

Politiskt program för Svenska Cykelstäder

Antaget: 2020-05-27

Uppdaterat: 2021-10-04

Det är dags att förändra svensk trafikpolitik!

Sverige står inför stora utmaningar. Miljöpåverkan behöver minska, folkhälsan förbättras och samhällsplaneringen inriktas på att skapa ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbara samhällen.

Megatrender som urbanisering, digitalisering och elektrifiering ritar om spelplanen från 1900-talets trafikpolitik.

Svenska Cykelstäder har en ambitiös vision: hälften av alla resor under fem kilometer ska ske på cykel. Anledningen är enkel – ökad cykling är en del av svaret på många av vår tids stora frågor.

För att nå dit behöver de nationella investeringarna i cykelinfrastruktur öka. Lagstiftningen behöver moderniseras och vi behöver särskilda satsningar på att få barn att röra sig mer.

Kommuner, regioner och staten kan tillsammans verka för att förbättra cykelförutsättningarna och här beskriver vi de åtgärder som behöver vidtas på nationell nivå för att vi ska nå dit:

- Skapa förutsättningar för ökad cykling i hela landet!
- Låt Sverige få cykelstäder!
- Låt barnen styra!

Här presenterar vi 30 punkter för att öka cyklingen i Sverige. Du finner en fördjupning av varje punkt på de följande sidorna.

30 punkter för ökad cykling

1. Möjliggör byggandet av friliggande statliga cykelvägar.
2. Utveckla väghållaransvaret för kommunala respektive regionala cykelvägar.
3. Öronmärk statliga medel till cykling och öka medelsfördelningen till länsplaner.
4. Undanröj hinder för att använda statliga medel till steg 1 och 2-åtgärder.
5. Anta ett nationellt cyklingsmål och öka målstyrningen.
6. Låt skattereglerna främja cykling.
7. Utveckla den statliga medfinansieringen till kommuner.
8. Tillsätt en nationell förhandling om infrastrukturinvesteringar för bättre folkhälsa.
9. Utveckla finansieringsprinciperna för att överbrygga barriärer.
10. Ge i uppdrag till SJ och Jernhusen att främja kombinationsresor.
11. Instifta ett operativt nationellt cykelkansli.
12. Förbättra förutsättningarna för forskning och innovation för cykel.
13. Höj standarden på drift och underhåll och vid vägarbeten på statliga vägar.



14. Se över hur kostnader kan trimmas med bibehållen kvalitet vid utbyggnad av statliga cykelvägar.
15. Möjliggör cykling mot enkelriktat.
16. Möjliggör cykelfartsgator/cykelgator.
17. Utveckla vägvisning, vägmärken och annan skyltning för cykling.
18. Underlätta utbyggnaden av enkelriktade cykelbanor med moderniserad lagstiftning och anpassad skyltning.
19. Möjliggör högersväng vid rött.
20. Möjliggör allgrönt.
21. Utred möjligheterna att införa *The Idaho Stop* i Sverige.
22. Gör elsparkcyklar till en egen fordonskategori för att ge kommuner bättre möjligheter att reglera friflytande mobilitetstjänster.
23. Initiera en ny och uppdaterad statlig offentlig utredning (SOU) kring cykellagstiftning.
24. Sänk bashastigheten i tätort.
25. Inför mobilitetsundervisning i läroplanen.
26. Ta fram information och marknadsföring för att främja aktivt resande till skolor.
27. Utveckla regler och utformning av korsningar, medfinansiera utbyggnad och finansiera informationskampanjer
28. Minimera de döda vinklarna i tunga motorfordon.
29. Möjliggör för kommuner att själva kontrollera hastighetsefterlevnad som ett komplement till polisens insatser.
30. Påskynda införandet av ISA (Intelligent Speed Assistance) och geo-fencing.

Fördjupning – så ska det genomföras

Skapa förutsättningar för ökad cykling i hela landet

Cykling räddar, förlänger och förbättrar liv. Att cykla 30 minuter om dagen, fem dagar i veckan, kan bidra till att halvera risken för flera välfärdssjukdomar. Det är lovande att potentialen till ökad cykling i hela landet är stor, vilket flera regionala potentialstudier visat. För att frigöra den potentialen måste dock de nationella investeringsnivåerna höjas. I dagsläget går endast omkring [1 procent till cykling](#). Föråldrad lagstiftning behöver justeras och myndigheter få tydligare uppdrag att främja cykling. Då kan kommuner, regioner och myndigheter samverka för att skapa förutsättningar för ökad cykling i hela landet.

Prioriterade frågor: Möjliggör byggandet av friliggande statliga cykelvägar, utveckla väghållaransvaret för kommunala respektive regionala cykelvägar, öronmärk statliga medel och öka medelsfördelningen till länsplaner.

1. **Möjliggör byggandet av friliggande statliga cykelvägar.** Cykelns attraktivitet är i många fall en attraktivitet i jämförelse med bil eller kollektivtrafik. Cykelvägarna bör därför vara genare och mer prioriterade än andra alternativ. Lagstiftningen tolkas idag som att det är förbjudet för Trafikverket att anlägga cykelvägar längs motorvägar, längs järnvägar eller att mer effektivt nyttja enskilda vägar som en del av det statliga cykelvägnätet utanför tätort. Att statliga cykelvägar som tillhör till väg enligt föräldrad lagstiftning endast är möjliga att få till när det finns ett funktionellt samband med en statlig väg och att statliga vägar kräver allmän samfärdsl hindrar cykelvägar från att bli gena och attraktiva. Det kan också leda till fördyrande omvägar när det är svårt att få markåtkomst för dessa. En moderniserad lagstiftning skulle möjliggöra mer ändamålsenliga statliga gång- och cykelvägar.
2. **Utveckla väghållaransvaret för kommunala respektive regionala cykelvägar.** Idag finns en uttalad och logisk ansvarsfördelning för vägar. Staten, genom Trafikverket, bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort. Kommunerna bör ha huvudansvar för väghållning i tätorter med undantag för det övergripande statliga vägnätet. Idag gäller en helt annan praxis för cykelinfrastrukturen. Moderniserad vägslagstiftning skulle underlätta för detta att efterlevas vad gäller gång- och cykelvägar, men det behövs även ett nationellt tydliggörande om att denna princip även ska gälla för gång- och cykelvägar. Det efterfrågas *inte* att staten ska ta ett större helhetsansvar för cykel frågan på kommunernas bekostnad – däremot att stat och regioner ska ta ansvar för det som enligt principen för väghållaransvar ska vara statligt och regionalt ansvar. Kommuner ska såklart kunna välja att bygga "Trafikverkets cykelvägar", men när detta är praxis så stjäls det resurser från kommunerna som behöver läggas på att standardhöja cykelvägnätet inom tätort.
3. **Öronmärk statliga medel till cykling och öka medelsfördelningen till länsplaner.** Cyklingen har blivit en viktig regional angelägenhet. På 10 år har genomsnittslängden på en cykelresa ökat med 27 procent ([Trv 2019:104](#)) i landet och i exempelvis Stockholms län är den genomsnittliga cykelpendlingsresan 9 km ([Trv 2014:041](#)) Men endast omkring sex procent av de statliga infrastrukturmedlen går idag till de 21 länsplanerna. Det missgynnar arbetet med att skapa regionala cykelstråk. Med förbättrade regionala cykelförutsättningar ges förutsättningar för att hela Sverige ska kunna leva och alla ha möjlighet att röra sig fritt i samhället. Om det statliga cykelvägnätet utvidgas så skulle det ge stora positiva effekter på samhällsekonomi och folkhälsan. De statliga investeringarna behöver utökas och för detta behöver länsplanerna få en större del av de statliga investeringarna. En inriktning bör vara att tio procent av de statliga medlen ska gå till cykelinfrastruktur i nationell plan och i länsplanerna (idag går endast omkring [1 procent till cykling](#)).
4. **Undanröj hinder för att använda statliga medel till steg 1 och 2-åtgärder.** Vägverket hade fram till Trafikverkets bildande sektorsansvar att nå de transportpolitiska målen kopplat till vägtrafiken. Genomförande och medfinansiering av informationsinsatser och åtgärder för att effektivisera användningen av transportsystemet var centrala delar i det arbetet. Med Trafikverkets skapande infördes fyrstegsprincipen. I steg ett undersöks om en brist kan lösas genom att påverka efterfrågan på transporter, i steg två om det går att använda den befintliga infrastrukturen effektivare. Först i de tredje och fjärde stegen prövas om- och

nybyggnation. Med omorganiseringen försvann dock Trafikverkets möjligheter att utföra eller medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder som är viktiga för att nå de transportpolitiska målen. Om denna märkliga situation åtgärdas skapas förutsättningar för ett mer effektivt nyttjande av offentliga medel och bättre nyttjande av transportsystemet.

5. **Anta ett nationellt cyklingsmål och öka målstyrningen.** Sverige behöver likt Nederländerna och flera andra länder anta ett nationellt cyklingsmål. En förutsättning för att cyklingen ska kunna prioriteras nationellt och medverka till att de transportpolitiska målen nås är ett tidsatt och kvantifierat cykelandelsmål med tillhörande indikatorer. Trafikanalys ([2019:6](#)) gör idag bedömningen att utvecklingen mot de transportpolitiska målen inte går i rätt riktning. En nationell målstyrning utifrån hur vi vill att trafiken ska se ut i framtiden i stället för prognosstyrning skulle ge myndigheterna möjlighet att arbeta för att klara mål inom klimat, tillgänglighet och folkhälsa. Enligt Trafikverket ([2016:043](#)) behöver biltrafiken minska med 10–20 procent till år 2030 samtidigt som gång- och cykeltrafiken mångdubbleras. Det kräver andra prioriteringar än de som görs idag. Därtill behöver arbetet med data, planeringsunderlag och kostnads- och nyttoberäkningar utvecklas. Regeringen fastställde i 2021 års infrastrukturproposition att ett nationellt cyklingsmål ska tas fram – nu är det dags att göra verklighet av det.
6. **Låt skattereglerna främja cykling.** Det ska vara lätt att göra rätt och cykling behöver vara attraktivt och förmånligt för individen i relation till andra färdmedel. Därför behöver skattereglerna ses över och styras om för att främja aktivt resande. Reseavdrag, prissättning av parkering, förmånsbeskattning, friskvårdsbidrag, premier och moms är exempel på hur man kan styra efterfrågan på resande, inköp av fordon, ägande av fordon och fordonsservice. Viktigt är att nå en bred politisk överenskommelse om hur cykling ska främjas för att skapa ett långsiktigt och förutsägbart system. Den sänkta skatten på förmånscyklar är [ett steg i rätt riktning](#), men överlag kan den ekonomiska politiken inte sägas gynna cykling i relation till andra färdmedel.
7. **Utveckla den statliga medfinansieringen till kommuner.** Möjligheten till samfinansiering av cykelinfrastruktur är i grunden positivt. Många kommuner anser att stadsmiljöavtalen kräver för stor administration vilket hindrar dem från att söka. Kraven på data och uppföljning bör lättas, eftersom små, enskilda åtgärder sällan ger systemeffekter i form av ökad andel hållbart resande. Ett sätt att sänka de administrativa trösklarna är genom att ändra formuleringen avseende stadsmiljöavtalens syfte, från att stadsmiljöavtalen ska bidra till ökad andel kollektiv- och cykeltrafik till att stadsmiljöavtalen ska leda till ökade satsningar på dessa färdmedel. Läs mer i [SKR:s PM](#). Fokuset bör breddas från städer till tätorter.
8. **Tillsätt en nationell förhandling om infrastrukturinvesteringar för bättre folkhälsa.** Fler än varannan vuxen svensk har idag övervikt eller fetma, vilket leder till ökad risk för bland annat typ 2-diabetes, cancer och hjärtkärlsjukdom. Välfärdssjukdomar är den vanligaste dödsorsaken och enbart samhällskostnaden för fetma uppskattas till ca 70 miljarder kronor per år, enligt [Folkhälsomyndigheten](#). Ökad fysisk aktivitet genom aktiva transporter kan bidra till att förbättra folkhälsan. Med erfarenheter från Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen tillsätts en nationell förhandlingsperson som får i uppdrag att förhandla fram regionala infrastrukturinvesteringar för bättre folkhälsa genom medfinansiering där kommuner, regioner, stat och näringsliv kan vara med och påverka

- utifrån hur störst nytta skapas. Förhandlingen ska bidra till att infrastrukturen byggs betydligt snabbare än den annars gjort, för att bidra till att snabbt vända utvecklingen kring den växande ohälsan.
9. **Utveckla finansieringsprinciperna för att överbrygga barriärer.** Större vägar och järnvägar skapar ofta barriärer som bryter upp lokalsamhällen. För att motverka negativa effekter på näringsliv, ortens attraktivitet och sammanhållning kan barriäreffekten mildras genom att bygga broar och tunnlar som skapar ett mer gent vägnät för cyklande och gående. Här bör principerna för medfinansiering av åtgärder utvecklas och preciseras med utgångspunkt i att den väghållare som skapar barriären bör betala för hela eller en betydande del av kostnaderna för att överbrygga den. Här utgör väglagstiftningen ett hinder, men även praxis.
 10. **Ge i uppdrag till SJ och Jernhusen att främja kombinationsresor.** För att fler resor ska kunna göras utan bil behöver synergier mellan cykling och kollektivtrafik förstärkas. Det finns stora brister i möjligheterna ta med cykeln på tåget och tillgången till attraktiva och säkra parkeringar vid statliga tågstationer. Sverige skulle kunna ta inspiration av Nederländerna där det i regel är lätt att ta med cykeln på statliga tåg, där stora tågstationer har exceptionellt goda cykelparkeringar och där det finns ett enhetligt nationellt hyrcykelsystem som är kopplat till biljettsystemet. Här kan statliga bolag som SJ och Jernhusen bidra till att göra kombinationsresor både möjliga och attraktiva.
 11. **Instifta ett operativt nationellt cykelkansli.** Erfarenheter från framgångsrika kommuner och regioner visar att arbetet med ökad cykling behöver vara institutionaliserat inom organisationen med ett tydligt utpekade ansvar för både förverkligande och uppföljning av de antagna cyklingsmålen. En sådan aktör saknas idag på nationell nivå, även om det har efterfrågats ända sedan den första nationella cykelstrategin (år 2000). Det behövs ökat mandat och finansiella förutsättningar för myndigheter att (sam)verka i cykel frågan, samt en oberoende aktör som kan granska utvecklingen och måluppfyllelsen. Vi efterfrågar dels ett ökat och institutionaliserat samarbete mellan myndigheter, dels tillsättandet av en nationell cykelsamordnare. [Läs mer om förslaget i vårt PM.](#)
 12. **Förbättra förutsättningarna för forskning och innovation för cykel.** De stora dragen är tydliga: utifrån internationella exempel vet vi hur man får fler att cykla mer och hur man minskar skadade och dödade i trafiken. Men evidensen kring olika enskilda åtgärders effekter är ofta oklara och teknikutvecklingen gör att både cyklingen i sig likväl som cykelmiljön förändras. Vi behöver kontinuerlig forskning på cykelområdet. Förutsättningarna för långsiktig kunskapsuppbyggnad saknas och om VTI Cykelcentrum stärks som nav för cykelforskning så gynnas cykelforskningen i hela landet. Det är ovanligt med större utlysningar specifikt för cykelforskning och de myndigheter som finansieras transportforskning saknar uppdrag att främja cykelforskning. De kräver därtill ofta medfinansiering – något som missgynnar cyklingen, som i konkurrens med andra färdmedel har en svagare fordonsbransch. Med cykelspecifika portföljer, program eller fonder hos statliga forskningsfinansiärer kan önskemålet om att utveckla statistik och forskning bli verklighet.
 13. **Höj standarden på drift och underhåll och vid vägarbeten på statliga vägar.** Bättre drift och underhåll är en av de viktigaste åtgärderna för att göra cyklingen säkrare och mer framkomlig under hela året. Tillfälliga omdirigeringar och vägarbeten utgör en annan typ av

olycksrisk om de inte hanterar cykling på ett säkert sätt. De nationella kraven behöver skärpas i det avseendet. Många kommuner har vänt på prioriteringsordningen till förmån för aktiva transporter och satsat på den bästa möjliga teknologin, men det är inte ovanligt att de statliga cykelvägarna är i undermåligt skick och att de hanterar cykel undermåligt vid vägarbeten. Trafikverket behöver höja kraven på drift och underhåll och vid vägarbeten för att göra det förutsägbart för cyklande att vägen är framkomlig och säker.

14. **Se över hur kostnader kan trimmas med bibehållen kvalitet vid utbyggnad av statliga cykelvägar.** Det finns flera exempel på när det varit dyrare för Trafikverket än för kommuner att bygga cykelvägar. Stora kostnadsökningar i jämförelse med de ursprungliga kalkylerna gör att objekt i länsplaner skjuts på framtiden eller får sämre kvalitet än tänkt. Det drabbar också kommuner som behöver finna medel för att öka sin medfinansiering vilket kan göra att andra cykelinvesteringar inne i tätorten drabbas. Ett möjligt skäl som lyfts fram är höga utredningskostnader. Det vore välkommet med en grundlig översyn av hur kostnader kan trimmas utan att tumma på kvaliteten.

Låt Sverige få cykelstäder!

Det finns bara en väg framåt för framtidens städer och det är att minska klimatpåverkan, säkerställa ekonomisk hållbarhet och främja social utveckling. Svenska Cykelstäder pekar ut vägen dit och tar ledartröjan för ett Sverige i framkant. Ambitiösa kommuner och regioner ska kunna gå före i sitt cykelfrämjande arbete, men lagstiftningen är idag ett hinder och det finns ett stort behov av att anpassa den för att väghållare bättre ska kunna göra cyklingen attraktiv och säker. Med fler verktyg får kommuner och regioner större möjligheter att hitta lösningar anpassade för olika trafikmiljöer och förutsättningar. Låt Sverige få cykelstäder – uppdatera lagstiftningen!

Prioriterad fråga: Möjliggör cykling mot enkelriktat.

15. **Möjliggör cykling mot enkelriktat.** Enkelriktade gator är ofta lågtrafikerade lokalgator som är säkra och framkomliga för cykeltrafik. Att dubbelrikta cykeltrafiken på sådana gator har testats i flera svenska städer och är praxis i övriga Europa. Effekterna är goda ([Svenska Cykelstäder rapport 2020:1](#)): restidsvinsterna för cykling blir ofta markanta och trafiksäkerheten ökar för både gående och cyklande. Hittills har kommuner försökt improvisera fram lösningar som bedömts som förenliga med lagstiftningen. Ett tydligt införande av möjlighet att reglera cykling mot enkelriktat i lagstiftningen skulle göra det möjligt för kommuner att tillåta cykling mot enkelriktat på gator där det bedöms som lämpligt.
16. **Möjliggör cykelfartsgator/cykelgator.** Cykelgator är vanliga på kontinenten och infördes år 2020 i svensk lagstiftning. Men vad som är tänkt som en gata i blandtrafik på cyklingens villkor, är i svensk lagtext inte mycket mer än en "vanlig" huvudledsgata med maxhastigheten 30 km/t. Det som borde vara ett förbud att köra om cyklande, är idag endast formulering att motorfordon ska "anpassa hastigheten" till cykeltrafiken. Förbudet mot cykling i bredd utom när det kan ske "utan fara eller olägenhet för trafiken" gör tillsammans med regeln att cyklande alltid ska hålla sig så långt till höger som möjligt i körbanan att

- cyklande inte kan placera sig säkert, tydligt och synligt i gatan. Detta hindrar också viss sorts gatuumformning. Reglerna för cykelgator behöver förbättras.
17. **Utveckla vägvisning, vägmärken och annan skyltning för cykling.** Motorväg, motortrafikled och huvudled är exempel på vägkategorier som för biltrafik kännetecknar en viss framkomlighet och trafiksäkerhet och som återfinns i ett större system av nummerade vägar med olika krav på utformning, vägmärken och vägvisning som är intuitivt för motorfordonsföraren och gör det lätt att hitta. Vägmärken för huvudled, väjningsplikt och stopplikt reglerar beteende i korsningar. Vägvisning och vägmärken för cykelinfrastruktur behöver utvecklas i Sverige och systematiseras. Skyltningen är exempelvis en viktig del i arbetet med regionala supercykelstråk och identitetsskapandet av dessa. Det finns goda erfarenheter internationellt av att använda vägmärken som trafikanter förstår innebörden av och respekterar. Därtill kan goda riktlinjer för placering och utformning av vägvisning göra det enklare för cyklister att hitta rätt.
 18. **Underlätta utbyggnaden av enkelriktade cykelbanor med moderniserad lagstiftning och anpassad skyltning.** Enkelriktade cykelbanor kan vara effektivt i stadsmiljöer. I signalreglerade korsningar kan det då behöva vara nödvändigt att kombinera cykelbanan med högersvängskörfält. I Köpenhamn är detta vanligt och anses vara en utrymmeseffektiv, trafiksäker och kapacitetsstark lösning. Svensk lagstiftning tillåter idag inte att ett högersvängskörfält kombineras med cykeltrafik som ska rakt fram, utan körfältet måste i så fall också vara till för motorfordon som ska rakt fram. Det ställer till geometrin och ger inte alls samma fördelar i trafiksäkerhet och framkomlighet. Därtill finns ett behov att utveckla hur vägmärken ska användas för enkelriktade cykelbanor.
 19. **Möjliggör högersväng vid rött.** I flera länder, såsom Danmark, Belgien, Frankrike, Tyskland och Nederländerna, är det vanligt att högersvängande cyklister i vissa korsningar får betrakta rödljuset som väjningsplikt. Det är på vissa platser också möjligt för cyklister som ska rakt fram i ena riktningen i en T-korsning. Det har stor positiv påverkan på framkomligheten och har ingen negativ påverkan på trafiksäkerheten. Regleringen anges med tilläggstavla och särskild utformning och cykeltrafiken har fortfarande väjningsplikt mot andra fordon och korsande fotgängare på ett övergångsställe. Den juridiska situationen är osäker, där exempelvis cyklingsutredningen (SOU 2012:70) menar att det är olagligt medan Stockholms stads trafikkontor (2018-02430) gör motsatt tolkning. Lagstiftningen bör förtydliga att det är möjligt och därigenom möjliggöra ett storskaligt införande som kraftigt skulle öka framkomligheten utan negativa konsekvenser för trafiksäkerheten.
 20. **Möjliggör allgrönt.** Allgrönt innebär att cyklar får grönt ljus i samtliga riktningar i en signalreglerad korsning medan övriga trafikanter har rött. Effekten är att cyklande kan färdas i alla riktningar i korsningen utan att behöva stanna två gånger eller förhålla sig till korsande motorfordonstrafik. Den största vinsten är därmed ökad trafiksäkerhet och till detta hör att högersvängande motorfordonsförare inte behöver ta hänsyn till cyklister i "döda vinkeln". I Nederländerna syns ökad regelefterlevnad på cykel vid införandet. Stockholms stads trafikkontor (2018-02430) tolkar lagstiftningen som att det endast är möjligt att genomföra i korsningar där det i samtliga tillfarter finns separata cykelbanor och cyklande passerar korsande körbana på en cykelpassage eller cykelöverfart. Det bör därtill utökas till att innefatta korsningar där cyklingen sker i blandtrafik.

21. **Utred möjligheterna att införa *The Idaho Stop* i Sverige.** Efterlevnaden bland cyklister för vägmärke B2 (stopplikt) uppfattas generellt vara låg eftersom cyklister har lägre hastigheter, vidare synfält, bättre möjlighet att skapa ögonkontakt och att upptrampad rörelseenergi går förlorad. Stopplikten är en konstruktion anpassad för motortrafiken och det är angeläget att utreda effekterna av att låta cyklister behandla stopplikt som väjningsplikt. Detta är vanligt i olika delar av världen. Det bör fortfarande vara möjligt att genom tilläggstavla ange att stopplikten även gäller cyklar.
22. **Gör elsparkcyklar till en egen fordonskategori för att ge kommuner bättre möjligheter att reglera friflytande mobilitetstjänster.** Stationslösa hyrsystem för cyklar, elsparkcyklar och andra fordon har på kort tid gett städer nya möjligheter till ökad mobilitet, nya beteendemönster och avlastning av andra system. Den hastiga tillkomsten har också fört med sig utmaningar såsom hur och var fordonen ska parkera och var de får framföras. Idag klassas elsparkcyklar som cyklar. Om elsparkcyklar istället blev ett eget fordonslag skulle parkeringsförbud möjliggöras på särskilda platser som är anordnade för cykelparkeringar. Samtidigt klassas elsparkcyklar som gående när de framförs i gångfart, och att ändra det skulle göra det möjligt att på vissa platser hänvisa dem till cykelbanor istället för på trottoarer och gångbanor. Det vore också rimligt om kommuner fick möjlighet att kräva tillstånd av kommersiella aktörer som vill placera hyrfordon på offentliga platser som ett sätt att begränsa antalet fordon på gatorna.
23. **Initiera en ny och uppdaterad statlig offentlig utredning (SOU) kring cykellagstiftning.** Mycket har hänt sedan den så kallade cyklingsutredningen (SOU 2012:70) initierades 2010 vad gäller insatser i hela landet och på olika nivåer för att främja cykling. Problemen och begränsningarna med gällande lagstiftning blir allt mer synliga. Ny forskning har kommit till och lagstiftningen bygger till stor del på föråldrade och dåligt underbyggda antaganden. Cyklingen har utvecklats med nya fordonstyper som kommit till eller blivit mer vanliga, såsom elcyklar, lådcyklar, armcyklar, liggcyklar och transportcyklar som åkeriföretag använder. Cyklingen har förändrats med ökad regional pendlingscykling och cykelturism. Gällande trafik- och planeringslagstiftning har till stor del kommit till under 1900-talet, när ambitionen var att främja motortrafik på cykeltrafikens bekostnad. Såväl lagtexter som förarbeten där lagstiftarens intentioner uttrycks är formade av denna tid och även nyare justeringar måste förhålla sig till detta. Lagstiftningen behöver göras om i grunden utifrån dagens ambitioner att främja hållbart och aktivt resande.

Låt barnen styra!

Vi står mitt i en eskalerande hälsokris där barn får allt sämre hälsa. Dagens unga riskerar att bli den första generationen i modern tid som får en kortare medellivslängd och sämre livskvalitet än sina föräldrar, visar vår [sammanställning fakta och nyckeltal kring barn och ungas cykling](#). I en skolklass med 30 barn når i snitt 24 av barnen inte minimirekommendationerna av fysisk aktivitet om en timme per dag. Barnen förtjänar bättre och de förtjänar en hållbar framtid att se fram emot. Bättre trafiksäkerhet är viktigt för att skapa levande miljöer för personer i alla åldrar att vistas i och som är så trygga att föräldrar låter barnen vistas i dem utan att ha hjärtat i halsgropen. Vi ska rädda,



förlänga och förbättra liv på både kort och lång sikt. Det är hög tid att vi ger barnen förutsättningar att hoppa upp på sadeln och styra!

Prioriterad fråga: Sänk bashastigheten i tätort.

24. **Sänk bashastigheten i tätort.** Ungefär 70 procent av gatunätet i våra tätorter [har idag hastighetsgränsen 50km/t](#). Krockvåldet mot oskyddade trafikanter blir markant större med ökade hastigheter. Risken att dödas mångdubblas i 50 km/t jämfört med 40 eller 30 km/t. Detta är ett skäl till att många kommuner har sänkt hastigheten i tätorterna, men har också lett till mer trivsamma miljöer med bättre samspel och mindre buller. Vaghållare har möjlighet att skylta vilken hastighet de vill, men bashastigheten anger en norm i både trafikplaneringen och i körkortsutbildningen. Att sänka bashastigheten i tätort skulle leda till mänskligare städer, ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp.
25. **Inför mobilitetsundervisning i läroplanen.** Barn som går eller cyklar till skolan ökar sina chanser till god koncentration i klassrummet. Men utvecklingen går åt fel håll och vi har en eskalerande hälsokris. Många föräldrar tror inte att deras barn klarar samma uppgift som de själva klarade i samma ålder och barn behöver ges möjlighet att träna på att hantera trafiken. I cykellandet Nederländerna får eleverna årligen 50 timmar trafikundervisning och möjlighet att ta ett cykelcertifikat. Vi vill att Sverige tar nästa steg genom att införa mobilitetsundervisning i grundskolan, där eleverna dels lär sig att cykla i trafiken genom kunskap om cykelteknik, trafikregler och ett gott beteende. Dels får de lära sig om hållbart resande och effekterna av fysisk aktivitet på vårt välmående. Det som skiljer cykling från hinderbana, brännboll och mycket annat som det läggs tid på inom ämnet Idrott och hälsa är att cykling är ett sätt att röra sig på som gör att barn självständigt kan ta sig fram i sin hemort. Det ger också och möjligheter till ett långt och friskt liv genom vardagsmotion.
26. **Ta fram information och marknadsföring för att främja aktivt resande till skolor.** Rektorer och lärare har incitament att främja aktiv mobilitet eftersom det gynnar inläringen och på gruppnivå leder till högre betyg. Det skulle också kunna leda till en säkrare trafikmiljö runt skolorna. Vi har tagit konceptet [cykelvanligskola.se](#) för att underlätta för dem. Skolorna och myndigheterna saknar dock mandat och resurser att genom exempelvis informationsinsatser riktade mot föräldrarna uppmuntra elever att utifrån sina förutsättningar promenera eller cykla hela eller delar av sträckan till skolan. Något uppdrag att uppmuntra elever som har möjlighet att använda aktiva transporter i anslutning till skoldagen har heller inte skolan idag. En nationell myndighet skulle kunna stödja skolorna genom att ta fram informationsmaterial och koordinera insatser för att öka det aktiva resandet till och från skolor.
27. **Utveckla regler och utformning av korsningar, medfinansiera utbyggnad och finansiera informationskampanjer.** Åtta av tio svåra olyckor mellan bil och cykel sker i korsningar enligt en sammanställning som har gjorts av [IF försäkring](#). Det finns en osäkerhet bland trafikanter såväl som myndigheter, domstolar och polisen gällande reglerna för väjningsplikt i olika situationer. Det beror på hur lagen är utformad och att den i grunden kommit till under 1900-talet i syfte att främja motortrafik. Cykelöverfarer infördes i all hast i lagstiftningen år 2014 utan stöd till ombyggnation, någon nationell informationsinsats eller

med genomarbetade utformningsprinciper. Det nya vägmärket finns inte i något annat land, är svårt att särskilja från vägmärket för övergångsställe och vid snö kan inte cyklister avgöra om det är en cykelöverfart, eftersom vägmärket för cykelöverfart till skillnad från väjningspliktmärket inte går att känna igen bakifrån. Kravet på hastighetssäkrade korsningar med gupp gäller inte för några andra transportsätt än cykel och gör det kostsamt och komplicerat att få till korsningar där cyklande har prioritet. Det finns betydande säkerhetsrisker med före detta cykelpassager som inte uppfyller de utformningskrav som har införts. Många kommuner har inte ekonomiska medel till att göra korsningar säkra enligt de nya kraven. För att nå säker cykling behöver ett omtag göras kring korsningar.

28. **Minimera de döda vinklarna i tunga motorfordon.** Två tredjedelar av alla som omkommer på cykel gör det i kollision med motorfordon. Många av dessa förolyckas när de hamnar i tunga fordons döda vinkel. Varningssystem i lastbilar för cyklande som hamnar i den skymda siktlinjen skulle rädda mellan 5–10 procent av cyklande som dödas varje år (VTI rapport 801). Detekterings- och varningssystem, särskilda speglar och underkörningsskydd har länge funnits på marknaden, men först nu börjar krav komma på fordonstillverkare. Med fler åtgärder att minimera döda vinklar kan liv räddas.
29. **Möjliggör för kommuner att själva kontrollera hastighetsefterlevnad som ett komplement till polisens insatser.** Endast 67 procent av motortrafiken på det kommunala vägnätet håller skyltad hastighet (Trafikverket 2018:143). Med möjlighet att använda fartkameror och vidta andra åtgärder skulle kommunerna få ett effektivt verktyg för att få fler att hålla hastighetsgränsen. Detta är dock inte möjligt för kommuner idag. Årligen skulle fler hastighetskameror i landet leda till 14 färre dödsfall och 93 färre allvarligt skadade (Trafikverket 2016:109).
30. **Påskynda införandet av ISA (Intelligent Speed Assistance) och geo-fencing.** Mindre än hälften av motortrafiken på statlig väg, 45 procent, håller skyltad hastighet (Trafikverket 2018:143). Med teknikutvecklingen inom fordonsbranschen är det möjligt att införa en automatisk spärr mot hastighetsöverträdelser (ISA), något som skulle rädda 12 liv och leda till 90 färre allvarligt skadade varje år (Trafikverket 2016:109). Här kan EU-lagstiftning och styrmedel användas för att påskynda införandet av ISA, vilket på sikt skulle öka säkerheten för cyklande. Då kan kommuner också i större grad använda geo-fencing för att minska fortkörningarna och reglera framkomligheten, vilket är särskilt viktigt vid skolor och andra platser där barn rör sig.

