

Extravaganta cykelbanor?

Cykelplanen antogs av Faluns kommunfullmäktige 2014. I den anges att alla uppräknade cykelvägar ska vara utbyggda 2030. Nu har halva tiden gått och bara en bråkdel har byggts. I Naturskyddsföreningens miljöenkät för Falun svarar de flesta partierna att cykelplanen är inaktuell eller lämnar undanlåtande svar. Man skrotar den helt enkelt. En ny prioritering är att säkra skolvägarna.

Det är naturligtvis bra med säkra skolvägar, fast poängen med cykelplanen är att bygga ikapp cykelinfrastrukturen i äldre stadsdelar. Dessa stadsdelar kom till vid en tid när ingen hade en tanke på att det behövdes särskilda cykelbanor. Nu har vi en cykelplan, men det byggs i alla fall inga cykelvägar. Cykelplanen verkar ha fått både fot- och handbroms och medel ska beslutas i särskild ordning. Om och när man råkar ha pengar över, istället för att köra enligt uppgjort schema.

För hur ska man annars förstå formuleringen i den föreslagna detaljplanen för Born (det nya bostadsområdet vid Hanröleden): Där klassas anslutningar för biltrafik som "nödvändiga", medan förbindelser för gång- och cykeltrafikanter bara "bör" byggas i en obestämd framtid. I tidskriften Forskning o Framsteg 5/2015 skriver man att totalkostnaden för bilåkandet – både privata och samhälleliga utgifter – är drygt sex gånger dyrare än cykelåkandet. Om man räknar bort de privata utgifterna och enbart ser till samhällets utgifter, så kostar bilresan 1,40 kronor per kilometer. Cykelresan ger i stället samhället en besparing på 1,50 kronor. Beräkningarna bygger på så kallad kostnad-nytta-analys. Den väger in faktorer som buller, vägslitage, föroreningar, klimatpåverkan, restider och hälsoeffekter.

Nu är det här lite gamla siffror och idag är skillnaden ännu större. Beräkningarna underskattar de faktiska samhällskostnader som följer med klimatförändringarna.

Varannan bilresa i Sverige är dessutom kortare än 5 km. I tätorter är de kortare bilresorna ännu fler. Och ännu kortare. Det bör inte vara förenat med särskilt stora uppoffringar att majoriteten avstår från bilen i sådana lägen.

Alltså, med mer cykeltrafik kan de allra största klimat-, miljö- och folkhälsovinster uppnås med i särklass relativt små insatser. Bara Mp och V står upp för att förverkliga cykelplanen inom utsatt tid. När ska bromspartierna förstå att det inte finns några investeringar inom transportområdet som slår utväxlingen när man bygger ny cykelinfrastruktur, INKLUSIVE SÄKRA SKOLVÄGAR. Läs mer vad partierna tycker om cykelplanen på <https://falun.naturskyddsforeningen.se/>

Fråga 5. Är ert parti villigt att skynda på den antagna cykelplanen så att den blir uppfylld inom den uppsatta tidsramen?

Ca 2190 tecken Insändare FK och DD

Dags att skrota cykelplanen?

Cykelplanen antogs av Faluns kommunfullmäktige 2014. Det i den anges att alla uppräknade cykelvägar som räknas upp i den ska vara utbyggda 2030. Nu har halva tiden gått och bara en bråkdel har byggts. I [Naturskyddsföreningens miljöenkät för Falun](#) svarar de flesta partierna att cykelplanen är inaktuell eller lämnar undanligande svar. Man skrotar den helt enkelt. En ny prioritering är att säkra skolvägarna. Bara Mp och V står upp för att förverkliga cykelplanen inom utsatt tid.

Poängen med en cykelplan är att bygga ikapp cykelinfrastrukturen i äldre stadsdelar. Dessa stadsdelar strukturer kom till vid en tid när ingen hade en tanke på att det behövdes särskilda cykelbanor. Men i Falun verkar i stället Nu har vi en cykelplanen, men det byggs i alla fall inga ha lett till att cykelvägar., inte heller nu för tiden, (ses som en naturlig del av samhällsbygget. Istället verkar det ha har det blivit något extravagant som ska beslutas i särskild ordning om och när man har pengar över.

Hur förklarar kommunen annars formuleringen i detaljplanen för Born (det nya bostadsområdet vid Hanröleden) , där anslutningar för biltrafik klassas som "nödvändiga", medan förbindelser för gång- och cykeltrafikanter bara "bör" byggas i en obestämd framtid. Vad är det för samhällsplanering?

~~I [Naturskyddsföreningens miljöenkät för Falun](#) svarar de flesta partierna att cykelplanen är inaktuell eller lämnar undanligande svar. En ny prioritering är att säkra skolvägarna. Bara Mp och V står upp för att förverkliga cykelplanen inom utsatt tid.~~

I tidskriften ~~Forskning visar~~ (Forskning o Framsteg 5/2015) skriver man att totalkostnaden för bilåkandet – både privata och samhälleliga utgifter – är drygt sex gånger dyrare än cykelåkandet.

Om man räknar bort de privata utgifterna och enbart ser till samhällets utgifter, så kostar bilresan 1,40 kronor per kilometer medan cykelresan i stället ger samhället en besparing på 1,50 kronor. ~~Det beror bland annat på att cykling förbättrar hälsan, vilket minskar kostnaderna för sjukvård.~~

Beräkningarna bygger på så kallad kostnad-nytta-analys, som väger in faktorer som buller, vägslitage, föroreningar, klimatpåverkan, restider och hälsoeffekter.

Det här är lite gamla siffror och idag i praktiken är skillnaden ännu större eftersom beräkningarna har några år på nacken och underskattar de faktiska samhällskostnader som följer med klimatförändringarna. Varannan bilresa i Sverige är dessutom kortare än 5 km. I tätorter är de kortare bilresorna ännu fler. Och ännu kortare. Det bör inte vara förenat med

särskilt stora uppostringar att majoriteten avstår från bilen i sådana lägen. Alltså, här kan de allra största klimat-, miljö- och folkhälsovinster uppnås med i särklass relativt små insatser.

Naturskyddsföreningen anser När ska bromspartierna förstå att det inte finns några (finns inga) investeringar på transportområdet som slår utväxlingen när man bygger ny cykelinfrastruktur, inklusive säkra skolvägar INKLUSIVE SÄKRA SKOLVÄGAR. Här kan de allra största klimat-, miljö- och folkhälsovinster uppnås med i särklass relativt små insatser.

Kent Vickström Birgitta Johansson och Anders Gottberg/ Naturskyddsföreningen Falun

Källa: <https://fof.se/artikel/2015/5/cykling-en-vinst-for-samhallet/>

Stefan Gössling, professor vid Institutionen för service management och tjänstvetenskap vid Lunds universitet, har tillsammans med en australiensisk forskarkollega gjort en analys av de danska beräkningarna, som de nyligen publicerade i tidskriften *Ecological economics*.

Deras analys visar att totalkostnaden för bilåkandet – både privata och samhällsliga utgifter – är ungefär 4,60 kronor per kilometer. En kilometerlång cykelresa kostar cirka 75 öre. Bilresan är alltså drygt sex gånger dyrare än cykelfärden.

Om man räknar bort de privata utgifterna och enbart ser till samhällets utgifter, så kostar bilresan 1,40 kronor per kilometer medan cykelresan i stället ger samhället en besparing på 1,50 kronor. Det beror bland annat på att cykling förbättrar hälsan, vilket minskar kostnaderna för sjukvård.

Men samhället skulle tjäna ännu mer på cyklingen om det inte vore för olyckorna, som utgör en minuspost på ungefär 1 krona per kilometer. Motsvarande siffra för bilolyckor är 20 öre. Cykelolyckor orsakar förhållandevis små materiella skador men personskadorna blir ofta mer omfattande än vid bilolyckor i staden.

Den ekonomiska fördelen med cykling skulle dessutom kunna ökas ytterligare genom att förbättra framkomligheten för cyklister, så att restiden minskar – och säkerheten ökar. Sådana projekt är på gång i Köpenhamn, bland annat i form av speciella cykelvägar, *cycle highways*, där cyklister ska kunna färdas betydligt snabbare.

Beräkningarna bygger på så kallad kostnad-nytta-analys, som väger in faktorer som buller, vägsplitage, föroreningar, klimatpåverkan, restider och hälsoeffekter.

Forskningen visar alltså att Köpenhamns investeringar i cykelinfrastruktur är lönsamma för samhället. Stefan Gössling utgår från att det gäller även för svenska storstäder:

– Inte minst eftersom Köpenhamns kommun har gjort ganska konservativa beräkningar av kostnaderna för bilismen. Man använder exempelvis EU:s handelssystem vid beräkningarna av kostnaderna för koldioxidutsläpp, vilket underskattar de faktiska samhällskostnader som följer med klimatförändringarna.

Forskning och framsteg 2015/5.

