

Yttrande gällande Remiss Regional cykelplan för Stockholms län  
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

---

#### SAMMANFATTANDE SYNPUNKTER

Överlag anser vi att regionens cykelplan och de analyser som gjorts är bra. Vi är positiva till satsningen och delar inställningen att cykling är en viktig del för ett hållbart samhälle, att cykling är en självklar del i folkhälsoarbetet, att aktiv förflyttning är yteffektivt och skapar ökad framkomlighet, att mobilitetsplaneringen för den förväntade befolkningsökningen i regionen måste innebära handlingskraft för cykelinfrastrukturen.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har följande huvudsakliga synpunkter:

- Målet för andel cyklande 2030 är 20%. Detta är för lågt och bör vara minst 40 %.
- Cykeltrafik ska prioriteras högre jämfört med fordonstrafik eftersom cyklande är bättre för klimat, miljö, hälsa, säkerhet och ekonomi.
- Finansiering av ett regionalt cykelnät måste säkerställas genom statliga medel.

Vi anser även att planen ska inkludera att regionen verkar för åtgärder som ligger utanför regionens ansvarsområde som exempelvis ändring av lagstiftning samt statlig finansiering för cykelåtgärder.

#### ANSVAR FÖR GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING

Det är bra att regionen driver frågan med ett övergripande cykelvägnät, men regionen har varken budget eller mandat att genomföra cykelplanen. För att säkerställa finansieringen bör den regionala cykelinfrastrukturen inkluderas i den nationella transportplanen och budget avsättas på statlig nivå. Nuvarande nationella plan för infrastruktur innehåller inga specifika medel för detta. Stadsmiljöavtalen ger möjlighet till bidrag för cykelvägar men dessa ska också finansiera kollektivtrafik och kräver motprestationer av kommunerna. De reella bidragen till cykelvägar blir ytterst marginella och osäkra, i storleksordningen 1% av den totala budgeten i planen.

Obalansen mellan prioriteringar, synsätt på förflyttning och ekonomisk fokus är beklaglig. Förbifart Stockholm är, som ett exempel på detta, inte kommunens ansvar. Men ett cykelvägsnät som möjliggör effektiv, miljösamt och samhällsekonomisk fördelaktig förflyttning på regional nivå åligger märkligt nog kommunerna själv att lösa. En fortsatt utveckling i en starkt växande region måste bygga på ett genuint hållbart transportsystem där cykeltrafik utgör en central del.

#### SAMHÄLLSEKONOMI

Cykelplanen berör inte nämnvärt de ekonomiska fördelarna med en cyklande befolkning. De samhällsekonomiska vinsterna är viktigt underlag för att stärka ambitionen och nå målen. Med nuvarande utgångspunkt, där cykling främst anses vara ett komplement till annan förflyttning, är det nödvändigt att lyfta lönsamheten av ökad cykling.

En samhällsekonomisk kalkyl för cykelåtgärder kan tydliggöra den ekonomiska nyttan med cykelsatsningar.

I en studie<sup>1</sup> som utgår från Köpenhamn framgår det att varje kilometer i bil kostar samhället 0,15 Euro medans samhället tjänar 0,16 Euro på varje cyklad kilometer. Inräknade aspekter är blanda annat luftföroreningar, klimatförändringar, buller, hälsa och trängsel.

Investeringar i cykelinfrastruktur och cykelvänlig politik är alltså ekonomiskt försvarbart och ger hög avkastning. Aktiva transporter måste bli en mycket större del av infrastrukturplaneringen i Stockholmsregionen och i övriga landet.

#### HÖGRE MÅLSÄTTNING FÖR CYKELTRAFIK

##### Klimat

För att nå Sveriges klimatmål måste ambitionen höjas för cykelandelen.

Trafikprognoser måste väga in de förändringar som kommer att krävas för att motverka klimatförändringarna, både för individer och på samhällsnivå, framför allt när det gäller ett minskat bilresande. Prognoserna måste utgå från att en stor del av bilresorna ersätts med cykeltrafik.

Förutsättningarna för ökad cykling är mycket goda. Nästan 70 procent av länets invånare skulle ha mindre än 30 minuter till arbetet om cykling tilläts på alla vägar. På tillgänglig infrastruktur skulle cirka 50 procent kunna arbetspendla inom 30 minuter med cykel. Med elcyklar kan möjligt pendlingsavstånd ökas ytterligare.

Låd- och fraktcyklar, cykelsläp och olika varianter av cykelfordon kan ersätta bil för transporter både professionellt och för vardagslogistik. Väl tilltagna cykelstråk som är anpassade till olika cykelmodeller, anläggning av snabbcykelvägar, gena och väl underhållna vägbanor där gång- och cykelvägar är avskilda, prioritet för cykel vid trafiksignaler och generell ökat fokus på cykeltrafikens roll i Stockholmsregionen - sammantaget är möjligheterna betydande för att kunna sätta högre mål för ökad cykling.

#### PRIORITERINGAR MELLAN TRAFIKSLAG

Fokuseringen på motordriven trafik i infrastrukturplaneringen har lett till årtionden av undermålig planering för cykel. Möjligheten att förflytta sig med muskelkraft har åsidosatts och konsekvens av detta är att cykel som transportmedel hamnar långt ned på den transportpolitiska rangordningen.

Utrymme för cyklande trafikanter har planerats i bilvägarnas kölvatten. Följden av tidigare strategiska beslut har lett till en samhällsattityd som har stora svårigheter att se cykelns alla fördelar. Bilen som norm är djupt förankrad hos allmänheten såväl som hos beslutsfattare. Med denna bakgrund vill vi framhålla den "cykelskuld" Sverige utgår från. Vi ser facit för konsekvenserna av ett bilburet samhälle i form av luftföroreningar, bullerstörningar, barriäreffekter, sämre boendemiljö etc. Följderna har bland annat blivit att stora områden inte kan användas för rekreation, parkområden, bostadsbebyggelse eller andra samhällsfunktioner.

Potentialen att förflytta sig med cykel har med denna bakgrund inte kunnat undersökas ordentligt. Hur samhället skulle sett ut om vi inte fokuserat transportsystemet på motortrafik vet vi inte. Vi vet inte heller vilka avstånd som skulle ses som rimligt att cykla om cykeln var utgångspunkten för förflyttning.

Framkomlighet för gång och cykel måste få högsta prioritet. Det behövs en omställning av trafiksystemet där aktiv mobilitet får en rättvis konkurrensmöjlighet i förhållande till bilen.

#### Begränsning av biltrafik

Våga begränsa framkomligheten för motorfordon.

Det behövs en planering för infrastruktur som styrs av klimatmålen.

Trafikverket tillämpar en traditionell metod där trafiken antas öka i takt med befolkningen och den ekonomiska tillväxten, och resultatet av det räknesättet blir att persontransporterna beräknas öka med uppemot 30 % till 2040. Varken elektrifieringen eller biodrivmedel räcker för att en sådan trafikökning ska vara förenligt med utsläppsmålen.

Trafikprognoser måste väga in de förändringar som krävs för att motverka klimatförändringarna, både för individer och på samhällsnivå. Därmed går det inte att utgå från tidigare utveckling och räkna med att befolkningsökningen ger ytterligare intensifiering av biltrafik.

Prognoserna riskerar att bli självuppfyllande genom ökad vägbyggnad och mer trafik.

Ändamålsenliga mål är viktiga för att styra utvecklingen i rätt riktning.

Begränsningar för motorfordons framkomlighet måste vara en del av lösningen mot ökat antal resor med cykel.

Gemensamma ytor ska ges prioritet för gång och cykling. Det resande som ska ökas underlättas och gynnas. Att parallellt bygga för motortrafik i regionen är kontraproduktivt - biltrafiken kommer fortsätta öka ju bättre framkomligheten för bilarna blir.

Exempel på andra faktorer som gynnar bilismen är samhällets sponsring med förmånssystem för tjänstebilar samt tillgång och prissättningen för parkeringsplatser.

#### Hastighetsbegränsningar för bilar

Kraftiga hastighetsbegränsningar för biltrafik bör införas. En sådana åtgärd gör det mindre attraktivt att välja bil och andra färdssätt blir mer lockande.

Gång- och cykelhastighet ska i tätbebyggda områden alltid vara utgångspunkt för tillåten hastighet.

På större motorleden behöver hastigheten sänkas för att minska tidsvinst och reducera buller. Buller är störande även långt från uppkomsten och påverkar upplevelsen för de som färdas utan ett skyddande skal som bilens kaross innebär. Det är djupt orättvist att de som färdas till fots eller med cykel behöver störas av bullret som bilismen orsakar.

Lägre hastigheter ger även lägre koldioxidutsläpp.

#### Bättre framkomlighet för cyklar

Cykelbanor bör få mer yta genom att bredden på körfälten för bilar minskas. Detta gäller större trafikleder likväl som mindre gator och vägar. Yta frigörs och kan användas på ett mer demokratiskt sätt för gående och cyklande, för grönska och vistelse.

Vid korsningar bör det vara fördel för gång och cykel vid trafikljus. Cyklister bör även ges egna körfält vid övergångsställen för att slippa leda cykeln på övergångsställen för gående.

Cykelparkeringar vid tågstationer och andra allmänna färdmedel är viktigt och cykelplanen berör detta på ett bra sätt. Men det är även många som skulle gynnas av att kunna ta med cykeln på pendeltåg och cykla sista biten till arbetet. Detta bör göras möjligt även under rusningstid.

Cykelvägar bör i största möjliga mån gå genom attraktiva miljöer. Cyklisterna är mycket mer utsatta för buller, föroreningar, lukter och visuella störningar än bilister. Därför är det stor fördel att färdas där det är grönt, skönt och tyst. Cykelvägar som går längs stora trafikleder har inga av dessa kvaliteter. Fler passager för cyklister i motsatt riktning vid enkelriktade vägar, kan vara en av flera lösningar.

#### Förskolor och skolor

Inför kraftiga begränsningar för att använda bil till skolan.

Barn och unga har rätt till en trygg och säker väg till och från förskolor och skolor. Endast i undantagsfall kan möjlighet till biltransport ges.

Möjligheten till beteendeinsatser riktad till vårdnadshavare och barn är stor. Detta bör ingå i de kommunala övergripande riktlinjerna för skolverksamheten, de enskilda skolornas hållning blir tydlig och lätt att försvara - "hit går och cyklar vi". Resplaner för regionens alla förskolor och skolor ska säkerställa omfattande bilfria områden för barnen.

Föräldraskapet innebär ett tillfälle att reflektera över hur beteende och vanor påverkar framtiden. Det finns stor möjlighet att påverka förhållningssätt hos föräldrar. Barns rättigheter till frisk luft, begränsad klimatpåverkan och tillgång till hälsosamma miljöer är grund till hur barnens väg till förskola och skola ska vara.

Ytterligare vinster med bilfria skolvägar är de värdefulla konsekvenserna för barn vid självständiga förflyttning, övergripande positiva fysiska och psykiska hälsoeffekter, koncentrations- och inlärningsfördelar till följd av fysisk aktivitet och grundläggandet av goda vanor i tidig ålder.

#### Fritidsresor

Sammanlagt utgör fritidsresor 60 procent av det totala resandet i Stockholms län. Tillgängliga, väl underhållna och säkra cykelvägar till friluftsområden, idrottshallar, badplatser och andra liknande målpunkter är mycket betydelsefullt för ökad cykling i länet. Cykelvägarna ska givetvis hålla en standard som möjliggör cykling även för ovana cyklister och barn.

#### Parkering

Fotgängare och cyklisters behov ska prioriteras. Cykelparkering vid målpunkter ska, som utgångspunkt, alltid prioriteras framför tillgänglighet för bil. Möjligheten till boendeparkering i Stockholm hindrar möjligheten till en hållbar, transporteffektiv och attraktiv stad.

Parkeringstal för bilar måste minskas till förmån för cykelparkeringar. Detta understryks också av den aktuella utredningen SOU 2021:23 Stärkt planering för en hållbar utveckling.

Idrottsanläggningar, handelsplatser, kulturinstitutioner, vårdinrättningar etcetera ska erbjuda cykelparkering i anslutning till entréer och vägen dit ska vara trygg, säker och tydlig. För att snabbt komma till rätta med de många brister som råder behöver inventering för att ta fram såväl en tillfällig som en långsiktig åtgärdsplan genast initieras. Detta gäller både kommunal och privatägad mark.

#### KOMMUNIKATION OCH KAMPANJER

Det är oerhört viktigt att ändra attityden kring bilnormer och det går inte att nog poängtera vikten av kampanjer som lyfter de positiva aspekterna av aktiv transport. Kommunikation och långsiktigt kampanjarbete behöver riktas till en bred målgrupp och i flera olika kanaler.

#### UNDERHÅLL

God och kontinuerlig drift och skötsel av cykelvägar är nödvändigt för att de ska vara funktionella och brukas.

Underhållet är eftersatt på många platser. Det måste vara tryggt och säkert att cykla på såväl nya som på befintliga cykelvägar.

Idag är cyklister hänvisade till Tyck Till-appen för att påtala fel och brister.

Vi uppmanar regionen att anställa cyklande tillsynspersoner som kontrollerar och säkerställer åtgärder för cykelvägars underhåll och funktionalitet. Snabba insatser krävs vid hinder i vägbanan, sprickor och hål, bristfälliga omledningar vid vägarbeten och liknande störningar. Cykelspecifik kompetenshöjning skulle säkra fortsatt förbättring av cykelvägnätet och ökad cykling i regionen. Tillsynspersonernas uppdrag ska innebära kontinuerlig översyn av cykeltrafikens förutsättningar och även vara beslutsföra där större insatser krävs.

Trafikinformation med utgångspunkt från cyklistens behov måste vara lika tillgänglig och självklar som informationen för kollektivtrafikresenärer och för bilister.

#### VERKA FÖR ÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING

##### Planering

Planering och byggande av cykelväg behöver bli mer kostnadseffektivt. Cykeltrafik måste räknas som eget trafikslag för att underlätta nyetablering av cykelvägar. Planeringsarbetet utgår idag från anläggning av bilväg vilket medför fördyrande och krångligare tillvägagångssätt när det är cykelväg som ska anläggas.

#### Expropriering

Det måste bli möjligt att expropiera mark för cykelvägar även när de inte ligger i anslutning till bilvägar. Det saknas idag viktiga juridiska instrument för att kommuner, regioner och stat ska kunna garantera en väl utbyggd cykelinfrastruktur.

Cykelplanen bör inkludera krav till regeringen att ändra lagen för att säkra marktillgång för cykelleder. Även nationella och regionala cykelleder ska betraktas som väg och omfattas av samma expropriationsmöjligheter som övrig väg.

#### 2-metersregel

Kommunicera och marknadsför en 2-metersregel för motorfordon vid omkörning av cyklist. Stockholms regionen bör verka för att trafikförordningen ändras eftersom dagens formulering inte är anpassad för cyklister. Avstånd och hastighet vid omkörning måste dimensioneras efter cyklistens säkerhet.

#### **MÖJLIGHETER TILL FÖLJD AV PANDEMIN**

Den situation Sverige och resten av världen nu befinner sig i till följd av coronapandemin möjliggör ett kraftfullt agerande från stat, regioner och kommuner. Denna chans måste tas tillvara och kommer vara ett viktigt avstamp för den fortsatta utvecklingen - möjligheter att ändra vanor och beteenden är unik. Då kollektivtrafik bör undvikas övergår resandet till andra alternativ och med tydlig styrning leder situationen till ökad aktiv mobilitet. Vi uppmanar därför till att omgående skapa pop-up cykelbanor runt om i hela regionen. Avgränsa tillgänglighet för privatbil och skapa trygga och avskilda cykelbanor.

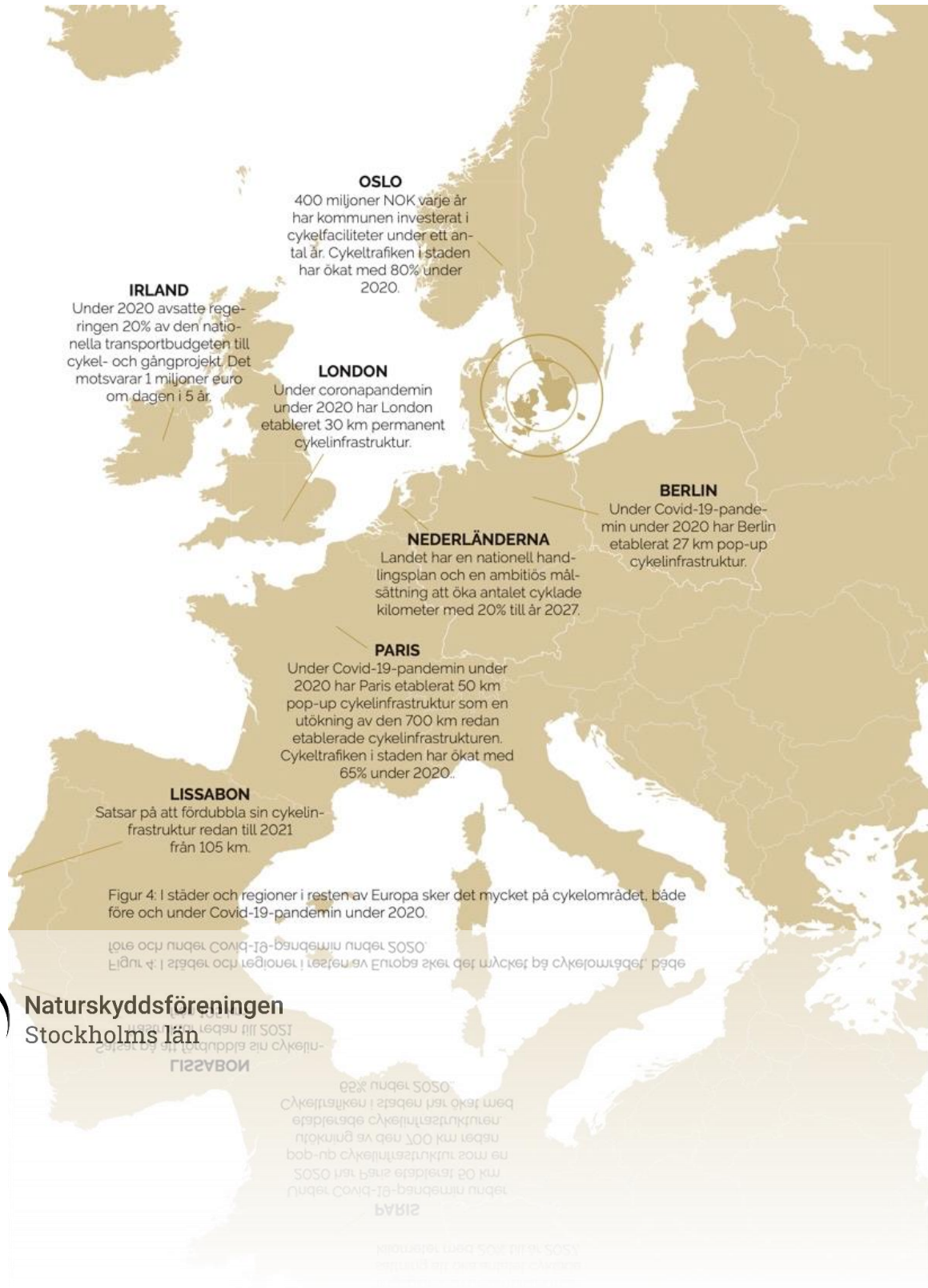
Vi ser många exempel på pop-up cykelbanor i Europa och nu när vi levat med pandemin under såpass lång tid finns det dessutom studier som konstaterar att cykling ökat till följd av genomförda insatser.

Ta tillvara på den extraordinära möjligheten i denna kris för ett positivt ändamål.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Christina Nordlind Hejdenberg  
[christina@nordlind.com](mailto:christina@nordlind.com)

<sup>1</sup> Gössling, Stefan, Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles



**Naturskyddsföreningen**  
Stockholms län