



## Remissvar klimat- och miljöprogram från Cykelfrämjandets göteborgskrets

### Cykeln behövs för att uppnå stadens klimat- och miljömål

[30%](#) av Sveriges klimatpåverkan kommer från vägtrafiken. Vägtrafiken ger upphov till stor del av [utsläppen](#) av mikroplaster och enligt [en studie](#) från IVL och Umeå universitet dör 7600 personer i förtid varje år på grund av exponering för framförallt kvävedioxid och partiklar, till stor del orsakade av vägslitage och avgaser. Det lär knappast finnas något färdmedel som kan komma i närheten av cykeln när det gäller att minimera miljö- och klimatpåverkan. Att ersätta bilresor med cykel skulle kunna ge mycket stor positiv effekt på miljön och klimatet.

### Skilj på kollektivtrafik, gång och cykel

Programmet nämner alltid kollektivtrafik, gång och cykel i klump men även om dessa tre färsätt har gemensamma positiva egenskaper är de väldigt olika, vilket måste tas hänsyn till i planeringen. De behövs för att komplettera varandra så att fler ska kunna leva så hållbart som möjligt. Cykel ger större frihet och flexibilitet än kollektivtrafiken, kan även användas för att frakta matvaror hem från affären och avfall till återvinning på ett effektivt sätt. I stadsbebyggelse är ofta cykel det snabbaste färdmedlet men för längre resor kan expressbussar och snabbspårvagnar vara ett effektivare alternativ.

Här är några egenskaper där gång och cykling slår kollektivtrafik:

- **Ekonomi:** [Investeringar](#) i cykelinfrastruktur är billigare och har oftast [positiv samhällsekonomisk nytta](#). Detta ger mer utsläppsminskningar per investerad krona.
- **Flexibilitet:** Cykeln är flexibel och skiljer sig ifrån kollektivtrafik eftersom den inte begränsas av tidtabeller och linjedragning.
- **Klimat:** Cykeln är bättre än kollektivtrafik i ett LCA-perspektiv: Elbussen Electricity släpper ut 13,5 g CO<sub>2</sub>/personkm medan cykeln släpper ut runt 5.
- **Motion:** Vi behöver vardagsmotion och gång och cykling är de enda transportslagen som ger motion.
- **Energiförbrukning:** Gång och cykling förbrukar minimalt med energi, även jämfört med de mest energieffektiva kollektivlösningarna.
- **God luftkvalitet:** Gång och cykling släpper inte ut skadliga avgaser och mycket liten mängd

partiklar från sulor eller däck och från deras slitage på vägbanor.

- **God ljudmiljö:** Gång och cykling orsakar mycket mindre buller då kroppens egen motor är ljudlös och skor eller däck knappast hörs.

## Använd cyklingen och inte endast motortrafiken som indikator för delmål 3 för klimatet

Delmål 3 för klimatet heter "Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från resor och transporter". Det står att delmålet skall nås med en överförflyttning till cykel, gång och kollektivtrafik men trots detta är det bara trafiken med motortrafikfordon som skall mätas som indikator. Skall cykeltrafiken öka så bör man rimligen också mäta hur det går samt ha ett målvärde för detta. Det som inte mäts riskerar att glömmas i det dagliga arbetet och i uppföljningen.

Indikatorer	Nuläge	Målvärde 2023	Målvärde 2030
Vägtrafikarbete, det vill säga antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn	Tas fram under remissperioden	-	Tas fram under remissperioden
Utsläpp av växthusgaser från resor och transporter i Göteborg (ton koldioxidekvivalenter per år)	999 931 ton (2010) 945 553 ton (2017)	-	Minst 90 procent lägre jämfört med 2010
Andel av Göteborgs Stads fordon som är fossilfria	55 procent (2019) (lätta fordon)	100 procent	-

**Nyckelaktörer:** trafiknämnden, byggnadsnämnden, Göteborgs Hamn AB, Göteborgs Stads Leasing AB, Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB.

Tabell: Indikatorer för delmål 3 för klimatet från sidan 20 i programmet

## Hållbar stadsplanering: Förtätning och effektivare användning av stadsrummet

Göteborg är idag en gles stad vilket ökar behovet av transporter. Genom förtätning kan transportbehovet minskas och de resor som måste göras kan lättare ske med cykeln, då den är som mest konkurrenskraftig vid resor under 10 km.

Göteborg har också stora arealer för motortrafik. Flera europeiska [storstäder](#) ställer nu om till ett liv utan bilen där ytor omdisponeras till folkliv, gång och [cykel](#). Förutom en hållbarare stad ger detta även renare luft, minskat buller, säkrare miljö för barn och äldre osv. Paris planerar för [15 minuters-staden](#) där invånarna skall ha tillgång till det de behöver av daglig service som skola, arbetsplatser eller kultur inom 15 min till fots eller cykel.

## Cykling för alla

Jämfört med cykelstäder i Danmark och Nederländerna är det få barn som cyklar i Göteborg. Den intensiva trafikmiljön gör miljön otrygg för barn och att deras rörelsefrihet begränsas. Göteborg behöver i linje med barnkonventionen göra trafikmiljön mer barnvänlig genom att reducera eller ta bort motortrafiken på kritiska punkter. Cykelbanornas kvalitet behöver höjas så att äldre och personer med funktionsvariationer i större utsträckning kan ta sig fram på egen hand på

miljövänliga sätt: trehjuliga elcyklar och mobilitetsscooter.

## **Källor**

[Vägtrafikens utsläpp. Trafikverket.](#)

[Mikroplastutsläpp från vägtrafiken. VTI](#)

[7600 beräknas dö i förtid varje år på grund av luftföroreningar. SVT](#)

[Nettoeffekten på hälsan gör investeringar för cykling lönsamma för samhället. Umeå universitet](#)

[Samhällsekonomiska kalkyler för cykelåtgärder. VTI PM Maria Börjesson](#)

[Europas storstäder siktar på ett liv – utan bilen. Dagens industri](#)

[Paris byter bil mot cykel. Supermiljöbloggen](#)

[Kommer corona att ge oss bättre städer? Svenska dagbladet](#)

Vi ställer oss också bakom Rolf Brobergs remissvar som vi tycker är mycket bra:

[Nytt klimatpvm på remiss. Trafikistan](#)

Cykelfrämjandets göteborgskrets augusti 2020