



## NU CYKLAR VI

Grankulla hör till de städer som befrämjar cykling. Stadsfullmäktige godkände ....ett program för främjande av cykling vars mål är att höja cyklingens färdssättsandel till 15% före år 2024.

Europaparlamentet gjorde år 2008 ett så kallat klimatpolitiskt bördefördelningsbeslut enligt vilket Finland ska minska sina CO<sub>2</sub> utsläpp med 20% före år 2020. För trafikutsläppens del betyder detta 3 milj. t/år. Det är något som inte kan uppnås enbart genom att utveckla fordonstekniken och genom att övergå till biobränslen. Det behövs även andra åtgärder som främjandet av gång och cykling. Grankulla är med i talkoarbetet.

Främjandet av cykling är ett av sätten att uppnå de klimatpolitiska målsättningarna samtidigt som det har en gynnsam inverkan på samhällsstrukturen, folkhälsan, ekonomin och trivseln i största allmänhet.

Bilar behöver stort utrymme särskilt då de körs, men även då de är parkerade. Detta bidrar inte till en kompakt och effektiv samhällsstruktur. Det skulle även bli över mera mark till grönområden om antalet bilar vore mindre. Cykling befrämjar folkhälsan på två sätt, dels genom att utgöra en utmärkt motionsform, dels genom att bidra till att minska utsläppen. Om antalet bilar är färre minskas förutom koldioxidutsläppen även partikel-, NO<sub>2</sub>, och andra skadliga utsläpp. En satsning på cykelinfrastruktur betalar igen sig om den leder till minskad privatbilism. Näringslivet kan gynnas, det är lättare stanna upp för en kopp kaffe, eller för att göra uppköp med cykel än med bil. Även bilisterna gynnas, när allt fler cyklar blir det mera rum på gator och vägar för de som nödvändigtvis behöver bil. Det blir färre trafikstockningar, något som har en betydande positiv inverkan på utsläppen.

### Är det farligt att cykla?

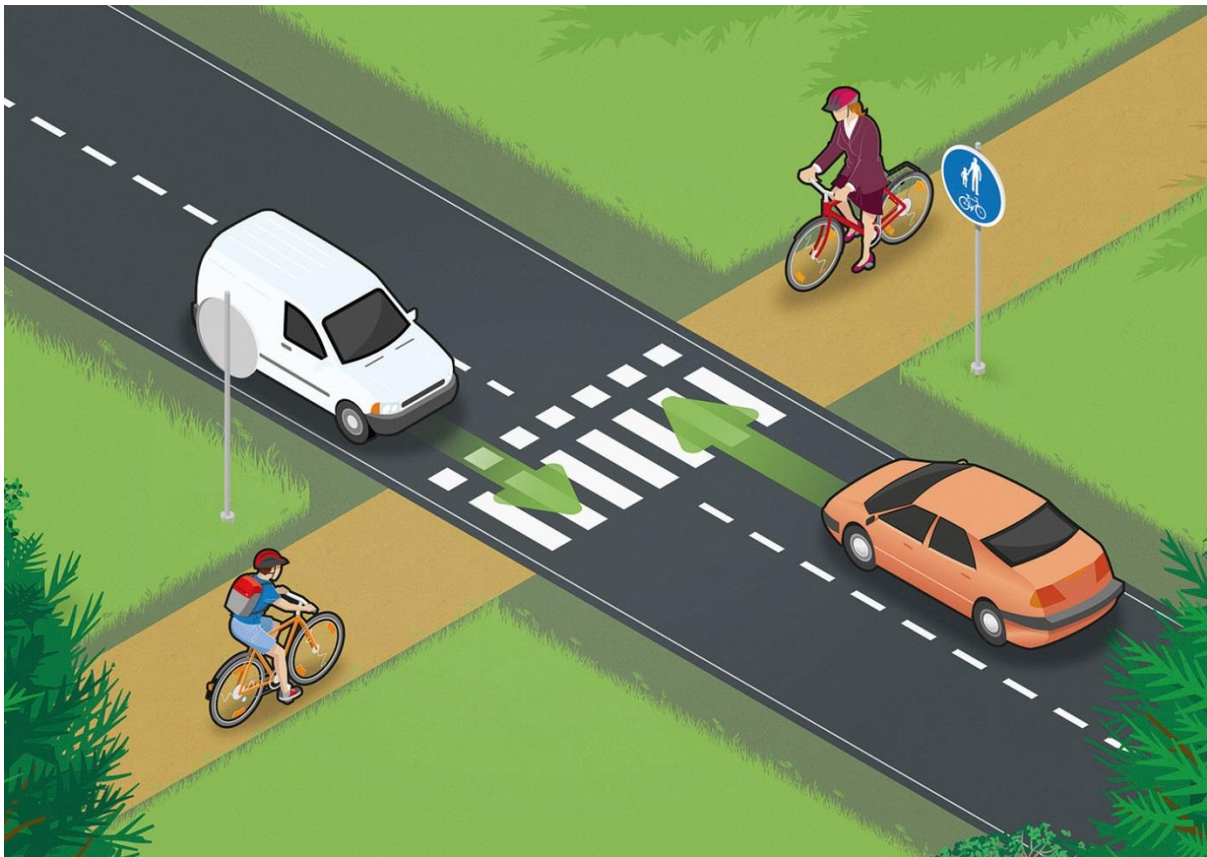
Det kan det vara. En cyklist är utsatt för personskador vid olyckor och en central del av cykelfrämjandet är att slå vakt om säkerheten. Det betyder såväl bruk av cykelhjälm, belysning, dubbdäck vid behov som kännedom om trafikreglerna. Stadens uppgift är att

fortlöpande förbättra infrastrukturens säkerhet. Programmet för främjande av cykling innehåller allmänna riktlinjer för detta. Förnyandet av leder, bättre korsningsarrangemang och framför allt säkerställandet av låga hastigheter.

En sänkning av hastigheterna från 40km/t ->30kmt minskar antalet olyckor med 20-35% samt olyckornas skadeföljder. Forskningsresultat visar att användning av cykelhjälm kan förhindra 4/10 av skullskadorna.

Av yttersta vikt är att såväl cyklister som bilister känner till trafikreglerna gällande cykling. I synnerhet väjningsreglerna är något man borde känna bättre till.

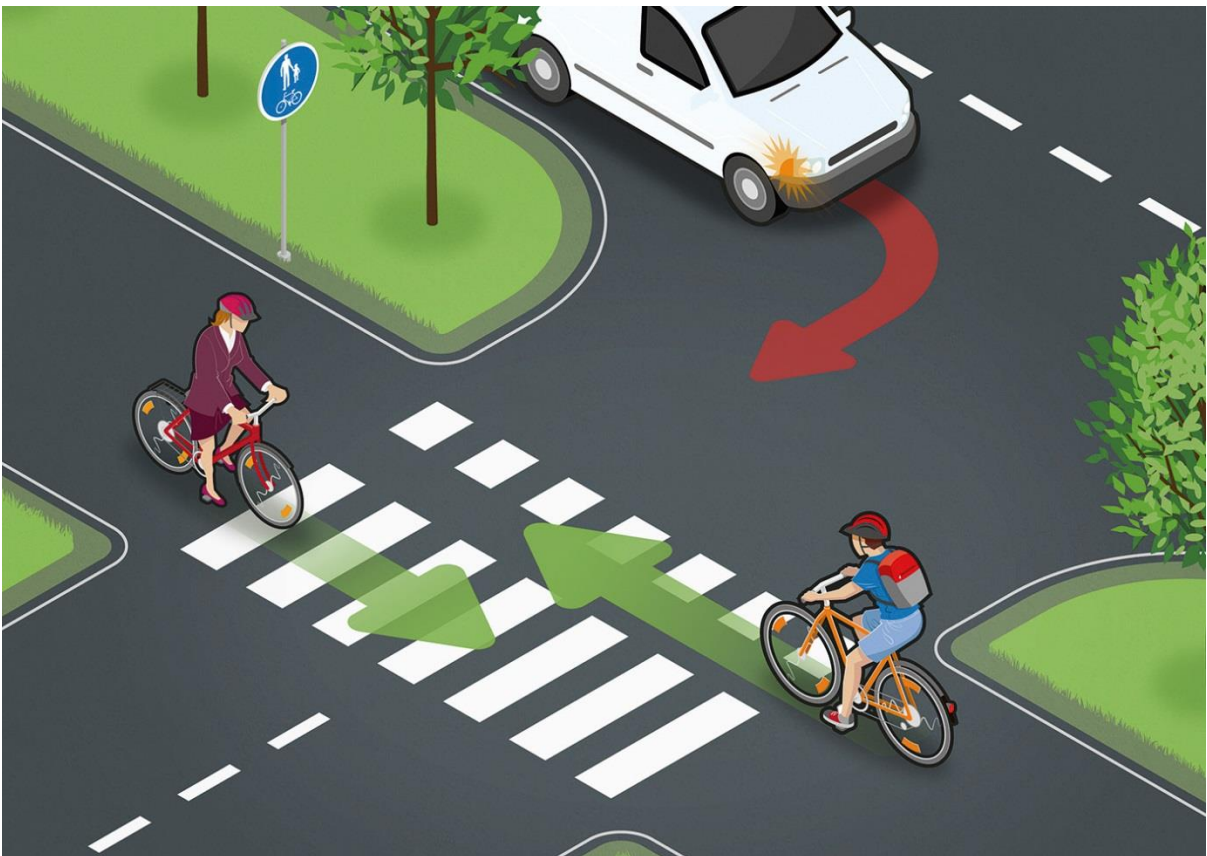
Enligt de nya regler som trädde i kraft 1997 ska cyklister väja för fordon som kör rakt fram över fortsättningen av en cykelbana. Svängande fordon väjer dock för cyklister liksom de för vilka skyltats väjningsplikt med triangelmärke. Där ingen cykelväg finns ska man cykla på körbanans högra kant eller vägrenen enligt gängse trafikregler.



*Cyklister väjer för fordon som kör rakt fram över fortsättning på cykelbana.  
Bild Jukka Fordell, Trafikskyddet*



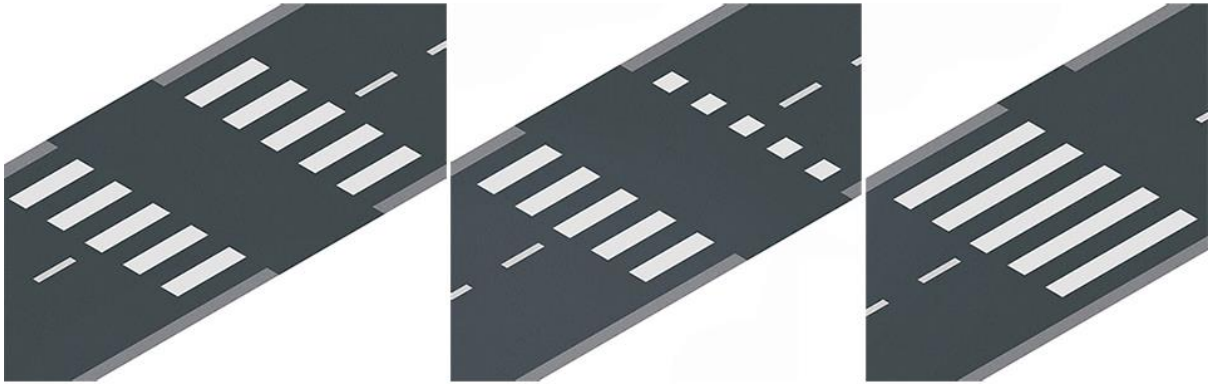
*Bilen väjer eftersom väjningsplikt har skyltats. Bild Trafikskyddet*



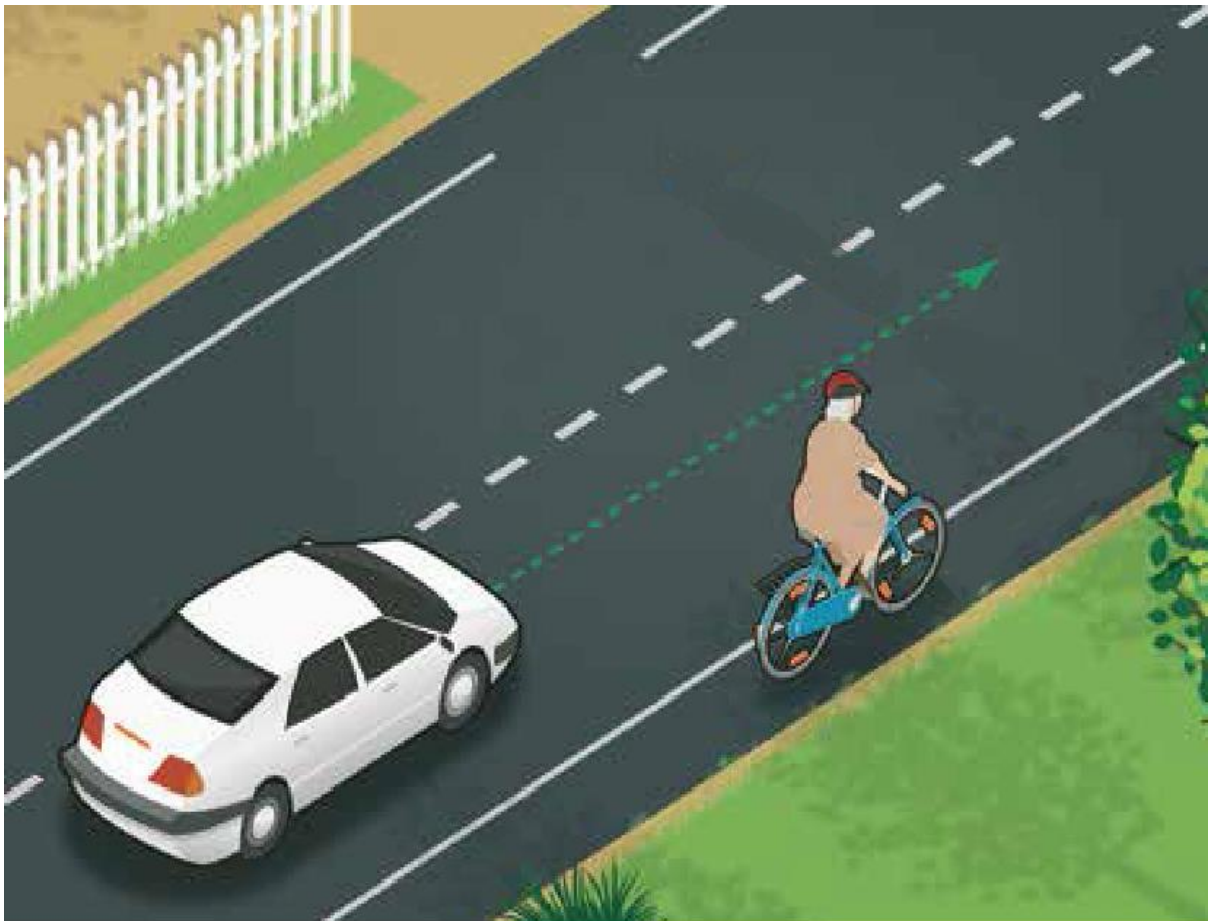
*Bilen väjer eftersom den är svängande. Bild Trafikskyddet*

## Fortsättning på cykelväg

Fortsättning på cykelväg är ett utmärkt ställe där cyklister korsar körbanan.



De två första bilderna visar två alternativa sätt att märka fortsättning på cykelväg. Även vanlig zebramarkering förekommer ännu, även om dessa ska ändras senast 2017. Bild Trafikskyddet.



Där ingen cykelbana finns, cyklar man på körbanans högra kant eller vägrenen enligt gängse trafikregler. Bild Trafikskyddet.

En stor del av cykelolyckorna sker i korsningar och på skyddsvägar. Det är av högsta vikt att såväl bilister som cyklister är medvetna om riskerna och är observanta. I korsningar styrda av trafikljus bör man vänta på grönt ljus och även där känna till väjningsreglerna.