

2016-10-09

Region Skåne  
Avdelningen för regional utveckling  
291 89 Kristianstad

## Yttrande, Cykelstrategi för Skåne

Dnr. 1601291

Lunds Naturskyddsförening (LNF) välkomnar en cykelstrategi för Skåne och vi stöder de ambitioner som finns att öka cyklandet. Det vi anser viktigast för att cykelstrategin ska bli viktig och relevant är:

- a) **Målet med en cykelstrategi bör vara att få cykeln till att bli det naturliga valet av färdmedel för de flesta resor.**
- b) **Invanda attityder och beteenden behöver förändras. Cykelstrategin bör ha en kraftfull satsning på denna förändringsprocess i form av ”tänk cykel i stället för bil” i all planering.**
- c) **Många nya cykelvägar behöver byggas.**
- d) **Gör en stor satsning på vägvisning.**
- e) **Trafikmiljön runt skolor måste göras barn- och cykelvänlig.**
- f) **Förbättra kvaliteten på cykelvägnätet i den nationella vägdatan (NVDB).**
- g) **Det bör ta längre tid att köra bil mellan målpunkter i en tätort än att ta buss eller cykla. En cykelstrategi bör ha med detta som ett uttalat mål.**

### Kommentarer

Det är viktigt att en cykelstrategi ser cykeln som det naturliga färdmedlet vid alla typer av resor, såväl pendling som resor för inköp och för rekreation och semester.

I förslaget till mobilitetsplan för Skåne skriver man klokt att ”fler (människor) ska ompröva invanda attityder och beteenden”. Detta instämmer vi i och vill att cykelstrategin ska ha en kraftfull satsning på denna förändringsprocess. Region Skåne kan bidra genom att i hela sin egen verksamhet granska var bilen som färdmedel tas för självklar, och föra in andra resealternativ i första hand. Det gäller vägbeskrivningar till olika målpunkter såsom vårdinrättningar, skolor och turistmål, liksom tillfälliga arrangemang. I de fall det krävs tillgång till bil för att nå ett visst mål ska det anges, så att den outtalade normen att alla har tillgång till bil blir synlig.

2016-10-09

Cykelstrategin bör kräva en kraftfull satsning på ny infrastruktur. För några år sedan lämnade vår förening synpunkter som vi kallade en "Cykelvägsplan för Skåne" (2012)<sup>1</sup>. Den är fortfarande aktuell och pekar ut ett stort antal cykelvägar som behöver byggas för att förutsättningarna ska finnas för att få fler att cykla. Målgrupper är allt från pendlare till rekreationscyklister och cykelturister. En stor utbyggnad kräver att man i Skåne satsar 150–200 milj. kr årligen under minst en tioårsperiod. Medel till detta finns redan om man prioriterar ned vägbyggen.

I cykellandet Holland, som har cykelvägar nästan överallt, finns det vägvisning i varje korsning. Det skulle starkt bidra till att höja cyklingens status om vi fick en liknande vägvisning i Skåne. Förslagsvis kan man börja med cykelvägarna runt Malmö och Lund där det redan finns ett väl utbyggt nät. Den viktigaste vägvisningen är den mellan tätorterna. Långväga cykelleder behöver också vägvisas, men pendlingslederna bör komma först.

Det behöver vara bilfritt de närmaste kvarteren runt en skola så att barnen känner sig trygga på sin skolväg. Barn som får upptäcka världen själva genom att gå eller cykla, utvecklas bättre än de som bara får se den genom ett bilfönster<sup>2</sup>.

Målet om en fossilbränslefri fordonsflotta kommer högst sannolikt att kräva att trafikarbetet minskar<sup>3</sup>. I denna omställning ska gång, cykel och kollektivtrafik vara viktiga komponenter. Då är målet om tre procentenheters ökning av cykelns färdmedelsandel för lågt satt. Som remissförslaget skriver är det troligt att en stor satsning på cykling leder till att man når ännu fler grupper.

Kartverktygen fungerar inte i dag. Det beror bland annat på att vägar inrapporterats felaktigt eller inte alls. Vår förening försöker göra en insats genom att rapportera fel i NVDB, men det behövs en kraftsamling.

Folkhälsovinster med att fler väljer cykeln lär vara mycket större än bara de som lätt låter sig beräknas<sup>4</sup>. De psykosociala vinsterna med cykling och gång är stora, men eftersom de är svåra att mäta så brukar man bortse från dem. Det är en stor uppgift för samhället att ta hänsyn även till svårämbara begrepp.

Det är väl känt att människor lägger en dryg timme om dagen på förflyttningar. När fler skaffar en elassisterad cykel så innebär det också att man är beredd att pendla över ett längre avstånd. Cykelbanorna behöver byggas ut därefter. Snabbare cyklar samt trehjuliga lastcyklar kräver dessutom bredare cykelvägar.

Det måste vara snabbare och bekvämare att använda cykel (eller kollektivtrafik) jämfört med att ta bilen. Inom tätorterna krävs att man vågar ändra infrastrukturen så att det tar längre tid att köra bil mellan målpunkter än att ta buss eller cykla. En cykelstrategi bör ha med detta som ett uttalat mål.

Många cykelleder använder delsträckor på enskilda vägar med hastighetsgräns 70 km/tim. När det gäller de större vägarna har dessa vägar ofta kommit till i samband med att man byggt en 2+1-väg och då samtidigt en väg för infart till enskild fastighet. Dessa vägar håller ofta god cykelkvalitet och har statsbidrag. Då bör samhället också kräva att hastigheten begränsas till 30 km/tim för att cyklisterna ska känna sig trygga.

Förra året kom Devon County Council (sydvästra England) med en infrastrukturplan som också innehöll en ambitiös cykelvägsplan<sup>5</sup>. I denna har man identifierat ett antal felande länkar och kartlagt den stora betydelse som rekreationscykelvägarna har för det lokala näringslivet. Pubar och småbutiker på landsbygden har fått ett uppsving när cykelstråken blivit längre och lockar många turister.

2016-10-09

Med en ambitiös cykelstrategi kan Skåne bli en stor förebild.

För Lunds Naturskyddsförening

Per Blomberg, ordförande

Kontaktperson: Tomas Björnsson, vice ordförande, epost [cicero@rtb.se](mailto:cicero@rtb.se)

### Referenser:

---

<sup>1</sup> Vår cykelvägsplan finns på: <http://skane.naturskyddsforeningen.se/var-verksamhet/klimat/cykelvagsplan-for-skane/>

<sup>2</sup> Pucher & Buehler, "City Cycling" (2012), kap Children and Cycling

<sup>3</sup> SOU 2013:80, Fossilfrihet på väg

<sup>4</sup> Pucher & Buehler, "City Cycling" (2012), kap Health Aspects of Cycling.

<sup>5</sup> Se artikel i The Guardian med vidare referenser: <https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2016/sep/08/how-rail-to-trail-cycling-projects-are-proving-their-worth>