



Stockholm den 22 december 2020

Ert Dnr: I2020/02739

Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

Svar på remiss avseende

## Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037

Svensk Cykling tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta inriktningsunderlag och vill anföra följande:

### Sammanfattning

- 1. Trafikverket prioriterar inte klimatmålet.**
- 2. Trafikverket prioriterar inte målet om ett mer trafikeffektivt samhälle.**
- 3. Trafikverket prioriterar inte målet för aktivt resande.**
- 4. Trafikverket prioriterar inte cyklingen när resurserna ska fördelas.** Svensk Cykling föreslår att minst 10 procent av de statliga medlem i nationell plan öronmärks för cykelinvesteringar.
- 5. Det saknas ett mål för ökat cyklande.** Ett möjligt mål skulle kunna uttryckas 10-20-30. Andelen resor under 10 km ska till 20 procent utgöras av cykling senast 2030.
- 6. Det saknas tydliga direktiv för Trafikverkets arbete med fyrstegsprincipen.** Trafikverket ska ges tydliga direktiv att initiera, medverka och finansiera steg 1-och steg 2-åtgärder.
- 7. Det saknas tydliga direktiv om att ändra väg- och anläggningslagarna.** Regeringen bör föreslå förändringar i väglagen och anläggningslagen så att cykelvägar kan byggas där de gör bäst nytta.



Svensk Cykling vidareutvecklar synpunkter ovan:

#### *Trafikverket prioriterar inte klimatmålet*

Klimatmålet är prioriterat hänsynsmål. I rapporten har Trafikverket stor tilltro till att en ökad andel elbilar i kombination med att byta till biobränslen för förbränningsmotordrivna personbilar och att lastbilarna ska klara klimatmålen till 2030 respektive 2045. Åtgärder inom transporteffektivt samhälle tonas ned motiverat med att det tar tid och medför minskad tillgänglighet utanför de större tätortskärnorna.

De samhällsekonomiska beräkningarna som bygger på avvägning mellan nyttor och kostnader bör inte vara relevanta för aktiviteter som överskrider de ramar som hänsynsmålet sätter upp. Gränserna för miljö och hälsa skulle då inte betraktas som förhandlingsbara och kostnader möjliga att kompensera med nyttor inom andra områden. Inom de ramar som hänsynsmålet sätter upp skulle däremot samhällsekonomiska avvägningar fortfarande vara relevanta.

#### *Trafikverket prioriterar inte målet om ett mer Trafikeffektivt samhälle, med minskad biltrafik och ökad cykling.*

En utmaning som lyfts fram är den förväntade urbanisering dvs att många fler och en större andel av befolkningen bor i tätorter. Denna utmaning är på samma gång en stor möjlighet för fler att uppnår god tillgänglighet med cykel. Eftersom denna potential inte undersökts av Trafikverket ingår den inte heller i planeringen vilket är olyckligt.

En annan angränsande utmaning är att landsbygd tros bli mer bilberoende i framtiden. Här finns en viktig roll för Trafikverket att bygga ut de regionala cykelbanorna för att minska bilberoende och ge landsbygdsborna fler alternativ, i synnerhet de yngre och grupper utan körkort. Att cykla till regional kollektivtrafik på en statlig cykelbana är ett billigt sätt att öka tillgängligheten och öka kollektivtrafikens upptagningsområde. Ser man bara cykling eller elcykling ensamt blir potentialen mindre men ändå stor eftersom en elcykel i 25 km/ger en stor räckvidd och att många orter ligger inom 20 km från varandra vilket är ett mått i Trafikverkets "Kågeson modellen"<sup>1</sup>.

Idag är många regionala vägar i det närmaste omöjliga att cykla på eftersom de är mötesseparerade och utan vägren och saknar parallell cykelväg.

#### *Trafikverket prioriterar inte att nå målet för aktivt resande*

Trafikverket skriver att det mesta av det aktiva resande sker framförallt på ickestatlig infrastruktur men att statlig infrastruktur har beröringspunkter och betydelse för det aktiva resandet. Det är en beskrivning av nuläget men inte en beskrivning av potentialen. Målet är formulerat som en sammanslagning av kollektivtrafik, gång och cykel, men den största delen av trafikarbetet är kollektivtrafik varav Stockholms lokaltrafik är den absolut störst delen.

Genom att det saknas ett eget mål för cykeltrafik som är det trafikslag som har störst bäring på de nationella folkhälsomålen om ökad fysisk aktivitet blir cykeltrafikens stora betydelse osynliggjord bland trafikarbetet med tunnelbana och buss.

---

<sup>1</sup> Kågeson och Vägverket 2007



Potentialstudier i regionerna (Sörmland, Skåne, Stockholm VGR mfl) visar dock att en betydande potential för cykelresande och tillgänglighet finns på statlig väg om det byggdes separerad cykelinfrastruktur istället för otrygg cykling i blandtrafik med bilar i 70–90 km/h. Målet för aktivt resande är ett andelsmål som kan påverkas, framför allt genom att trafikarbetet för bil minskar och cykel ökar.

#### Trafikverket prioriterar inte cyklingen när resurserna ska fördelas

Svensk Cykling föreslår att minst 10 procent av de statliga medlem i nationell plan öronmärks för cykelinvesteringar. Vidare föreslås att stadsmiljöavtalet utvecklas så att pengarna löper över fler år och successivt utökas. Vi vill också se lättade och/eller förändrade krav på motprestation, framförallt när det gäller cykelsatsningar.

Idag ställer många regioner krav på medfinansiering från kommunerna när Trafikverket ska bygga statlig cykelväg. Motsvarande krav finns inte om det är en körbana. Detta krav på att kommunerna ska betala just statlig cykelinfrastruktur riskerar att hämma utbygganden av det regionala cykelnätet. Denna planeringstradition bör brytas. Medfinansieringen är också tveksam eftersom det ger olika förutsättningar för människor i olika kommuner med i övrigt samma förutsättningar att cykla säkert.

Trafikverket bedömer att målet om 25% trafikarbetet med G-C-KOLL till 2025 inte nås. För att nå målet behövs mer trimnings- och miljöåtgärder och stadsmiljöavtal samt vidmakthållande och namngivna investeringar. Det behövas ett öronmärkt bidrag till just cykling för att säkerställa att den önskade utvecklingen uppnås på samma sätt som den miljard som avsattes i nationell plan för mötesfriväg i regionplaner i förra planeringsperioden. En annan förutsättning är att alla namngivna investeringar innehålla en separerad cykelväg för att målet ska nås.

#### Det saknas ett mål för ökat cyklande.

En grundbult för att uppnå ett ökat cyklande är att det beslutas om ett nationellt mål för hur mycket cyklandet i Sverige ska öka. Utan en sådan tydlig markering kommer frågan aldrig att få den prioritering den behöver. Detta underlag från Trafikverket är ett alltför tydligt bevis på detta faktum. Svensk Cykling menar att det inte behövs alltför djuplodande matematiska eller andra analyser för att ta fram ett sådant mål. Detta är ett politiskt ställningstagande. Ett möjligt mål skulle kunna uttryckas 10-20-30. Andelen resor under 10 km ska till 20 procent utgöras av cykling senast 2030.

#### Det saknas tydliga direktiv för Trafikverkets arbete med fyrstegsprincipen.

I frågan om steg 1- och 2- åtgärder enligt fyrstegsprincipen och deras finansiering i plan efterfrågar Trafikverket ett tydligt uppdrag. Att inte arbeta mer systematiskt med steg 1- och steg 2-åtgärder försvårar arbetet med att nå klimatmålen och övriga hållbarhetsmål samtidigt som det gör arbetet med tillgänglighet dyrare.

Svensk Cykling anser att Trafikverket ska ges tydliga direktiv så att de uppmanas att initiera, medverka och finansiera steg 1- och steg 2-åtgärder, det vill säga åtgärder för att påverka transportvalet och optimera transportsystemen. För att åstadkomma det måste Trafikverkets uppdrag och direktiv förändras. Regeringen måste också avsätta medel för detta arbete. Trafikverkets bristande mandat har lyfts till regeringen ett flertal gånger men utan skarpa direktiv.



Trafikverket skriver att många regioner vill möjliggöra statlig finansiering från både nationella planen och länsplanerna för steg 1 och steg 2-åtgärder. Trafikverket anser dock att det "inte är möjligt enligt gällande tolkning av styrande förordningar". Samtidigt håller Trafikverket med om att det finns många steg 1- och 2-åtgärder "som på ett kostnadseffektivt sätt kan lösa brister" samt att man "ser positivt på en fortsatt utveckling av tydliga regeringsuppdrag i syfte att kunna genomföra effektiva steg 1- och steg 2-åtgärder med statlig finansiering". Vi tolkar detta som att Trafikverket ställer sig positiva till att få ett förändrat uppdrag och nya direkt om att arbeta med steg 1- och 2 åtgärder.

Det saknas tydliga direktiv om att ändra väg- och anläggningslagarna.

Att hålla kvar vid gamla interna Trafikverks-tolkningar av väglagen hämmar utvecklingen av attraktiva cykelvägar som bidrar till målet om hållbar tillgänglighet. Att konsekvent dra cykelvägar nära vägar gör att cyklisterna exponeras för mer luftföroreningar än en friare dragning som utgår från landskapet och cyklisternas preferenser.

Svensk Cykling anser att det är av yttersta vikt att väglagen och anläggningslagen ändras så att cykelvägar kan byggas där de gör bäst nytta. Idag sätter väglagen och anläggningslagen käppar i hjulet för statligt finansierade cykelvägar. Lagarna innebär dels att cykelbanor alltid måste byggas intill en väg och inte får vara fristående, dels att Trafikverket inte får anlägga eller äga cykelbanor utmed enskilda vägar, som utgör den största delen av Sveriges vägnät.

Väglagen kräver idag att det ska finnas ett funktionellt samband mellan cykelvägar och en allmän väg. Cykelvägen måste med andra ord ligga så nära den allmänna vägen att den kan sägas avlasta den. Lagen kräver även att samtliga trafikslag ska kunna ta sig fram på alla allmänna vägar.

Anläggningslagen säger att Trafikverket inte får anlägga eller äga enskilda vägar, och inte heller anlägga fristående cykelvägar i anslutning till befintliga enskilda vägar. Eftersom enskilda vägar utgör den största delen av Sveriges vägnät skapar det stora begränsningar.

Lagarna är omoderna och tar inte hänsyn till cykelns särskilda möjligheter och behov som ett eget transportslag. En modern lagstiftning är ett måste för att skapa hållbara transportsystem. En lagändring skulle skapa möjligheter att arbeta transportslagsövergripande på ett effektivare sätt.

## SVENSK CYKLING VILL OCKSÅ LÄMNA YTTERLIGARE SYNPUNKTER PÅ INRIKTNINGSUNDERLAGET.

### Mål för transportsystemet

Regeringens uppdrag till Trafikverket var att ta fram en plan för "hållbar tillgänglighet" där tillgänglighetsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet med dess olika preciseringar. Detta är ett nytt sätt att tänka kring de transportpolitiska målen som kommer från SOFT gruppen bestående av Trafikverket, Naturvårdsverket och Energimyndigheten. Det har också beskrivits i regeringens budget och Transportplanering 2.0 från Trafikverket.



Denna målformulering påverkar också hur man ska lägga upp åtgärderna för att nå klimatmålen och de andra hänsynsmålen. Om åtgärderna för att nå målen bedöms utifrån det av regeringen uttalad målförhållandet, kommer cykeltrafiken få en större betydelse ensamt och i kombination med bland annat kollektivtrafik. Denna grundläggande ansats har Trafikverket inte lyckat inkludera in i sitt förslag som istället utgår från samhällsekonomiska bedömningar av enskilda åtgärder.

### Otydlig satsning på cykelinfrastruktur

Inriktningen innehåller flera bra skrivningar om cykling bland annat i hur cykling hanteras i planeringsprocessen. Den viktigaste åtgärden för ökad cykling är dock att det finns trygg, säker och bekväm infrastruktur så att människor i alla åldrar kan cykla. Cykelåtgärder finns potentiellt under flera poster i inriktningen: Stadsmiljöavtal, Länsplaner, trimningsåtgärder och namngivna objekt. I de flesta fallen finns cykling med som en åtgärd bland många och det saknas ett anslag som tydligt är för just cykling.

Det saknas dessutom underlag för vilken potential och nytta som finns för cykling utmed statlig nationell väg. Många regioner har tagit fram en regional cykelplan för de statliga regionala vägarna men det saknas motsvarande analys av det nationella vägnätet vilket avspeglar sig i att cykel saknas i de utpekade bristanalyserna. Här skulle Trafikverket behöva ta fram en nationell potentialstudie för cykel. Det skulle ge bättre underlag för sina scenarier om den roll cykeltrafik kan spela i omställningen till fossilfritt resande 2045.

### Mål och utmaningar

Bland de centrala utmaningarna som Trafikverket räknar upp saknas folkhälsa som vanligtvis räknas som en stor global utmaning eftersom så många människor berörs och att vård, lidande och död är så stora kostnader för samhället.

Hälsa är en viktig del av det transportpolitiska hänsynsmålet och Agenda 2030.

Trafiksystemet har stor påverkan på folkhälsan inte minst genom att så mycket tid för förflyttning görs med passiva transportmedel som bil. Dagens transportsystem gör det svårt för många att vara fysiskt aktiva i samband med förflyttning vilket minskar den fysiska aktiviteten i Sverige på ett märkbart sätt och ökar stillasittandet och de sjukdomskostnader som kommer av det. Hälsan påverkas också av motortrafikens utsläpp av avgaser som försämrar lungfunktionen hos barn och vuxna och gör att många dör i förtid. Att bara ange säkerhet som hälsorelaterad utmaning är att förminska trafiksystemets stora påverkan på folkhälsan.



---

MER ÄN EN TREDJEDEL AV BEFOLKNINGEN I  
ARBETSFÖRÅLDER UPPNÅR INTE MINIMINIVÅERNA  
AV FYSISK AKTIVITET OM 150 MINUTER.  
/WHO FACTSHEET FÖR SVERIGE.

NÄR DESSA MINUTER ANVÄNDS FÖR TRANSPORT ÄR  
DEN SAMHÄLLSEKONOMISKA KOSTNADEN NEGATIV.  
DENNA MÖJLIGHET UTNYTTJAS FÖR LITE.

---

Samtidigt är potentialen stor för fler hälsobefrämjande cykelresor eftersom en så stor del av bilresorna är korta och inom cykelavstånd för ökad cykling ensamt och i kombination med kollektivtrafiken. Potentialstudier i flera regioner visar på stor potential om infrastrukturen var säkrare och tryggare och genare.<sup>2</sup>

#### *Ett fossilfritt transportsystem*

Transportsystemet har en stor påverkan på utsläpp av klimatpåverkande gaser i Sverige. Vägtrafiken står för 93 % av fossilutsläppen från inrikes transporter. Trafikverket skriver att det är en stor utmaning att minska utsläppen med 70 procent från 2010 till 2030, dvs målet ska klaras på mindre än 10 år.

En sådan stor förändring är inte marginell och inte något som hanteras genom att skruva på vissa parametrar i systemet. För att klara utmaningen krävs ett systemskifte både i teknik och bränsle man framförallt i planering och policy och styrmedel för ett energieffektivare samhälle. I synnerhet om målet om netto noll ska nås till 2045. I den systemomvälvande omställningen behöver alla positiva åtgärder analyseras var för sig men framförallt tillsammans i åtgärds paket för att hitta synergieffekter och målkonflikter. I ett sådant paket har cykeln och elcykeln som hållbara lokala och regionala fordon en viktig roll tillsammans med andra lösningar även om cykeln själv kan stå för hela klimatösningen. Det fungera inte att hantera ett systemskifte med en åtgärd utan det krävs flera åtgärder tillsammans i paket.

#### *Vägen till ett säkert system*

Ytterligare en utmaning är trafiksäkerhet som i högsta grad berör cykling eftersom cyklister utgör en stor del av de svårt skadade trafikanterna och att flera personer dör varje år när de cyklar. Arbete med trafiksäkerhet har kallats Nollvisionen och målet är att skapa ett säkert system. Det innebär enligt inriktningen att Trafikverket arbetar proaktivt med att åtgärda kända säkerhetsbrister.

---

<sup>2</sup> Kriit HK, Williams JS, Lindholm L, Forsberg B, Sommar J. Health economic assessment of a scenario to promote bicycling as active transport in Stockholm, Sweden. BMJ Open 2019



För att cykeltrafiken ska bli säker och trygg krävs fler och mer riktade åtgärder mot de oskyddade trafikanterna som inte haft samma positiva utveckling och inte varit föremål för samma satsningar från Trafikverket.

Många dödsfall bland cyklister sker i blandtrafik på statlig väg och eftersom ganska få cyklar på vägar med höga hastigheter antyder det att risken är stor vilket även Folksam kommer fram till i sin djupstudie av dödsolyckor på statlig väg.<sup>3</sup>

#### *Nollvisionen måste inkludera cyklister*

Inriktningen skriver inget om Nollvisionsindikatorn om andel hastighetssäkrade passager eller separering av cykel och gångtrafik och att det finns en målkonflikt i att bygga mötesseparerade vägar men inte erbjuda cyklisterna en parallell cykelväg. Det leder till en ökad trafikosäkerhet eftersom mötesfria vägar saknar vägren där cyklisten kan bli omkörda med en säkerhetsmarginal på minst 1,5 meter.

#### *Arbete med rätt hastighet måste ta hänsyn till cyklister*

Om tillgängligheten ska vara hållbar behöver den också vara säker vilket för Trafikverkets nationella och regionala vägar innebär en anpassning av hastigheten till oskyddades förutsättningar för att tåla krockvåld. Alternativet är att erbjuda parallella cykelvägar av god kvalitet med säker utformning och god drift. Idag finns stora säkerhetsbrister. Det finns endast ca 3900 km cykelväg men ca 100 000 km statlig väg indikerar att omkring 95 % av Trafikverkets vägar medför cykling i blandtrafik. Bashastigheten är 70 km/h och många vägar har högre hastighet vilket gör att det finns ett stort arbete med att göra Trafikverkets vägar säkra.

På många vägar cyklar inte särskilt många idag vilket kan förklaras dels av att det är otryggt att cykla där med de höga hastigheterna dels av att det finns få målpunkter. Eftersom det saknas en nationell cykelpotential-studie eller annat underlag går det inte att avgöra vilken faktor som är viktigast. Hur som helst minskar tillgängligheten när befintliga vägar inte kan användas på grund av höga bilhastigheter.

Ett stort problem som Trafikverket identifierat är att mer än hälften av trafikarbetet utförs över gällande hastighetsgräns. Här borde regeringen tillsammans med EU besluta om att göra intelligent system för hastighetsanpassning (ISA) göras obligatoriskt i nya bilar och krav ställas för eftermontering. Med sänkta hastigheter finns även en betydande klimateffekt som ej beräknats eller uppskattats.

Fartkameror (ATK) kan också bidra till att fler håller hastighetsgränsen och ge en klimatbesparing. De höga hastigheterna och att så lite görs för att minska problemet gör att cyklister skadas och dödas och att många skräms bort från de allmänna vägarna. Införa en sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser och att fordonsägaren blir ansvarig är ett bra förslag. Bra om sträck-ATK kan införas i högre utsträckning i avvaktan på krav på ISA i bilarna.

Trafikverkets stöd till förslaget om en sänkt bashastighet i tätbebyggt område är bra men ett skarpt ställningstagande för 30 km/h hade varit tydligare. Stockholmsdeklarationens slutsatser är väl i linje med Nollvisionen och de transportpolitiska målen. För vägar där cyklister är separerade

---

<sup>3</sup> Folksam 2018 [https://www.folksam.se/media/analys-av-dodsolyckor-med-cyklister-2018\\_tcm5-37450.pdf](https://www.folksam.se/media/analys-av-dodsolyckor-med-cyklister-2018_tcm5-37450.pdf)



från motortrafiken kan skyltad hastighet alltid höjas genom en lokal trafikföreskrift (LTF). En bashastighet på 30 km/h skulle bidra till att öka cyklingen och även bidra positivt till de andra transportpolitiska målen

#### *Tillgänglighet i hela landet*

Underlaget missar möjligheten att cykla på landsbygd för barn och personer utan körkort eller bil. Elcykeln ritar om geografin och gör att längre och backiga avstånd blir acceptabla för fler att cykla. För att utnyttja denna nya potential av hållbar mobilitet behöver fler regionala cykelvägar byggas och planeringsprocessen även omfatta fler typer av cykling än arbetspendling t.ex. fritidsresor, skolresor mm samt att cykling till busshållplatser behöver tas med.

En inventering av potentialen för cykling utmed Trafikverket stovvägar behöver göras för att ge mer solida underlag för beslut om cykelinfrastruktur.

Cykeln har också potential att överbrygga tillgänglighetsproblem för lokalt och regionalt resande i kombination med kollektivtrafik. Denna kombination saknas i resonemanget.

#### *Konkurrenskraftiga godstransporter*

En viktig del av en multimodal lösning är godsets sista kilometrarna in i stadsmiljö som ofta är dyrast, bidrar mest till trängsel och har störst miljö och trafiksäkerhetspåverkan. En lösning för "last mile" som inte tas upp är en storskalig överflyttning till lastcyklar och mindre elfordon via omlastningshubbar i utkanten av städer där gods lastas om. En prototyp finns i Göteborg och Nordstan.

#### *Trafiklagstiftning anpassad till cykeltrafik*

Trafiklagstiftningen bör ändras så att det blir möjligt att utforma trafikregleringar speciellt anpassade till för cykeltrafik. Tex tillåten högersväng mot rött, cykling mot enkelriktat samt tydligare väjningsregler vid överfart över väg. Dessa är bra förslag till att modernisera trafiklagstiftningen som regeringen bör genomföra.

#### *BK4 vägnätet måste ha separerad cykelinfrastruktur*

För cykeltrafiken kommer riskerna och otryggheten att öka genom bland annat vinddraget från de stora lastbilstågen som kör om på nära avstånd. Ett minsta krav är att det vägnät som upplåts för HCT transporter ska erbjuda en separerad parallell cykelväg så att cyklisternas hållbara tillgänglighets inte försämras ytterligare.

#### *Autobroms bra för trafiksäkerheten*

Bra förslag om autobroms och andra kollisionundvikande system för fler fordonstyper. Den föreslagna strategin att förlita sig på frivillighet och Euro-NCAP märkning för att påverka ägare och inköpare av tunga fordon känns dock lite verklighetsfrämmande. Transportmarknaden är konkurrensutsatt vilket gör att sannolikheten är låg att åkerier och andra transportörer frivilligt väljer dyrare säkerhetsteknik. Hittills har bara styrsignaler genom lagstiftning fungerat för branschen. Att trafiksäkerhetskraven på tunga fordon ökar är bra och utformningen av hytterna och direkt sikt från förarhytten är viktiga lagkrav som borde tillföras. Sådana krav finns bland annat i London.





### *Trafiksäkerhet 2+1 vägar*

De flesta som omkommer gör det på Trafikverkets regionala vägar. Dessvärre handlar många trafiksäkerhetsåtgärder om mötesseparering där säkerhet och trygghet för cykeltrafiken minskar när vägrenarna tas bort. I många fall byggs inte heller parallell cykelväg. Den parallella cykelvägen bör ingå i kalkylerna för mötessepareringen och inte ses som något separat projekt som går att bryta ut och skippa eller senarelägga.

En minskning av hållbar tillgänglighet för cykel ska inte motiveras av trafiksäkerhet för motortrafiken. Risken per km för en cyklist att bli dödad är störst på statlig väg där hastigheten är högst och separeringen sämst, se Folksam 2018. Trafikverket behöver därför slå fast att någon form av separering av cykeltrafiken alltid ska ingå vid anläggning av mötesseparerade vägar. Att öka faran för en trafikantgrupp för att göra det bättre för en annan är inte förenligt med Nollvisionen.

### *Åtgärda gång och cykelpassager*

Barns självständiga och säkra mobilitet till skolan tas också upp i underlaget. Trafikverket föreslår att identifierade passager ska åtgärdas. Det är bra men att bara åtgärda vissa är en otillräcklig strategi eftersom barn och vuxna även cyklar till fritidsaktiviteter, för att träffa vänner, för inköp, utflykter osv. Slutsatsen borde vara att alla passager behöver hastighetssäkras vilket skulle vara i linje med en förlåtande trafikmiljö i Nollvisionen. Förslaget att utveckla VGU för att ta fram fler möjliga former av hastighetssäkring av passager är bra men borde kompletteras med förenklingar av planskilda lösningar som standardiserade och billiga träbroar.

### *Se över utformningskraven*

Trafikverket bör se över utformningskraven för cykelbanor. Redan idag sker en stor del av olyckorna med cykel på grund av bristande utformning och drift. Bristerna på statligt vägnät bör också inventeras och en plan tas fram för att åtgärda trafiksäkerhets och komfortbristerna i Trafikverkets anläggning. En undersökning bör göras av var det saknas parallella cykelvägar utmed stombvägnätet utifrån liknande metoder som använts för de regionala cykelplanerna.

### *Ta bort krav på kommunal medfinansiering av statlig cykelväg*

Idag ställer många regioner krav på medfinansiering från kommunerna när Trafikverket ska bygga statlig cykelväg. Motsvarande krav finns inte om det är en körbana. Detta krav på att kommunerna ska betala just statlig cykelinfrastruktur riskerar att hämma utbygganden av det regionala cykelnätet och stimulera motortrafikinvesteringar på regional nivå. Denna planeringstradition bör brytas. Medfinansieringen är också tveksam eftersom det ger olika förutsättningar för människor i olika kommuner med i övrigt samma förutsättningar att cykla säkert.

### *Vad är samhällsekonomisk kostnad?*

Den helt övervägande delen av transportsektorns klimatutsläpp kommer från vägtrafiken. Vägtrafikens klimatutsläpp kan minskas på tre sätt:

- genom elektrifierade och effektivare fordon
- genom att ersätta fossila drivmedel med biodrivmedel och el
- genom att minska det fossildrivna trafikarbetet.



Trafikverket skriver att var och en av dessa faktorer är förenad med en samhällsekonomisk kostnad, som är summan av samtliga samhällsnyttor och samhällskostnader, inklusive alla relevanta hållbarhetsdimensioner och hållbarhetsrestriktioner.

Detta är ett något märkligt antagande som bygger på en idé om att vi har en optimal situation idag och alla förändringar då är till det sämre. Det är ju inte sant eftersom en överflyttning av en bilresa till en cykelresa med samma tidsåtgång och som ger minskade utsläpp och ökad fysisk aktivitet mycket väl kan vara utan kostnad.

#### Exempel om cykling

Exempel om cykling beskrivs i en underlagsrapport men hänvisar inte till några källor utan bygger framförallt på lösa antaganden om storleksförhållandet idag mellan cykling och bilresande där bilresandet storlek betraktas som något av en naturlag. Cykling kan inte ersätta allt bilresande, men det bilresande det **kan** ersätta är lönsamt eftersom det ger nyttor för till exempel folkhälsan. Med en så stor systemförändrande utmaning som att minska inrikestransporternas fossilgasutsläpp med 70 % till 2030 så har vi inte råd att rata några lönsamma förslag med hänvisning att de inte löser hela problemet.

Antagandet om att ökat cyklande idag inte sker på bekostnad av minskat bilresande och därför inte kommer göra så i framtiden är tveksamt eftersom cykeltrafiken framförallt hämmas av dålig infrastruktur. Potentialstudier från flera regioner indikerar att ett stort antal resor kan överflyttas. Mindre studier av elcyklister visar också att många har minskat sitt bilresande tack vare elcykeln.

#### Trafikens framtida utveckling

Gång och cykeltrafik redovisas i prognosen sammantaget vilket ger en svaghet i prognosen eftersom de två färdätten har olika räckvidd och hastighet och reagerar olika på olika samhällsutvecklingar. De två färdätten kan också tänkas utvecklas åt olika håll där den ena ökar och den andra minskar vilket då gör prognosen till ett dåligt verktyg för planering. Gång och cykel bör särredovisas i enlighet med den nationella cykelstrategin som slog fast att cykeltrafik ska betraktas som ett eget färdätt. Denna brist behöver åtgärdas innan en siffra på prognostiserad trafikutveckling slås fast för gång och cykeltrafik ihop.

Prognosen i övrigt antar att korta resor ökar mer än långväga resor men att korta resor som cykelresor ökar mindre och får en minskad andel av trafikarbete tvärtemot målen om ökat aktivmobilitet till 2025. Med så skakig grund kanske inte siffror ska redovisas utan istället riktningar och resonemang om riktningens storlek. Siffrorna ger en falsk känsla av precision som i detta fall helt saknas.

Trafikarbetet förväntas öka 2 procent till följd av förbättringar av vägnätet. Samtidigt kan man tänka sig att ett liknande och större effektsamband finns för cykeltrafik där efterfrågan för regionala cykelresor är nedtryckt till följd av att hastigheterna i blandtrafik tillåts vara så höga att det skapar en otrygghet för potentiella cykeltrafikanter.

Att ställa om trafiksystemet till klimatkraven är inte en förändring på marginalen utan är en systemförändring vilket antagligen också ger systemförändringar som Trafikverkets modeller inte kan hantera. Att hantera en så stor förändring som stora förändringar på marginalen riskerar ge stora fel eftersom modellen inte är anpassad för den typ av analys.



### Vårda det vi har

På sidan 78 nämns att Trafikverket har 3900 km gång och cykelväg. Standarden på denna infrastruktur nämns inte uttryckligt men det bör inventeras av Trafikverket och om behov finns åtgärdas eftersom just dåligt underhållen eller utformad cykelbana är en av huvudorsakerna till singelolyckor med cyklister.

Vinterdrift är en viktig del av basunderhållet som beskrivs på sidan 79 och där finns en stor förbättringspotential för statliga cykelvägar genom att på långt fler sträckor använda sopsaltningsmetoden för vinterdrift. Det ger bättre framkomlighet och högre säkerhet men kräver att en normalbredd på cykelbanan om minst 2,5 meter.

Cykelinfrastrukturen har ett stort generellt behov av underhåll men det redovisas inte i rapporten men en inventering av Sweco av de regionala cykelvägarna i Stockholm visade att 1 % höll en klass i enlighet med Trafikverkets utformningsriktlinjer Vägar och gators utformning, VGU. Inventeringen gjordes i samband med att en ny regional cykelplan togs fram.

### Var finns cykelåtgärderna?

Cykelsatsningar i planen återfinns framförallt i stadsmiljöavtalen där en stor del av medlen går till cykelåtgärder i städer. I länsplanerna finns också en hel del cykelobjekt även om det varierar mellan regionerna och omfattningen inte är i närheten av behovet. Cykelsatsningar kan även ingå som en del i trimnings- och miljöåtgärder samt namngivna satsningar men det finns ingen garanti för att det alltid blir bättre för cyklisterna eftersom typen av cykelinfrastruktur eller blandtrafik i varje projekt. I planförslaget för förra planperioden 2018–2029 fanns två nationella namngivna cykelobjekt som sedan ströks i slutversionen.

### Trimnings- och miljöåtgärder

Ökad säker cykling är ett utpekat åtgärdsområde men det saknas indikationer både i huvudrapporten och i underlagsrapporten på hur mycket pengar som avsätts för de olika områdena. Det redovisas bara aggregerat i tabell 27. En förklaring till att siffror saknas kan vara att det saknas en bristkartläggning för nationella cykelvägar. En bristkartläggning behöver genomföras inför det fortsatta arbetet.

Resurserna till trimnings och miljöåtgärderna bör vara fasta och inte varierar med storlek på medelsram eftersom de bidrar till att lösa situationer då funktionsmålet utvecklas utanför hänsynsmålet.

### Stadsmiljöavtal

Stadsmiljöavtalen är den enda posten i den nationella planen som innehåller åtgärder som enbart fokuserar på ökad cykling. Denna post bör kunna variera uppåt men inte nedåt utifrån ramarna med tanke på de stora fördelar för hållbarhetsmålen som avtalen innebär. Åtgärderna i avtalen lägger också grunden för en omställning av andra längre bilresor och kan ge en effektiv omställning till ett reducerat trafikarbete. Konstruktionen av stadsmiljöavtalen behöver göras om med mindre administration, lägre krav på motåtgärder och högre bidragsnivå för att även mindre kommuner ska ha möjlighet att söka.



### Forskning

Inom forskningsområdet finns ett stort behov av forskning om effektsamband om cykling men möjligheter att undersöka det är tillgodosett med dagens system för fördelning av forskningsmedel.

### Hållbarhetsbedömning

Inriktningsförslaget ska för första gången tydlig inrymmas inom en hållbarhetsram med klimat i fokus.

Trafikverket skriver i kapitel 7.3.3.1 att ett minskat trafikarbete i en förenklad analys leder till måluppfyllelse för aspekterna klimatpåverkan, luftkvalitet, buller, biologisk mångfald, trafiksäkerhet och aktivt resande. Hur trafikarbetet minskar är viktigt för hur stor måluppfyllelse man uppnår och om det uppstår konflikter med aspekterna tillgänglighet i hela landet respektive för alla. Denna del behöver Trafikverket utveckla och utreda mer och ökad cykeltrafik i kombination med samhällsplaner och i kombination med kollektivtrafik är ett sätt att öka tillgängligheten. Denna insikt har dock inte påverkat planens huvudinriktning

I kapitel 7.3.4 väljer Trafikverket att jämföra sitt förslag med den interna produkten Målbild 2030 istället för att jämföra med någon uppsättning nationella mål t.ex. de transportpolitiska målen. Det finns ingen motivation till valet av jämförelsemallen och det har inget stöd i regeringsdirektivet.

En bredare och djupare analys av inriktningsförslaget kan nog åstadkommas om förslaget jämfördes med de nationella målen istället för en intern målbild eftersom inriktningen har så stor samhällspåverkan och målbilden är ihopsatt utifrån Trafikverkets interna behov. Även om den valda jämförelsemallen är ett internt dokument visar kapitel 7.3.4.1 att nuvarande inriktning inte är tillräcklig för att uppfylla målen. Inte heller förslagen med störst ramar är utformat så att det klarar målen fullständigt. Undantaget är klimatmålet som uppfylls med planen tillsammans med antaganden om andra åtgärder och styrmedel. Här skulle Trafikverket behöva utgå från hänsynsmålets gränser och därefter fördela medlen i planen.

Att lägga fram en plan som inte motsvarar regeringens beställning i direktivet är att inte göra jobbet klart. Det behövs ytterligare utredningsarbete som utgår från de transportpolitiska målen och hänsynsmålets avgränsning av funktionsmålet.

Klas Elm

VD, Svensk Cykling

+ 46 8 508 938 18 (tel)

+ 46 704 58 01 08 (mob)

[klas.elm@branschkansliet.se](mailto:klas.elm@branschkansliet.se)