

Svar på interpellation (2015:48) av Cecilia Brinck (M) om cykelbanor i Stockholm

Att nya vägar i storstäder leder till ökat vägtrafik är ett välkänt faktum. En mängd forskning har kvantifierat samband mellan vägutbud och efterfrågan på transporter. Även om elasticiteten varierar stort i olika studier är slutsatsen entydlig. Stadens framkomlighetsstrategi anger att ”i en växande storstad med välmående ekonomi får man precis den trafikmängd i högtrafik som man skapar vägkapacitet åt. Vill man ha mindre biltrafik krävs andra åtgärder.”

Väginfrastrukturprojekt kan ha positiva effekter för en del lokala gator, men sammantaget för en region som helhet negativa effekter i och med ökad biltrafik och därmed högre belastning och sämre framkomlighet som helhet. Det ger i grunden inte bättre förutsättningar för ökad cykling. För att den lokalt positiva effekten ska bibehållas krävs åtgärder som ger prioriterade trafikslag permanent ökat utrymme i gatumiljön, på bekostnad för biltrafiken.

Norra länken har redan inneburit en betydande ökning av fordonspassager till innerstaden från nordostsektorn. Staden har medfinansierat över 3 miljarder kronor i Norra Länken. För att möjliggöra fler och bättre gång- och cykelvägar är investeringar i gång och cykel att föredra framför investeringar i motorvägar.

Trafikprognoser visar att en Östlig förbindelse drar till sig trafik, men att minskningarna är störst som en följd av att trängselskatt införs, enligt Trafikverkets rapport. Rapporten bedömer inte att trafikförändringarna i innerstaden är så pass stora att hela körfält kan tas bort. Trafikarbetet i hela länet förväntas dock öka. Det är på intet sätt entydigt att ytterligare motorvägar kan antas leda till fler cykelbanor och bättre cykelförutsättningar i stort.

Stockholm den 14 oktober 2015.

Daniel Helldén