



HPV sweden

human powered vehicles

föreningen för muskeldrivna fordon

2009-05-10

Planeringsrådet för den nationella transportplanen
Vägverket

Synpunkter på Nationell plan för transportsystemet (v6)

HPVS begränsar sig av givna skäl till enbart cykelfrågorna i arbetsutkastet till nationell transportplan.

Cykelalternativ till mitträckesvägar

Det finns ett stort behov av alternativvägar för cyklister – och mopedister – längs många avsnitt av 2+1-vägarna, idag 190 mil. Att vara hänvisad till några decimeters vägren, ofta smalare än cykelstyret, och köras om av motortrafik i 100 km/tim strider förstås mot varje princip i nollvisionen.

De föreslagna 50 milen ny cykelväg *täcker inte på långa vägar dagens behov* av alternativväg till de befintliga 2+1-vägarna. Därutöver behövs förstås cykelvägar också längs nationella vägar som inte är mittseparerade.

HPVS anser vidare att *cyklister och mopedister av säkerhetsskäl ska förbjudas* på 2+1-vägar om det inte finns ett cykelfält som är avskilt från körbanan med räcke eller motsvarande.

Nya mötesfria vägar

I det nationella planutkastet föreslås att ytterligare 75 mil nationella vägar görs mötesfria genom mittseparering. Eftersom det kommer att begränsa cyklisters och mopedisters tillgång till dessa vägar – och mycket drastiskt öka riskerna för dem som fortsätter att använda dem – förutsätter HPVS att *det i kostnaderna för mittsepareringen också ingår byggnation av alternativvägar för cyklister och mopedister*.

Mittseparering har i och för sig visat sig ha mycket positiva effekter på biltrafikens säkerhet. Den enda rimliga principen är då, anser HPVS, att mittsepareringsbudgeten också täcker kostnaderna för att inte de oskyddade trafikanterna ska drabbas av kraftigt förhöjda risker. Det är också en etisk fråga, förbättrad säkerhet för en trafikantkategori ska förstås inte få medföra sämre säkerhet för en annan.

Några faktafrågor

HPVS vill göra ett påpekande i ett par faktafrågor.

I planen anges att cykelns potential är för resor som är kortare än fem kilometer (avsnitt 6.2). Det är en schablon som oreflekterat hängt med i långa tider och som grundas på undersökningar av reslängder. Att cykelresorna vanligtvis är så korta beror emellertid på att de flesta cyklister bor i tätort och att de allra flesta tätorter är så pass små ytmässigt att cykelresorna ofta inte kan bli längre mellan exempelvis bostad

och arbete. Det beror inte på att cykeln/cyklisten inte skulle kunna klara längre distanser.

I exempelvis Stockholmsregionen handlar det om dubbelt så långa pendlingsavstånd på cykel. Det enkla skälet att avstånden där är längre. I exempelvis en undersökning fann Vägverkets Region Stockholm att en fjärdedel av cyklisterna från Nacka/Värmdö hade ett pendlingsavstånd på 17 kilometer eller mer. Cykeltrafikanterna kan alltså vara en regional resenär på betydligt längre sträckor än man tidigare trott. Distanserna är ungefär lika långa som de flesta bilresor.

HPVS anser därför att cykelns potential sträcker sig långt över den begränsade räckvidd som ofta antas.

För det andra påstås att ”investeringar i ökad cykling leder till fler cyklister vilket i sin tur leder till fler olyckor” (avsnitt 8.3.7). Det finns gott om motsatta erfarenheter, såväl inom som utanför Sveriges gränser. Ett uppmärksammat exempel är Göteborg som pressat ner antalet svårt skadade cyklister (inklusive dödade) med två tredjedelar sedan 1990 i absoluta tal. Nedgången är lika stor för skadade cyklister i singelolyckor som i kollisionsolyckor med bil. Detta trots att cyklandet ökat under perioden.

Ett annat exempel är Lund där cykeltrafiken ökat med 20 procent sedan 1996 men antalet svårt skadade cyklister minskat med 40 procent. Ett tredje är Malmö där antalet skadade cyklister minskat trots att cykeltrafiken årligen ökat med 1-2 procent.

Förutsättningen är förstås att man samtidigt med cykelstimulerande investeringar också medvetet och systematiskt bygger in säkerhet i infrastrukturen.

Bara några promillen

Avslutningsvis har HPVS slagits av den stora klyftan mellan de välvilliga skrivningarna om cykeltrafiken i den nationella planen och realiteterna i form av föreslagen budget. Kostnaderna för de cykelfrämjande åtgärderna – vilka också rymmer cykel-turistleder, parkeringsplatser vid busshållplatser och ett antal gång- och cykelportar – utgör inte mer än några promille av den av regeringen angivna ekonomiska ramen.

Detta rimmar förstås illa med de politiska ambitionerna i infrastrukturbeslutet Framtidens resor och transporter.

Detta yttrande har beslutats av HPVS styrelse vid sammanträde 2009-05-09.

Vänliga hälsningar



Krister Spolander
Styrelsemedlem HPVS
krister@spolander.se
08-720 01 25
070-421 70 36

HPV Sweden är en riksomfattande sammanslutning för att främja intresset för muskeldrivna fordon (www.liggister.org).