



10 förslag för en hållbar utveckling för Sveriges cyklister





10 förslag för en hållbar utveckling för Sveriges cyklister

Förord

Som Nordens ledande sakförsäkringsbolag är det viktigt för If att bidra med kunskap och idéer i samhällsdebatten, inte minst när det kommer till frågor som rör trafik och säkerhet. Att bidra till att färre människor skadas och dör i trafiken är bra för alla och är ett led i vårt hållbarhetsarbete.

Cyklister är oskyddade i trafiken. Oroväckande statistik visar att cyklister sedan flera år utgör den trafikantgrupp som har flest antal allvarligt skadade. Samtidigt är också cyklingen i flera avseenden på stark frammarsch i samhället, vilket är positivt då cykling bidrar till att uppfylla flera av de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Att välja cykeln framför andra transportslag har flera hälsomässiga, miljömässiga och ekonomiska fördelar. Samtidigt cyklar färre barn jämfört med för 30 år sedan och här är det viktigt att stimulera barn och ungdomar att röra på sig. Därför tycker vi att det är viktigt att uppmärksamma cyklisternas situation och bidra till att skapa debatt kring hur denna kan förbättras, dels genom hur regelverksförändringar och infrastruktursatsningar kan möjliggöra ökad cykling, dels genom hur cyklisternas säkerhet på vägarna kan förbättras.

If har under lång tid haft ett starkt samhällsengagemang inom trafiksäkerhetsfrågor och cykling. Bland annat tog vi för fem år sedan fram rapporten "10 enkla förslag för bättre cykling" för att skapa debatt och väcka tankar som kunde leda till en bättre trafikmiljö och städer. Den här rapporten följer upp våra tidigare förslag och lyfter samtidigt fram fler förslag på hur cyklisternas situation kan förbättras i Sverige. Om du som läsare har synpunkter får du gärna höra av dig direkt till oss eller diskutera med oss i våra sociala kanaler. Vi ser fram emot både synpunkter och debatt!



Inledning

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga. Den är starkt kopplad till samhällsutmaningar som hälsa, jämlikhet, mänskliga rättigheter och klimatförändringarna. I FN:s globala mål för hållbar utveckling, Agenda 2030, finns också specifika mål kring trafiksäkerhet.¹

- Mål 3.6 Minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken
- Mål 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla

Cyklingen spelar i sig en viktig roll för att uppnå målen i Agenda 2030. Inför den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet som hölls i Stockholm 2020 hade en expertgrupp arbetat fram nio rekommendationer kring vad som speciellt bör prioriteras för att nå målen. En av dessa rekommendationer är 'the modal shift' som handlar om en förändring i hur vi transporterar oss, från att vara beroende av bilen till ett mer aktivt transportsätt som gång och cykling. Även kollektivtrafik inkluderas.

Allt färre människor förolyckas i trafiken i Sverige. 2020 var ett rekordår med 204 döda. Antalet omkomna 2020 var därmed det lägsta antalet som uppmätts i den officiella statistiken Vägtrafikskador.² Trots den glädjande utvecklingen finns dock en oroväckande trend för antalet allvarligt skadade, framförallt när det kommer till cykling. Antalet cyklister utgör den trafikantgrupp som har flest antal allvarligt skadade i trafiken.³ Det finns ett tydligt behov av fler åtgärder för att förbättra cyklisternas trafikmiljö.

Cykling är bra för individen och för samhället. Att cykla är ett hållbart och klimatsmart transportalternativ som dessutom är bra för hälsan och samhällsekonomi. Europeiska cykelförbundet uppskattar att cyklingens globala fördelar i ekonomiska termer motsvarar 150 miljarder euro årligen.⁴ Cykling bör därför uppmuntras i så stor utsträckning som möjligt.

Cyklingen är också på stark frammarsch i samhället och den ökar som aldrig förr. Under pandemiåret 2020 har antalet cykelresor i Europas städer fullkomligen exploderat i antal.⁵ Fler och fler cyklar, och fler och fler köper sig en ny cykel. Statistik från svenska cykelbranschen visar att försäljningen av cyklar ökade med 30 procent under 2020 jämfört med året innan, och det är framförallt antalet sålda elcyklar som gör att försäljningssiffrorna skjuter i höjden.⁶ Marknaden för begagnade cyklar växer också starkt.⁷

¹ <https://www.globalamalen.se/>

² <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/vagtrafikskador/2020/vagtrafikskador-2020.pdf>

³ <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1452283/FULLTEXT01.pdf>

⁴ <https://ecf.com/what-we-do/cycling-economy/economic-benefits>

⁵ <https://www.mcc-berlin.net/en/news/information/information-detail/article/corona-crisis-lesson-additional-bike-lanes-induce-large-increases-in-cycling.html>

⁶ <https://news.cision.com/se/svensk-cykling/r/cykelforsaljningen-till-konsument-har-okat-med-cirka-30-procent-pa-ett-ar,c3201140>

⁷ <https://www.svd.se/begagnade-cyklar-rusar-i-popularitet>



Med en nationell strategi som antagits om en ökad och säkrare cykling och när fler människor nu väljer att cykla så behöver såväl trafikregler som trafiklösningar anpassas bättre efter cyklisternas villkor. Därför följer nu tio förslag om hur förutsättningarna för cyklingen och trafikmiljön i Sverige kan förbättras.





Förslagen

Förslag #1: Våga satsa på kapacitetsstark och säker cykelinfrastruktur i hela landet, men framför allt i de stora pendlingsområdena – och finn alternativa finansieringslösningar

Regeringen har beslutat om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling⁸ och då intresset för att cykla också ökar ställer detta nya krav på samhällets cykelinfrastruktur. Under en genomsnittlig dag 2019 använde mer än en miljon människor svenskar en cykel.⁹ Dessutom cyklar människor allt längre sträckor. Mellan 2005/2006-2016 ökade genomsnittslängden på en cykelresa med 26 procent i Sverige.¹⁰ När nu dessutom allt fler elcyklar säljs förväntas cykelpendlandet öka och genomsnittslängderna på en cykelresa bli ännu längre. Detta kräver bättre, större och fler satsningar på cykelinfrastrukturprojekt.

Ny forskning visar att ju mer infrastruktur som byggs för cykling, desto mer cyklar människor i städerna.¹¹ Tillgång och efterfrågan går hand i hand.

Under 2020 satsade Sverige runt 1,7 miljarder kronor på cykelinfrastruktur.¹² Det kan tyckas som en stor investering, men i den förra svenska nationella planen för infrastruktur gick bara en procent av investeringarna till cykelsatsningar.¹³ Det är lite i jämförelse med andra jämförbara länder. Irland investerar exempelvis 10 procent av sin totala transportbudget i cykelinfrastruktur¹⁴ och Storbritannien har aviserat att man satsar 2,2 miljarder pund över fem år på cykelsatsningar.¹⁵

Regeringens infrastrukturproposition, vilken tagits fram i samarbete med Centerpartiet och Liberalerna, presenterades i mitten av april.¹⁶ Propositionen innehåller bland annat en skrivelse om att regeringen avser att ta fram mål för ökad cykling. Beslut om ny nationell plan för infrastruktur 2022-2033 väntas fattas nästa år och det återstår att se hur mycket pengar som öronmärks för cykelsatsningar. För att skapa en hållbar utveckling för Sveriges cyklister bör mer medel satsas på cykelinfrastruktur, exempelvis på snabbcykelvägar längs motorvägar i stora pendlingsområden, något som ströks ur den förra nationella

⁸https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf

⁹ <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1452283/FULLTEXT01.pdf>

¹⁰ https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/62911/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_104_nationellt_cykelbokslut_2018.pdf

¹¹ <https://www.mcc-berlin.net/en/news/information/information-detail/article/corona-crisis-lesson-additional-bike-lanes-induce-large-increases-in-cycling.html>

¹² <https://www.svt.se/nyheter/cykeltrend-men-hanger-sverige-med-europa>

¹³ <https://svenskacykelstader.se/nationell-planen-presenterad-av-regeringen-en-skam-att-stryka-cykelinvesteringar/>

¹⁴ <https://ecf.com/news-and-events/news/ireland-will-invest-10-total-transport-capital-budget-cycling>

¹⁵ <https://www.bike-eu.com/market/nieuws/2020/07/billions-invested-to-get-brits-back-on-bikes-10138354>

¹⁶ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/04/storsta-ekonomiska-ramen-nagonsin-for-transportinfrastrukturatgarder/>



planen för infrastruktur.¹⁷ Snabbcykelvägar har framgångsrikt införts i andra europeiska städer som Köpenhamn och Amsterdam och det är en lösning som skulle fungera väl för svenska förhållanden.

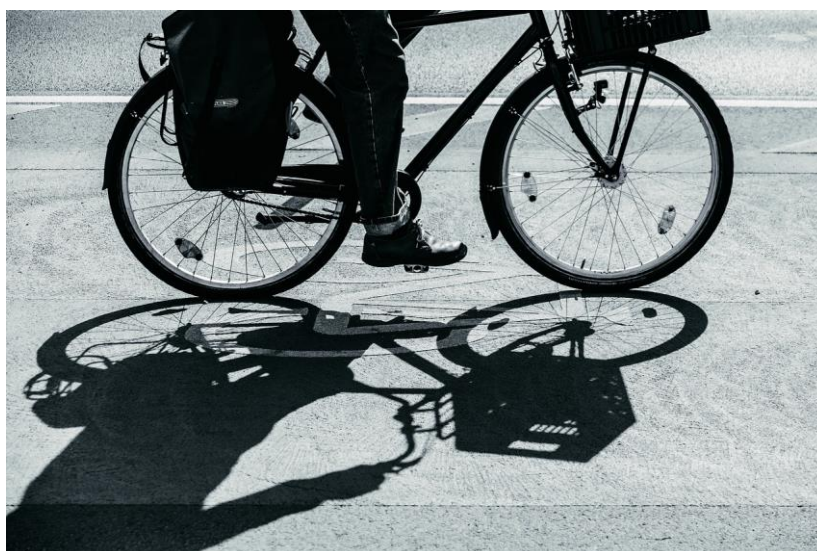
Förändringar i regelverken vad gäller investeringar i statlig cykelinfrastruktur samt nya och innovativa finansieringslösningar måste också till för att möjliggöra fler cykelinfrastruktursatsningar. Exempelvis ställer många regioner krav på medfinansiering från kommunerna när statlig cykelväg ska byggas, ett krav som inte finns när det kommer till körbanor för motortrafik. Kravet kring kommunal medfinansiering av statliga cykelvägar kan med fördel slopas för att öka cykelinfrastruktursatsningarna runt om i landet.

Staten och kommunerna är dock inte de enda som behöver bidra till att finansiera cykelinfrastrukturen i Sverige. Fler kan ta ett större ansvar och gör det också redan. Olika fastighetsägare har på senare år börjat med att finansiera cykelinfrastruktur i anslutning till deras fastigheter, som exempelvis det pågående projektet på Vasagatan i centrala Stockholm.¹⁸

Staten skulle även kunna överväga att använda andra medel för att finansiera ny cykelinfrastruktur. Trängselskatten i Stockholm och Göteborg är ett exempel på offentliga intäkter som skulle kunna bidra till att finansiera cykelinfrastruktur, efter att färdigställandet av bland annat Västsvenska paketet och Förbifart Stockholm är genomförda.

Vilka är fördelarna med förslaget?

- ökad cykling (och med det positiva effekter på folkhälsan och klimatet)
- bättre och mer kapacitetsstark cykelinfrastruktur
- säkrare trafikmiljö



¹⁷ <https://bicycling.se/blogg/det-blir-inga-snabbcykelvagar/>

¹⁸ <https://www.fastighetsvarlden.se/notiser/kollektiva-satsningar-men-vissa-nobbar/>



Förslag #2: Inför tvingande definitioner och standarder för hur cykelvägar får och ska utformas, samt ändra väg- och anläggningslagen

Ett standardiserat regelverk för hur en cykelväg ska märkas upp och får se ut samt en ändrad Väg- och Anläggningslag skulle gynna trafiksäkerheten för cyklister och möjliggöra fler infrastruktursatsningar.

Trafikverket tar fram regler för hur vägar och gator ska utformas. Reglerna används för alla nya statliga vägar, men för övriga väghållare och vägbyggare är Trafikverkets regler endast vägledande och inte kravställande.¹⁹ Det gör att cykelvägar kan se olika ut runt om i landet beroende på vem som är väghållare och försvårar för möjligheterna till ett enhetligt system för cykelvägar. Något som bidrar till en osäker trafikmiljö för cyklister.

Vägrelaterade faktorer bidrar till nära hälften av singelolyckor där cyklister skadas svårt i Sverige.²⁰ Vanligen handlar det om bristande underhåll av vägen, men i många fall är det hur vägen är utformad som är orsaken till olyckan. Med ett enhetligt och standardiserat regelverk för utformningen av cykelvägar för alla väghållare skulle cykelolyckorna kunna minskas. Regelverket bör dessutom utformas så att alla olika trafikslag behandlas likvärdigt. Cykelvägar behöver säkerhetsmått i sidled till fasta hinder, tydlig skyltning och en bra anpassad bredd på körbanan. Lastcyklar, som är bredare till formen jämfört med traditionella cyklar, har blivit ett alltmer förekommande fenomen i svenska städer. Detta bör tas i beaktning om tvingande regler för cykelvägars bredd införs. Vidare bör även nya former av mikromobilitet, som elsparkcyklar, vilka utnyttjar cykelinfrastrukturen i allt högre utsträckning också tas i beaktning.

Sverige är även i behov av ett regelverk kring hur cykelvägar ska märkas upp – något som ej existerar idag. Ett författningskrav kring att en cykelväg ska märkas ut för att den faktiskt ska vara en cykelväg finns inte och skapar en osäkerhet i systemet.²¹

Vidare hindrar Väglagen och Anläggningslagen staten från att finansiera cykelvägar i den utsträckning som skulle kunna vara möjligt. Enligt Väglagen ska cykelvägar alltid byggas intill en väg, vilket innebär att de inte får dras någon annanstans även om det skulle vara bättre.²² Enligt Anläggningslagen får inte staten anlägga eller äga cykelvägar utmed enskilda vägar, vilka utgör den största delen av Sveriges vägnät och därmed förhindrar satsningar på cykelinfrastruktur.²³

¹⁹ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/Utformning-av-vagar-och-gator/vagar-och-gators-utformning-vgu/>

²⁰ <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:694821/FULLTEXT01.pdf>

²¹ https://www.aklagare.se/globalassets/dokument/rattspromemorior-och-rattslig-vagledning/rattspm-202003-cyklar.pdf?_t_tags=language%3asv%2csiteid%3a764c28f6-3ce5-48e7-a8ec-b8f5f22e4245&_t_hit.id=Aklagare_Web_Models_Media_DocumentFile/_62758628-9bfe-4bbe-ae53-bc52ea141b6f&_t_hit.pos=5

²² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vaglag-1971948_sfs-1971-948

²³ <http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/01/Utredning-om-allm%C3%A4nna-cykelv%C3%A4gar.pdf>



Frågan om att ändra Väglagen har varit uppe i riksdagen vid ett antal tillfällen, senast i december 2020 när Trafikutskottet behandlade cykelfrågor, då det framkom att en majoritet i riksdagen är för en förändring.²⁴ Trafikutskottet har nu gett regeringen i uppdrag att se över hur denna kan ändras. Anläggningslagen planeras än så länge inte att förändras av Sveriges lagstiftare.

Vilka är fördelarna med förslaget?

- säkrare trafikmiljö
- standardiserade regelverk
- fler cykelinfrastruktursatsningar
- minskat slitage på fordon



Förslag #3: Förse fler 2+1 vägar med separata cykelvägar

I och med utbyggnaden av allt fler 2+1 vägar i Sverige har möjligheterna till att cykla på landsbygden försämrats. Vägtypen inte är anpassad för cyklister. Cyklingen på landsbygden skulle öka om fler av 2+1 vägarna förses med en separat cykelväg.

En 2+1 väg, även kallad mötesfri landsväg, är en vägtyp med ett centrerat dubbelriktat körfält som växelvis ändrar färdriktning.²⁵ Färdriktningarna separeras vanligen med ett vajerräcke. Sverige har under de senaste 30 åren satsat stort på denna vägtyp för att få ner dödstaten i trafiken, då en mötesfri väg är

²⁴ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/cykelfragor_H801TU3/html

²⁵

https://www.trafikverket.se/contentassets/18ab6d1957f04fa49039b11998c7c016/hela_begrepp_o_grundvarden_rev.pdf



säkrare för bilister. På 20 år har ungefär 2800 km landsväg byggts om till mötesfria landsvägar.²⁶ Däremot har den stora utbyggnaden av 2+1 vägar lett till att möjligheterna till att cykla på landsvägar försämrats.

På en 2+1 väg är ofta hastighetsbegränsningen 70-100 km/h för motorfordon samtidigt som vägrenen endast är 0,75 meter bred. Med en ytterst smal vägren att trafikera för cyklisten i kombination med intilliggande motortrafik i hög hastighet som har svårigheter att köra om i och med vajerräcket i mitten av körbanan gör sammantaget att vägtypen ofta är livsfarlig att cykla på. Trafikverket har tidigare uttryckt att det är olämpligt för cyklister och fotgängare att trafikera 2+1 vägar, även om det är tillåtet.²⁷ Alla 2+1 vägar får inte heller trafikeras av cyklister – om vägen är klassad som motortrafikled är det olagligt.

Det finns stor potential i att utöka antalet cykelvägar i anslutning till 2+1 vägarna. 2+1 vägarna är numera också ofta länken mellan bostaden och arbetet samt skolan för många som bor på landsbygden. Med en stor ökning av antalet elcyklar²⁸ kan också längre pendlingssträckor tillryggsläggas via cykel. Fler 2+1 vägar behöver förses med separat cykelväg.

Vilka är fördelarna med förslaget?

- säkrare trafikmiljö
- ökade möjligheter att cykla utanför tätorter
- mer likvärdiga villkor i hela landet



²⁶ <https://landetsfria.nu/2020/nummer-159/cykling-ingen-politisk-prioritet-pa-landsbygden/>

²⁷ <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/varmland/livsfarligt-for-cyklister-1>

²⁸ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/bilen/antal-salda-cyklar-och-elcyklar-b11/>



Förslag #4: Se över riktlinjer för vägarbeten för en ökad säkerhet för cyklister

Vägarbeten kan ofta medföra en ökad olycksrisk för cyklister. Regelverken och riktlinjerna för omdirigering av trafik behöver ses över, och efterlevnaden behöver förbättras, för att öka trafiksäkerheten.

Vägarbeten kan innebära en livsfara för en cyklist och tyvärr är cykelolyckor i anslutning till vägarbeten långt ifrån ovanliga. I en studie från 2014 som undersökte olyckor med personskador i anslutning till olika typer av gatu- och vägarbeten var 35 procent av 3279 olycksfall oskyddade trafikanter. I gruppen oskyddade trafikanter var singelolyckor på cykel den dominerande olyckstypen med runt 40 procent av anmälningarna.²⁹ Sannolikt är också antalet singelolyckor på cykel större, då långt ifrån alla olyckor av denna typ rapporterats in till Transportstyrelsens olycksdatabas Strada.

Det finns många faror för cyklister i anslutning till vägarbeten. Slangar eller löst grus kan hamna i vägbanan och göra att cyklister cyklar omkull, omdirigeringar av cykeltrafiken kan leda till skarpa och ogenomtänkta kurvor, dåliga utmärkningar vid vägarbeten kan göra cykelvägen svår att se och dålig belysning i samband med att gatlampor släcks ned vid ombyggnation ger en osäker trafikmiljö.

Innan ett vägarbete eller ett byggnadsarbete påbörjas som kommer påverka intilliggande trafik måste en trafikordningsplan (TA-plan) lämnas in till väghållaren.³⁰ Många gånger fungerar dock planerna dåligt i praktiken eller åtföljs inte i tillräckligt god omfattning. Vidare saknas det tydliga och skarpa riktlinjer om hur cyklister får omdirigeras vid vägarbeten.

För att motverka osäkra trafiklägen för cyklister i anslutning till vägarbeten skulle viten kunna användas. Då kan ansvarig ställas till svars för den trafikfarliga situationen, och det skulle troligen leda till att ökade resurser läggs på att se till att skapa bättre säkerhet vid ny- eller ombyggnationer.

Just nu pågår ett forskningsarbete på Statens väg- och transportforskningsinstitut kring vägarbetens effekter på cyklisters olycksrisk och förväntas vara klart 2023.³¹ Förhoppningsvis leder arbetet till konkreta förslag som ytterligare stärker cyklisternas säkerhet vid vägarbeten även om dessa behövs innan utredningen planeras vara färdigställd.

Vilka är fördelarna med förslaget?

- säkrare trafikmiljö
- standardiserade regelverk

²⁹ [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11777/RelatedFiles/2014_122_jag_ramlade_ner_i_en_grop_vid_ett_vagarbete.pdf)

[SE/11777/RelatedFiles/2014_122_jag_ramlade_ner_i_en_grop_vid_ett_vagarbete.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11777/RelatedFiles/2014_122_jag_ramlade_ner_i_en_grop_vid_ett_vagarbete.pdf)

³⁰ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Arbetsmiljo-och-sakerhet/Arbete-pa-vag/Trafikanordningsplaner/>

³¹ <https://www.vti.se/forskning/cykling-jarnvag-och-sjofart/cykling/cyklisters-sakerhet/cyklister-vid-vagarbeten>



Förslag #5: Inför nya trafikregler för moderna cykelstäder

I If:s rapport från 2016, "10 enkla förslag för bättre cykling", lyfte vi bland annat fram behovet av vissa förändringar i trafikregler för cyklister.³² Några av dessa förslag har sedan genomförts, några är delvis genomförda och andra har inte genomförts alls. Vi måste därför återigen lyfta fram två viktiga förslag som vi uppmärksammade för fem år sedan, nämligen "förgrönt" för cyklister och i större grad standardisera cykling mot enkelriktat. Vi vill även föreslå att "allgrönt" för cyklister införs.

Införandet av "förgrönt" är när trafikljusen ger cyklisterna grönt ljus tidigare än för övrig trafik.³³ Då skapas en möjlighet för cyklisterna att hinna ut i korsningen först och bli synliga för övriga trafikanter. Under denna tid hinner många cyklister passera korsningen, vilket innebär färre riskmoment när bilarna sedan får grönt. Förgrönt skulle kunna byggas ut i svenska städer i högre utsträckning än idag.

Det finns två hinder för denna utbyggnad. Det första är att kapaciteten för övrig trafik minskar något till följd av kortare intervaller för motortrafiken, vilken ofta prioriteras i trafikplaneringen. Det andra hindret utgörs av att det finns regler om primära och sekundära trafiksignaler som kan försvåra utbyggnaden av förgrönt i vissa korsningar. Dessa hinder skulle behöva ses över mot bakgrund av att många cyklister skadas eller dör i korsningar.

I rapporten "10 förslag för bättre cykling" lyfte vi fram att cykling mot enkelriktat borde tillåtas. Att tillåta cykling mot enkelriktat leder enligt flera studier till en minskad risk för trafikolyckor.³⁴ Möjligheten att cykla mot enkelriktat infördes senare också i Sverige och är nu möjligt i ett antal kommuner som Stockholm, Helsingborg, Göteborg, Malmö och Uppsala. Men då cykling mot enkelriktat ej är reglerat i nationell svensk lagstiftning har det lett till att olika kommuner väljer olika skyltning. Stockholm fick under 2020 byta ut alla sina uppsatta skyltar på drygt 350 gator, då Transportstyrelsen ansåg att stadens valda skyltning bröt mot trafikreglerna.³⁵ Sverige borde därför införa en ny nationell lagstiftning som standardiserar cykling mot enkelriktat med en enhetlig skyltning över hela landet.

Allgrönt för cyklister är när en eller flera faser i ett trafikljus omloppstid är grönt i alla riktningar.³⁶ Systemet har funnits länge i Nederländerna i staden Groningen och har därigenom helt kunnat eliminera dödsolyckor mellan cyklister och motortrafik i korsningar där systemet införts.³⁷ Med allgrönt separeras cykeltrafiken och motortrafiken vilket leder till minskad olycksrisk. Vidare krävs också ett större mått av ögonkontakt mellan cyklister när alla får grönt samtidigt vilket minskar olycksrisken ytterligare.³⁸ Stockholm Stad har beslutat att ett test med allgrönt för cyklister ska genomföras, men ännu inte var och

³² <https://www.if.se/om-if/if-i-samhallet/battre-cykling>

³³ "Cykling och trafiksignaler", Stockholms stad, Trafikkontoret 2004, sid 17.

³⁴ http://svenskacykelstader.se/wp-content/uploads/2020/02/Svenska-Cykelst%C3%A4der-2020_1-Cykling-mot-enkelriktat.-Litteraturstudie-och-expertintervjuer-v.1.0.pdf

³⁵ <https://www.dn.se/sthlm/nu-bli-det-forbjudet-att-cykla-mot-enkelriktat-stadens-skyltar-far-plockas-ner-igen/>

³⁶ <http://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1948917>

³⁷ <https://groningenfietsstad.nl/en/green-light-for-all-cyclists-how-does-it-work/>

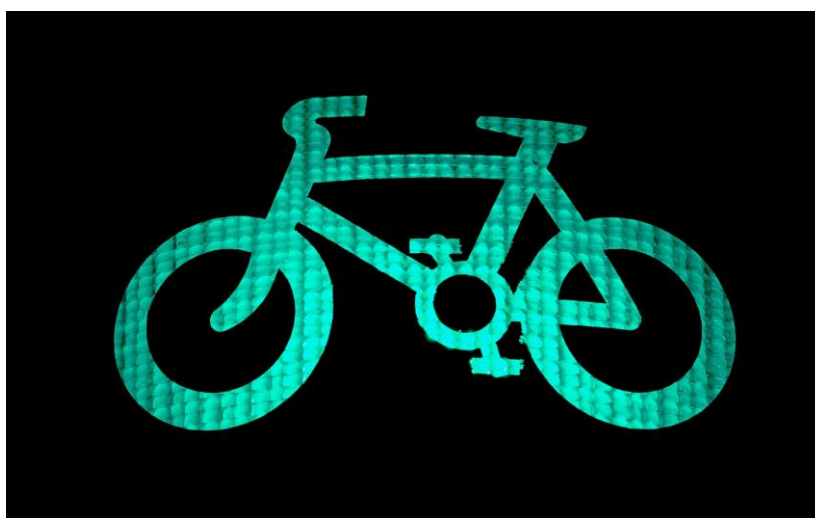
³⁸ <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/planerng-for-okad-och-saker-cykling/innovativa-losningar-som-lyfter-fram-cykling/sma-tekniska-losningar-betyder-mycket-for-cyklister/>



när.³⁹ Att införa allgrönt för cyklister ger möjligheten att drastiskt minska olycksrisken i utsatta korsningar och borde därför komma att testas och införas i Sverige.

Vilka är fördelarna med förslaget?

- säkrare trafikmiljö
- ökad cykling
- genare väg för cyklister (förslaget om cykling mot enkelriktat)



Förslag #6: Eliminera fler osäkra situationer och platser för cyklister

Cyklister är en oskyddad trafikantgrupp. I många fall använder cyklisten inte ens hjälm och blir därigenom ytterst sårbar om olyckan skulle vara framme. Cyklisterna behöver därför skyddas med olika satsningar och regelverksförändringar.

I nästan hälften av singelolyckorna då en cyklist skadar sig allvarligt är orsaken relaterad till drift och underhåll av vägen.⁴⁰ Kommunerna måste allokera mer resurser till drift och underhåll av cykelvägar för att minska olyckorna.

Ny innovativ infrastrukturteknik möjliggör också säkrare trafikmiljöer, däribland kan bland annat mjuk asfalt nämnas. Mjuk asfalt ersätter den vanligen använda stenen i asfalt med gummi från gamla bildäck

³⁹ <https://cykla.stockholm/sa-utvecklar-vi-stockholm-som-cykelstad/>

⁴⁰ <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:694821/FULLTEXT01.pdf>



vilket gör den mjukare.⁴¹ I händelse av en cykelolycka på mjuk asfalt dämpas fallet av det mjukare underlaget vilket leder till mindre allvarliga skador. Mjuk asfalt borde testas i högre utsträckning och införas på platser där många cykelolyckor sker. Det är dock viktigt att poängtera att mjuk asfalt inte på något sätt kan ersätta behovet av kapacitetsstark och korrekt anlagd cykelinfrastruktur.

Sveriges cykelvägar är även i behov av mer skyltning. Motortrafiken erbjuds ett uttömmande system för skyltning, men cykelvägar skyltas sällan med varnings- eller påbudsmärken. Mer skyltning av cykelvägar skulle leda till en säkrare trafikmiljö.

När bilister kör om cyklister kan det uppstå situationer som gör det farligt för cyklisten. Idag gäller det enligt lagen att bilister ska hålla "betryggande avstånd" till det fordon som körs om.⁴² Vad "betryggande avstånd" betyder definieras inte. Det skapar osäkerhet och otrygghet. Andra länder som Tyskland, Frankrike och Spanien har lagstadgat om en omkörningsmarginal på 1,5 meter, men Sverige planerar inte på att införa ett specificerat avstånd.⁴³ Ett sådant skulle dock skapa en säkrare trafikmiljö för cyklisterna.

Olyckstypen när cyklister kör in i en bildörr som öppnas kallas dörrning. I en studie som If genomfört består 4-5 procent av alla cykelolyckor i trafiken av denna olyckstyp, där det sannolikt också finns ett stort mörkertal då alla olyckor av denna typ inte alltid rapporteras.⁴⁴ Dörrning skulle i hög utsträckning kunna undvikas om cykelvägar inte dras utmed vägar där parkering för bilar samtidigt förekommer.

Sammantaget skulle dessa förslag, om de genomförs, kunna eliminera en stor del osäkra situationer och platser för cyklister.

Vilka är fördelarna med förslaget?

- säkrare trafikmiljö för cyklister

⁴¹ <https://www.dn.se/vetenskap/ben-och-liv-kan-raddas-med-mjukare-asfalt/?fbclid=IwAR3OTSmps0rPIf4QHOKXWniMvicHUq0TBs3npFyqMWWpmj52Hk2nqpvHZ2U>

⁴² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276

⁴³ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/skriftlig-fraga/minsta-avstand-pa-15-meter-vid-omkorning-av_H811171

⁴⁴ https://www.mynewsdesk.com/se/if_skadeforsakring/pressreleases/saa-ser-de-vanligaste-cykelolyckorna-ut-2479327



Förslag #7: Inför bättre cykelparkeringar i städerna och en miniminorm för cykelparkeringar vid nybyggnation i tätorter

Bättre cykelparkeringar i städerna skulle leda till att fler väljer cykeln framför bilen eller åker kollektivt då möjligheterna till kombinationsresor ökar. Införandet av en miniminorm för cykelparkeringar i alla kommuner vid nybyggnation skulle skicka en tydlig signal om behovet av utökad cykelinfrastruktur.

Det finns i stort sett fem olika typer av cykelparkering: ramställ, framhjulställ, cykelskåp, garage och andra låsbara utrymmen samt bevakade cykelparkeringar. Ju mer robusta alternativ desto säkrare står cykeln. Cykelparkeringar i städerna behöver dessutom vara lättillgängliga och får gärna vara väderskyddade. Kan det erbjudas förvaringsboxar, verkstadsyta och cykelpump är det också bra.⁴⁵ I takt med att cyklar och elcyklar blir dyrare ökar också behovet av bra parkeringsmöjligheter.

Fördelarna med goda parkeringsalternativ i städerna är många. Dels minskar det risken för att cyklar parkeras på oönskade platser i stadsutrymmet, dels gör det att fler väljer cykeln. Många människor avstår från att ta cykeln ner på stan med tanke på stöldrisken.⁴⁶ Ny statistik visar att cykelstölderna i Sverige blivit fler. If har nyligen utfört en kartläggning av siffror från Brottsförebyggande rådet som visar att under 2020 anmäldes 77 207 cyklar stulna i Sverige. Det är ett högre antal stölder sett till befolkningen än något år sedan 2005.⁴⁷

⁴⁵ https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/cykel/

⁴⁶ <https://sverigesradio.se/artikel/5104129>

⁴⁷ <https://via.tt.se/pressmeddelande/fler-anmalda-cykelstolder-an-pa-16-ar?publisherId=391729&releaseId=3296995>



Viktigt är även att anlägga cykelparkeringar i anslutning till olika resecentra för att underlätta för kombinationsresor, något som vi bland annat lyfte fram i vår rapport från 2016 ”10 enkla förslag för bättre cykling”, där vi föreslog säkrare cykelparkeringar vid tågstationer.⁴⁸

Under 1900-talet etablerades parkeringsnormer, så kallade p-tal, i svenska städer för att säkerställa tillräcklig bilparkering vid ny- eller ombyggnation.⁴⁹ Sedan dess har parkeringsnormerna utvecklats och inkluderar ibland även kommunala miniminormer för cykelparkering, men det är långt ifrån alla kommuner som använder sig av miniminormer för cykelparkeringar.⁵⁰ En tvingande kommunal miniminorm för cykelparkeringar skulle skicka en kraftig signal från lagstiftarens sida om att mikromobilitet och cykling ska premieras i framtida städers parkeringslösningar.

Under våren slutredovisades en utredning av plan- och bygglagen på uppdrag av regeringen där utredaren bland annat har undersökt om kommunerna kan avstå att kräva nya parkeringar vid nybyggnation.⁵¹ I skrivande stund är det okänt vad förslaget innebär i detta avseende.

Vilka är fördelarna med förslaget?

- ökad cykling
- fler parkeringsplatser för cyklar



⁴⁸ <https://www.if.se/om-if/if-i-samhallet/battre-cykling>

⁴⁹ https://www.naturskyddsforeningen.se/sites/default/files/dokument-media/framtiden-for-parkering-och-nya-bostader-rapport-naturskyddsforeningen_1.pdf

⁵⁰ https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/cykel/

⁵¹ <https://www.regeringen.se/4a3a29/contentassets/0d9eb559c40b45b09165f40784a4db2c/tillaggsdirektiv-till-utredningen-samordning-for-bostadsbyggande-dir.-202015>



Förslag #8: Inför obligatorisk märkning av nysålda cyklar likt Frankrike för att minska cykelstölderna

Att få sin cykel stulen är något som dessvärre drabbar alltför många människor. Mer behöver göras för att minska cykelstölderna i samhället.

Cykelstölder är Europas mest utbredda form av brottslighet.⁵² Även i Sverige är statistiken över cykelstölder dystert. Enligt siffror från Brottsförebyggande rådet, Brå, som If har kartlagt anmäldes i hela landet 77 207 cyklar stulna under förra året. Det motsvarar 74 per 10 000 invånare och är ett högre antal stölder sett till befolkningen än något år sedan 2005. Vidare visade en undersökning som Synpoint genomförde på uppdrag av If våren 2021, att drygt varannan cykelägare någon gång blivit bestulen på en cykel.⁵³

Tyvärr är cykelstölder en kategori av brott som är svår att utreda framgångsrikt. Av de cykelstölder som anmäldes 2019 personupplärdades endast 250 stycken. Färre än 1 procent av de anmälda cykelstölderna 2019 ledde alltså till en fällande dom.⁵⁴

I Frankrike har debatten kring ouppklarade cykelstölder pågått under en längre tid och nyligen skred politikerna till handling. Den 1 januari 2021 instiftades en ny fransk lag vilken kräver att alla nya cyklar sålda av återförsäljare ska märkas med en unik 10-siffrig kod för enklare identifiering.⁵⁵ Senast vid halvårsskiftet ska även cyklar som säljs i andrahand via återförsäljare märkas med samma typ av kod. Syftet med den nya lagen är att avskräcka tjuvar från cykelstölder och förenkla processen med att återlämna stulna cyklar till sina rättmätiga ägare.

Den unika 10-siffriga koden och övrig tillhörande information som exempelvis namnet på återförsäljaren, beskrivning av cykelns utseende och ägaren samlas i en databas vilken ska hanteras av en nybildad fransk intresseorganisation som verkar för minskade cykelstölder. Information från databasen kan enkelt kommas åt digitalt av franska polisen eller andra licensierade aktörer.

Idag finns flera sätt att märka sin cykel i Sverige, men inget nationellt system likt Frankrikes. Frankrikes nya system är en tydlig signal från lagstiftarens sida om att denna typ av brottslighet tas på allvar. Flera europeiska länder undersöker nu möjligheterna att införa liknande system som Frankrikes. Mot bakgrund av problemets omfattning bör även Sverige överväga detta.

⁵² <https://poliisi.fi/sv/cykelstold>

⁵³ <https://via.tt.se/pressmeddelande/fler-anmalda-cykelstolder-an-pa-16-ar?publisherId=391729&releasId=3296995>

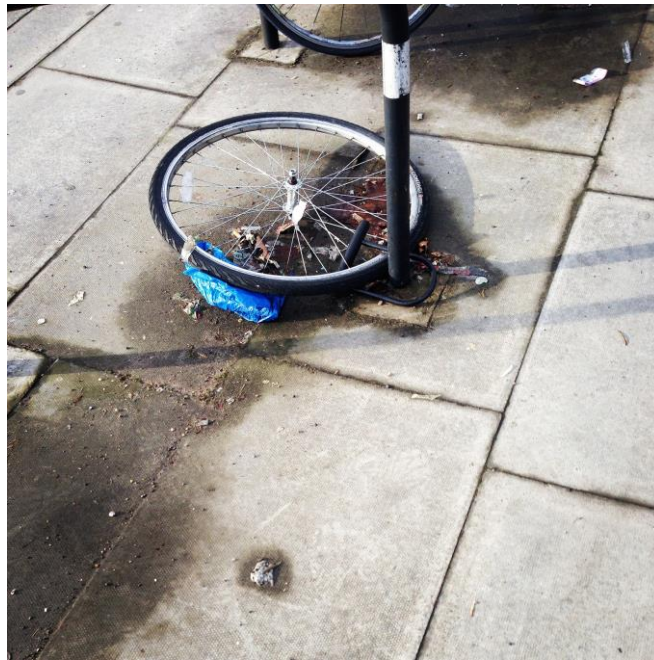
⁵⁴ <https://www.bra.se/statistik/statistik-utifran-brottstyper/cykelstold.html>

⁵⁵ https://www.bike-eu.com/laws-regulations/nieuws/2021/01/france-makes-bike-marking-mandatory-to-protect-against-theft-10139561?_ga=2.87081496.1609567154.1612796683-1936698606.1612796683



Vilka är fördelarna med förslaget?

- färre cykelstölder
- ökad cykling
- ökad rättssäkerhet



Förslag #9: Ge arbetsgivare större möjligheter att uppmuntra sin personal till cykelpendling

Att ta cykeln till jobbet borde uppmuntras från arbetsgivaren och lagstiftarens sida, men idag tillåter inte Skatteverkets regelverk att cykelpendling kan räknas som en personalvårdsförmån.

Allt fler arbetsgivare uppmuntrar sina anställda att cykla till jobbet.⁵⁶ Fördelarna är många. Företagen får friskare och mer skärpta medarbetare och kan dessutom bidra till en lägre total klimatpåverkan när personalen väljer cykeln framför andra transportalternativ som orsakar koldioxidutsläpp.

Cykling är dock förenat med kostnader. Förutom själva inköpskostnaden behöver en cykel regelbundet underhållas för att fungera optimalt och säkert. Om kostnaderna förknippade med cykling kan sänkas för privatpersoner skulle troligen fler välja att ta cykeln till och från jobbet.

⁵⁶ <https://cykla.stockholm/cykla-till-jobbet/cykelvanlig-arbetsplats/>



Friskvårdsbidraget är en personalvårdsförmån som arbetsgivaren skatte- och avgiftsfritt kan ge till sina anställda för ett belopp om maximalt 5000 kronor per år.⁵⁷ Bidraget ska gå till aktiviteter av enklare slag för motion och friskvård. Trots att två domar i Högsta förvaltningsdomstolen nyligen gjort att Skatteverkets lista över aktiviteter som kan bekostas med friskvårdsbidrag har utökats ingår inte pendlingscykling.⁵⁸

Som friskvårdsbidraget ser ut idag kan det inte användas för att hyra en cykel, antingen av arbetsgivaren eller någon annan aktör. Däremot kan själva aktiviteten cykling räknas som en personalvårdsförmån. Friskvårdsbidraget kan alltså utnyttjas för motionscykling inomhus, men inte när det kommer till att cykla varje dag till och från jobbet.

Om kostnader för pendlingscykling skulle klassas som en personalvårdsförmån skulle fler välja att utnyttja det till och för inköp, hyra och reparationer av cyklar och det skulle samtidigt skicka en kraftigt positiv signal till förmån för cykelpendling.

Idag kan man som privatperson kringgå det nuvarande regelverket genom att bli medlem i ett virtuellt cykelgym.⁵⁹ Där kan man få tillgång till cykel, reparationer och underhåll samt tips och råd samt tips/råd. Att regelverket kan kringgåas med enkelhet talar för att det bör förändras så att pendlingscykling i framtiden ska klassas som friskvård.

Vilka är fördelarna med förslaget?

- ökad cykling
- bättre och tydligare regelverk



⁵⁷<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/personalvardmotionochfriskvard.4.7459477810df5bccdd4800014540.html>

⁵⁸ <https://www.di.se/nyheter/nu-betalar-arbetsgivaren-for-hypnos-och-sportfiske-har-ar-listan/>

⁵⁹ <https://www.di.se/nyheter/sa-revolutionerar-han-cykelbutiken-och-fixar-cykling-som-friskvard/>



Förslag #10: Ta vara på nya digitala möjligheter inom cyklingens värld

Digitalisering och elektrifiering öppnar upp för möjligheter som kan förbättra situationen för cyklister. Cyklister och trafikplanerare borde i större utsträckning kunna ta vara på de digitala verktyg som redan finns tillgängliga.

Under 2000-talet har företag världen över utvecklat tusentals nya verktyg och tjänster för att förbättra cyklingen. Innovativa produkter har lett till att cyklingen blivit säkrare, bekvämare, snabbare och roligare med dessa nya verktyg. Det kan vara gamla produkter som förnyats – exempelvis digitala cykelpumpar som ger precisa mätningar av trycket i däcken och smidigt fyller på däcken med luft⁶⁰, eller 3D-printade hjälmar som är individanpassade.⁶¹

Elcykelns stora genomslag har möjliggjort ännu fler tekniska innovationer och tilläggsprodukter. Ett elcykelbatteri kan kopplas till LED-cykellampor som förenklar vintercykling och cykling i mörker, digitala spårningstjänster finns tillgängliga som gör cykeln svår att stjäla och elektroniska cykellås som hanteras via en smart telefon har lanserats. Med en elcykel kan dessa tjänster också integreras i själva cykeln, men dessa innovationer kan också givetvis adderas till en vanlig cykel.

Med de smarta telefonernas intåg i samhället har nya cykel-applikationer nått marknaden som bland annat kan mäta och följa upp data kring cykelresor. En cyklist som pendlar till arbetet kan nu få data på hur mycket koldioxidutsläpp som ej släppts ut i atmosfären under en vecka i förhållande till om personen valt att åka kollektivt eller ta bilen, eller få ingående information om sin kaloriförbränning under pendlingsresorna.⁶² Oftast görs all data från applikationstillverkaren tillgänglig i ett användarvänligt gränssnitt som sedan kan delas på sociala medier och därmed motivera andra till att ta cykeln till och från jobbet.

Många smarta produkter kopplade till cyklingen kan göra cykelresor säkrare. Exempel på detta är det svenska företaget Hövding som har utvecklat en krockkudde för cyklister som används istället för hjälm, det finns även uppkopplade smarta hjälmar som automatiskt larmar räddningstjänsten vid händelse av en olycka. Friflytande mobilitetstjänster i form av cyklar, elcyklar och elsparkcyklar som låses upp med hjälp av smarta telefoner, reseplanerare för cykeltrafik där cyklister kan anpassa sin resrutten efter mängden trafik och cykelhjälm med kommunikationsutrustning är ytterligare exempel. Vidare har billigare och bättre kamerautrustning revolutionerat cyklingen och gjort den säkrare. Säkerhetsappen Detecht för motorcyklister⁶³ skulle också med enkelhet kunna göras om för att anpassas till cyklister. Tillsammans med forskare på Chalmers har man tagit fram ett larm som kan upptäcka om en olycka skett.

⁶⁰ <https://cyclingtips.com/2020/03/xiaomi-mijia-vs-fumpa-electric-tire-inflators-reviewed/>

⁶¹ <https://hexr.com/>

⁶² <https://www.bicycling.com/bikes-gear/g20979462/the-best-phone-apps-for-cyclists/>

⁶³ <https://via.tt.se/pressmeddelande/5-tips-for-saekrare-korning-med-motorcykel?publisherId=391729&releaseId=3297320>



Smarta mobilitetsplattformar testas också nu världen över, bland annat har ett pilottest genomförts i Köln i Tyskland där information i realtid kan delas av cyklister för exempelvis hinder i vägbanan, väggropar eller trafikolyckor.⁶⁴

Trafikplanerare använder sig numera också av digital datainsamling för att skapa underlag för investeringsbeslut. I ett samverkansprojekt i Manchester, Storbritannien, utrustades 200 pendlare cyklister med sensorer för att samla in data kring föredragna resruttor, restider, problemområden och trafikstockningar inför nya investeringar i stadens cykelinfrastruktur.⁶⁵

Möjligheterna som elektrifieringen och digitaliseringen av cyklandet erbjuder är enorma för både cyklister och trafikplanerare. Det gäller bara att ta vara på dessa.

Vilka är fördelarna med förslaget?

- ökad cykling
- bättre cykelinfrastruktur



⁶⁴ <https://www.bikecitizens.net/cologne-smart-bicycle-traffic-challenge/>

⁶⁵ <https://www.manchestereveningnews.co.uk/in-your-area/two-smart-technology-trials-set-16983873>