



Mer makt åt gående och cyklister



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

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

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

För att bli medlem ring 031-12 18 08 eller gå via webben www.jordensvanner.se. Vi hör!

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



Innehåll >>

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



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

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

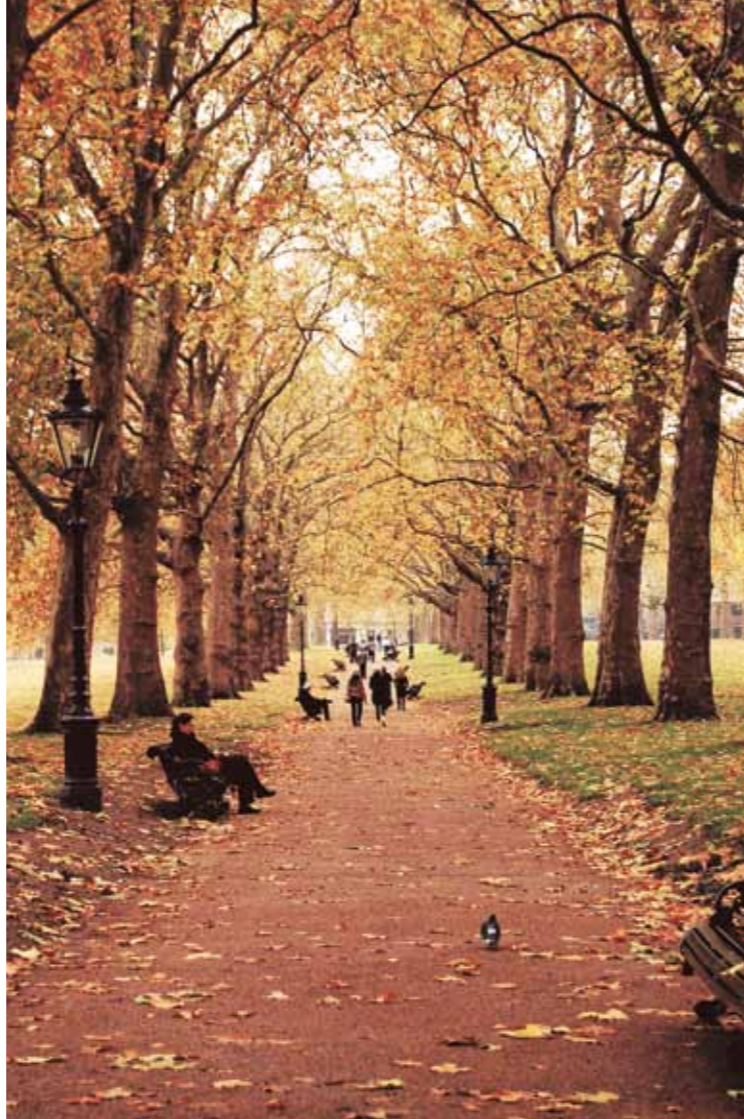
Kan det bli bättre?

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

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

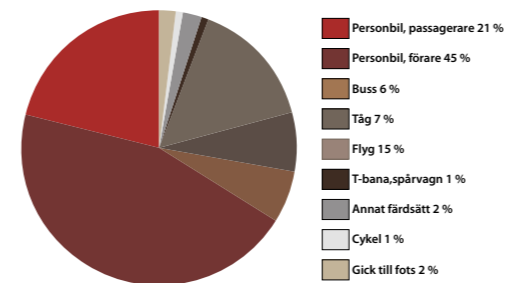
Vi ställer också konkreta krav på politikerna. För nu är det hög tid att ta utrymme, resurser och makt från biltrafiken och dess särintressen så att klimatvänliga transporter kan få en chans.

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



Gång och cykling på undantag >>

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



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

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

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

Löjligt korta bilresor

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

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

Fördel nr 1: Världens mest miljövänliga fordon

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



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

Fördel nr 2: Världens friskaste färd sätt

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

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

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

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

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

Framkomlighet

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

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



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

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

Säkerhet

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

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

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

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

Fördel nr 3: Ytsnålt

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

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

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

Redskapen

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

- minskad hastighet för biltrafiken

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

Framgångarna

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

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





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

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

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

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

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

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

Fördel nr 4: Levande stad

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



Smulor till cykelinvesteringar >>

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

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

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



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

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

Det varierar stort i gång- och cykelsatsningar mellan de olika länen. En genomgång av de 21 länstransportplanerna för 2010-2021 visar att de minst ambitiösa cykellänen är Stockholm, Sörmland, Västra Götaland, Västmanland och Värmland¹. Allvarligt är att de fem sämsta länen utgör omkring hälften av Sveriges befolkning och att de båda storstadsregionerna finns bland dem. Skåne med liknande förhållanden investerar tre gånger så mycket per invånare. De fem län som satsar mest per invånare är Västernorrland, Norrbotten, Kronoberg och i topp Jämtland och Gotland.

Kommunernas planering för gång- och cykelnät på det kommunala vägnätet i tätorterna brister ofta. Nya eller uppdaterade cykelplaner saknas hos var tredje svensk kommun eller regional myndighet². Nästan inga kommuner har särskilda gångplaner. Finansieringen är ofta otillräcklig eftersom investeringar i bilvägar prioriteras. Det bidrag för trafiksäkerhetsinvesteringar som kommunerna kan söka från länen och som kan användas till gång- och cykelåtgärder räcker inte långt.

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

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

Hur planeras infrastrukturen?

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

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

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

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



Fördel nr 5: Lönsamt

Att investera i gång- och cykelbanor har visat sig vara samhälls-ekonomiskt lönsamt tack vare att det ger minskad biltrafik, minskade utsläpp och positiva hälsoeffekter. Fysisk aktivitet motverkar kroniska sjukdomar, minskar sjukfrånvaron och produktionsbortfallet vilket bidrar till att undvika stora kostnader för samhället.

Forskare menar att det är rimligt att räkna med att investeringar i nya bilfria cykelvägar i genomsnitt ger upphov till en samhälls-ekonomisk nytta motsvarande 38 kronor per cyklad timme³.

3. Modell för regional inventering och planering för cykelvägar, P. Kågesson, Vägverket 2007:13

Demokratiskt underskott i trafikpolitiken >>

Varför prioriterar inte stat och kommuner gång och cykling, trots att det är kostnadseffektivt, trots stora behov och bevisliga fördelar för miljön och folkhälsan? För att kunna svara på den frågan måste vi titta lite närmare på hur besluten om trafik och infrastruktur går till.

Långt innan besluten om infrastrukturpropositioner, länsplaner för infrastruktur och kommunala detaljplaner fattas börjar en omfattande påverkansprocess. En lång rad sammanslutningar och organisationer har starka intressen i besluten om nya trafikleder och stadsplaner. Till de intressenter som står först i kön och har störst ekonomiska resurser att påverka med hör bilindustrin, oljeindustrin och vägbyggnadsindustrin. Trafiken tillhör de sektorer som styrs mest av starka grupper med ekonomiska särintressen. Riksdagens trafikutskott räknas till

de lobbytätaste. Det så kallade bil- och vägindustriella komplexets inflytande över trafikpolitiken är väl dokumenterat. Till de tunga lobbyisterna hör biltillverkarnas branschorganisation Bil Sweden, Sveriges Åkeriföretag och Svenska Petroleuminstitutet. Även motororganisationerna med Motormännens Riksförbund i spetsen är betydelsefulla påtryckare. Inflytelserika är också nationella och regionala handelskamrar.

Påverkan sker i form av kampanjer, uppvaktningar, rapporter och broschyrer, konferenser, möten, studieresor och informella kontakter samt den officiella vägen genom remisser och deltagande i möten och samråd som myndigheterna bjuder in till.

Organisationer som företräder andra intressen, till exempel miljö, fotgängare och kollektivtrafikresenärer, har svårt att matcha dessa ekonomiskt starka grupper. De ekonomiska resurser exempelvis miljö- och cykelorganisationer har för att svara på remisser på betald arbetstid eller bedriva kampanjer är inte tillnärmelsevis lika stora. Jämför till exempel med den kampanj Västsvenska Handelskammaren bedrivit för att bygga ut E20 i Västsverige till motorväg med bland annat stora reklamtavlor längs vägarna och gratis utdelning av bildekaler.

Sannolikheten är också stor att rösterna från företagen och deras organisationer uppfattas som "tyngre" än de som talar för gång, cykling och miljö när företagsrepresentanterna

pratar om arbetstillfällena som kan vinnas eller förloras och enheter som kan flytta utomlands om inte den eller den motorvägen byggs ut.

Intressegrupper som företräder kvinnor, barn, ungdomar, äldre, invandrare, kollektivtrafikresenärer och fotgängare saknas oftast helt i de här sammanhangen. Hur säkerställs att oskyddade trafikanters synpunkter och önskemål tillgodoses? Varför står inte daghem, äldreboenden, skolor och fritidsgårdar på remisslistorna?

Vinnare i påverkanstävlingen blir ofta och föga förvånande de som vill att motorvägar och förbifarter skall byggas ut och framkomligheten för biltrafiken prioriteras.

Fördel nr 6: Bra för barn

Cykel och gång är viktiga sätt att ta sig fram för barn och ungdomar. Deras frihet och möjligheter att på egen hand ta sig till skola och fritidsaktiviteter gynnas av lägre hastigheter för biltrafiken, bilfria gator och områden samt bättre gång- och cykelinfrastruktur.

Idag skjutsar allt fler föräldrar sina barn till skolan. Undersökningar har visat att cirka 90 procent av trafiken i närheten av skolor utgörs av föräldrar som skjutsar sina barn. Förutom högre olycksrisker leder det till ökad inaktivitet, ohälsa och fetma hos barn.



Män styr trafiken >>

Kvinnors och mäns resande och åsikter om trafik skiljer sig åt. En undersökning visar till exempel att om männen i Malmö skulle börja resa som kvinnorna i Malmö skulle bilresandet minska och gång, cykling och kollektivresande öka. Ytbehoven för transporter skulle minska med en yta motsvarande 190 Möllevångstorg⁴. De samhällsekonomiska vinsterna av minskade miljöeffekter skulle bli cirka 300 miljoner kronor per år. Liknande skillnader i mäns och kvinnors resande finns på riksplaneln.

Transportsektorn har länge dominerats av män. Ledningar och anställda på statliga trafikverk, länstrafikhuvudmän, transportföretag, inom fordonsindustrin, väg- och järnvägsbyggnadsindustrin, intresseorganisationer och branschorgan har företrädesvis utgjorts av män. Kollektivtrafiken, som till stor del används av kvinnor har styrts av män. Kommunala nämnder och förvaltningar som styr byggande och fysisk planering likaså.

Sedan ett nytt jämställdhetsmål i transportpolitiken antogs 2001 har jämställdheten i styrelser och ledningsgrupper för de statliga verken ökat. Däremot är det en bit kvar till jämställdhet bland chefer och anställda på exempelvis

Trafikverket som endast hade 33 procent kvinnliga chefer och 36 procent fastanställda kvinnor 2010⁵.

”Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle.”

Jämställdhetsmålet i trafikpolitiken, antaget 2001, reviderat 2009.

Förslag på infrastrukturinvesteringar kommer ofta fram i externa samrådsgrupper med näringsliv, kommuner och intresseorganisationer. Dessa samrådsgrupper är överrepresenterade av män⁶. En motivering till detta är att de som ”får vara med och tycka” bör ha mångårig erfarenhet av infrastrukturfrågor. Mansdominansen gör att kvinnors erfarenheter inte används i samma utsträckning som mäns när man bestämmer vilken infrastruktur som ska byggas. En utvärdering gjord av Nätverket Kvinnor i Transportpolitiken visar att jämställdhetsperspektiv helt verkar saknas när det gäller vilka investeringar som väljs och varför.

Men jämställdhet råder inte automatiskt bara för att lika många av varje kön sitter på beslutsfattande eller påverkande positioner, utan snarare när det faktiska inflytandet är jämställt. En rad undersökningar har visat att män tar en betydligt större del av talartiden i anspråk under möten

4. Mäns och kvinnors resmönster i Malmö – konsekvenser map miljö, ytbehov och ekonomi, Trivector Traffic AB Rapport 2010:65



5. Uppföljning av de transportpolitiska målen, Trafikanalys Rapport 2011:1

6. Jämställdhet i infrastrukturplaneringen – en utvärdering, Nätverket för kvinnor i transportpolitiken, december 2010



jämfört med kvinnor. På kommunala samrådsmöten om trafikplanering i Malmö visade till exempel mätningar av antalet inlägg och talartid att män tog upp en mycket större del av diskussionstiden än kvinnor. Det är viktigt att räkna huvuden – men det räcker inte.

”Vårt samhälle är byggt och planerat med en medelålders mans bil och arbete som norm. Alla andra grupper – det vill säga 80 procent av samhället – behandlas som avvikande från normen”.

Boken Ojämställdhetens miljöer, Svenska Kommunförbundet 1998.

Konsekvensen av den rådande ojämställdheten är att erfarenheter, önskemål och värderingar hos gruppen män i högre grad än andra grupper styr trafikplaneringen och den fysiska utformningen av samhället. En utveckling som i sin tur gynnar gruppen män. Nyttan av större väginvesteringar tillfaller främst män, då män i högre utsträckning än kvinnor kör bil, medan satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykelnät gynnar kvinnor.

Väginvesteringar gynnar också de med högre inkomster då inte bara kön utan även faktorer som inkomst och ålder styr bilresandet. Statistiken visar att den genomsnittliga dagliga reslängden med privatbil ökar med årsinkomsten.

Kvinnor, män och trafik

- Män kör mer bil än kvinnor.
- Kvinnor reser mer kollektivt än män.
- Kvinnor förflyttar sig mer till fots än män.
- Män cyklar något fler kilometer än kvinnor men kvinnor cyklar en större andel av sitt resande.
- Kvinnor gör fler resor kopplade till barntillsyn, hälso- och sjukvård, service och inköp än män. Män gör en större andel resor i arbetet än kvinnor.
- Kvinnor gör fler kombinerade resor än män. Det vill säga flera ärenden uträttas på samma resa, exempelvis lämning och hämtning av barn och inköp på väg till och från arbetet.
- Män reser betydligt längre totala sträckor än kvinnor.
- Män har oftare än kvinnor körkort och tillgång till bil.
- Män dör och skadas oftare i trafiken.
- Kvinnor upplever oftare otrygghet i transportsystemet.
- Kvinnor värderar miljö- och trafiksäkerhetsfrågor högre än män.
- Kvinnor är mer kritiska till bilism än män baserat på dess negativa konsekvenser.
- Kvinnor utrycker större villighet än män att minska sin bilanvändning.
- Kvinnor har en mer positiv inställning till kollektivtrafik än män.
- Kvinnor är mindre negativt inställda än män till användning av olika styrmedel för att minska biltrafiken.

Källor: Uppföljning av de transportpolitiska målen TRAFRA Rapport 2011:1. Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män, SIKA 2002.

Fördel nr 7: Billigt

Du kan spara 3000 kr på ett år genom att ersätta 200 mils bilåkning med att cykla. Ersätter du bilen helt och hållet blir besparingen från 30 000 kronor per år och uppåt beroende på bilmodell. Cykelinvesteringen på några tusen är vad bilen kostar under ungefär två månader. Går du kanske du får köpa nya skor lite oftare. Inte heller så dyrt jämfört med bilen.

Jordens Vänner vill: **Ställ om Sverige för gång och cykling! >>**

Jordens Vänner vill att Sverige ska bli ett land som prioriterar gående och cyklister.

Gång- och cykelpolitik är ingenting för fegisar. Det kräver modiga politiker. Som vågar ta utrymme, resurser och makt från bilismen. Jordens Vänner vill ge Sveriges politiker chansen att visa verkligt mod och stå upp för de oskyddade trafikanterna och samtidigt lägga en nödvändig pusselbit för att rädda klimatet.

Här är verktygslådan:

Demokratisera trafikplaneringen

Ge kvinnor, yngre, äldre, människor med lägre inkomster, utländsk härkomst, fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer samma inflytande över transportsystemet som medelålders bilkörande män av svensk härkomst med goda inkomster. Samrådsgrupper och remissinstanser skall spegla befolkningens sammansättning och lob-

bygrupper som representerar ekonomiska särintressen ska vägas upp av andra intressen. Det är viktigt att arbeta med mötesformer och riktade inbjudningar så att de som kommer till tals bättre speglar befolkningens sammansättning. I Malmö har man till exempel genom att åka ut och ha samrådsmöten på gymnasieskolor och arbetsplatser lyckats nå kvinnor och ungdomar i högre utsträckning än vad som är fallet vid öppna inbjudningar.

Minska bilarnas hastighet

Begränsa hastigheten för biltrafiken till högst 30 km/h i blandtrafik i alla tätorter. Använd, förutom trafikföreskrifter, fartdämpare som avsmalningar, upphöjda övergångsställen och cykelöverfarter.

Inför lågfartszon vid alla skolor och övergångsställen.

Prioritera framkomlighet för fotgängare och cyklister

Prioritera trafiksignaler och korsningar för fotgängare och cyklister. Anpassa grön våg för cyklisters hastighet istället för bilar. Inför bilfria gator och zoner, bland annat kring skolor. Inför gångfartsgator och cykelfartsgator, det vill säga gator där trafiken sker på de gåendes respektive cyklisternas villkor. Tillåt cyklister att köra mot enkelriktat som i många andra länder. Inför cykelboxar, det vill säga indragen stopplinje framför övergångsställe, vilket minskar olycksrisken genom att högersvägande fordon får cyklisterna framför sig.



Minska bilytan till förmån för fotgängare och cyklister

Använd bilar körfält och parkeringar för utbyggnad av gång- och cykeltrafik. Ta till exempel bort kantparkeringar för att bygga cykelbanor och cykelfält. Bygg om fler mindre vägar med höga hastigheter till så kallade 2-1 vägar med ett körfält för bilar och två för cyklister. Modellen används i Holland och har även testats i Dalarna med gott resultat.

Öronmärkt statliga gång- och cykelanslag

Öronmärkt medel för investeringar i gång- och cykelinfrastruktur i den nationella planen och länsplanerna för infrastruktur och öronmärkt ett statsbidrag till kommuner för gång- och cykelinvesteringar. Investerade medel ska återrapporteras varje år.

Avsätt minst 10 procent för gång och cykling

Minst 10 procent av de totala investeringsanslagen bör avsättas för gång och cykel. Detta ska gå till att bygga nya cykelfält, cykelbanor, cykelvägar, gångbanor och gångvägar för att skapa gena och sammanhängande nät mellan viktiga målpunkter. Förbättra sikt, belysning och vägvisning. Placera ut fler toaletter och bänkar för gående. Bygg fler säkra cykelparkeringar, inte minst i anslutning till hållplatser och stationer. Förutom åtgärder på det kommunala vägnätet i tätorter behöver det anläggas gång- och cykelvägar längs det

statliga vägnätet mellan tätorter. Ett exempel är den cykelhighway som föreslagits mellan Malmö och Lund. Bygg fler bilfria cykelturistleder. Investera i gång- och cykelvägar längs 2+1-vägar. Förbättra underhåll och snöröjning av gång- och cykelnäten.

Obligatoriska lokala, regionala och nationella GC-planer

Cykelbanor tillkommer ofta utan helhetssyn och inte där de bäst behövs. De gåendes behov blandas ofta ihop med cyklisternas.

Skåne är den enda region i Sverige som tagit fram en regional cykelplan. Där står cyklingen för en väsentligt större andel av resorna jämfört med riksgenomsnittet.

Gör lokala och regionala gång- och cykelplaner obligatoriska. Ett villkor för att få statliga bidrag till kommunala gång- och cykelåtgärder ska vara att man gjort lokala GC-planer. Gångtrafikplanen skall helst vara separat från cykelplanen. Gör också nationella gång- och cykelstrategier.

Gör cykeln och fötterna till norm i samhällsplaneringen

Planera bostadsområden och områden för service och arbetsplatser med bra gång- och cykelförbindelser från början. Inför en parkeringsnorm för cyklar vid bostäder och arbetsplatser.

Ersätt långa avstånd med närhet och planera för dagligvaruhandel och service i varje område. Integrera bostäder,

arbetsplatser, handel och service för minskade transportavstånd. Bygg inga nya bilberoende externa köpcentra.

Använd den kommunala översiktsplanen som ett redskap för transportsnål planering och avsätt mark för gång- och cykelinfrastruktur i den.

Använd ekonomiska styrmedel

Inför trängselavgifter i större städer. Ta bort gratisparkeringar och höj p-avgifter för att göra det mer attraktivt att gå och cykla.

Ta bort bilsubventioner

Modernisera reseavdraget så det inte som idag ensidigt gynnar bilanvändning. Avskaffa förmånsbeskattningen av bilar. Gör det istället möjligt för arbetsgivare att subventionera inköp av cykel för sina anställda, på samma sätt som gymkort. Avskaffa miljöbilsbegreppet och inför inga nya miljöbilspremier.

Vad kan jag göra? >>

Din insats är viktig för att det ska bli enklare och säkrare att gå och cykla. Din röst behövs också för att väga upp väglobbys stora inflytande över trafikpolitiken. Du som cyklist och fotgängare är en viktig resurs. Det är ju du som ser bristerna! Här är några tips på vad du kan göra själv och tillsammans med andra:

- Samlas några stycken och gör en promenad/cykeltur och samla in önskemål på GC-trafiken i din stad/ stadsdel/ort. Har kommunen en gång- eller cykelplan och motsvarar den önskemålen? Boka en tid med ansvarig politiker eller tjänsteman och lämna över kraven. Alternativt skicka in dem.
- Ordna en rundtur till fots eller med cykel och visa bristerna i bilhastigheter, infrastruktur och framkomlighetsprioriteringar för politiker och tjänstemän. Bjud in media.
- Brainstorma och gör en egen enkel GC-plan. Tänk visionärt! Inspireras av goda exempel från andra städer och länder.

- Bjud in personer från andra städer som kan berätta hur de gjort. Åk på studiebesök. Ta gärna med politiker.
- Fem mail är en folkstorm. Ta bilder på brister för gång- och cykeltrafiken och maila in till ansvarig tjänsteman på kommunens trafikkontor. Kontakta denne igen efter ett tag och fråga om det hänt något.
- Upptäcker du brister i underhåll och snöröjning, ring/ maila trafikkontoret direkt.



- Ladda ner länstransportplanen för ditt län på www.trafikverket.se och undersök om man planerat tillräckliga gång- och cykelinvesteringar. Om inte lämna in krav till nästa revidering av planen. Det brukar ske en gång per mandatperiod. På Jordens Vänners hemsida finns information om hur man överklagar länstransportplaner.
- Ordna en gång- och cykeldag med intressanta föredragshållare från bra gång- och cykelstäder, enklare cykelreparationer och andra aktiviteter.
- Gå med i Jordens Vänner och engagera dig i gång- och cykelfrågor tillsammans med andra eller ge ditt stöd till dem som gör det.

Bli medlem i Jordens Vänner! >>

Jordens Vänner arbetar med en rad frågor och kampanjer som på olika sätt är viktiga för att skapa ett hållbart och rättvist samhälle.

Arbetet sker i lokalgrupper och utskott. Vi arbetar bland annat med att ta fram faktamaterial, hålla seminarier och studiecirkelar, ordna möten med beslutsfattare, aktioner och demonstrationer. På vår hemsida kan du se om det finns en lokalgrupp på din ort. Om inte hjälper vi dig starta en!

Är du särskilt intresserad av en fråga? Kolla på vår hemsida eller kontakta kansliet så vidarebefordrar vi dig till respektive kontaktperson.

Jordens Vänner och trafiken

Trafiken är en av Jordens Väners viktigaste frågor som ständigt är aktuell. Jordens Vänner arbetar för en utbyggnad av järnvägsnätet och av spårburna system i Sveriges tretton största städer. Vi kräver att en procent av BNP ska avsättas för detta under 20 år. Jordens Vänner har tagit initiativ till Tågupporett mot avreglering och för upprust-

ning av järnvägen så att tågtrafiken kan fungera. Jordens Vänner har också överklagat den nationella transportplanen som innehåller 80 miljarder till nya vägar inklusive Förbifart Stockholm men alldeles för lite till nya järnvägar, gång och cykling. Vi arbetar för att avskaffa inrikesflyget och att kvinnor ska få ett jämställt inflytande över trafikbesluten.

Beställ vårt trafikmaterial

Följande skrifter och böcker kan beställas från vårt kansli eller laddas ner från vår hemsida:

Spår för framtiden – satsa en procent av BNP på järnvägar och ny spårtrafik, 2007

Har klimatet ett kön? 2009

Tillgänglighet för alla – ett studiematerial 2010



Cykeln och apostlahästarna är världens mest miljövänliga fordon. De håller dig i form och är utmärkta sätt att lösa klimatkrisen på korta avstånd. Varför är då hälften av alla bilresor kortare än fem kilometer? Varför minskar cyklingen? Varför går bara en procent av alla infrastrukturinvesteringar till gång och cykling?

Den här skriften analyserar vad som gör att bilens framkomlighet överordnas andra trafikslag och vad vi kan göra åt det. Det är hög tid att våga ta gatuutrymme, pengar och makt från bilismen om vi menar allvar med en hållbar utveckling där fler går och cyklar.

Jordens Vänner
Box 7048
402 31 Göteborg
Tel. 031 - 12 18 08
www.jordensvanner.se
info@jordensvanner.se
Plusgiro: 6028348-8

