.

Stor skolvägscyklning

De flesta barnen cyklar till skolan, 75-80 procent. Det finns knappt några skolskjutsar så alternativen är inte så många (bortsett från den allmänna kollektivtrafiken som det emellertid inte utgår någon ersättning för).

Holländska barn har alltid cyklat till skolan. Det var i och för sig en faktor bakom satsningarna på cykeln. I mitten på sjuttioalet tilltog föräldrarnas missnöje när massbilismen hotade barnens skolvägar. Det tog sig uttryck i debatter, demonstrationer, opinionsbildning. Det var ungefär då som Fietersbond bildades.

Idag börjar allt fler skolor begränsa tillgängligheten för bilburen skolankomst med olika medel, exempelvis förbud för skjutande föräldrar att stanna vid skolan, fysiska avgränsningar och så vidare.

Skolvägscyklningen är en viktig strategisk fråga, det gäller att de nya generationerna blir vana cyklister. Storbritannien har börjat se på frågan på samma sätt, fast där är skolvägscyklningen än så länge mycket blygsam.

⁶⁸ Från 9 300 till 16 100 kilometer.

⁶⁹ Vägnätet i övrigt ökade med 11 procent och motorvägarna med 19 procent under samma period.

⁷⁰ Alltså summan av alla cykelkilometer (antalet resor x resornas längd).

⁷¹ The Dutch Bicycle Master Plan. Description and evaluation in an historical context. Directorate-General for Passenger Transport. Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Den Haag 1999.

⁷² SVV-II, 1988 (The Second Transport Structure Plan).

⁷³ Design manual for bicycle traffic. CROW 2007.

Den första gäller bättre infrastruktur i form av väl underhållna, jämna och direkta cykelvägar med hög framkomlighet.

Den andra handlar om fler och bättre parkeringsfaciliteter, särskilt i anslutning till järnvägsstationer, säkrade mot stöld, åverkan och väder.

Det tredje området handlar om trafiksäkerhet. De viktigaste åtgärderna finns i infrastrukturen, exempelvis separering och farddämpade korsningar. Fietsersbond driver förstås trafikreglering med farddämpande och trafiklugnande åtgärder i blandtrafikmiljöer.

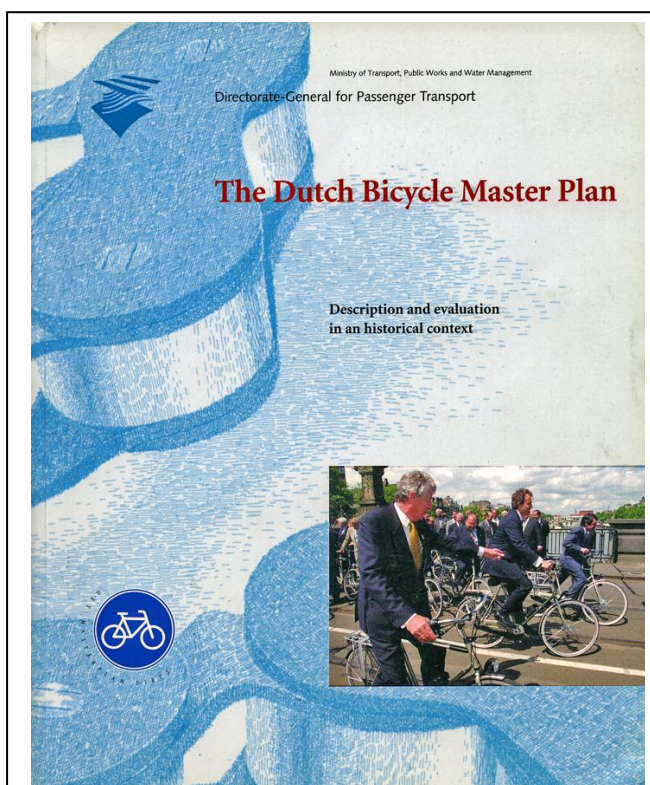
Det fjärde gäller åtgärder mot cykelstölder.

Fietsersbond har två viktiga roller som Department for Transport vill stödja. Det ena är lobbyarbetet i trafikpolitiska frågor. Det andra är främjandet av cykling i de provinsiella och kommunala sammanhangen. För detta får Fietsersbond dels ett generellt programstöd och dels projektstöd (se mer om detta längre fram om finansieringen).

The Dutch Bicycle Master Plan

Cykeln genombrott i den nederländska trafikpolitiken kom med den nationella cykelplanen, The Dutch Bicycle Master Plan. Planen blev klar 1991 och godkändes därefter som en del i den nationella transportpolicyn av en parlamentarisk kommission. Själva arbetet hade kommit igång lite tidigare och planen kom att genomföras under perioden 1990-1998.

Målen, formulerade som ”spjutspetsar”, sträckte sig fram till 2010. Det fanns fem och de handlade uttryckligen om att koppla om från bil till cykel, och från bil till cykel+kollektivtrafik.



The Dutch Bicycle Master Plan blev cykelns genombrott på nittioalet i trafikpolitik och trafikplanering.

Målsättningarna var kvantitativa. Exempelvis skulle cykeltrafikarbetet upp med 30 procent 2010 jämfört med mitten av åttiotalet, och den förväntade biltrafikökningen (obs) ner med 9 procent. Antalet dödade cyklister skulle halveras.

Planens fem ”spjutspetsar”:

- Byte från bil till cykel
- Byte från bil till kollektivtrafik + cykel
- Cykelsäkerhet.
- Cykelparkering och åtgärder mot cykelstölder
- Cykeln ska integreras i alla trafik- och transportplaner på nationell, provinsiell och kommunal nivå

Inom ramen för cykelplanen genomfördes 112 pilot- och demonstrationsprojekt. De tyngsta handlade om infrastrukturen.

Fietsersbond deltog i genomförandet. Transportministeriet stöttade ekonomiskt bland annat utvecklingen av Fietsersbond lokala verksamhet. Det handlade bland annat om kurser för de frivilliga krafterna inom Fietsersbond för att konvertera det nationella kampanj- och lobbyarbetet till lokal och regional nivå.

Framgång

Arbetet ledde till väsentliga förbättringar och gav betydelsefulla resultat. Cykeltrafikarbetet ökade samtidigt som antalet svårt skadade och dödade cyklister minskade.⁷⁴ Trafiksäkerheten förbättrades kraftigt. På några få år hade man kommit mer än halvvägs till 2010-målet.

Vidare hade relationen mellan tåg och bil utvecklats gynnsamt. Biltrafikarbetet hade visserligen ökat, men passagerartrafikarbetet på tåg hade ökat dubbelt så mycket.⁷⁵

Parkering vid stationer

Kopplingen mellan kollektivtrafik och cykel fick stort utrymme i planen. Det var en fråga som Fietsersbond dessförinnan hade drivit i årtal. Stora pengar investerades i parkeringsanläggningar på nittioalet, mer än 0,5 miljarder euro.

Tågresenärer som cyklar till järnvägen ökade kraftigt på några år, med 46 procent 2000-2005, en följd av skyddade och stöldsäkrade parkeringar.

Idag använder 40 procent av tågresenärerna cykel för att komma till stationerna. De skyddade/bemannade parkeringarna är öppna från första till sista tåget.

Parkering är huvudkopplingen mellan cykel och tåg, särskilt när det gäller arbetspendling. Visserligen får man medföra cykel på de allra flesta holländska tåg (om inte alla), men huvudspåret är parkeringar av hög standard.

Nämnas kan att ett avancerat låncykelsystem nyligen införts vid järnvägsstationerna, OV-fiets. Det började med statlig finansiering, men systemet har nu övertagits av järnvägsföretaget efter det att det nått självkostnadstäckning.

Stärk Fietsersbond och stärk kunskapsförmedlingen

Erfarenheterna från Bicycle Master Plan var förstås många. En av insikterna gällde hur viktigt det är med en stark användarorganisation, en ideell organisation, för att inte cykelfrågorna ska komma bort i trafikplaneringen.

Därför ville Transportministeriet stärka Fietsersbond genom att ge dem ett utökat ansvar för specificerade uppgifter. Det gällde bland annat arbetet på lokal och regional nivå, om bench-marking, om att identifiera och bidra till goda exempel och sprida dem i opinionsbildningen lokalt och regionalt.

Detta tog form 2000 i bland annat Fietsbalans, Cycle Balance, det *mycket* imponerande kartläggnings- och analysarbetet som Fietsersbond genomfört i 140 städer i syfte att stimulera det lokala cykelplaneringsarbetet (mer om det nedan).

⁷⁴ Cykeltrafikarbetet ökade med 13 procent jämfört med basåret 1986. Antalet dödade minskade med nästan 40 procent och antalet sjukhusvårdade med en tredjedel.

⁷⁵ Procentuellt sett.

En annan slutsats handlade om att ta hand om, utveckla och förmedla professionell kunskap om cykelplanering. Det ledde till att Fietsberaad skapades, Dutch Centre of Expertise on Bicycle Policy (se nedan).

Nya målsättningar

De aktuella ambitionerna är att cyklingen ska öka med 25 procent. Det innebär att cykelns andel av de kortare resorna bör upp till 50 procent.⁷⁶ De viktigaste drivkrafterna är att lindra trängsel och trafikstockningar, folkhälsa och klimatproblematiken.

Fietsbalans – Cycle Balance

Fietsbalans har varit Fietsersbonds största projekt. Det handlar om att initiera en lokal process med hjälp av en ingående kartläggningar av förhållandena i enskilda städer. Projektet förutsatte finansiellt stöd från Transportministeriet, men det var Fietsersbond som tog initiativet.

Process och forskning

Fietsbalans startar alltså med en kartläggning av de faktiska förhållandena för cyklisterna i den aktuella staden.

Förhållandena utvärderas i 24 dimensioner i 10 kategorier. Dimensionerna handlar om direkthet och framkomlighet, komfort med hänsyn till hinder och vägyta, attraktivitet, konkurrenskraft i förhållande till bil, trafiksäkerhet, stadens täthet, hur nöjda cyklisterna är med förhållandena, stadens policy för cykeltrafiken. Samt cykelanvändningen.

Olika metoder används, exempelvis mätningar i trafikmiljön, enkäter till cyklisterna och så vidare. Fietsersbond har tagit fram en särskild mätcykel med vars hjälp observationerna GPS-positioneras samtidigt som vägytans kvalitet fortlöpande registreras. Vidare registreras omgivningsbullret (trafikbullret). Under några år mättes



The Cycle Balance

Objective assessment of local cycling conditions

The project in brief

Fietsbalans

Fietsersbond

En lokal process för att stimulera fortsatt utveckling. Fietsersbond startade projektet startade 1999 med finansiellt stöd från Transportministeriet.

⁷⁶ Resor kortare än 7,5 kilometer.

också partikelhalten i luften kontinuerligt i cyklistens huvudhöjd. De mest trafikerade sträckorna körs också med bil för värdera restidsrelationerna mellan cykel och bil.

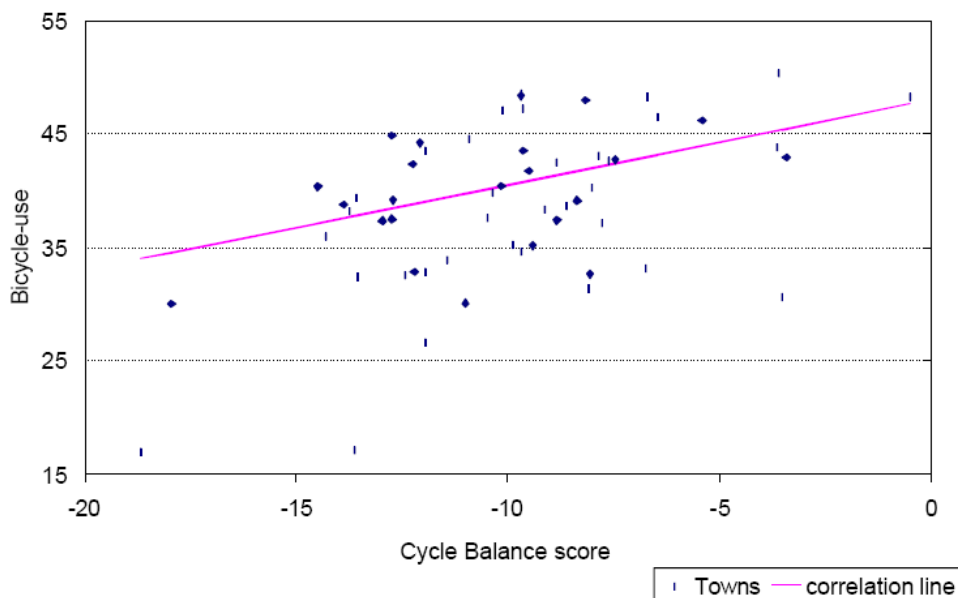
Fietsersbond redovisar resultaten i en rapport till staden. Den diskuteras bland politiker och tjänstemän inom olika förvaltningar som sysslar med stadsplanering, miljö, folkhälsa, skola och utbildning, och förstås trafik. Det blir en bred diskussion om vad de olika aktörerna kan göra. Resultaten jämförs med standards, med andra liknande städer och med de städer som fått bäst resultat, allt i syfte att hitta goda och intressanta exempel för den aktuella staden att arbeta vidare på.

Därefter färdigställs rapporten med förslag från Fietsersbond och presenteras för stadsfullmäktige. Det hela görs så att massmedias rapportering underlättas, vilket är betydelsefullt för den fortsatta processen. Viktig är också den konstruktiva attityden. Som Fietsersbond säger: We don't blame and don't shame. Man beskriver staden så objektivt som möjligt, utan adjektiv, och ger förslag.

Också kollektivtrafiken har betydelse

I figuren nedan sammanfattas det generella sambandet från Fietsbalans mellan kvaliteten i cykeltrafikförhållandena och cykelanvändningen. Kvaliteten förklarar ungefär 20 procent av variationen i cykelanvändning mellan städerna.

Det är emellertid inte det enda som påverkar, också kollektivtrafikens standard har betydelse (fast omvänt, ju bättre kollektivtrafik, desto lägre cykelanvändning). Läggs kollektivtrafikfaktorn till fördubblas sambandets förklaringsstyrka till mer än 40 procent av cykelvariationen mellan städerna.



Resultat från 115 städer där Fietsbalans genomförts. Cykeltrafiken är 30 procent större i städer med goda förhållanden för cyklisterna.⁷⁷

⁷⁷ Borgman F (Fietsersbond) The Cycle Balance: benchmarking local cycling conditions. Published in: Rodney Tolley (ed), Sustaining sustainable transport: planning for walking and cycling in urban environments, Cambridge (UK), Woodhead Publishing Limited, 2003

Förutsätter lokal organisation

Fietsbalans startade, som nämnts, år 2000 och har hittills genomförts i 140 städer (varav 40 två gånger). Det är de större städerna

Från start till färdig rapport tar det i regel 1,5 år.

Projekt av denna omfattning förutsätter en stark och kompetent lokal organisation. Den stora arbetsinsatsen gäller datainsamlingen. Den skulle innebära mycket stora kostnader om man betalade i reda pengar. Datainsamlingen utförs emellertid av Fietsersbonds frivilliga krafter. Det är en förutsättning för projektet. Deltar gör 1 500 frivilliga, särskilt utbildade i metodiken.

Projektet leds centralt. Där görs också analyserna och rapporteringen.

Den centrala delen finansieras med projektpengar från Transportministeriet. Ministeriet anser att Fietsbalans är mycket betydelsefull som stöd för cyklingen i de nederländska städerna. Det skapar en konstruktiv konkurrens mellan städerna.

Ny version av Fietsbalans

Fietsersbond överväger en förnyad version av Fietsbalans med mera interaktivitet med större utrymme för cyklister lokalt att inkomma med synpunkter och förslag. Utvecklingsarbetet startar troligen 2010.

Felrapportering, regeländringar, äldre cykel med mera

Fietsersbond bedriver en bred verksamhet också inom en rad andra områden. Här några exempel.

Lokal trafik- och stadsplanering

Generellt har Fietsersbond uppfattningen att separat cykelinfrastruktur är nödvändig om motortrafikens hastighet är högre än 30 km/tim. Det är främst av trafiksäkerhetsskäl. Biltrafikens hastighet är bestämmande. Bara vid lägre hastigheter kan blandtrafik fungera.

De lokala avdelningarna hos Fietsersbond deltar i varierande utsträckning i den lokala trafikplaneringen. Städernas trafikplaner förnyas omkring vart femte år. I den processen är Fietsersbonds lokalavdelningar med, ibland i själva ingången, i regel alltid i remissförfarandet.

Detta organiseras inte centralt, processen är helt decentraliserad, men Fietsersbond centralt bistår med råd och synpunkter vid behov. Där finns också Fietsberaad med som kunskapssupport.

Nämnas kan att Houten, som varit ett utmärkt exempel på integrerad planering uppbyggd kring cykel och gång, fortfarande anses som det bästa, enligt Fietsersbond.

Infrastrukturen – mera kapacitet och bättre framkomlighet

Cykeltrafiken ökar, liksom trafikens heterogenitet. Snabba cyklister blandas med långsammare, ovana med vana.

Fietsersbond driver därför frågan om att öka kapaciteten hos cykelvägnäten, göra cykelbanorna bredare med bättre geometri. Yta kommer att behöva tas från biltrafiken i tätorterna.

En annan fråga gäller expresscykelvägar för att bättre konkurrera med bilen på lite längre distanser när det gäller arbetspendling (10-20 kilometer) och för att avlasta tungt trafikerade bilvägar. Generellt är cykelinfrastrukturen bra inom tätort, men sämre mellan tätorter. Man startade med fem områden där det är större trafikstockningar, exempelvis kring Den Haag. Det handlade om att förbättra infrastrukturen, exempelvis korsningsutformning, cykelbroar, bättre vägbeläggning, väggeometri och liknande. Och därefter att främja cykelanvändningen med kampanjer mot företag och enskilda.

Eftersom längre cykelvägar passerar provins- och stadsregionsgränser behövs övergripande samordning. Transportministeriet hyrde in 2-3 personer till Fietsersbond att svara för samordningen. Själva infrastrukturåtgärderna betalades av de aktuella provinserna och stadsregionerna.

Ministeriets intresse ligger i att se om alternativet med expresscykelvägar kan minska trafikstockningarna på bilvägarna.

De första fem projekten är nästan avslutade. Trafikministeriet har beslutat att gå vidare med fler interregionala cykelvägar av samma typ. Nu finns ett statsbidrag, men huvuddelen av investeringskostnaderna måste, som nämnts, de berörda väghållarna svara för.

Fel och brister i infrastrukturen

Fietsersbond öppnade 2005 en plats på sin web där cyklister i ord och bild kan rapportera fel och brister i infrastrukturen. Fietsersbond skickar felrapporterna vidare till berörd förvaltning och återrapporterar sen till den som skickat in anmärkningen om problemet åtgärdas.

Volymen är uppe i 10 000 rapporter på några år. Drygt 60 procent av rapporterna leder till att felet åtgärdas.

Regeländringar

En viktig policyfråga för Fietsersbond är att cykeln ska likställas med andra fordonsslag i trafikrummet när det gäller framkomlighet.

Därför har man drivit frågan att *högerregeln* också ska gälla för cyklister, innebärande att andra fordonsförare ska lämna cyklister som kommer från höger företräde i oreglerade korsningar mellan cykelväg och allmän väg. Så var det en gång i tiden, men under den tyska ockupationen på fyrtiotalet exkluderades cyklister som blev skyldiga att lämna företräde åt all biltrafik oavsett från vilket håll.

År 2001 återställdes den gamla ordningen. Cyklister från höger fick återigen prioritet innebärande att andra fordonsförare blev skyldiga att lämna dem företräde i oreglerade korsningar.

En annan fråga gäller *cykelgator*, Fietsstraat, motsvarande den tyska Fahrradstrasse, alltså gator som är upplåtna för biltrafik men där cykeln har prioritet i alla avseenden. Detta koncept har genomförts med särskilt vägmärke.

Kampanjer

När det gäller kampanjer finns en rollfördelning mellan Fietsersbond och Ministry of Transport. Ministeriet driver sällan kampanjer för att människor ska cykla mera, eller byta bilen mot cykel. Det görs bättre av Fietsersbond eller hälsomyndigheter. Trafikministeriets kampanjer handlar i stället om säkerhet, som regel. Exempelvis synbarhet i mörket. Eller hjälmanvändning, en kampanj som nu planeras för skolbarn.

En aktuell kampanj på nationell nivå handlar om att använda cykeln för en halvtimmes daglig fysisk aktivitet. Den görs av Fietsersbond tillsammans med hälsofrämjande organisationer. Kampanjen finansieras av de olika departementen som svarar för transport, hälsa respektive miljö.

Cyklistutbildning

För några år sedan startade Fietsersbond att utbilda cykellärare. De utbildar i sin tur barn, föräldrar och äldre som kan känna sig osäkra och därför behöver lite extra träning. Många invandrare lärde sig aldrig att cykla som barn, och de är också en viktig målgrupp för utbildningen. Den äger nu rum över hela landet.

Cykelutbildningen får finansiellt stöd av bland andra hälsomyndigheterna.



Cykelreseplanerare

Fietsersbond har tagit fram en digital cykelreseplanerare med start 2006. Den stora arbetsinsatsen var att kartlägga cykelvägarna och mata in dem i en databas med information om deras egenskaper, exempelvis ytan, omgivningarna, buller och andra trafikstörningar.

Detta arbete kunde man klara med de frivilliga medarbetarna som samlade in informationen och uppdaterade den befintliga. Nu finns cykelreseplanerare för i stort sett alla provinser i Nederländerna.

Cyklar för äldre

Nederländerna har en åldrande befolkning i likhet med andra västeuropeiska länder, också cyklisterna blir äldre. Fietsersbond har startat ett idéprojekt för bättre äldre cyklar när det gäller säkerhet, komfort och så vidare.

Krockvänligare bilar

Fietsersbond deltar i ett tekniskt projekt för att bilen inte ska skada cyklister så svårt i kollisionsolyckor. Det är ett initiativ från Fietsersbond. När frågan om krockvänligare bilar för fotgängare kom upp, drev Fietsersbond frågan att skydd borde utvecklas också för cyklister. Det handlar om att ta fram luftkuddar vid bilens vindruta. Säkerhetspotentialen bedöms vara stor.

Projektet drivs av det nederländska forskningsinstitutet TNO, det svenska Autoliv med flera. Finansiering kommer från många olika håll. Den större delen kommer från den nederländska regeringen, men också från VINNOVA och Vägverket (numera Trafikverket).

Finansiering generellt

Fietsersbonds omsättning är ca 3 miljoner euro. Drygt hälften av intäkterna är medlemsavgifter.

Från statliga och lokala myndigheter, kommer 1,4 miljoner euro, merparten projektbundna pengar.

Nästan hälften av detta är programstöd där Fietsersbond får finansiering för program på 3-4 år och bestämmer detaljerna själva. Aktiviteterna i programmet, liksom ekonomin, redovisas årligen till Transportministeriet.

Fietsersbond får också en del miljö- och klimatpengar. Från miljöministeriet utgår ett årligt projektstöd på 150 000 euro.

Cykelindustrin, som är betydande i Nederländerna, lämnar inga bidrag till Fietsersbonds verksamhet.

Fietsberaad – Bicycle Council

En av slutsatserna från The Bicycle Master Plan var att de professionella kunskaperna om cykelplanering behövde systematiseras och organiseras för ett effektivare kunskapsutbyte.

Därför bildades Fietsberaad 2001 av Transportministeriet. Det är ett kunskapscentrum vars syfte är att utveckla, sprida och utbyta kunskaper om cykelplanering och cykelpolitik.

Den viktigaste målgruppen är kommunala och regionala planerare, inte bara i Nederländerna utan också internationellt.⁷⁸

Basen är websidan.⁷⁹ Den består av två huvuddelar, en kunskapsbank och en exempelbank.

I *kunskapsbanken* finns ämnen som

- planeringsprocesser för städer, cykelplanering och integrerad planering, finansiering.
- cykelpolicy nationellt, regionalt och lokalt
- infrastruktur, nätverk, korsningar, sträckor, drift och underhåll, vägvisning
- trafiksäkerhet och trygghet
- beteendepåverkan, resvanor, säkerhet
- cykelparkering, policy, i citykärnor, vid järnvägsstationer, hos företag, bostäder
- cykelstöld, nationella och lokala motåtgärder

FIETS BERAAD
DUTCH CENTRE OF EXPERTISE ON BICYCLE POLICY

Fietsberaad är ett kunskapsnav, en portal för "cycling knowledge worldwide, in order to promote cycling as an everyday means of transport".

I styrelse och referensgrupp finns Fietsersbond, Fietsplatform, ANWB, CROW m fl representerade.

Kontoret ligger i Utrecht.

Verksamheten finansieras indirekt av Transportministeriet.

⁷⁸ Består av två delar, Fietsberaad National respektive Fietsberaad International.

⁷⁹ www.bicyclecouncil.org.

- strukturell planering, kompakta och utspridda strukturer
- cykelanvändning i olika målgrupper
- olika typer av cykeltransporter, arbetspendling och så vidare
- cykeltekniska frågor, bland annat elcyklar

Exempelbanken är en samling av de bästa exemplen på cykellösningar i bild och ord, de flesta från Nederländerna men också en del utländska. Exempelbanken består av tre delar:

- korsningar, reglerade och oreglerade, cirkulationsplatser och så vidare
- sträckor, cykelgator, blandtrafik, cykelfält och cykelvägar
- parkering, parkeringsutrustning, parkeringshus

Mycket är, av naturliga skäl, på holländska. Alla dokumentrubriker finns dock på engelska, i många fall finns också sammanfattningar på engelska. Man kan också få översättningar av hela dokument gjorda till engelska.

Fietsberaad ger också ut översikter i mer påkostade pappersrapporter. En välkänd är *Cycling in the Netherlands* som nyligen uppdaterats.⁸⁰ En annan välkänd rapport är översikten av cykelpolicyn i att antal nederländska och andra europeiska städer, exempelvis Groningen, Zwolle, Amsterdam, Köpenhamn, Odense, Münster, Freiburg, Gent med flera.⁸¹



Nederländerna har Europas bästa cykelvägvisning. Den visar distans- och lokalmål över hela landet, och bygger på samma principer som vägvisningen för motortrafik.

Finansiering

Fietsberaad bildades ursprungligen av Ministry for Transport efter, som nämnts, en idé från *The Bicycle Masterplan*.

Nu finansieras Fietsberaad av provinser och stadsregioner med de generella infrastrukturmedel dessa får från Ministry for Transport. Den del som går till Fietsberaad är öronmärkt av ministeriet.

Fietsberaad behöver inte ta betalda uppdrag⁸², men kan det, och bestämmer självständigt över sina aktiviteter inom ramen för den generella finansieringen.

⁸⁰ *Cycling in the Netherlands*. Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Den Haag, & Fietsberaad (Expertise Centre for Cycling Policy), Utrecht 2009.

⁸¹ *Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities*. Fietsberaad, Publication No 7, 2006.

⁸² Det gäller Fietsberaad International som får en del av expenserna i samband med internationell konsultation täckta av de utländska intressena. Direkta uppdrag kan också tas.

I styrelsen, som hanterar formella och ekonomiska ting, finns representanter från Transportministeriet, provinser, stadsregioner och kommuner. Det finns en referensgrupp med sakkunniga på cykelområdet med bland andra Fietsersbond. Referensgruppen behandlar innehållet i Fietsberaads verksamhet.

Tre personer arbetar hos Fietsberaad, två nationellt och en internationellt.

Turistorganisationen ANWB

Den nederländska turistorganisationen Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB bildades 1883 som en cykelorganisation. Förkortningen, som man alltså behållit, står egentligen för Algemene Nederlandse Wielrijders Bond (hjulryttare). Med tiden utvecklades ANWB till en allmän turist- och väganvändarorganisation.



Nederländerna har valt en originell hantering av vägvisningen. Sedan 1892 har det varit ANWB som svarat för den, i början cykelvägvisning men snart all vägvisning.

Det är Transportministeriet som ger ut riktlinjer för vägvisningen. Stat, provinser och kommuner ger tillstånd och svarar för finansiering. För cykelvägvisningen är det provinser och kommuner som ansvarar. ANWB skötte förr uppsättning och underhåll.

Uppsättning och underhåll upphandlas numera av Nederländernas omkring 500 väghållare. På senare tid ANWBs dominans avtagit och andra aktörer har kommit in på marknaden.



Fietsplatform - The National Bicycle Platform Organization

Organisationen bildades 1987 för att främja rekreations- och turcyklingen i Nederländerna. Den koordinerar det nationella cykelvägnätet, ser till att det finns en sammanhängande struktur för långväga cykelturister och andra.

Under nittioalet skapades många tusen kilometer rekreationscykelvägar och vägvisades (i regel med grön/vita skyltar, till skillnad från de vanliga röd/vita). Idag är nätet 4 500 kilometer.

I organisationens exekutiva kommitté ingår ANWB, Fietsersbond, cykelindustrins intresseorganisation och representanter för provinserna.

Organisationen finansieras av projektbidrag från provinserna och medlemsorganisationerna. Från 1991 har organisationen fått ekonomiskt stöd av regeringen.



Några reflektioner

Kraften, kreativiteten, kompetensen och det konstruktiva samarbetet i de studerade länderna är onekligen imponerande. Här finns massor av idéer och exempel att inspireras av. Det gäller det mesta: strategier, verksamheter och åtgärder, samarbets- och finansieringsformer.

Jag ska försöka undvika beskäftiga förslag till de svenska aktörerna. Möjligheterna att implementera de intressanta exemplen i svensk miljö är förstås beroende av traditioner och kompetens hos våra organisationer och myndigheter, och deras möjligheter att finansiera och bemanna utvecklande verksamheter. Att tränga in i den svenska myllan har emellertid legat utanför detta projekt.⁸³ Därför begränsar jag mig till några allmänna reflektioner i det fortsatta.

Starka cykel- och lobbyorganisationer behövs

Det är helt klart att det inte blivit satsningar alls i samma utsträckning i de studerade länderna om de inte haft sina starka cykelorganisationer.

Det mest aktuella exemplet är Danmark där Dansk Cyklist Forbund efter ett kraftfullt agerande nyligen fick till en stor nysatsning på cykel i Transportavtalet 2009-2020.

I Norge spelade Syklisternas Landsforening en betydelsefull roll både för den föregående och den nu aktuella cykelstrategin 2007 och för den fördubblade cykelsatsningen i Den Nationella Transportplanen 2010-2019. ADFC i Tyskland bedrev ett intensivt lobbyarbete för att få den tyska regeringen att ta fram den nationella cykelplanen 2002-2012, och deltog därefter i själva utarbetandet.

Vändningen i Nederländerna i början av åttiotalet hade säkerligen inte blivit av, eller i vart fall inte så tidigt, om inte Fietsersbond bildats några år dessförinnan med de trafikpolitiska frågorna på agendan.

Den kraftfulla statliga satsningen i Storbritannien på senare år hade inte heller blivit av utan Sustrans och CTC. Tack vare deras insatser skapades Cycling England och därigenom fick regeringen ett effektivt instrument för det stora cykelstadsprogrammet.

Man får nog konstatera att engagemanget hos ideella organisationer behövs som drivkraft i en omställning från mindre bil till mera cykel, gång och kollektivtrafik. Det behöver inte nödvändigtvis vara organisationer specialiserade på cykel. Också miljöorganisationer, naturskyddsorganisationer, stadsmiljögrupper och liknande kan spela en viktig roll.

Starka organisationer behövs också för att följa upp de transportpolitiska besluten, att de långsiktiga rambesluten fylls på med riktiga pengar, och att sen resursanvändningen i realiteten blir som beslutats. Det är vanligt, inte bara i Sverige, att beslutade medel för cykel dras in för att täcka underbudgeterade vägprojekt.

⁸³ Detta kan i och för sig motivera en liknande specialstudie av de svenska cykelorganisationerna och myndigheterna.

Inte bara lobbying utan också cykelfrämjande verksamheter

Det är också fullt klart att de cykelfrämjande aktiviteterna inte blivit av om inte cykelorganisationerna tagit initiativ till och genomfört dem. Sådant ligger vanligtvis utanför myndigheternas handlingsutrymme. I dessa länder har normalt sett icke-statliga organisationer ett drivande engagemang, fler frihetsgrader, större flexibilitet och kreativitet än myndighetsutövande statliga verk eller lokala myndigheter.

De stora satsningarna på cykelutbildning i Storbritannien som utförs av Sustrans och CTC är ett exempel på en åtgärd som förutsätter dessa slags organisationer.

Sustrans' flaggskepp The National Cycle Network ett annat exempel, som krävt mycket engagemang, inte minst i fråga om att skapa finansiering.

Den kartläggande processen i de nederländska städerna, Fietsbalans, hade inte varit möjligt utan de 1 500 frivilliga och specialutbildade medlemmarna i Fietsersbond.

Betygsättningen av tyska cykelstäder som sköts av ADFC, liksom kvalitets-testningen av cykelleder och utrustning för cykelparkering, skulle svårligen kunna göras av en statlig myndighet, och hade därför annars inte blivit av.

I alla dessa länder driver organisationerna cykla-till-jobbet-kampanjer i större eller mindre omfattning. Sustrans har dessutom ett bredare grepp på frågan i och med projektet TravelSmart (skraddarsydd reserådgivning till enskilda hushåll). Allt detta är exempel på verksamheter som av olika skäl lämpar sig bättre för icke-statliga organisationer.

Politiskt stöd

Å andra sidan hade mycket av detta inte blivit av utan politiskt stöd i transportpolitiken och utan de resurser som via nationella och lokala myndigheter slussats till organisationerna. Ett typiskt exempel är den stora brittiska satsningen på de 18 demonstrationsstäderna där investeringarna i påverkan och infrastruktur ligger i mångmiljardklassen.⁸⁴

Alla de studerade organisationerna får statliga bidrag till program eller projekt, vilket förstås är en förutsättning för genomförandet. Generella villkorsfria bidrag är inte så vanliga. Syklisternas Landsforening är ett undantag, och i viss mån även Fietsersbond som får fleråriga programstöd med förhållandevis fria tyglar från Transportministeriet.

Detta är också en förutsättning för att organisationerna ska utvecklas till kompetenta utförare från att ha varit rena kamporganisationer, som Fietsersbond startade som, eller cykelklubb för intern turcykling, som CTC en gång var.

Den externa finansieringens betydelse är en viktig erfarenhet, enligt mina intervjupersoner. Förutsättningen för att utveckla och rekrytera kompetens, är att organisationen betros med finansiellt projekt- eller programstöd eller rena uppdrag. Det är först då som en snabbare utveckling kan ske av cykelorganisationernas allmännyttiga insatser för ökad cykling.

⁸⁴ Med den lokala motfinansieringen.

Kunskapsnätverk

Intressant är den vikt länderna lägger vid de nationella nätverken för professionellt kunskaps- och erfarenhetsutbyte. I Danmark och Norge är det cykelorganisationerna som sköter driften av Cykelnätverket respektive Sykkelbynettverket (det senare statligt finansierat).

I Tyskland svarar det federala transportministeriet för en kunskapsportal i samma syfte. Fietsberaad i Nederländerna fyller en liknande funktion med också en internationell syftning.

Skillnader mellan länderna

Skillnaderna mellan de studerade länderna är förstas stora, inte bara när det gäller cykeltrafikens omfattning. De fungerar på olika sätt i sina politiska och administrativa strukturer och i förhållandet mellan politik och förvaltning.

Skillnaden är mycket stor i trafikförhållanden och infrastruktur. Cykelinfrastrukturen är bäst utvecklad i Nederländerna och Danmark. I det sällskapet kan också Tyskland nämnas.

Biltätheten varierar väsentligt. Danmark har lägst och Tyskland högst. Urbaniseringsgraden varierar mycket från det mycket tätbefolkade Nederländerna (och England), till det glesbefolkade Norge.

Det har lett till olika strategier, tydligt i Storbritannien, där budskapet är att man i första hand ska försöka få upp människor på cykel i den befintliga infrastrukturen. Därav den stora satsningen på utbildning och kampanjer där. Säkerheten hanteras med trafik- och fartdämpande åtgärder, inte i första hand med separerad cykelinfrastruktur (med visst undantag för skolvägarna).

Andra länder prioriterar infrastrukturen, exempelvis Norge. I de tre övriga har ju infrastrukturen varit prioriterad sedan länge. Nederländerna har en, också i praktiken, klar attityd. Blandtrafik kan bara accepteras i lågfart. Går motortrafiken över 30 km/tim måste cykelinfrastrukturen vara separerad (utanför tätbebyggelse accepteras av praktiska skäl blandtrafik i högre hastigheter om motortrafiken är liten).

En annan intressant skillnad är drivkrafterna. I Storbritannien har hälsoaspekterna blivit mycket tydliga, kanske mer drivande än i de övriga. Därför satsar man mycket där på cykling i skolorna och på skolvägarna.

I de stora städerna fungerar trängsel och krympande kapacitet för privatbilismen som starka drivkrafter för cykelsatsningarna.

Vad kan Sverige lära

Cykelorganisationerna

Våra cykelorganisationer kan säkerligen få uppslag från den internationella arenan. Över huvudtaget har vi varit lite isolerade från den europeiska utvecklingen. Det är exempelvis bara Svensk Cykling⁸⁵ som är med i ECF, European Cycling

⁸⁵ Sedan 2007. Cykelfrämjandet har varit medlem, men gått ur, men överväger nu att ånyo ansluta sig till ECF. Nämnas kan att Föreningen Bilfria Leder är med European Greenways Association. Flera av mina intervjupersoner uppgav sig sakna svenska representanter i ECF.

Federation, ett samarbets- och samordningsorgan på europeisk överstatlig nivå där många erfarenheter utväxlas till ömsesidig inspiration.

De svenska cykelorganisationerna är små med, än så länge, begränsade resurser för cykelfrämjande verksamheter och för det slags utredningar och analyser som nuförtiden är nödvändiga för effektiv lobbying. Ingen av organisationerna har något resursstarkt kansli. Det behöver i och för sig inte vara nödvändigt, man kan lösa sina uppgifter i nätverk och med externa uppdrag, men man måste ha tillräckliga resurser för att lägga upp strategier, bygga nätverk, lägga ut utrednings- och analysuppdrag, och sen kunna ta hand om resultaten och se till att de omsätts i aktiviteter.

De båda medlemsorganisationerna Cykelfrämjandet och Svenska Cykelsällskapet är i huvudsak, men inte enbart, inriktade på tur- och turistcykling. De gör egna cykelleder över hela landet, vägvisar och tar fram informationsmaterial om dem. Båda organisationerna har trafikpolitiska program. Sedan något år finns det tecken på att Cykelfrämjandet kommer att lägga ökad kraft på trafikpolitiska och generellt cykelfrämjande åtgärder.

Cykelfrämjandet tog i slutet av nittioalet initiativ till så kallade cykelvägsanalyser. Det är en processororienterad metod i syfte att få med kommunpolitiker och tjänstemän i en kritisk fältgranskning av det lokala cykelvägnätet och diskutera förbättringar. På den senaste tiden har Svensk Cykling övertagit verksamheten. Sammanlagt har cykelvägsanalyser genomförts i drygt 40 kommuner. Verksamheten har dock avstannat, den senaste gjordes 2008.⁸⁶

Nämnas kan också de nationella cykelkonferenser som genomfördes 1997-2004, de flesta med Cykelfrämjandet som huvudarrangör. Deltagare var kommunala trafikplanerare, bland andra.

Den unga branschorganisationen Svensk Cykling syftar till att ”få fler svenskar att cykla oftare”.⁸⁷ Organisationen är en renodlad lobbyorganisation med politiker och planerare som målgrupp och arbetar med marknadsföring, information och opinionsbildning för att ”stegvis utveckla cyklingen till en ny folkrörelse”.

Föreningen Bilfria Leder, vars huvudsyfte är som namnet anger, har också trafikpolitiska frågor på agendan. Exempelvis har man analyserat cykelinnehållet i länstransportplanerna 2010-2021 tillsammans med Svensk Cykling.

Föreningen för muskeldrivna fordon, HPV Sweden, bildades i början av nittioalet och är inriktad på specialcyklar, i första hand liggecyklar, men också trehjulringar, velomobiler, vikbara cyklar och liknande. Organisationen har ett trafikpolitiskt program.

Det finns andra organisationer som har indirekt har cykelfrågor på agendan, exempelvis Svenska Naturskyddsföreningen i sin klimatpolicy, Kollektivtrafikant Stockholm med sitt intresse att bli bättre integrera cykeln i kollektivtrafiken.

Det finns också webbsiter som driver trafikpolitiska frågor, exempelvis CykelGuiden.nu.

⁸⁶ Cykelvägsanalyser har genomförts 1998-2008. I 40 kommuner har det varit i Cykelfrämjandets regi, i de 2 senaste kommunerna i Svensk Cyklings. I de allra flesta fallen har de hälften/hälftenfinansierats mellan den aktuella kommunen och Vägverket.

⁸⁷ Medlemmar är bland andra Svenska Cykelfabrikant och Grossistföreningen, och Cykel Motor och Sportfackhandlarna.

Samarbete mellan cykelorganisationerna

En brittisk erfarenhet, men den är säkert giltig i åtminstone något annat land, är att det är viktigt att organisationerna drar åt samma håll för att ett bra samarbetsklimat ska kunna utvecklas med myndigheter på såväl nationell som lokal nivå. I Storbritannien konstaterade exempelvis en av mina intervjupersoner att ”The government won’t spend a penny on organizations fighting each other.”

Det var ett av skälen till att Cycling England bildades, för att få ett forum där organisationerna kan ha sin polemik internt, diskutera frågorna och enas om de större linjerna. Därigenom blev förutsättningarna bättre att påverka de politiska krafterna.

Konflikterande verksamheter

I medlemsorganisationer kan det vara problematiskt att hantera medlemsaktiviteterna samtidigt med den trafikpolitiska verksamheten. Medlemsaktiviteterna är huvudsakligen interna, och handlar i stor utsträckning om tur- och rekreationscykling i grupp med ett utpräglat socialt innehåll. Den trafikpolitiska verksamheten är utåtriktad i det yttersta syftet att få nya människor att använda cykel till vardags.

Den brittiska CTC har erfarit en viss komplikation i att förena detta och diskuterar nu de framtida formerna.

CTC kände tidigare av svårigheter i medlemsrekryteringen till följd av detta. När organisationen mera var cykelklubb, var det svårt att rekrytera yngre människor eftersom aktiviteterna mest bestod av turcykling med äldre människor som grånats med organisationen, föga attraktivt.

När emellertid CTC mera kraftfullt tog upp den trafikpolitiska agendan underlättades rekryteringen, särskilt i Storbritannien där cykeln varit så satt på undantag. På några decennier tredubblades antalet medlemmar.

Myndigheternas ansvar

Ska cykelorganisationer gå in i ett tätare konstruktivt samarbete med nationella, regionala och kommunala myndigheter bör de förstås utveckla sin professionalitet i olika avseenden. Det kan handla om långsiktig strategisk planering, om förmåga att utforma effektiva cykelfrämjande åtgärder, om förmåga att implementera dem, följa upp insatserna och utvärdera resultaten. Det kan handla om professionaliteten i att arbeta i projekt, att samarbeta i nätverk.

Detta är inget som kommer av sig självt. Myndighetssidan har, enligt min uppfattning, ett ansvar för att skapa förutsättningar för det. I alla de studerade länderna har cykelorganisationerna blivit betrodda med program och projekt, finansierade av myndigheter på nationell eller lokal nivå.

Detta har varit förutsättningen för dem att utvecklas till professionella samarbetspartners utan vilka myndigheterna inte hade nått så långt i de trafikpolitiska målen.

Detta är emellertid en process som tar lång tid, det ser vi av de utländska exemplen. Men de visar också att en långsiktig satsning också kan ge goda resultat. Det handlar i grunden om ett förtroende och en respekt för varandras förutsättningar mellan organisationer och myndigheter.

Några strategiska frågor

Skillnad mellan cyklister och potentiella cyklister

En sak som särskilt Sustrans och CTC påtalade är att dagens cyklister är inte representativa för de potentiella cyklisterna. De som inte cyklar, men skulle kunna göra det, skiljer sig när det gäller erfarenheter, värderingar, attityder, livsstil.⁸⁸ Det gäller särskilt den kanske allra intressantaste målgruppen, bilisterna.

Ännu större är skillnaderna när man jämför med organisationsmedlemmar. Icke-cyklister har mycket lite gemensamt med människor i en cykelorganisation för vilka cykeln är en viktig del i livsstilen, och som regelbundet träffas för gemensamma turcyklingar.

De bästa kampanjerna för att övertyga icke-cyklister att pröva cykelalternativet görs därför inte av organiserade cyklister, enligt de brittiska erfarenheterna.

Man behöver professionella kampanjstrateger, planerare och utförare för att förstå de olika målgrupperna, alltså intehängivna cyklister utan kyliga analytiker och strateger. Hur engagerar man föräldrar och deras barn som tar sig motoriserat till skolan när barnet skulle må så mycket bättre av att ta sig dit för egen maskin? Hur får man inbitna vanebilister att åtminstone pröva cykelalternativet för en tid? Med vilken attityd talar man med sådana målgrupper?

De brittiska synpunkterna var att cykelorganisationerna är utmärkta när det gäller tekniska frågor om trafiken, trafikteknik och så vidare. Där har de en unik och bred erfarenhet. Däremot kanske de inte har de djupaste insikterna när det gäller långsiktigt strategiska frågor. Här gäller det att hitta experter på ”framtida cyklister, de som kan börja cykla om man hittar rätt väg”.

Expertisen kan man hitta inom kommunikationsindustrin och massmedia, hälsosektorn, bland dem som sysslar med livsstilsfrågor och så vidare.

Sådana kampanjer kan emellertid administreras inom ramen för en cykelorganisation.

En liknande men spegelvänd fråga gäller hur man ska behålla befintliga cyklister. Det finns tendenser till att en del av dem så småningom börjar köra bil i stället, beroende på ändrade förhållanden eller rätt och slätt stigande ålder. Köpenhamn är ett exempel där man tagit tag i denna fråga.

Integrera cykel och gång med övriga transportslag i transportpolitiken

Förr eller senare måste man integrera cykel och gång i den långsiktiga strategin, enligt synpunkter från de flesta intervjupersonerna, inte separera dem som idag när det gäller organisation, policy och resurser. Vidare hör gång och cykel hör ihop, eftersom båda är muskulära (det innebär förstås inte att man ska blanda dem i trafikrummet, därtill är de för olika). Den nationella strategin bör handla om icke-motoriserade transporter, eller sustainable transport, och då hör gång och cykel ihop. Det kan vara värt att påminna om att kollektivtrafik förutsätter gång eller cykel.

Alla transportslag bör för övrigt integreras, enligt starka synpunkter från särskilt Nederländerna och Storbritannien. Man kan inte ha en transportpolitik för

⁸⁸ Eriksson L. Tema Cykel – faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut. Rapport 652, Linköping 2009.

motortrafik, en för kollektivtrafik, en för gång, och en för cykel. På pappret kanske de har integrerats dem, men inte i praktiken, inte i planeringen, inte i budgetering och uppföljning, inte i värderingarna. I praktiken betraktas fortfarande motortrafik som mycket viktigare och samhällsnyttigare än cykel. Det är alltför lätt för cykelorganisationerna att tala om cykel som något separat, det är alltför lätt för myndigheterna att behandla cykeln separat. Alla fordonsslag bör i stället integreras i beslutsprocessandet.

En organisation som Cycling England kan, trots alla sina förtjänster, diskuteras i detta perspektiv, enligt Sustrans. Det singlar ut cykelfrågorna som något separat. När det gäller Skottland har Sustrans i stället direkta kontakter med regeringen där. Det har visat sig lättare att då integrera cykel och gång i transportfrågornas helhet.

Hälsofrågorna

Hälsofrågan börjar bli allt viktigare. Cykeln får inte bara vara en fråga för väghållaren, det är en vanlig uppfattning i de studerade länderna. De folkhälsovårdande myndigheterna och organisationerna måste på ett mycket tydligare sätt ta del i arbetet, engagera sig i det med både pengar och folk.

Denna koppling måste också upp på högsta politiska nivå. Hälsofrågor kan ju inte vara ett ansvar för väghållarna.

Transport- och hälsoministerierna i Storbritannien har börjat ett samarbete inom ramen för en "Active Transport Strategy". Det är ett uttryck för att man vill bryta upp väghållarens isolerade ansvar för cykelfrågorna. De är mycket bredare än så.⁸⁹

Inte enstaka åtgärder utan hela paket

En annan erfarenhet av cykelfrämjande åtgärder är att de inte bör vara enstaka. De bör sättas samman i större paket av många olika åtgärder i integrerade kampanjer, särskilt lokalt. Sådana paket måste också schemaläggas långsiktigt och uthålligt. Först då kan de ge effekter i form av ökad cykling, enligt mina intervjupersoner.

En annan sak som betonades är implementeringen och att den kräver mer administrativ skicklighet och energi än man vanligtvis tror. Det handlar om hur implementeringsåtgärder planeras, hur de organiseras och administreras, hur de olika aktörerna samverkar, hur åtgärderna styrs under arbetets gång, hur de följs upp och utvärderas. Detta kräver en koordinerande och administrativ kompetens.

Internationella nätverk

Internationella kontakter är en nödvändighet i sammanhanget, enligt alla mina intervjupersoner. Det finns så många åtgärder, metoder, strategier som genomförts i de olika europeiska länderna som vi skulle kunna ta lärdom av inte bara på ett tekniskt plan.

Sustrans har exempelvis förstått vikten av det europeiska nätverket också för den energi och kraft som det ger. Sustrans är därför aktiv inte bara med i ECF

⁸⁹ Det finns en växande medvetenhet internationellt om att de traditionella samhällsekonomiska metoderna undervärderar nyttan av aktiva transporter som gång och cykel. Se exempelvis Genter J A, Donovan S, Petrenas, B, & Badland, H. Valuing the health benefits of active transport modes. New Zealand Transport Agency Research Report 359, Wellington 2008.

utan också i European Grenways, HEPA Health-Enhancing Psychical Activity och andra internationella sammanhang.

Finansieringsfrågor

De studerade organisationerna är överlag skickliga på att finna finansiering för sina cykelfrämjande insatser. Sustrans har skattats som en av de allra effektivaste charity-organisationerna i Storbritannien.

Hälsosektorn är en potentiellt större finansiär. Som bekant finns det starka statistiska samband mellan frekvensen aktiv transport och graden av populationsfetma när olika länder jämförs.⁹⁰

I Storbritannien är det nationella The Big Lottery en viktig finansiär för Sustrans och CTC.

Sveriges största spel-företag är Svenska Spel. Det är ett statligt företag som omsätter 8 miljarder kronor med ett resultat på 5 miljarder. Svenska Spel har en stark miljöpolicy innebärande att företaget i sin verksamhet ska reducera koldioxidutsläppen med 90 procent fram till 2015. Som företaget skriver: ”Miljöarbetet ska vara en del av vår dagliga verksamhet – alltifrån hur vi planerar till hur vi tar våra beslut.” Tre områden fokuseras varav ett är transporter där man vill minimera miljöpåverkan avseende såväl gods som personal.

Svenska Spel överlämnar årligen 1,6 miljarder kronor till idrotts- och folkrörelserna (se faktarutan).

Kanske de ideella organisationerna inom transportområdet kunde gå samman för att få en del av spelpengarna?

Det finns också andra statliga företag med ett samhällsansvar integrerat i det egentliga uppdraget,



Svenska Spels återbäring 2008

Svenska Spel är ett helägt statligt företag. Riksdagen har bestämt att vinsten ska fördelas mellan folk- och idrottsrörelsernas lokala barn- och ungdomsverksamhet, kulturändamål och statskassen.

Vinsten 2008 blev 5,1 miljarder SEK. Den fördelades på följande sätt:

- Riksidrottsförbundet 1,4 miljarder SEK. Av denna summa gick 560 miljoner till Idrottslyftet.
- Ungdomsstyrelsen 182 miljoner SEK. Ungdomsstyrelsen fördelar statsbidrag till integrations-, jämställdhets-, folkrörelse-, och minoritetsprojekt.
- Kultur 217 000 SEK, öronmärkta för sådana ändamål.
- Statskassen 3,6 miljarder SEK.



Hållbarhetsredovisningar

Företag som Svenska Spel och Systembolaget redovisar resultatet av sina miljöambitioner i enlighet med riktlinjerna Global Reporting Initiative (GRI). Det sker en gång årligen som del av årsredovisningen.

⁹⁰ I länder med hög andel aktiv transport är förekomsten av fetma väsentligen lägre. Det tyder på att aktiv transport är en av faktorerna som kan förklara internationella skillnader i fetma. En aktuell internationell studie är Bassett D R Jr, Pucher, J, Buehler R, Thompson D L, & Crouter S E. Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia. Journal of Physical Activity and Health, 2008, 5, 795-814.

exempelvis Systembolaget som har ett folkhälsopolitiskt ansvar. Företaget uttalar också att miljöfrågorna är ett viktigt område att ta ansvar för, bland annat genom miljövänliga transporter och en miljöinriktad resepolicy. Hälsfrågor är ett annat.

Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem handlar i grunden om förändrade värderingar och attityder och det är här som ideella organisationer har sin styrka, inte statliga myndigheter.

Utvärderingar

I samband med finansieringsfrågan kan inte nog betonas betydelsen av utvärderingar. För att få en i längden hållbar samhällelig finansiering för cykelfrämjande verksamhet är det nödvändigt att kunna visa resultat.

Rekreations- och turistcykling

Denna studie handlar i och för sig inte om rekreations- och turistcykling, men det kan ändå vara plats med en avslutande reflektion.

Hos ADCF finns den på agendan inte bara därför att cykelturismen har en ekonomisk betydelse utan också för att det finns ett trafikpolitiskt samband mellan vardagscykling och turistcykling, menar ADCF. En stark turistcykling öppnar dörren för trafikpolitiska aktiviteter.

Det kan finnas skäl att skilja mellan rekreationscykling utan övernattnig, och mer långväga turistcykling med övernattningar.

Cykelleder för rekreationscykling över dagen, utan övernattnig, bör förstås anläggas där människor bor. De flesta bor i storstäder och andra större städer. Följaktligen bör sådana leder förläggas till dessa befolkningscentra.

För turistcyklingen med övernattningar kan en annan prioritering övervägas. Sverige är stort, till ytan större än de flesta europeiska länderna, tio gånger större än Danmark, och glesbefolkat. Det kan diskuteras ifall det är meningsfullt att täcka vårt stora land med leder på samma sätt som man gjort exempelvis i Danmark. I vilken utsträckning används ett så enormt cykelledsnät av inhemska eller utländska cykelturister, räcker de till för att befara det? Vilken kvalitet har lederna? Vilka möjligheter finns att komma till startpunkter och från målpunkter med allmänna transportmedel?

Därför kan det vara bättre turistpolitiskt att fokusera resurserna på några få högklassiga leder i några turistiskt attraktiva delar av landet, uppbackat av en effektivare marknadsföring såväl internt som externt.

Bilaga

Intervjuade personer

Storbritannien

Cycling England	Phillip Darnton, exekutiv ordförande
Cyclist's Touring Club CTC	Kevin Maine, verkställande direktör Chris Peck, Policy Co-ordinator
Sustrans	Phil Insall, kommunikation, media och internationella kontakter

Norge

Syklisternas Landsforening SLF	Trond Berget, tidigare chef för SLF, nu seniorrådgivare.
Statens vegvesen och Samferdselsdepartementet	Gyda Grendstad, svarat för cykelfrågorna på Statens vegvesen, nu på Samferdseldepartementet

Tyskland

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC	Horst Hahn-Klößner, chef för ADFC (Bundesgeschäftsführer)
---	---

Danmark

Dansk Cyklist Forbund DCF	Jens Loft Rasmussen, direktör för DCF. Bo Houman, administrationschef i DCF.
Dansk Cyklist Forbund DCF	Thomas Krag, chef för DCF 1986-2000, numera konsult i mobilitetsfrågor med inriktning på hållbart resande
Vejdirektoratet	Henrik Nejst Jensen, håller i cykelfrågorna på Vejdirektoratet

Nederländerna

Fietsersbond The Dutch Cyclists' Union	Wim Bot, internationella kontakter
Ministry of Transport, Public Works and Water Management	Bert Zinn, ansvarar för cykelfrågor på transportministeriet

Fietsberaad
The Dutch Bicycle Council

Hans Voerknecht, Fietsberaad International

Janet van der Meulen

Vägverket Region Skåne, har arbetat med bland annat trafiksäkerhetsfrågor i Nederländerna.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se