

# Politiskt Manifest 2018



Svensk Cykling samlar idag Sveriges ledande cykelorganisationer; Cykelfrämjandet, Naturskyddsföreningen, Cykelbranschen, Svenska Cykelförbundet och Vätternrundan. Fler organisationer är välkomna!

[www.svenskcykling.se](http://www.svenskcykling.se)  
[www.facebook.com/cykelnationalen](https://www.facebook.com/cykelnationalen)  
[@svenskcykling](https://twitter.com/svenskcykling) på Twitter

Klas Elm  
VD  
+ 46 704 58 01 08 (mob)  
[klas.elm@branschkansliet.se](mailto:klas.elm@branschkansliet.se)

Klara Norra Kyrkogata 31  
Box 22307  
104 22 Stockholm

Lars Strömgren  
Ordförande  
+46 736 55 45 82 (mob)  
[lars.stromgren@svenskcykling.se](mailto:lars.stromgren@svenskcykling.se)

# Svensk Cyklings manifest

Ökad cykling är mycket lönsamt för Sverige. Forskning\* visar att varje satsad krona ger 9 kronor tillbaka. Vilket annat färdssätt är i närheten? För att må bra behöver människan regelbundet anstränga sina muskler, sitt hjärta och sina lungor. Med stillasittande icke fysiskt arbete, bilar, hissar m.m. rör sig många människor alldeles för lite. Ökad cykling skulle förbättra folkhälsan i Sverige. Dessutom leder ökad cykling till bättre miljö och mindre negativ klimatpåverkan. Men vinsten består också av mer attraktiva stadskärnor och rikare butiksliv. Säkerhet för cyklister är också en viktig fråga. De mest effektiva åtgärderna för säkrare cykling är bättre utformad infrastruktur, bättre drift och underhåll för cyklister samt sänkt faktisk (inte bara skyltad) hastighet för motortrafiken.

Regeringen bör sätta ett kvantifierbart mål för cyklingen i Sverige. Statliga bolag som SJ och Jernhusen bör också få tydliga direktiv att gynna ökat cyklande.

En ökning av cykelns roll som transportmedel beror på fyra faktorer. Alla är viktiga, men utan mer ekonomiska resurser kommer ingen reell ökning att ske. Även om den mesta cyklingen sker där kommunerna är väghållare, måste staten bidra betydligt mer än idag om något ska hända. Vi har redan en cykelskuld, på grund av tidigare försummelser, som uppgår till 40 miljarder kronor. Idag går cirka 1 procent av resurserna i nationella transportplanen till cykling. Om man menar allvar med att cyklingen ska öka måste en helt annan prioritering göras.

Förutom *Resurser* är *de avgörande framgångsfaktorerna Yta, Framkomlighet* och *Trafiksäkerhet*.

Ökad cykling kräver nya prioriteringar gällande hur ytan fördelas mellan olika transportmedel. Med mer yta för cykling kommer svenska städer bli säkrare, renare och mer attraktiva. Detta gäller inte minst runt våra grundskolor där motorfordonstrafik bör undvikas. För att öka trafiksäkerheten och också främja att fler föräldrar låter sina barn cykla till skolan behövs säkra cykelvägar till skolor och fritidsaktiviteter och bilfria zoner runt själva skolorna.

När det gäller *framkomlighet* handlar det om att prioritera cyklister högre i trafiksystemet. Regler vid överfarter och korsningar är idag svåra att förstå och följa, för motortrafikanter såväl som för cyklister. Det går också enkelt att prioritera cyklister i korsningar och längs enkelriktade gator. Trafikreglerna behöver förenklas.

\* <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/m/pubmed/25900805/> Denna metastudie visar på samhällsekonomisk nytta från minus 2 till plus 360, med 9 som medianvärde.

## Politiska krav - Resurser:

- Öka öronmärkta statliga resurser till cykelinfrastruktur rejält.
- Utred väghållaransvaret för att skapa en tydlig och enhetlig modell för finansiering och drift av lokala, regionala och nationella cykelvägar.
- Tillåt Trafikverket att fördela pengar till annat än ren infrastruktur när det gäller cykel (till s.k. Steg 1 och Steg 2-åtgärder enligt Fyrstegsprincipen).
- Tillskjut mer resurser till drift och underhåll av cykelvägar och användning av den bästa tillgängliga teknologin.
- Ställ hårdare krav i offentlig upphandling av entreprenörer om kvaliteten på anläggande, drift och underhåll av cykelvägar.
- Öka satsningar på forskning och kompetensutveckling för cykel.
- Förbättra möjligheterna att göra reseavdrag för cykel i deklARATIONEN.
- Gör det skattemässigt gynnsamt för arbetsgivare att ge friskvårdsbidrag för cykling som motion och för jobbpendling med cykel.
- Öka resurser till polisen för övervakning av motorfordonsförarens hastighetsefterlevnad, nykterhet och mobilsurfande.
- Övergå från prognosstyrd till målstyrd infrastrukturplanering.
- Säkerställ grundläggande tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet för alla vid infrastrukturinvesteringar i glesbygd.

## Politiska krav - Yta:

- Förenkla regler för att ta mark i anspråk för cykelinfrastruktur. Ändra väglagen som idag endast ger staten rätt att bygga cykelväg som är i direkt anslutning till väg avsedd för motortrafik.
- Utöka möjligheterna att leda om motortrafik vid motions- och tävlingslopp.
- Utveckla nationella krav och riktlinjer på cykelinfrastruktur utifrån internationell best-practice.
- Förtydliga kraven i PBL så att vikten av god cykelparkering vid bostäder, arbetsplatser, köp- och resecentra – även för lastcyklar, tydligt framgår.
- Ställ krav på trafikoperatörer att ge resenärer möjlighet att ta med cyklar i kollektivtrafiken.
- Sänk bashastigheten i tätort till 30 km/tim.

## Politiska krav - *Framkomlighet*:

- Omfördela gatuutrymme från bilkörbanan till cykelbana där så krävs för att skapa framkomlighet och säkerhet för cyklister.
- Ställ krav på väghållaren att skapa säkra och framkomliga cykelinfrastrukturer vid 2+1 vägar.
- Inför möjligheten att dubbelrikta cykeltrafik på enkelriktade gator.
- Tillåt cyklister att på utvalda platser svänga höger vid rött med väjningsplikt mot gående.
- Stöd och påskynda införandet av geofencing i tätorter för att förhindra olagligt framförande av motorfordon.
- Skapa riktlinjer för trafiksignaler som ger prioritet för cyklister, grön våg och allgrönt.

## Politiska krav - *Trafiksäkerhet*

- Skapa trygga cykelvägar och bilfria zoner runt alla landets grundskolor.
- Ställ krav på säkrare utformning av cykelöverfarter och cykelpassager.
- Möjliggör för kommuner att själva kontrollera hastighetsefterlevnad genom fartkameror. Lägga bötesansvaret på bilägaren istället för på föraren.
- Lagstifta om krav på utrustning i tunga fordon som ger fullgod sikt i fordonets döda vinkel.
- Inför krav på ISA (Intelligent Speed Assistance), det vill säga att fordonet har en automatisk spärr mot hastighetsöverträdelser.
- Inför obligatorisk hälsokontroll för alla körkortsinnehavare över 65 år i samband med körkortsförnyelse.
- Lagstadga om avstånd för motorfordon vid omkörning av cyklister till minst 1,5 meter
- Ta fram nya riktlinjer för byggande av cykelinfrastruktur som separerar cyklister från gående och möjliggör för el-assisterade cyklar och lastcyklar att mötas och göra omkörningar med trafiksäker marginal.

