

Regeringen
Näringsdepartementet
Dnr N2015/4305/TIF

Cykelfrämjandets yttrande angående Inriktningsunderlag inför infrastrukturplanering för perioden 2018-2029.

Infrastrukturen spelar en avgörande roll för Sveriges möjligheter att minska energianvändningen och klimatpåverkan. Vägtrafiken står för lejonparten av utsläppen av klimatgaser, och därför är den allmänna bedömningen att hållbara transporter ska premieras på bekostnad av personbilar, lastbilar och andra motorfordon. Och för skapandet av ett hållbart samhälle spelar cykeln en huvudroll.

Nyligen publicerade Trafikverket i Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen. Rapporten är enligt Trafikverkets sajt "ett fristående och fördjupat kunskapsunderlag" till det underlag som Trafikverket lämnade till regeringen inför infrastrukturpropositionen för perioden 2018-2029 och som ska läggas fram nästa år. Slutsatserna i denna "fördjupade" rapport kontrasterar i flera viktiga avseenden mot det underlag som skickades in till regeringen i november 2015, bland annat när det gäller synen på motorfordonens betydelse för minskade klimatutsläpp.

Så här skriver Trafikverket i Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen:

"De stora förändringarna som sker vid en trafikutveckling med basprognosen som grund men som bidrar till uppfyllelse av klimatmål utgörs av minskad personbils- och lastbilstrafik och ökad andel personresor med gång, cykel och kollektivtrafik samt ökad andel godstransporter med järnväg och sjöfart. (s 18).

Cykelfrämjandet vill därför med enfaset påpeka att de prognoser och slutsatser som presenteras i Trafikverkets rapport bör tas i beaktande av regeringen.

För att lyckas att nå klimatmålen som är satta till 2030 är det alltså av vikt att biltrafiken minskar och andelen resor med cykel, gång och kollektivtrafik ökar markant. När det gäller oskyddade trafikanter är ett grundläggande steg i denna riktning att se till att det finns ett ordentligt underlag vad gäller infrastrukturen för cykel och gång. Cykelinfrastrukturen har sedan länge varit kraftigt eftersatt i relation till motorfordonen, både vad gäller utbyggnad, underhåll och innovationer. Exakt hur stor denna så kallade cykelskuld är i dagsläget svårt att beräkna, men att det handlar om miljardbelopp är ett okontroversiellt påstående.

Men för att få ett mått på exakt hur eftersatt cykeln är i relation till vägar för motorfordon måste statistiken bli tillförlitlig. I dag är det upp till varje kommun att rapportera in sin cykelinfrastruktur till den nationella vägdatabasen, NVDB. Det har tyvärr visat sig att det underlaget är bristfälligt. Ett förslag är att skapa ett ekonomiskt incitament för kommunerna att rapportera in detta till NVDB, ett annat förslag är att göra denna rapportering tvingande. Att säkerställa bättre statistik när det gäller det faktiska resandet är också önskvärt - resvaneundersökningen bygger på självskattningar, vilket kan ha inneboende metodproblem. Dessutom har svarsfrekvensen sjunkit över tid vilket också är en besvärande felkälla.

Med rätt statistik går det att få ett mått på hur mycket cykelsatsningar som behövs för att de framtida klimatmålen ska nås.

En åtgärd för ökad cykling är att genom lagstiftning lyfta upp cykelinfrastrukturen till samma status som bilvägen - inte att denna, som i dag, ses som ett bihang till (bil-)vägarna. Ett stort problem när det gäller att

CYKELFRÄMJANDET

Olympiahallen
Filbornavägen 11
252 76 Helsingborg

Telefon: 08-545 910 30
www.cykelframjandet.se
info@cykelframjandet.se

Postgiro: 5 78 53-4
Bankgiro: 53 58-44 13
Orgnr: 802000-6063

bygga bra och funktionella cykelbanor har just varit att skapa sammanhållande och gena vägar för cykeltrafiken. Här har en översyn av anläggningslagen föreslagits av bland andra Lantmäteriet (Översyn av anläggningslagen, LMV-rapport 2002:9). Ett annat förslag är att införa ett statsbidrag då mer än en part är inblandad när cykelväg ska byggas.

Att kunna bygga sammanhållande och gena cykelvägar är inte enbart en fråga för lokala transporter, utan skulle spela en betydande roll i framtidens hållbara besöksnäring. Enligt en undersökning från EU-parlamentet från 2012 skapar cykelturismen i Europa ekonomiska värden för mångmiljardbelopp. Cykelturismens tillväxt är beroende av naturnära leder som inte följer allmän väg. Dagens regelverk gör sådana försök till en krånglig och svår process. Trafikverkets rapport Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgas - med fokus på transportinfrastrukturen lyfter också fram Stadsmiljöavtal och statlig medfinansiering som vägar för öka cyklingen.

En annan fråga som är av största vikt för den framtida planeringen av infrastruktur i Sverige, gäller säkerheten för oskyddade trafikanter – inte minst för cyklister. Om hastigheten för bilar, lastbilar och andra motorfordon överstiger 30 kilometer i timmen, ökar risken för olyckor med dödlig utgång dramatiskt. Därför är hastighetsbegränsningar bland oskyddade trafikanter av yttersta vikt för att fler ska cykla mer. Det handlar både om hastighetsbegränsningar och skyltning, men också fysiska hinder för fordon i form av gupp och andra farthämmande infrastrukturåtgärder.

För att klara av framtidens klimatmål spelar alltså cykeln och andra klimatvänliga transporter en avgörande roll. Cykelfrämjandet delar Trafikverkets bedömning att andelen bilresor måste minska och cykelresorna öka. Då gäller det att i varje skede i infrastrukturplaneringen tänka in cykeln – oavsett det handlar om tillgänglighet till tågtrafiken, vid anläggandet av vägar eller stadsplaneringen.

Lars Strömgren
Ordförande Cykelfrämjandets riksorganisation

CYKELFRÄMJANDET

Olympiahallen
Filbornavägen 11
252 76 Helsingborg

Telefon: 08-545 910 30
www.cykelframjandet.se
info@cykelframjandet.se

Postgiro: 5 78 53-4
Bankgiro: 53 58-44 13
Orgnr: 802000-6063