

**Jordens Vänner** är en partipolitiskt och religiöst obunden förening som arbetar för miljö och solidaritet.

Är du trött på politikernas tomma löften om hur vi ska rädda klimatet? Har du fått nog av storföretagens rovdrift av vår natur? Vill du ha en planet där andra värden än pengar finns?

Bli medlem i Jordens Vänner – den svenska grenen av världens största demokratiska miljöorganisation Friends of the Earth. Tillsammans är vi över två miljoner medlemmar i 77 länder och vi är övertygade om att vi tillsammans kan skapa en bättre värld. Häng på du också – som stödmedlem eller aktiv. Vi tror på förändring och vi vill gärna ha med dig! För endast 20 kronor per månad (240 kronor per år) blir du medlem och får vår egen tidning Miljötidningen fem gånger per år i brevlådan, inbjudningar till seminarier, läger och aktioner och möjlighet att engagera dig i utskott eller lokalgrupp beroende på vad du själv brinner för.

För att bli medlem ring 031-12 18 08 eller gå via webben [www.jordensvanner.se](http://www.jordensvanner.se). Vi hör!

*Text: Karin Nielsen  
Foto: sxc.hu  
Formgivning och illustration: Karin Didring, Didring Ord & Bild  
Skriften är producerad med ekonomiskt stöd från Trafikverket.  
© Jordens Vänner  
Tryckt hos Print24, juni 2011  
ISBN: 978-91-978196-7-1*



## Innehåll >>

<b>Inledning</b> .....	<b>4</b>
<b>Gång och cykling på undantag</b> .....	<b>5</b>
<b>Vad krävs för att fler ska gå och cykla?</b> .....	<b>7</b>
<b>Ta från bilarna ge till de gående och cyklisterna</b> .....	<b>9</b>
<b>Smulor till cykelinvesteringar</b> .....	<b>12</b>
<b>Demokratiskt underskott i trafikpolitiken</b> .....	<b>15</b>
<b>Män styr trafiken</b> .....	<b>17</b>
<b>Ställ om Sverige för gång och cykling</b> .....	<b>20</b>
<b>Vad kan jag göra?</b> .....	<b>24</b>
<b>Bli medlem i Jordens Vänner</b> .....	<b>26</b>



**D**et krasar lite i gruset när du går. Kvällen är ljum. Du hör trädgårdssångaren pladdra och en doft av syren förs av den svaga vinden in i dina näsborrar. En cykelklocka pinglar till strax bakom dig och ett litet vinande och ett hej hörs när en kvinna på en gul cykel passerar.

Gående och cyklister stör ingen genom buller. Deras sätt att ta sig fram innebär så gott som nollutsläpp. Den enda energi som behövs är den som deras kroppar förbrukar. Utmärkta sätt att färdas på korta avstånd samtidigt som de bidrar till lösningen av klimatkrisen.

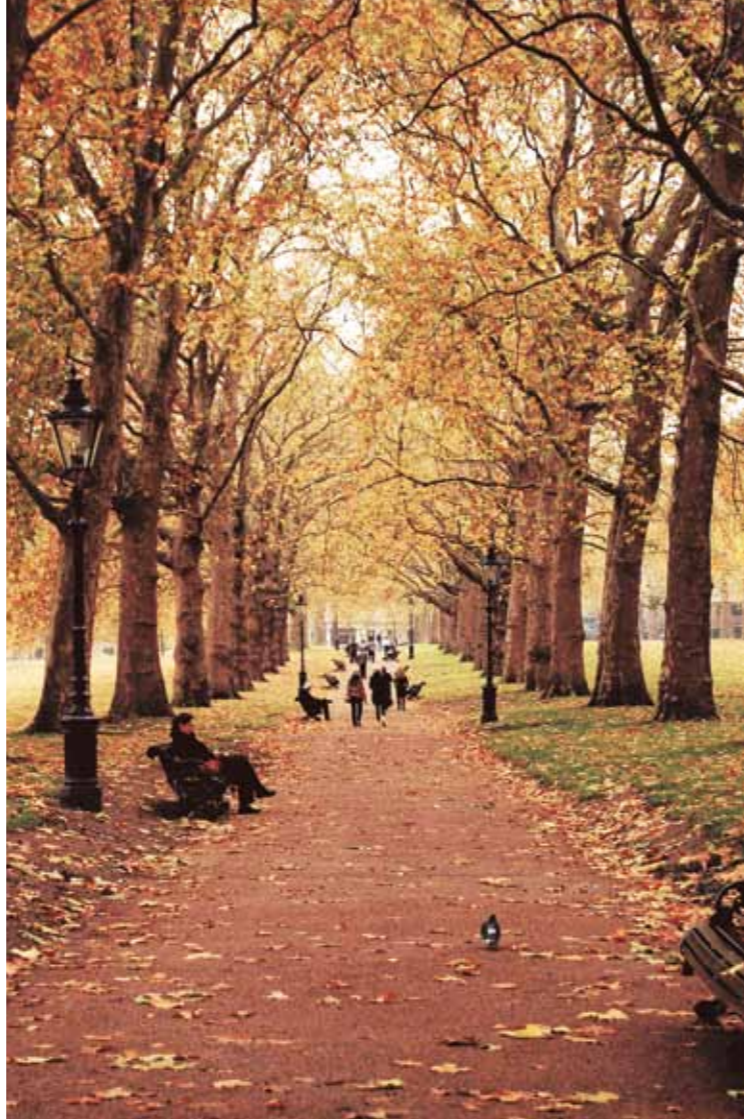
Kan det bli bättre?

Alla från kommunalråd och klimatstrateg till trafikplanerare och ministrar lovordar gång och cykling. Varför görs då så få resor till fots? Varför minskar cyklandet? Varför är hälften av alla bilresor kortare än fem kilometer?

I den här skriften analyserar Jordens Vänner maktspelet bakom besluten om infrastruktursatsningar och vilken resa som är mest värd att prioritera.

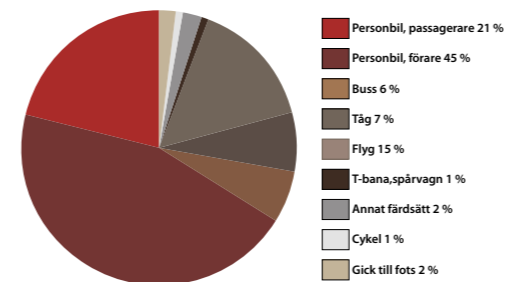
Vi ställer också konkreta krav på politikerna. För nu är det hög tid att ta utrymme, resurser och makt från biltrafiken och dess särintressen så att klimatvänliga transporter kan få en chans.

För att klara att få Sverige på fötter och två hjul behövs din och många andras insats. Därför ger vi tips på vad du kan göra så att trafiken kan ske på de gåendes och cyklisternas villkor.



## Gång och cykling på undantag >>

**P**å 60-talet blev bilen norm i samhällsplaneringen och sedan dess har vi utformat våra städer, tätorter och trafikleder efter biltrafikens krav. Trots att hälften av befolkningen har mindre än fem kilometer till jobbet sker idag den största delen av persontransporterna med bil. Sedan 1995 har antalet cykelresor per person minskat med nästan 30 procent. På 1950-talet cyklade människor fem gånger mer än idag.



Totalt antal resta kilometer i Sverige efter färdstätt 2005-10-01 till 2006-09-30.  
Källa: Den nationella resvaneundersökningen, RES 2005-2006, SIKAs Statistik 2007:19.

Sedan Vägverket satte upp med målet att öka cyklandet i Sverige från 12 till 16 procent av antalet resor till år 2010 har cyklingen minskat ännu mer. Cyklandet är nu nere på cirka 10 procent. Gång utgör cirka 20 procent av alla resor.

Nu har Trafikverket föreslagit ett nytt mål att andelen gång- och cykelresor år 2021 ska uppgå till minst 40 procent av det totala antalet kortväga resor. Idag utgör de 14 procent.

### Löjligt korta bilresor

Möjligheterna att öka cykling och gång är stora. Hälften av alla bilresor är löjligt korta, mindre än fem kilometer. 30 procent är kortare än tre kilometer. Med en normal hastighet når en cyklist fem kilometer på ungefär 20 minuter. Många av de korta bilresorna är därför onödiga. Det har stor betydelse för miljön om vi kan ersätta en del av dem med att cykla eller gå eftersom bilarnas utsläpp är högre de första kilometrerna.

Att gå kan vara ett bra alternativ för resor upp till två kilometer.

### Fördel nr 1: Världens mest miljövänliga fordon

Att gå och cykla innebär så gott som nollutsläpp och inget buller. Små utsläpp kan ske vid produktionen av cyklar men de är i princip försumbara jämfört med biltrafikens gigantiska miljöförstöring.



I Skåne har några kommuner gått samman i kampanjen "Inga löjliga bilresor", med målet att minska de korta bilresorna. Sen kampanjen startade har de löjligt korta bilresorna i Malmö minskat från 50 till 38 procent tack vare att fler väljer att cykla eller gå.

### Fördel nr 2: Världens friskaste färd sätt

Ungefär en tredjedel av den svenska befolkningen är fysiskt inaktiv och andelen ökar hela tiden. Dessa kostar årligen samhället cirka sex miljarder i form av kostnader för framför allt hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes, stroke och benskörhet.

En halvtimmes vardagsmotion sammanlagt per dag räcker för att förebygga negativa hälsoeffekter. Den som åker bil till jobbet löper 50 procent större risk att drabbas av hjärtinfarkt jämfört med den som cyklar, enligt en studie utförd av WHO (World Health Organization). Att cykla eller gå till arbete och skola är ett enkelt, skonsamt, billigt och tidsbesparande sätt att få sin nödvändiga motion.

*"En gång spelade vi fotboll. Jag missade målet, tog bilen och hämtade bollen 50 meter bort".*

Ett av bidragen i tävlingen om den löjligaste bilresan i fyra Skånekommuner.

## Vad krävs för att fler ska gå och cykla? >>

### Framkomlighet

Det största hindret mot ökad gång och cykling är att bilens framkomlighet överordnas andra trafikslag. Biltrafiken har genom politiska beslut tillåtits gå allt snabbare och uppta allt större ytor. Genom detta har rörelsefriheten för gående och cyklister begränsats allt mer. Mellan 1980 och 2000 fördubblades antalet etableringar av externa köpcentra som kräver bil för att handla. Det finns bilparkeringsnorm för bostadsområden men inte någon norm för cykelparkeringar eller hållplatser. Cykel- och gångtrafik har låg status bland planerare på kommuner, län och trafikverk. Gångtrafikens speciella behov glöms ofta bort eller blandas ihop med cykeltrafikens, trots att behoven ser olika ut.

Som bilist erbjuds du ett sammanhängande nät med allt säkrare utformning, snabb framkomlighet, bra vägvisning, god sikt, bra belysning, många parkeringsmöjligheter och snöröjning inom rimlig tid. Som cyklist eller gångtrafikanter kan du istället råka ut för följande: Du cyklar på en cykelbana som plötsligt tar slut utan vidare hänvisning. Grön våg



för bilisterna blir röd våg för cyklisterna, som inte hinner fram till nästa trafikljus förrän det slagit om. Trottoaren är blockerad av snö som röjts från bilarnas körfält. Biltrafiken är intensiv med hög fart och det är svårt och riskabelt att passera gatan. Du får cykla eller gå en omväg jämfört med biltrafiken eftersom cykel- och gångbanan inte tar den genaste vägen mellan två målpunkter. Dålig eller obefintlig vägvisning. Otillräckliga parkeringsytor för cyklar med åtföljande parkeringskaos vid järnvägsstationen. Cykelbanan blockeras av en container eller en bil som lastas. Vid ett vägarbete hänvisas du inte till en alternativ väg utan ombeds att "för din säkerhet" leda cykeln. Din



mormor halkar på en osandad isfläck på trottoaren och bryter lårbenshalsen. Ett stort hål i cykelbanan gör att du tvingas gira tvärt och bakomvarande cyklist cyklar in i dig. Ideliga stopp på grund av trottoarkanter och andra hinder gör cykelturen extra ansträngande. Överhängande buskage skymmer sikten och belysningen är dålig på gångvägen genom parken, du tar hellre bilvägen runt den. Landsvägen har blivit en 2+1-väg med mitt- och sidoräcken. Säkerheten blev bättre för bilisterna men utrymmet för dig att cykla krympte till livsfara.

### Säkerhet

En orsak till att människor avstår från att cykla och gå är att det upplevs som farligt. Att gå och cykla är, näst efter moped- och motorcykelåkning de farligaste sätten att ta sig fram. Risken att dö i trafiken är sex gånger högre för en fotgängare och en cyklist än för en bilist. Den största gruppen

sjukhusinlagda trafikanter är cyklister. 2008 var första året som fler cyklister än bilister blev svårt skadade, trots att många fler åker bil.

Den helt dominerande dödsorsaken för fotgängare och cyklister är kollision med ett motorfordon. Hur fort bilarna kör är helt avgörande både för bilförarens benägenhet att lämna företräde åt gående och cyklister och för risken att oskyddade trafikanter dör eller skadas allvarligt vid påkörning. Åtta av tio oskyddade trafikanter som blir påkörda av en bil i 50 km/h dör. Är hastigheten 30 km/h klarar däremot nio av tio livhanken. Sedan 1997 har cirka 140 liv sparats genom att 30-zoner införts i svenska kommuner.

Ju fler som cyklar och går desto säkrare blir det. Det beror på att bilisterna tenderar att anpassa sitt beteende efter antalet oskyddade trafikanter.

### Fördel nr 3: Ytsnålt

Att åka bil är det mest ytkrävande sättet att transportera sig och också orsaken till de växande problemen med trängsel i städer. En bilist tar upp mångdubbelt större yta jämfört med en fotgängare. En bil i rörelse tar upp samma gatutrymme som fjorton cyklister. En enda parkerad bil tar upp 25-30 kvadratmeter, en yta stor nog att rymma ett normalt studentrum eller minst tio parkerade cyklar.

# Ta från bilarna, ge till de gående och cyklisterna >>

Det finns många sätt att få en större andel av befolkningen att gå och cykla. Gemensamt för de metoder som fungerar är att de på något sätt gör det mindre attraktivt att köra bil. Så länge det går lätt, snabbt och inte är allt för dyrt att ta bilen kommer de flesta att göra det. Det spelar ingen roll hur många välvilliga politiska mål om att öka gång och cykling som antas. Det är hög tid att våga ta konflikten om gatutrymmet, pengarna och framkomligheten med bilintressena om vi menar allvar med en hållbar utveckling där fler ska gå och cykla.

### Redskapen

Här är några viktiga redskap för att öka andelen gående och cyklister:

- minskad hastighet för biltrafiken

- prioritering av gång och cykling genom trafikregler och fysiska anordningar
- fysisk planering för minskade avstånd och goda gång- och cykelmöjligheter
- investeringar i infrastruktur för gång och cykling
- gång- och cykelplaner
- ekonomiska styrmedel, till exempel parkeringsavgifter

### Framgångarna

Det finns många goda exempel från Sverige och andra länder som visar att det går att öka gång- och cykeltrafikens andelar med kraftfulla och genomtänkta satsningar.

Nederländerna är det europeiska land som kommit längst med att satsa på cykling. Den långsiktiga cykelplanen The Dutch Bicycle Master Plan från 1992 har gett cyklingen en mycket prioriterad ställning i det holländska transportsystemet. Cykeln är i stor utsträckning dimensionerande för trafiken totalt sett, bland annat genom gårdsgator där trafiken sker på de oskyddade trafikanternas villkor. Omfattande förändringar av gator i bostadsområden med planteringar, olika hinder, gatsten, införande av kurvor, begränsad framkomlighet för motorfordon, lektyr på gatan, bänkar med mera har medfört en sänkning av hastigheterna ned till 13-25 km/h. Trafikskadorna har minskat med hälften. Cykeln har en egen infrastruktur också utmed landsvägar.





Den holländska staden Groningen är ett lysande exempel på att det går att vända trender. Tidigare var bilresornas andel ungefär lika stor som i Sverige (över 60 procent). Nu står cyklingen för två tredjedelar av alla resor i Groningen. Man har konsekvent tagit yta från körbanorna för bil för att skapa utrymme för cykelbanor. Cyklisterna har bland annat egna cykelkörfält i rondeller och är prioriterade vid trafikljus.

I Danmark har cykeltrafiken en stark ställning jämfört med Sverige och det finns en väl utbyggd infrastruktur. I Köpenhamn ökade gångtrafiken med 25 procent när det bilfria området tredubblades. Staden har tagit kraftfulla steg mot målet att öka cykelresorna till 40 procent år 2012.

Flera kommuner och städer internationellt har tagit fram en prioriteringsordning för resurstilldelning till de olika trafikslagen. I exempelvis York i England har man fastställt följande prioritetsordning: 1. fotgängare, 2. människor med funktionshinder, 3. cyklister, 4. kollektivtrafikresenärer, 5. moped- och motorcykelresenärer, 6. kommersiella transporter, 7. bilåkande turister, besökare, handlare, 8. bilåkande arbetspendlare.

Lund är den stad i Sverige som har högst andel cyklister, ungefär 40 procent. Med tydligt markerade stråk med färgad asfalt, upphöjningar, vägvisningar, indragen stopplinje, grön våg för cyklister, många bilfria gator och cykel-parkeringar, bland annat landets enda parkeringshus för

cyklar, har man har förbättrat för cyklister och gjort det mindre attraktivt att köra bil. Bilresorna har minskat med cirka tio miljoner kilometer per år sedan 1999.

De finns fler svenska cykelstäder. Andelen cykelresor i Sverige skulle öka med minst 50 procent om alla kommuner hade samma resmönster som till exempel Linköping, Umeå, Hässleholm, Lidköping, Örebro, Västerås, Gävle, Lund och Malmö.

#### Fördel nr 4: Levande stad

Städer med en hög andel gång- och cykeltrafik har ofta en attraktiv och levande stadsmiljö. Att människor kan se och höra varandra inbjuder till sociala aktiviteter. Gaturummet blir då en plats där människor gärna vill vistas. Fler människor i rörelse skapar folkliv och ökad trygghet medan starkt trafikerade och breda bilgator utgör barriärer för gång- och cykeltrafikanter och skapar förföljning och utglesning av städer. Levande stadsmiljöer skapar attraktiva städer där människor vill bo.



# Smulor till cykelinvesteringar >>

Medan 10 procent av svenskarnas resor görs med cykel planerar staten endast att investera drygt en procent av de totala medlen för nyinvesteringar i infrastruktur i cykelåtgärder under tioårsperioden 2010-2021. 950 miljoner av cykelinvesteringarna finns i den nationella infrastrukturplanen och 2,25 miljarder i länsplanerna. Summan utgör en minskning i fast penningvärde jämfört med den förra tioårsperioden. Några specifika gångposter kan inte utläsas av planerna.

De anslagna cykelpengarna är långt under vad som behövs. Vägverket kom efter en inventering av det statliga vägnätet 2007 fram till att det behövdes nästan det dubbla.

Merparten av cykelåtgärderna är dessutom placerade i den senare delen av planen. Det gör att de ofta får stryka på foten för de vägbyggen som ligger före i planen och inte håller budget. Detta gör det vanligt att 20-40 procent av cykelpengarna i praktiken går till något annat. I Kronoberg avsattes 45 procent av budgeten 2004-2009 till större



väginvesteringar, medan mindre investeringar, där cykelvägar ingår, tilldelades 30 procent. Men utfallet blev 60 procent till de stora och 17 procent till de små.

I våra grannländer öronmärks pengar till cykelinvesteringar men inte i Sverige, trots att Vägverket föreslagit det.

Det varierar stort i gång- och cykelsatsningar mellan de olika länen. En genomgång av de 21 länstransportplanerna för 2010-2021 visar att de minst ambitiösa cykellänen är Stockholm, Sörmland, Västra Götaland, Västmanland och Värmland<sup>1</sup>. Allvarligt är att de fem sämsta länen utgör omkring hälften av Sveriges befolkning och att de båda storstadsregionerna finns bland dem. Skåne med liknande förhållanden investerar tre gånger så mycket per invånare. De fem län som satsar mest per invånare är Västernorrland, Norrbotten, Kronoberg och i topp Jämtland och Gotland.

Kommunernas planering för gång- och cykelnät på det kommunala vägnätet i tätorterna brister ofta. Nya eller uppdaterade cykelplaner saknas hos var tredje svensk kommun eller regional myndighet<sup>2</sup>. Nästan inga kommuner har särskilda gångplaner. Finansieringen är ofta otillräcklig eftersom investeringar i bilvägar prioriteras. Det bidrag för trafiksäkerhetsinvesteringar som kommunerna kan söka från länen och som kan användas till gång- och cykelåtgärder räcker inte långt.

1. Cykelinfrastruktur i de slutliga förslagen till länstransportplaner 2010-2021, Föreningen Bilfrifa Leder och Svensk Cykling, 2009-11-30

2. Decision support for Cycle Planning – results from a questionnaire survey in Sweden, Institute for Transport Studies, University of Leeds, TransportMistra, 2009

## Hur planeras infrastrukturen?

Inriktningen och de ekonomiska ramarna för byggande och drift av vägar och järnvägar föreslås av regeringen i en **infrastrukturproposition** som sedan beslutas av riksdagen. Utifrån propositionen gör Trafikverket en tioårig **nationell plan för transportinfrastruktur**. Den omfattar nyinvesteringar i statliga järnvägar och det statliga stamvägnätet (samtliga europavägar och några riksvägar) med tillhörande gång- och cykelvägar samt drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet och vägnätet.

Länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan (regioner) eller kommunala samarbetsorgan gör **länsplaner för regional transportinfrastruktur**. De innehåller investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet inklusive gång- och cykelvägar längs detta vägnät.

De nationella och regionala planerna har hittills reviderats ungefär vart fjärde år.

**Kommunerna** ansvarar för planering, investeringar, drift och underhåll av kommunala gator och vägar inklusive gång- och cykelnät. Inom ramen för länsplanerna för infrastruktur kan kommunerna ansöka om 50 procents medfinansiering av "miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder" hos Trafikverket. Trafiksäkerhetsåtgärderna ska främst gynna oskyddade trafikanter och kan handla om gång- och cykelbanor och andra åtgärder för säkrare gång och cykling. Kommunerna kan även föreslå trafikhuvudmännen för kollektivtrafiken att söka bidrag från Trafikverket till pendelparkeringar för cykel inom ramen för bidraget till kollektivtrafikanläggningar.

