

En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling

– som bidrar till ett hållbart samhälle
med hög livskvalitet i hela landet



Regeringskansliet



Omslagsfoto: Hövding
Illustrationer: Itziar Castany Ramirez
Foto sidan 3: Johan Bergmark
Produktion: Näringsdepartementet
Artikelnummer: N2017.19

Förord

Regeringen vill stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar inom bland annat kollektivtrafik, gång och cykel. En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa.

Denna nationella cykelstrategi är den första i sitt slag, och har som övergripande syfte att främja en ökad och säker cykling. Strategin ger uttryck för regeringens ambitioner inom cykling med inriktning på att hjälpa berörda aktörer att ta sitt ansvar. Den ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet och ska både följas upp och vidareutvecklas. Det fortsatta arbetet och förverkligandet av strategin utgår från dagens ansvarsfördelning och är därför beroende av berörda aktörers vilja och förmåga att bidra.

Genom en bred och nära dialog med kommuner, ideella organisationer, myndigheter och andra berörda aktörer har regeringen tagit fram en strategi för en ökad och säker cykeltrafik som bidrar

till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet.

Strategin innehåller beskrivningar av nuläge och utmaningar samt prioriterade insatsområden. De verktyg som regeringen främst har till sitt förfogande i strategin är regler, anslag, myndighetsstyrning samt forskning och utveckling.

Som ett led i regeringens cykelstrategi finns en tvåårig satsning om 25 miljoner kronor 2016 och 75 miljoner kronor 2017. Parallellt med regeringens arbete med en nationell cykelstrategi har det skett en översyn av regler med betydelse för cykling. Överväganden om regeländringar bereds i sedvanlig ordning och en departementspromemoria är tänkt att skickas ut på en bred remiss.



Anna Johansson
Infrastrukturminister



Innehållsförteckning

En ökad och säker cykeltrafik som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet	6
Politiska mål med betydelse för en ökad och säker cykling	6
Ökad cykling har positiv påverkan	6
<i>Mindre buller, luft- och klimatpåverkan</i>	6
<i>Bättre folkhälsa</i>	6
<i>Effekter på trafiksäkerhet</i>	7
<i>Bättre framkomlighet och ökad tillgänglighet</i>	7
<i>Näringslivs- och landsbygdsutveckling</i>	7
Förutsättningar, utmaningar och möjligheter för en ökad och säker cykling	8
Ansvarsförhållanden och medel till cykelåtgärder	8
Cykelns roll i samhällsplaneringen	8
Cyklandet i dag och cyklandets utveckling	9
Utvecklingen inom olika grupper av cyklister	9
<i>Barns och ungas cyklande</i>	9
<i>Vuxna cyklister</i>	10
<i>Turist- och rekreationscyklister</i>	10
<i>Ökat cyklande bland nyanlända och utrikes födda</i>	10
<i>En ökad mångfald av cyklister</i>	10
Utvecklingen inom cykelfordon	11
Cykelinfrastruktur	11
<i>Turist- och rekreationscykelleder</i>	11
<i>Snabba cykelstråk</i>	12
Drift och underhåll	12
Utveckling av säkerheten för cyklister	12
Statistik och forskning	13

Fem insatsområden och det fortsatta arbetet	16
1. Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen	16
Planera för ökat cyklande och mer cykelvänliga samhällen	16
2. Öka fokus på grupper av cyklister	18
Öka barns och ungas cyklande	18
Öka cyklandet samt få nya grupper av cyklister	19
Skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla	19
Främja pendlingsresor på cykel	22
Främja en ökad turist - och rekreationscykling	20
3. Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur	20
Mer enhetligt och funktionellt cykelvägnät samt fler demonstrationsprojekt	20
Förbättra drift och underhåll på vägnätet för cykeltrafik	21
Samsyn på kategorisering och standardnivåer	21
4. Främja en säker cykeltrafik	22
Skapa en säkrare infrastruktur och förbättrad drift och underhåll	22
Anpassade hastigheter	22
Säkrare fordon	23
Bättre skydd och information	23
5. Forskning och innovationer	23
Samordning av statistik	23
Fortsatt utveckling av effektsamband	23
Folkhälsa och cykling	23
Mer samordnad och tillgänglig kunskap och forskning	23
Drift och underhåll samt säkerhet	24
Fordon och infrastruktur	24
Genomförande och uppföljning	25

En ökad och säker cykeltrafik som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet

Politiska mål med betydelse för en ökad och säker cykling
I september 2015 antog FN:s generalförsamling Agenda 2030 och globala mål för hållbar utveckling. Målen, som integrerar de tre sinsemellan lika viktiga hållbarhetsperspektiven om social, ekonomisk och miljömässig utveckling, berör bland annat hållbara transportlösningar, trafiksäkerhet och hälsa.

Även nationellt finns tydliga målsättningar för att främja en mer hållbar samhällsutveckling. Det svenska miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* innebär bland annat att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö, samt medverka till en god regional och global miljö. Särskilt en av preciseringarna till miljö kvalitetsmålet har bäring på cykeltrafik:

- Kollektivtrafiksystem är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och att det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet,

miljö och hälsa, och dessa är jämbördiga¹. Regeringen har konkretiserat målen i ett antal preciseringar.

Preciseringarna för funktionsmålet som har bäring på cykling är följande.

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras.

Även flera av preciseringarna för hänsynsmålet har relevans för cykling:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt

till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Det övergripande målet för folkhälsan i Sverige är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen². Ett antal målområden är vägledande för folkhälsoarbetet. En ökad och säker cykling har särskild betydelse för målområdena *Fysisk aktivitet, Miljöer och produkter* samt *Barns och ungas uppväxtvillkor*.

Ökad cykling har positiv påverkan *Mindre buller, luft- och klimatpåverkan*
Med en överflyttning av resor till cykel, gång och kollektivtrafik blir det mindre utsläpp av växthusgas, partiklar och andra luftföroreningar och därmed mindre påverkan på klimatet, människors hälsa och miljö. Det bidrar också till minskat buller och bättre livsmiljöer i framförallt städer och tätorter.

Bättre folkhälsa

Hälsofrämjande fysisk aktivitet förbättrar hälsan utan att åsaka skada. Fysisk inaktivitet är en riskfaktor för sjukdomar såsom hjärt-kärlsjukdomar, fetma, typ 2-diabetes, sjukdomar i rörelseorganen, psykisk ohälsa och cancer. Bibehållen fysisk aktivitet genom livet bidrar till att människor kan

leva ett oberoende liv långt upp i åldern. Dagens gång- och cykelresor beräknas förhindra cirka 3 500 förtida dödsfall³. De svenska rekommendationerna för fysisk aktivitet innebär att alla vuxna rekommenderas vara fysiskt aktiva sammanlagt minst 150 minuter per vecka av minst måttlig intensitet (vid hög intensitet rekommenderas 75 minuter per vecka). Det är även viktigt att motverka långa perioder av stillasittande, eftersom stillasittande i sig är en riskfaktor för hälsan, även bland personer som i övrigt är fysiskt aktiva. Fysisk inaktivitet finns med bland de tio främsta riskfaktorerna i Sverige för förlorade friska levnadsår. Cykling har stora förutsättningar att ge regelbunden fysisk aktivitet⁴.

Effekter på trafiksäkerhet

Cyklister är den grupp som i dag utgör störst andel av allvarligt skadade trafikanter. En av de största utmaningarna för att ökad cykling ska bidra till hög livskvalitet och en hållbar samhällsutveckling är att höja säkerhetsnivån för cyklister. Arbetet med den nationella cykelstrategin har ingått som en del i det intensifierade arbetet som har genomförts avseende trafiksäkerhet under 2015–2016.

Bättre framkomlighet och ökad tillgänglighet

Urbaniseringen ökar och städerna förtätas, vilket medför utmaningen att bland annat behöva hushålla med stadens begränsade fysiska utrymme. Yteffektiva transportlösningar som kollektivtrafik, gång och cykel kommer att vara allt mer nödvändiga för att undvika kapa-

citetsbrister och trängsel i transportsystemet.

Näringslivs- och landsbygdsutveckling

Antalet cykelleder regionalt och nationellt växer både i Europa och Sverige, och efterfrågan på cykelsemstrar ökar. Rekreations- och fritidscyklning skapar nya förutsättningar för städernas, men framför allt för landsbygdens näringslivsutveckling.

Cykelfordonsutvecklingen skapar även nya möjligheter för cykelnäringsen. System för låncyklar finns i allt fler städer både i Sverige och i övriga Europa. Antalet sålda cyklar i Sverige ökar och parallellt med detta sker även en snabb utveckling av övrig utrustning. Fler påkostade cyklar kan också innebära en ökad efterfrågan på cykelservice och reservdelar.

Det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning främjar en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart transportsystem, där cykel ingår som en viktig del.



Foto: Hanna M Jakobson/Cykelträfflandet

Förutsättningar, utmaningar och möjligheter för en ökad och säker cykling

Ansvarsförhållanden och medel till cykelåtgärder
Cykling är ett färdssätt i vägtransportsystemet. Det är tillåtet att cykla på nästan alla vägar, oavsett vem som är väghållare. Som cyklist finns möjligheter att ta sig fram som bilisten inte har. Man får exempelvis cykla på det flesta enskilda vägar. Med stöd i allemansrätten går det att cykla i terräng under förutsättning att det sker skonsamt samt att vägval och körsätt anpassas så att naturen inte skadas. Särskilda bestämmelser kan dock finnas i området.

Det finns både statliga, kommunala och enskilda väghållare som har ansvar för gång- och cykelvägar. Samtliga aktörer på respektive nivå måste verka för att förbättra förutsättningarna för att välja gång och cykel. Det är viktigt att framhålla att Trafikverket, med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Av regleringsbrevet till Trafikverket framgår att Trafikverket disponerar medel för investeringar och förbättringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar. Det är angeläget att Trafikverket aktivt

och kontinuerligt arbetar med att förbättra förutsättningarna för cykling vid planering av ny infrastruktur och att dessa initiativ tas tidigt i planeringsprocessen.

Längre cykelvägar har ofta flera väghållare. En enskild cyklist kan därför passera flera administrativa gränser vid cykelpendling eller cykelutflykter. De allra flesta gång- och cykelvägar är kommunala och finansieras därmed av kommunerna. Samtidigt är variationen stor gällande längden på cykelvägar med kommunal väghållare.

Statliga medel till cykelåtgärder finns dels i den nationella planen för transportinfrastruktur, dels i länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Totalt satsas drygt 4,8 miljarder kronor på åtgärder för gång och cykel under perioden 2014–2025. Av dessa återfinns 1,4 miljarder kronor i den nationella planen och drygt 3,4 miljarder kronor⁵ i länsplanerna, vilket utgör cirka 10 procent av de totala länsplaneramarna. Variationen i satsningarnas storlek är stor mellan länen. Det är inte enkelt att utläsa hur mycket som avsätts till cykel i länsplanerna. Dels är vissa av åtgärderna gemensamma för flera färdssätt, exempelvis gång och cykel, dels kan ytterligare resurser till cykelinfrastruktur finnas avsatta i namngiv-

na vägobjekt (dvs. med en totalkostnad över 25 miljoner kronor).

Det cykelvägnät som kommunerna är väghållare för är avsevärt större än den andel av nätet som staten svarar för. Förutom de statsbidrag som kommunerna kan få via länsplanerna gör kommunerna egna satsningar på cykelinfrastruktur. Många kommuner gör stora insatser. I storstäderna kan det röra sig om miljardbelopp.

Cykelns roll i samhällsplaneringen

Sedan bilismens framväxt har bilen haft stor betydelse för samhällsplaneringen och stadsbyggnad. De utmaningar som finns i dag avseende klimatförändringar, luftkvaliteten och buller i städer, trängsel och fysisk inaktivitet leder till ökade krav på en samhällsplanering som ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel.

Omvärldstrender påverkar på olika sätt staden och transportsystemet, och även cyklingen. Den fortsatt snabba urbaniseringen med allt fler boende i växande stadsregioner kommer att ställa ytterligare krav på redan begränsade ytor och på den fysiska planeringen av vägar och gator i städer. Hållbara och effektiva transporter är således viktigt och cykel är ett

ytteffektivt transportsätt. Arbetet för hållbara och attraktiva städer blir alltmer ett gemensamt åtagande där transporterna behöver ses i relation till andra områden, exempelvis bostadsbyggande.

Cykeln har sedan långt in på 1900-talet varit ett viktigt transportmedel för arbetsresor samt varit ett färdmedel för barn och unga. I slutet av 1990-talet har cykeltrafiken fått en allt tydligare roll som en viktig del av ett hållbart transportsystem. Det har inom kommuner, regioner och statliga myndigheter tagits fram ett antal strategier för ökad och säker cykling samtidigt som det vidtagits en mängd cykelinfrastrukturåtgärder, inte minst i kommuner, för att åstadkomma ett ökat cykelresande. Trots dessa ambitioner och initiativ har det ännu inte skett en tydlig statistiskt säkerställd ökning av cyklingen. Cykelfrågorna har inte heller i någon större utsträckning prioriterats högre än tidigare vid planeringen av transportsystemet.

Att städer, tätorter och samhällen under lång tid har planerats utifrån bilen som huvudsakligt transportsätt har påverkat den bebyggda miljön. Detta syns tydligt på glesa stadsstrukturer och långa avstånd mellan målpunkter vilket ofta förutsätter bilen som transportsätt. Omvänt påverkar samhällsplaneringen och stadens struktur i stor utsträckning hur människor väljer att ta sig mellan olika punkter. De som bor och arbetar i städer med tät struktur och en bra sammansättning och blandning av bostäder, arbetsplatser och andra funktioner, reser mer med kollektivtrafik samt går och cyklar mellan sina målpunkter mer än andra.

Det är viktigt att både i transportplaneringen och i den fysiska

planeringen skapa förutsättningar för ett ökat cyklande. Det kräver i sin tur mer kunskap, både om faktiskt cyklande och om potentiella cyklister. I arbetet för en hållbar samhällsutveckling framhålls ofta vikten av en helhetssyn i samhällsplaneringen och att tidigt i processen planera för hållbara transportlösningar tillsammans med hållbara bebyggelsestrukturer. Redan i översiktsplanarbetet är tillgänglighet till såväl bostäder som handels- och arbetsplatser viktigt. En god samhällsplanering skapar förutsättningar för hållbara transportsätt såsom cykeltrafik, genom att cykeln ges plats i den byggda miljön.

Kommunerna har genom sin fysiska planering enligt plan- och bygglagen (2010:900) möjligheter att skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling med en effektiv och funktionell cykelinfrastruktur. Många kommuner arbetar redan aktivt med förtätning och omställning till ett mer hållbart transportsystem. Utvecklingen med att ta in cykel i planeringen bedrivs med en ökad systematik på regional och lokal nivå⁶. Exempelvis finns allt fler kommunala cykelplaner och regionala cykelstrategier.

En viktig del i cykelinfrastrukturen är goda parkeringsmöjligheter vid målpunkter såsom stationer, resecentra, hem och arbetsplats. Många kommuner använder sig av cykelparkeringsnormer eller parkeringstal för cykel i planeringsprocessen. Det saknas dock mer detaljerade kunskaper om hur nuläget för cykelparkeringar ser ut över landet. Samtidigt finns det ett behov av både fler, säkra och bättre cykelparkeringar anpassade för nya cykelfordon och fler grupper av cyklister. Fler och bättre cykelparkeringar kan främja en ökad cykling.

Cyklandet i dag och cyklandets utveckling⁷

En genomsnittlig dag cyklar var tionde invånare i åldern 6–84 år (835 000 personer). De som cyklar gör i genomsnitt 2,2 cykelresor om dagen om sammanlagt 7 kilometer. Mer än hälften av alla cykelresor är 2 kilometer eller kortare, och endast några få procent är mer än 10 kilometer långa. De vanligaste cykelresorna är fritidsresor, cirka 40 procent, samt resor till och från arbetet, cirka 30 procent. Inköpsresor står för en sjättedel av cykelresorna medan resor till och från skola står för en åttondel.

Antalet cykelresor har minskat med en tredjedel sedan 1995, vilket i huvudsak beror på att färre personer cyklar en genomsnittlig dag. Minskningen har varit störst i åldrarna 6–24 år. Tidigare var det något vanligare att pojkar och män cyklade än flickor och kvinnor, men den skillnaden har utjämnats avseende antalet cykelresor. Mäns cykelresor är dock längre än kvinnors.

Antalet cykelresor har minskat kraftigt i kommuner utanför de större tätorterna. I dessa kommuner, där det tidigare gjordes flest cykelresor, har antalet cykelresor nästan halverats. Den största andelen av alla cykelresor, 44 procent, görs nu i medelstora städer och deras förortskommuner. Den genomsnittliga cykelresans längd har däremot ökat med en tredjedel och är nu 3 kilometer. Ökningen av reslängden har skett främst bland medelålders män och i medelstora städer samt storstäder, med förorter.

Utvecklingen inom olika grupper av cyklister

Barns och ungas cyklande
Världshälsoorganisationens (WHO) rekommendation för barn och unga är minst 60 minuters

fysisk aktivitet dagligen men enligt Folkhälsomyndigheten har den fysiska aktiviteten bland barn och ungdomar minskat. Aktiva transporter handlar om transporter som kräver fysisk ansträngning till en destination, exempelvis att cykla till skolan eller promenera till en kompis¹¹. Aktiv transport för barn leder till flera positiva hälsoeffekter, såsom förbättrad koordination, motorik och kondition, samt även till minskad risk för oro, aggressivitet och depression⁸.

Andelen barn i gruppen 7–14 år som cyklar en genomsnittlig dag har på 20 år minskat från 24 procent till 15 procent. Två tredjedelar av cykelresorna är fritidsresor och en tredjedel skolresor. Fritidsresor såväl som skolresor är i genomsnitt 1,7 kilometer långa och den sammanlagda cyklade sträckan per dag är 4 kilometer. Denna har inte ändrats över tid. Flickor och pojkar i dessa åldrar gör lika många cykelresor, men pojkars cykelresor är något längre.

Av ungdomar och unga vuxna i åldern 15–24 år cyklar 12 procent, och dessa cyklar i genomsnitt 6 kilometer dagligen. För 20 år sedan var det 22 procent i denna åldersgrupp som cyklade en vanlig dag, men färdsträckan var densamma. Även i denna grupp är fritidsresorna dubbelt så vanliga som till och från skola, och fritidsresor och skolresor är ungefär lika långa; 2,7 kilometer. Pojkar och unga män i dessa åldrar gör lika många cykelresor som flickor och unga kvinnor, men deras cykelresor är något längre.

Att dagligen gå eller cykla till och från skolan är en viktig hälsoinsats. Att cyklandet bland barn och unga minskar är oroande, även ur ett mer långsiktigt perspektiv eftersom de värderingar och vanor som utvecklas i unga år har stor

betydelse längre fram i livet. Dock är det svårt att utifrån den kunskap som finns i dag dra slutsatser om varför barn och ungdomar minskat sitt cyklande⁹.

Vuxna cyklister¹⁰

Inom gruppen kvinnor och män i åldern 25–64 år cyklar 10 procent en genomsnittlig dag, och de cyklar 8 kilometer. För 20 år sedan var andelen 13 procent som cyklade runt 6 kilometer per dag. Tendensen sedan millennieskiftet har varit att en mindre andel personer cyklar en totalt något ökande sträcka. Ökningen av cykelsträckan sker framför allt hos medelålders och äldre män upp till 74 år. Relativt sett har personer över 65 år ökat sin cykelsträcka mest.

Av gruppen kvinnor och män i åldern 65–84 år cyklar 4,6 procent en genomsnittlig dag, och de cyklar 8 kilometer. I åldrarna 65–84 år går det att se en positiv trend i motions- och friluftscyklandet. Denna grupp gör 57 procent fler fritidsresor med cykel nu än vid millennieskiftet.

Turist- och rekreationscyklister

Upplevelseturismen och turistcyklismen utvecklas positivt men statistiken och kunskaperna om utvecklingen och nuläget är samtidigt begränsade. Även rekreations- och fritidscyklning i olika former har en positiv utveckling och detta inbegriper både äventyrs-, motions- samt tävlingscyklning i olika former. Under de senaste åren har exempelvis cykelmotionerandet ökat markant, vilket syns i anmälningarna till de stora cykelloppen.

Ökat cyklande bland nyanlända och utrikes födda

Utrikes födda utgör 18 procent av befolkningen i Sverige och väntas till 2020 öka till 21 procent¹¹. Körkorts- och fordonsinnehav-

et bland utrikes födda är lägre än bland inrikes födda, vilket medför sämre möjligheter till resor med personbil. Undersökningar visar även att det är vanligt att vissa grupper av utrikes födda, exempelvis kvinnor, inte kan cykla, men har en vilja att lära sig detta. Det kan även finnas anledning att öka kunskaperna om trafikregler och beteenden i trafiken i Sverige hos dessa grupper.

En ökad mångfald av cyklister

Cyklister är inte en enhetlig grupp med lika resvanor, behov och förutsättningar utan kvinnor och män samt flickor och pojkar i olika åldrar och faser i livsskedet som använder cykeln på olika sätt och i olika syften. Trots detta är det få studier som uppmärksammar variationen av cyklister eller tydliggör vilka faktorer som påverkar cykelanvändningen¹².

Utifrån resvaneundersökningar går det att se tendenser till att cyklingen utvecklas olika i skilda grupper. Det är därför allt viktigare att både öka kunskaperna om olika grupper av cyklister, exempelvis arbetspendlare, motions- och fritidscyklister, barn och unga samt vardagscyklister som kanske främst cyklar korta sträckor. Ålderspyramiden i samhället förändras genom att många äldre når en allt högre ålder, och redan i dag går det att se en trend med ökad cykling bland äldre. Den äldre gruppen verkar även ha en alltmer aktiv fritid och motionscyklandet blir alltmer populärt. Personer med funktionsnedsättningar har även andra förutsättningar och behov som behöver tas i beaktande. På landsbygden kan behovet handla om tillgången till separerad cykeltrafik från landsväg med höga hastigheter.

Gemensamt för de allra flesta cyklister är behov av en cykel-

infrastruktur. Olika grupper av cyklister har därutöver olika förutsättningar, behov och önskemål som påverkar om de väljer att cykla och i vilken grad man gör detta. Vissa grupper av cyklister, exempelvis de som arbetspendlar, bedöms prioritera tillgänglighet och framkomlighet för längre och snabbare cykeltransporter, medan exempelvis fritids cyklister kanske främst prioriterar en trevlig omgivning samt trygghet och säkerhet mellan hemmet, fritidsaktiviteter och affärer i närområdet. Även olika uppfattningar om vad som är trevligt och lustfyllt påverkar valet att cykla eller inte. Faktorer såsom ekonomi, kultur och status samt valet av fritidsaktiviteter och hur familjer väljer att resa tillsammans påverkar likaså cyklandet.

Det finns en rad övergripande faktorer identifierade som påverkar användningen av cykel som transportmedel¹³.

- Individuella och sociokulturella faktorer såsom inkomst och cykelns status inom individens sociala kontext.
- Kostnader för cyklandet i form av exempelvis restid och stöldrisk samt kostnader för att använda alternativa färdmedel i form av exempelvis restid, utbud, parkering och bränsle.
- Fysisk utformning såsom om cykelnät och infrastruktur, drift och underhåll, beteendepåverkande åtgärder samt olika styrmedel.

En ökad cykling leder sannolikt till en större mångfald av cyklister, och det kan i sin tur attrahera nya grupper att börja cykla. Denna utveckling kan göra att det ställs mer krav på en infrastruktur anpassad efter olika behov och funktionalitet.

Utvecklingen inom cykelfordon. Det finns en snabb utveckling av cykeln vilket leder till en större variation av cyklar än tidigare. Detta innefattar exempelvis elcyklar, lastcyklar, lådcyklar, liggcyklar och armcyklar för personer med funktionsnedsättning. Innovationer och teknik påverkar transportsystemet, cykeln och övriga fordon, vilket i sin tur både kan påverka säkerheten samt cyklingens omfattning och attraktivitet. Nya cykelfordon kan exempelvis utgöra en allt viktigare lösning för godstransporter och citylogistik.

En snabb utveckling inom digitalisering och automatisering mot det alltmer uppkopplade samhället påverkar transporter och infrastruktur lösningar. För cyklingen kan det innebära att utveckla framtidens låncykelsystem via modern informationsteknologi för att lokalisera, boka och betala för en cykel.

Cykelinfrastruktur

Infrastrukturen för cykling kan sägas bestå av cykelvägnät, övrigt vägnät, rekreations- och turistcykelleder, cykelparkeringar, trafiksignaler, vägmarkeringar, cykelvägvisning, ytor för låne- och eller hyrcykeluppställningar samt pump- och servicestationer. Med cykelvägnätet menas det nät av förbindelser som är avsett att användas av cyklister, ibland i form av gemensamma gång- och cykelvägar. Eftersom cykling är tillåten på en stor del av det vägnät som används av övrig vägtrafik är denna del av infrastrukturen gemensam.

Det finns inga regler som styr utformningen av cykelvägar men Trafikverket använder i sin roll som beställare ett hjälpmedel med riktlinjer för utformningen av infrastruktur, Vägars och Gators Utformning (VGU)¹⁴. Många väg- hållare har ambitionen att utfor-

ma sin cykelinfrastruktur med utgångspunkt i detta.

I dag saknas en nationellt sammanhållen och detaljerad bild av den infrastruktur som används för cykling. Den nationella väg-databasen, NVDB¹⁵, som förvaltas av Trafikverket ska inkludera cykelvägnätet. I januari 2016 fanns det totalt 1 892 mil registrerade cykelvägar i väg-databasen fördelat på 246 mil statlig, 1 559 mil kommunal och 87 mil enskild väg. Allt fler av kommunerna har succesivt lagt in sina cykelvägar i den nationella väg-databasen, men denna rapportering är inte helt klar och kommer fortsatt utvecklas vad gäller kvalitet och funktion.

För att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt måste cykelvägnätet hänga samman både lokalt och regionalt samt koppla till olika målpunkter i vardagen. Mångfalden cyklister ställer även nya krav på anpassningar och funktionalitet. Trots ökat fokus på cykelfrågorna på olika nivåer och alltfler insatser på cykelvägnätet finns fortsatt utvecklingsbehov och potential till ett mer anpassat och funktionellt cykelvägnät.

Turist- och rekreationscykelleder

År 2015 invigdes en nationell turistcykelled, Kattegattleden, som ett steg i att utveckla cykelturismen i Sverige. I dagsläget pågår utveckling av leder på flera håll och under 2016 invigdes Sydostleden. Utöver större cykelturismleder så görs satsningar för att utveckla turist- och rekreationscykling i ett flertal län och i enskilda kommuner.

Trafikverket har tagit fram kvalitetskriterier för turist- och rekreationscykelleder där en cykelled beskrivs som ett sammanhängande cykelstråk för rekreation eller tu-

rism¹⁶. Cykelledsnätet för turist- och rekreativandemål delas in i långa (nationella), medellånga (regionala) och korta (lokala) cykelleder. Leden har en utpekad huvudman som kan vara ett regionförbund, ett regionalt samverkansorgan, en kommun eller annan organisation. Huvudmannen ska ha en långsiktig plan och budget för förvaltning, kvalitets-säkring av service, utveckling och marknadsföring samt kvalitetssäkring av infrastrukturen och av utmärkningen längs cykelleden.

Trots en mer generell positiv utveckling inom området är det svårt att få en detaljerad bild av utvecklingen av turist- och rekreativscyklning, både vad gäller själva lederna men även hur koncepten i övrigt utvecklas. För att cykelturismen ska kunna utvecklas och bli attraktiv har behovet av fler exportfärdiga produkter såsom resepaket, cykelvänliga boenden och researrangörer av cykelutfläkter lyfts upp. Likaså behöver nya nätverk och samarbetsformer arbetas fram. Både cykelorganisationer, cykelentreprenörer, lokala entreprenörer och kommuner har en viktig roll i detta arbete.

Snabba cykelstråk

Det talas allt mer om snabba cykelstråk, både i lokala och regionala sammanhang, och man kan se ökade satsningar inom området. Med snabba cykelstråk avses längre stråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar med varandra där olika grupper av cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt. Stråken ska erbjuda god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet. Detta ska förbättra för dem som redan cyklar i form av kortare restid och ökad trafiksäkerhet. Detta kan samtidigt få fler att börja cykla och i så fall uppstår

även positiva effekter på bland annat hälsa och miljö.

Drift och underhåll

Drift och underhåll är en del av väghållningen och innefattar åtgärder för att kunna använda infrastrukturen och för att upprätthålla dess funktionalitet. Exempelvis ingår beläggning, lagning av sprickor och hål, snö- och halkbekämpning vintertid och borttagning av grus. En hög drift- och underhållsstandard på cykelvägnätet har betydelse för statusen för cykeln som transportmedel och är något som även kan bidra till ökad cykling.

Allt fler väghållare tar sin utgångspunkt i och använder sig av ”GCM-handboken, utformning, drift och underhåll med gång, cykel och mopedtrafik i fokus” som har tagits fram i samarbete mellan Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting.

Samlade tillståndsbilder om hur det ser ut med drift och underhåll av cykelvägar i landet är begränsade, och detta gäller även underhåll av annan infrastruktur såsom cykelparkering, service- och pumpstationer samt låncykelsystem.

Ungefär hälften av alla cykelolyckor är singelolyckor där någon form av ojämnhet eller halka på marken är en faktor i olyckan. Därför är underhållsåtgärder viktiga för cykeltrafiken. Ibland är det själva underhållsåtgärderna i sig som kan ställa till vissa problem, såsom att en sandad cykelbana blir full med rullgrus när isen smälter. Detta sammantaget gör att ett underhåll på cykelvägar som är särskilt anpassat efter cyklisters behov är en av de viktigaste säkerhetsåtgärderna för cyklister.

Utveckling av säkerheten för cyklister

Svenskt trafiksäkerhetsarbete utgår från *Nollvisionen*. Nollvisionen är det långsiktiga målet att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i transportsystemet och att transportsystemet måste anpassas successivt till detta. Antalet omkomna inom vägtransportområdet ska enligt en av det transportpolitiska hänsynsmålets preciseringar halveras mellan 2007 och 2020 och antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel under samma period. Regeringen har aviserat ett intensifierat arbete för trafiksäkerhet från 2016, bland annat för att säkerställa att detta mål uppnås.

Under perioden 2006–2015 omkom i genomsnitt 24 personer per år i cykelolyckor, vilket motsvarar ungefär 9 procent av olyckor med dödlig utgång¹⁷. Cyklister är den grupp som utgör störst andel av de allvarligt skadade trafikanterna, ungefär 45 procent av de cirka 4 900 som skadas allvarligt i vägtrafikolyckor varje år är cyklister. Av de allvarligt skadade cyklisterna skadas hela 80 procent i singelolyckor¹⁸. Cyklisters säkerhet är därför en av de största utmaningarna inom regeringens intensifierade arbete för trafiksäkerhet¹⁹.

Av de allvarligt skadade cyklisterna har ungefär hälften skadat armar och axlar, och 20 procent ben och höfter. Den största andelen olyckor är singelolyckor och vägrelaterade faktorer en bidragande orsak till cirka 60 procent av olyckorna, i första hand relaterade till vägytan, men även till vägutformningen. Olyckor relaterade till vägytan orsakas till största del av halka på grund av is, snö, grus eller löv.

Barn i åldersgruppen 7–14 år har en dubbelt så hög skaderisk jämfört

fört med övriga åldersgrupper. Pojkar i åldern 11–14 är en av de grupper som råkar ut mest för olyckor. Barn upp till 15 år ska enligt 6 kap 4 § trafikförordningen (1998:1276) använda cykelhjälm när de cyklar, och cykelhjälm användningen hos dessa är relativt hög. Sammanlagt 86 procent av barnen som går i låg- och mellanstadiet och cyklar använder hjälm medan användningen i högstadiet är 44 procent. Hjälmkravet tycks ha haft en viss effekt, antalet huvudskador bland barn har minskat med 45 procent sedan bestämmelsen trädde i kraft²⁰.

Äldre personer är mer sårbara i händelse av en olycka. Äldre cyklister, åldern 75–84 år, har tre gånger så hög skaderisk jämfört med övriga cyklister²¹. Av de 33 cyklister som omkom under 2014 var 16 stycken 65 år eller äldre. Risken för permanenta invalidiserande skador är också högst i åldrarna 55 år och uppåt. För att minska antalet omkomna cyklister är det viktigt att minska risken för kollisioner mellan cyklister och motorfordon. Användningen av cykelhjälm, separering mellan cyklister och motortrafik och säkra passager för cyklister är exempel på viktiga åtgärder.

Dessa insatser måste kompletteras med aktiva insatser för att minska antalet allvarligt skadade cyklister, och då huvudsakligen singelolyckor men även vid kollision mellan oskyddade trafikanter. De mest effektiva åtgärderna är sannolikt bättre anpassat underhåll av cykelvägar, förlåtande vägutformning och användning av olika typer av skydd för till exempel axlarna.

Statistik och forskning

Det finns etablerade metoder för att mäta och följa upp utvecklingen inom kollektiv- och biltrafik, men avseende cykling är dessa

bristfälliga. Till skillnad från officiell statistik baserad på nationella resvaneundersökningar indikerar ett flertal kommunala mätningar i dag ett ökat cyklande. På nationell nivå ger den nationella resvaneundersökningen ett underlag, men för uppföljningar på regional och lokal nivå, eller i olika trafikantgrupper, saknas en enhetlig och systematiskt tillämpad metodik.

Så länge mätningar görs på olika sätt är det svårt att följa upp och dra generella slutsatser om cykeltrafiken. Detta gäller både den övergripande målsättningen om en ökad och mer säker cykling samt mer konkreta effektsamband för olika åtgärder som ska leda till ökad cykling för såväl kvinnor som män.

Det saknas i dag nationella riktlinjer för hur cykelmätningar ska genomföras på lokal och regional nivå för att informationen ska bli jämförbar över hela landet och från år till år. I syfte att följa utvecklingen krävs utveckling av en mer enhetlig och kvalitetssäkrad metod för att ta fram informationen samt att denna metod görs tillgänglig för användning.

Det finns även brist på före- och eftermätningar när åtgärder genomförs vilket medför att det går långsamt att säkerställa samband mellan åtgärder och deras olika effekter.

Den befintliga cykelforskningen bedrivs främst inom ramen för bredare transportforskning. Det finns samtidigt en rad mer specifika cykelinitiativ inom exempelvis drift och underhåll, samt säkerhet och hälsa. Det finns dock behov av mer samordnad och långsiktig forskning inom cykel. Dessutom behövs fortsatt mer grundforskning inom en rad frågor med koppling till cykelfrågor,

såsom trafiksäkerhet samt drift och underhåll. Cykelområdets status inom forskning och utbildning behöver höjas och området bör få ökat utrymme i grundutbildningar för transportplanering.

Vidare är kunskaperna begränsade vad gäller olika cyklistgrupper, nya typer av cykelfordon samt de möjligheter och utmaningar denna framtida utveckling kan bidra till.

Befintlig forskning och kunskap bör kunna göras mer tillgänglig så att den kommer till användning i högre utsträckning.

Denna nationella cykelstrategi är den första i sitt slag, och har som övergripande syfte att främja en ökad och säker cykling.





Foto: Felix St Clair-Renard/Folio

Fem insatsområden och det fortsatta arbetet

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen.
- Öka fokus på grupper av cyklister.
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur.
- Främja en säker cykeltrafik.
- Utveckla statistik och forskning.

Mot bakgrund av den nulägesbild som kommit fram i arbetet med denna strategi framstår fem insatsområden som särskilt viktiga i arbetet för ökad och säker cykeltrafik. Utvecklingen inom dessa insatsområden kommer att följas, så att regeringen och övriga relevanta aktörer kan fortsätta arbeta och säkerställa att arbetet leder i önskvärd riktning. De fem insatsområdena är följande:

1. Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen

Det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning främjar en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart transportsystem, där cykel ingår som en viktig del. Staten samt regionala och kommunala aktörer är särskilt viktiga för att främja en sådan utveckling. Cykeln har fått en allt större betydelse i samhällsplaneringen, men kan ges ännu högre prioritet. Det finns samtidigt geografiska variationer i behov, utmaningar och möjligheter, och arbetet med cykelfrågorna behöver därför ta sin utgångspunkt i dessa och anpassas därefter.

Planera för ökat cyklande och mer cykelvänliga samhällen

Det bör finnas potential i att överföra bilresor till cykel, främst inom och nära tätorter. Cirka hälften av alla arbetsresor i Sve-

rige är kortare än fem kilometer och samtidigt är hälften av alla bilresor i tätort kortare än fem kilometer. I planeringen av nya och befintliga områden är det därför viktigt att inrikta sig på åtgärder som underlättar för cykling och andra hållbara transportsätt.

Genom att planera rätt från början vid nybyggnation och genom att förbättra tillgängligheten i befintlig fysisk miljö skapas potentialer till att öka andelen hållbara transporter. Täta tillgängliga stadsstrukturer, sammanhållna cykelnät och målpunkter med cykelparkeringar är exempel på inslag som kan förbättra förutsättningar till ökat cyklande. Vid förtätning är det dock viktigt att den byggda miljön behåller hållbara och attraktiva livsmiljöer med exempelvis grönytor och öppna platser.

Regeringen ser ett behov av ett tydligt integrerat ”hela resan-perspektiv” vid planering av ökad cykling. En resenär kan vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär eller annan typ av resenär under andra delar av resan. Transportsystemet behöver utvecklas i samspel med andra samhällsfunktioner, så att det skapas goda förutsättningar för tillgänglighet samt effektiva resor och transporter där cykel ingår

som ett viktigt alternativ. ”Hela resan-perspektivet” bygger även på att goda parkeringsmöjligheter för cykel finns vid målpunkter och att cykelnätet har god koppling till dessa. Regeringen är positiv till att både fler och bättre cykelparkeringar utvecklas.

Samverkan mellan olika nivåer är viktig för en långsiktig planering och för att få ett helhetsperspektiv i trafikplaneringen. Det mellan-kommunala perspektivet är viktigt och det krävs fördjupade dialoger för att främja en ökad och säker cykling.

Regeringen uppmuntrar till fortsatt framtagande och utveckling av regionala och kommunala cykelplaner, och ser positivt på exempelvis det arbete som Föreningen Svenska Cykelstäder²² har påbörjat och genomför. Regeringen ser även positivt på att cykelplaner länkas samman med övriga delar i planeringsprocessen. Genom att till exempel i översiktsplanen hänvisa till den kommunala cykelplanen ökar incitamenten för att åtgärderna implementeras i detaljplaneringen.

Regeringen har tagit initiativ till stadsmiljöavtal, ett stöd till kommuner och landsting under 2015–2018 för att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa



För att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt är det viktigt att cykelvägnätet hänger samman både lokalt och regionalt, samt kopplar till olika målpunkter i samhället.

förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik. Som villkor för stödet ska kommunerna genomföra motprestationer i form av andra åtgärder än de som stödet avser och som bidrar till en ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Det kan t.ex. röra sig om planer för bostadsbyggande, gång- och cykelåtgärder, anpassade hastigheter samt parkeringstal och parkeringsavgifter. Regeringen gjort en utvidgning av de åtgärder som är stödberättigade, vilket innebär att från 2017 kan stöd fås även för investeringar i anläggningar för cykeltrafik.

Kommunerna har en viktig roll i arbetet för en ökad cykling och för att förverkliga cykelplanerna i detaljplaneringen. Det kan handla om att planera in cykeltrafik

i detaljplanen vid nybyggnation genom parkering och cykelstråk samt att nya områden och cykelstråk kopplas samman med kringliggande cykelnät, målpunkter och kollektivtrafik genom en långsiktig planering.

Det kan även vara av värde att i översiktsplaneringen och detaljplaneringen planera för strategiskt belägna cykelparkeringar vid målpunkter. Goda parkeringsmöjligheter för cyklar behövs i nära anslutning till bostäder, arbetsplatser, skolor, platser för fritidsaktiviteter och andra typer av servicefunktioner i samhället samt vid kollektivtrafikens hållplatser och knutpunkter. Cykelparkeringsnormer eller parkeringstal för cyklar i kombination med cykelplanen kan vara effektiva instrument för att påverka utvecklingen av cykelan-

vändningen positivt. Det är även allt viktigare att beakta att nya typer av cykelfordon, såsom elcykel och lådcykel, ställer högre krav på tillgänglighet och utformning av cykelparkering med stöld- och vädskydd.

Fyrstegsprincipen²³ och åtgärdsvalsstudier är också viktiga verktyg som på ett mer tydligt sätt kan lyfta cykeltrafikens betydelse, och kan även fortsatt behöva utvecklas. Det finns framtagna underlag och vissa verktyg, exempelvis Cykalk, för samhällsekonomisk analys av cykelinvesteringar. Regeringen ser positivt på en fortsatt utveckling av analysmetoder för cykling.

Behovet av att kunna ta med cykel på tåg har lyfts och på de flesta pendeltåg, regionaltåg, regionbussar och landsvägsbussar i Sveri-

ge är det möjligt att ta med cykeln. Enligt EU-förordningen²⁴ om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen)²⁵ ska resenärerna som utgångspunkt ges möjlighet att ta med cyklar på tågen. Möjligheten kan dock inskränkas av järnvägsföretaget om det får negativ effekt på trafiktjänsten eller om vagnarna inte tillåter det. Regeringen ser positivt på lösningar som kan stötta trafikbolag att, när detta är realistiskt, öppna för möjligheten att ta med cykel på tåg. Främst ur ett ”hela resan-perspektiv”, men även som stöd för den ökande turist- och rekreationscyklingen.

Regeringen uppmuntrar utvecklingen av fler cykelvänliga kommuner. Ett fortsatt arbete kommer därför att ha fokus på att lyfta

upp och sprida goda exempel från kommuner som lyckats lyfta in cykling i samhällsplaneringen på ett framgångsrikt sätt. Arbetet är tänkt att resultera i en sammanställning som ska innehålla både exempel på fysiska åtgärder och beskrivningar av framgångsrika processer i Sverige och i andra länder. Denna ska i möjligaste mån redovisa innovativa lösningar, ett ”hela resan-perspektiv” samt effekter som framtagna cykelplaner kan ha för en ökad och säker cykling.

2. Öka fokus på grupper av cyklister

I det fortsatta arbetet med att främja ökad och säker cykling behövs mer kunskaper om och ett ökat fokus på både befintliga och potentiella grupper av cyklister

samt på vilka effekter olika åtgärder har för cyklingen. Regeringen ser att arbetet bör handla om att förstärka positiva trender inom cykling samt om att få fler att ändra sina vanor till att börja cykla.

Öka barns och ungas cyklande

Regeringen vill förbättra förutsättningarna för ökad fysisk rörlighet bland barn och unga genom ökat cyklande. Fysisk aktivitet är en viktig faktor för barns nuvarande och framtida hälsa, såväl fysisk som psykisk. En av preciseringarna för det transportpolitiska funktionsmålet är att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.

Det fortsatta arbetet kommer att riktas både på ökade kunskaper

Regeringen ser ett behov av ett tydligt integrerat ”hela resan-perspektiv” vid planering av ökad cykling. En resenär kan vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär eller annan typ av resenär under andra delar av resan.



om varför barns och ungas cyklande minskar samt på att främja ett ökat och säkert cyklande.

Den trafikundervisning som ges i grundskolan kan användas som ett verktyg i att uppmuntra och stötta barns och ungas cyklande. Genom att förankra ett ökat och säkert cyklande i tidig ålder via utbildningssatsningar i skolan ökas grunden för ett beteende med ökat och säkert cyklande som barnen kan ta med sig upp i vuxen ålder. Undervisning inom trafik regleras i läro- och kursplanerna för grundskolan. Dessa behandlar både trafiksäkerhet och trafikregler men kan även behandla frågor som berör resor, transporter, miljö och samhällsplanering. Insatserna kring information och utbildning helst ska genomföras parallellt med åtgärder i den fysiska miljön som förbättrar barns möjlighet att vistas i vägtransportsystemet.

Regeringen ser positivt på det arbete som exempelvis det civila samhällets organisationer påbörjat med riktade insatser till barn och unga. Det är viktigt att utbildnings- och informationsunderlag inom området utvecklas samt att utbildningsinsatser som syftar till att främja ökad och säker cykling bland både barn och unga samt nyanlända och grupper av utrikes födda genomförs, se insatsområde ”Skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla”.

Öka cyklandet samt få nya grupper av cyklister

Regeringen vill främja ett ökat och säkert cyklande. Det handlar både om att få befintliga cyklister att cykla mer och om att få medborgare som inte redan cyklar, eller endast gör det i liten utsträckning, att börja cykla respektive öka sitt cyklande.

Regeringen vill främja ett ökat cyklande i hela landet. I dagsläget är det mer exakta kunskapsläget kring cyklandet bristfälligt, och det krävs förbättringar avseende uppföljning och tillämpning av mätmetoder. För att veta att arbetet med ökad och säker cykling utvecklas i rätt riktning avser regeringen att förbättra förutsättningarna för uppföljning av cyklandets utveckling på regional och lokal nivå, se avsnitt ”Samordning av statistik”. I ett nästa steg med förbättrade underlag kommer ansvariga aktörer på olika nivåer att ha möjlighet att se över förutsättningarna för tydligare målsättningar för ökad cykling. I arbetet med att uppnå ett mer hållbart transportsystem är det angeläget att cyklingens andel av det totala resandet ökar. Cykling är bra för klimatet, för folkhälsan och för att minska trängseln i stadstrafiken. I uppdraget ingår att formulera möjliga målsättningar för ökad cykling på nationell nivå.

Det finns goda möjligheter att få fler att välja cykel för korta resor under fem kilometer. För detta krävs att cykeln uppfattas som ett bra val av färdmedel i relation till andra alternativ. En funktionell och användarvänlig infrastruktur utgör en viktig grundfaktor för detta. Ett annat sätt att påverka valen av färdmedel är att använda mjuka åtgärder såsom information och kommunikation om cyklingens fördelar. God samhällsinformation och konsumentupplysning kan ha betydelse för att trafikanter ska kunna göra medvetna val, både vad gäller val av färdmedel och utrustning.

Regeringen ser positivt på satsningar kring konsumentupplysning om cyklar och skydd samt allmän information om cyklingens hälsoeffekter. Viktiga budskap i arbetet är att cykling är bra

för hälsan och att fler bör använda cykelhjälpm. Regeringen ser positivt på att en rad kommuner redan genomför åtgärder inom detta område. Samverkan mellan kommuner, landsting och Sveriges Kommuner och Landsting är viktig, särskilt avseende erfarenhetsutbyte kring insatser som bidragit till ökat och säkert cyklande hos trafikanter som tidigare inte cyklat i större utsträckning.

Skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla

Cykling kan ha en positiv inverkan på tillgång och tillgänglighet till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Cykeln kan vara ett sätt för ökad rörlighet och bättre hälsa, men även ett sätt att nå övriga delar av samhället. Regeringen bedömer därför att olika grupper av utrikes födda, såsom nyanlända och andra grupper av utrikesfödda, kan ha behov av att både lära sig att cykla och att få ökade kunskaper i trafikregler och beteenden i olika trafiksituationer. Sverige har även höga ambitioner i trafiksäkerhetsarbetet och ambitioner om en ökad cykling måste följas av åtgärder för att också göra cyklingen säker. Därför är det viktigt att informations- och kursinsatserna integrerar säkerhet. Ökade förutsättningar för cykling kan även skapa ökade möjligheter för asylsökande på asylboenden utanför tätort att nå olika samhällstjänster.

Det fortsatta arbetet bör ha fokus på att vidareutveckla utbildnings- och informationsunderlag samt genomföra utbildningsinsatser som kan användas för att främja ökad och säker cykling bland nyanlända och andra grupper av utrikes födda, se vidare insatsområdet ”Öka barns och ungas cyklande”.

Främja pendlingsresor på cykel
Regeringen vill främja fler pendlingsresor på cykel. En åtgärd som kan ge positiva effekter för ökat arbetspendlande är så kallad snabbcykelstråk. Dessa är framför allt viktiga på längre sträckor där restidsvinsterna kan vara stora. Regeringen ser därför att det är angeläget att viktiga stråk för arbetspendling pekats ut och prioriteras i det fortsatta arbetet med regionala cykelplaner.

Enligt det civila samhällets organisationer ökar även intresset för förmåncyklar hos såväl arbetsgivare som anställda. Det finns flera kommunala exempel, såsom exempelvis Göteborgs kommun, som genomfört försök med system för personalcyklar. Regeringen ser positivt på att offentliga arbetsgivare genom olika åtgärder bidrar till ökat pendlande på cykel till och från arbetet. Ett exempel är att kommuner och andra arbetsgivare skapar fler och säkrare cykelparkeringar.

Främja en ökad turist- och rekreationscykling

Svensk export är ett av regeringens fokusområden och har lyfts upp i regeringsförklaringarna 2014, 2015 och 2016. Den exportstrategi som tagits fram ska bidra till regeringen övergripande mål om att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. Ett av målen i strategin är att öka Sveriges attraktionskraft för investeringar, kompetens och turister. Det finns god potential till ökad turism- och rekreationscykling och därmed ökad export.

Sverige har förutsättningar i att kunna utveckla både turism- och rekreationscyklingen ytterligare. För att turistcykelleder ska locka fler brukare är det många element som har betydelse, exempelvis tillgänglighet, möjligheter till

övernattning och måltidsupplevelser samt sevärigheter och landskap. Det finns en rad pågående projekt och initiativ på området i Sverige och i Europa, men det behövs bättre kunskap om vad som fungerar väl respektive mindre väl. Det fortsatta arbetet bör vara inriktat på att ta fram en nulägesbild av befintliga turism- och rekreationsleder, öka kunskapen om vad som utmärker framgångsrika cykelleder samt ta fram förslag till hur området kan utvecklas.

3. Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur

Regeringen ser ett behov av att utveckla cykelvägnätet. Det handlar både om att förbättra den befintliga strukturen och om att skapa nya cykelförbindelser med utgångspunkt i olika cyklistgruppers behov. Det behövs cykelvägar som ger cyklister ett särskilt och dedikerat utrymme, och cykelinfrastrukturen behöver ha en kvalitet som främjar både cyklande och säkerhet.

Mer enhetligt och funktionellt cykelvägnät samt fler demonstrationsprojekt

För att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt är det viktigt att cykelvägnätet hänger samman både lokalt och regionalt, samt kopplar till olika målpunkter i samhället. Ett sammanhängande och välskyltat cykelvägnät med så enhetlig standard som möjligt är en viktig faktor. Gång- och cykelvägnätet ska även stärka kollektivtrafiken och tvärtom. Cykelvägnätet behöver utformas så att det blir både attraktivt och trafiksäkert med god framkomlighet. Det ska vara tillgängligt och lätt att använda för olika grupper av medborgare. Cykelinfrastrukturen behöver även klara av en större mångfald av cyklister. Detta handlar exempelvis om att fler och snabbare cyklister

behöver samsas på ytor med fritidscyklister, motionärer, nya cykelfordon samt gående. Det kan därför på olika delar av cykelvägnätet finnas behov av separering. I de fall där separering inte är möjligt kan det finnas andra lösningar.

Regeringen avser att pröva möjligheten att genom en ändring i trafikförordningen (1998:1276) låta kommuner inrätta särskilda cykelgator. Förslaget kommer att skickas ut på remiss under våren 2017. Regeringen menar också att det bör utredas om det är möjligt att, under vissa förutsättningar, för samtliga fordonsslag medge undantag från reglerna om stoppplikt vid röd signal när fordonet gör en högersväng.

Cyklingen behöver göras smidigare, säkrare och mer attraktiv, och för dessa ändamål kan det behövas nya innovativa lösningar i form av exempelvis ny ytbeläggning, mer anpassade cykelparkeringar och nya ITS-lösningar (intelligenta transportlösningar) för cykel. Ett ökat helhetsperspektiv perspektiv behövs och ibland även helt nya lösningar. Regeringen stödjer därför en utveckling med fler demonstrationsprojekt som syftar till att både skapa ökad och säkrare cykling.

I budgetpropositionen 2016 (prop. 2015/16 utg. omr. 22) föreslog regeringen en tvåårig satsning på cykelfrämjande åtgärder; 25 miljoner kronor 2016 och 75 miljoner kronor 2017. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100). Inriktningen på dessa åtgärder är huvudsakligen att genomföra åtgärder i infrastrukturen som syftar till att skapa funktionella, attraktiva och säkra cykelvägar och cykelmiljöer. Projekt av demonstrationskaraktär där nya innovativa lös-



Många kommuner arbetar aktivt för hållbart transportsystem. Utvecklingen med att ta med cykeln i planeringen bedrivs med ökad systematik på regional och lokal nivå.

ningar testas i mindre skala bör eftersträvas.

Regeringen ser behov av att förbättra uppföljningen när det gäller statens medel till cykelinfrastruktur. Kraven på återrapportering bör skärpas, både på nationell plan och på de satsningar som sker genom länstransportplanerna.

Förbättra drift och underhåll på vägnätet för cykeltrafik
Regeringen menar att förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet har betydelse för att fler ska cykla och för att öka trafiksäkerheten för cyklister. Detta gäller både för den cykelinfrastruktur som staten förvaltar och den stora andel som kommunerna är väghållare för. Cyklister skadas oftast allvarligt i singelolyckor och cirka 60 procent av dessa har vägrele-

rade orsaker, främst drift och underhåll. Halt underlag är den enskilt viktigaste olycksorsaken.

Regeringen ser ett behov av att vägunderhållet på cykelvägnätet anpassas ytterligare efter cyklisternas behov. Viktiga åtgärder i det fortsatta arbetet är därför bland annat en förbättrad halkbekämpning, borttagande av löst grus, bra barmarksunderhåll och justering av kantstenar, särskilt på platser där det är mycket cykeltrafik. För att åstadkomma detta krävs bättre och fler kontroller av cykelvägssystemet samt nya effektiva metoder och maskiner. Arbetet med drift och underhåll bör också inriktas på bättre nulägesmätningar och bristanalyser, även inom övrig cykelinfrastruktur såsom cykelparkeringar, vägvisningar och serviceanläggningar.

På detta område är den kunskaps-spridning som fortlöpande sker, exempelvis genom Statens väg- och transportforskningsinstituts årliga konferens Transportforum och Sveriges kommuner och landstings Gat- och trafikdagar, av stor betydelse.

Samsyn på kategorisering och standardnivåer

Regeringen anser att det är viktigt att det fortsatta arbetet med cykelvägnätet har fokus på funktion och syfte. Det finns vissa brister i grunddata och behov av en mer enhetlig syn på kategorisering av cykelvägnätet samt standardnivåer för utformning samt drift- och underhåll av cykelnätet utifrån funktion och syfte. Detta kan leda till att varken utveckling eller drift och underhåll av infrastrukturen sker med utgångspunkt från cyk-



Foto: Lars-Peter Roos/Folio

Fysisk aktivitet är en viktig faktor för barns nuvarande och framtida hälsa, såväl fysisk som psykisk. Att dagligen gå eller cykla till och från skolan är en viktig hälsoinsats.

lingens specifika förutsättningar. Det kan även bidra till svårigheter med att ta fram nya produkter och tjänster, exempelvis cykelreplanerare och mobila applikationer. För att påskynda denna utveckling och samtidigt bidra till att utveckla råd, modeller och verktyg bör väghållarna tillsammans arbeta för att skapa en ökad samsyn kring hur cykelvägnätet bör kategoriseras och vilken standard som är lämplig för respektive kategori. Denna utveckling får gärna följas upp av det *Nationella cykelrådet*²⁵.

4. Främja en säker cykeltrafik

För att cykling ska bli mer attraktivt som val av transportmedel behöver det bli säkrare att cykla. Antalet omkomna cyklister har minskat de senaste 20 åren. Den största andelen allvarligt skadade trafikanter är dock cyklister och

prognoser fram till 2020 visar att sammanhållna och effektiva åtgärder för minskat antal omkomna och allvarligt skadade saknas. Cyklister omkommer oftast i kollision med motorfordon men skadas oftast allvarligt i singelolyckor. Det gör att insatser på detta område både måste handla om cyklistens samspel med övriga fordon och om cyklistens egen utrustning, halkbekämpning och kunskap. Forskning och innovationer är viktiga för att hitta nya säkerhetslösningar.

Skapa en säkrare infrastruktur och förbättrad drift och underhåll

Infrastrukturen ska i sin utformning och i sitt underhåll anpassas efter cyklisternas behov. Det innebär att tung eller snabb biltrafik i möjligaste mån ska separeras från cykeltrafiken. Cykelöverfarter måste utformas så

att de är säkra för cyklister. Cykelbanor ska vara breda för att erbjuda säkerhet och trygghet.

Underhållet har stor betydelse för cykelsäkerheten eftersom en stor del av alla allvarliga cykelolyckor beror på någon form av halka eller ojämnhet i vägbanan. Dock kan underhåll i sig skapa problem för cyklister. Rullgrus är exempel på där tidigare insatser för säkerhet orsakar problem i ett senare skede. Så kallad saltsopning av cykelbanor är en underhållsmetod som inte kräver grus och som testats i ett antal kommuner.

Anpassade hastigheter

I miljöer där bilar och cyklister måste dela utrymme är det viktigt att bilarnas hastighet så långt möjligt anpassas så att eventuella kollisioner inte leder till dödsfall eller

allvarliga skador. Hastigheten hos bilarna bör också vara sådan att cyklister känner trygghet i trafiken. Många kommuner har arbetat aktivt med att justera hastighetsgränserna på delar av vägnätet till att bättre svara mot oskyddade trafikanters behov. Detta arbete är viktigt för att cyklingen ska ha attraktionskraft och för att cyklingen ska vara säker. Regeringen har för avsikt att ytterligare studera frågan om hastighetsgränser i tätbebyggt område.

Säkrare fordon

Eftersom de allvarligaste olyckorna ofta inkluderar ett motorfordon spelar det stor roll för cyklisternas säkerhet hur bilarna är utformade. De senaste åren har fordonen alltmer kommit att utvecklas med aktiva säkerhetssystem såsom detektorer och autobroms som gör att bilarna hjälper till att undvika kraftiga kollisioner, också med oskyddade trafikanter. Att denna utveckling fortsätter är mycket viktigt. Här finns särskilda utmaningar för fordonsindustrin när det gäller utformningen av tunga fordon, så att påkörningar av cyklister kan undvikas.

Det finns sannolikt potential i att också göra själva cykeln säkrare. Lösningar såsom ABS-bromsar, som visat sig effektivt på motorcyklar, skulle även kunna ha en god effekt i att minska cykelolyckorna.

Bättre skydd och information

De allra kraftigaste kollisionerna mellan bilar och cyklister är svåra att överleva oavsett vilket skydd man har som cyklist. Risken för allvarliga skullskador vid en olycka som cyklist minskar dock betydligt om man använder hjälm. Cykelhjälmansvändningen bör därför öka. De senaste åren har cykelhjälmansvändningen successivt ökat, vilket visar att det går

att åstadkomma förändring utan tvingande lagstiftning.

De vanligaste allvarliga skadorna inom cykling drabbar dock inte huvudet, utan arm och axel, följt av ben och höfter. Dessa skador kan vålla livslånga besvär och hindra människor att leva sitt fortsatta liv fullt ut.

Det är även viktigt att cyklister upplyses om sitt ansvar att känna till och följa trafikreglerna samt sitt ansvar att försäkra sig själva. Initiativ där försäkringsbolag erbjuder försäkringar anpassade efter cyklisters och deras behov är bra.

5. Forskning och innovationer

Forskning och ny kunskap är avgörande i det fortsatta arbetet med ökad och säker cykling. Det handlar både om nyfikenhetsbaserad och förutsättningslös forskning med koppling till cykling, fler tillämpade studier på ett antal specifika områden samt även om mer långsiktig strategisk forskning för att höja cykelns status.

Samordning av statistik

På nationell nivå ger den nationella resvaneundersökningen ett underlag av cykelandets utveckling, men för uppföljningar av denna utveckling på regional och lokal nivå, eller i olika trafikantgrupper, saknas en enhetlig och systematiskt tillämpad metodik. Det saknas i dag enhetliga riktlinjer för hur cykelmätningar ska genomföras för att informationen ska bli jämförbar över hela landet från år till år. För att kunna följa utvecklingen krävs en mer enhetlig metod för att ta fram informationen och göra den tillgänglig. Så länge mätningar görs på olika sätt är det svårt att följa upp och dra generella slutsatser om cykeltrafiken. Detta gäller både den övergripande målsättningen om en

ökad och mer säker cykling samt mer konkreta effektsamband för olika åtgärder som ska leda till ökad cykling.

Fortsatt utveckling av effektsamband

Regeringen ser positivt på att allt fler effektsamband tas fram och att det arbete, som påbörjats av Trafikverket, successivt uppdateras och sprids. Detta är viktigt för att effektivt kunna planera och prioritera åtgärder i infrastrukturen. Bättre underlag kring effektsamband kan även ligga till grund för beräkning av förväntade effekter på hälsan hos hela befolkningen.

Regeringen uppmuntrar väghållarna till att göra före- och eftermätningar vid åtgärder riktade mot cykeltrafiken, i syfte att få bättre underlag för att bedöma olika åtgärder effekter.

Folkhälsa och cykling

Regeringen ser folkhälsoperspektivet kopplat till cykling som ett fortsatt prioriterat utvecklingsområde och är positiv till en fortsatt utveckling av ökade kunskaper ifråga om sambandet mellan cykling och hälsa. Det finns en rad påbörjade initiativ inom området som även är viktiga att följa upp och vidareutveckla, exempelvis DALY²⁶.

Mer samordnad och tillgänglig kunskap och forskning

Regeringen ser ett behov av att den forskning som finns om cykelns betydelse för en hållbar samhällsutveckling sprids och görs lättillgänglig. Det är viktigt att säkerställa att FOI-resultat och lärande exempel sprids och ges en ökad tillämpning. Med modern teknik som digitala möten, datorbaserade kurser och utvecklade dokumenthantering bör det finnas goda möjligheter att öka användningen av känd kunskap, metoder och verktyg.



Foto: Johan Wéidin / MOVEBYBIKE

Det finns nya utvecklingsmöjligheter inom cykelområdet, exempelvis att främja ökad cykling för gods- och citylogistik.

Regeringen avser att se närmare på de behov som finns inom cykelforskningen både på kort och lång sikt samt se över hur cykelforskningen kan samordnas och stärkas på ett bättre sätt.

Regeringen uppmuntrar även ansvariga myndigheter som har information som rör cykling att ha en mer harmoniserad struktur kommunikativt och gärna en ensad ingång så att information och kunskap blir mer lättillgängligt på respektive myndigheters webbplats.

Drift och underhåll samt säkerhet

Drift och underhåll av cykelvägnätet är en viktig faktor för att cyklingen ska vara bekväm, funktionell och säker året runt. Forskning är viktigt för att få ökade kunskaper om underhåll anpassat efter oskyddade trafikanters behov. Forsknings- och demonstrations-

insatser är också viktiga för att testa och utvärdera nya metoder för drift och underhåll där cyklister behov påverkar dimensionen.

Fordon och infrastruktur

Regeringen ser ett behov av ökad kunskap om hur olika trafikantgrupper och nya fordon kan samsas i väginfrastrukturen. Den övergripande trenden med större variation inom cykelfordonsparken än tidigare kan ställa fler och nya krav på infrastrukturen såsom bra cykelparkeringar, bredare cykelbanor för säkrare omkörning och regionala cykelnätverk mellan pendlingsorter²⁷. Utvecklingen kan leda till att fler gör anspråk på att använda infrastrukturen, exempelvis personer med funktionsnedsättning med särskilda fordon samt för fysisk träning. Den kan även innebära nya utvecklingsmöjligheter för att exempelvis främja mer cykel för gods- och citylogistik.

Genomförande och uppföljning

Regeringen anser att det är viktigt att följa upp såväl utvecklingen inom cyklandet som arbetet som genomförs för ökad och säker cykling. Regeringen ser positivt på arbetet med årliga cykelbokslut som Trafikverket i samverkan

med flera aktörer påbörjat genom *Nationella cykelrådet*. Regeringen avser att genomföra åtgärder som stöttar den rekommenderade riktningen i strategin samt följa det fortsatta arbetet.

Cykelområdets status inom forskning och utbildning behöver höjas och området bör få ökat utrymme i grundutbildningar och inom transportplanering.



Foto: Maria Nilsson/Regeringskansliet

Källor

1. Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257.
2. Proposition Mål för folkhälsan (prop. 2002/03:35).
3. Trafikverkets årsredovisning 2015.
4. Faskunger, Johan (2008) Statens folkhälsoinstitut *Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik*. Rapport: 2008:31 samt Schantz, Peter (2016) Trafikverket *Om gång och cykling, hälsa och en hållbar utveckling*. Publ. nr.2015:153.
5. Trafikanalys (2014) *Genomgång och granskning av förslagen till länsplaner för regionaltransportinfrastruktur 2014–2025*. PM 2014:01.
6. Trafikverket (2015) Nationellt cykelbokslut 2014 Publ.nr: 2015:060 samt Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2016.
7. Alla sifferuppgifter i detta avsnitt är hämtade från myndigheten Trafikanalys och de nationella resvaneundersökningarna RiksrVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–14.
8. Trafikanalys (2015) *Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna*. Rapport 2015:14.
9. Faskunger, Johan (2008) Statens folkhälsoinstitut *Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik*. Rapport 2008:31.
10. Trafikanalys (2015) *Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna*. Rapport 2015:14.
11. SCB: *Sveriges framtida befolkning 2015–2060*.
12. Ericsson, Louise (2009) VTI *Tema Cykel – faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv*, VTI rapport 652 samt Trafikverket 2015, Nationellt cykelbokslut *Hur utvecklas cyklandet i Sverige och vart är det på väg?* Publ.nr: 2015:060.
13. Trafikverket (2015) *Nationellt cykelbokslut 2014*. Publ.nr: 2015:060.
14. Krav och råd för vägar och gators utformning 2015.
15. NVDB är ett samarbete mellan Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting, skogsnäringen, Transportstyrelsen och Lantmäteriet. Trafikverket är huvudman. NVDB-verksamhetens syfte är att förse samhället med grundläggande data om det svenska vägnätet.
16. Trafikverket (2014) *Cykelleder för rekreation och turism, Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning* Publ.nr: 2014:174.
17. Socialstyrelsens patientregister, PAR.
18. Trafikverket (2015) *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2014 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*. Publ.nr: 2015:073.
19. Ett intensifierat arbete för Trafiksäkerheten aviserades i Budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1 utg. omr.22).
20. Trafikanalys (2015) *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2016*. Rapport 2016: 12.
21. VTI (2009) *Tema cykel – skadade cyklister*. Analys baserad på sjukvårdsregistrerade skadade i STRADA. VTI Rapport 644.
22. I föreningen ingår 17 svenska kommuner vars målsättning är att öka andelen cykelresor, förbättra för cyklister i svenska kommuner samt att statusen för cykel som transportmedel höjs.
23. Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering inom transportsystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis och åtgärdsvalsstudie är en metod som grundar sig på dialog och används i tidigt planeringsskede.
24. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.
25. Nationella cykelrådet är ett samverkansforum för det nationella arbetet för en ökad och säker cykling, och består av Trafikverket (leder arbetet) Boverket, Cykelfrämjandet, Gävle kommun, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Region Halland, Region Örebro län, Svensk cykling, Sveriges kommuner och landsting och Transportstyrelsen.
26. Trafikverkets hälsoeffekter redovisas som funktionsjusterade levnadsår (DALY) vilket är en sammanvägning av förtida dödsfall och nedsatt hälsa. Funktionsjusterade DALY står för "disability adjusted life years" och är ett mått utvecklat av WHO.
27. Svensk cykling (2014) *Cykeltrendrapporten Spaningar om cykling*.



Regeringskansliet

Växel: 08-405 10 00

Besöksadress: Mäster Samuelsgatan 70, Stockholm

Webbplats: regeringen.se