

PM: Teckna mobilitetsavtal med kommunerna

Möjligheten till samfinansiering av cykelinfrastruktur är i grunden positivt. Kommunerna behöver ekonomiska samarbeten med staten för att samhället ska kunna skörda frukterna av större satsningar på aktiva transporter. Många kommuner anser att det system med stadsmiljöavtal som tidigare funnits inneburit för stor administration – vilket hindrat dem från att söka.

Ett nytt mobilitetsavtal behövs för att ställa om till ett transporteffektivt samhälle. Framförallt behöver fokuset breddas från städer till tätorter för att möjliggöra satsningar i hela landet och nå samtliga kommuner. Därutöver bör de förslag som SKR tar upp i sitt PM kring tidigare stadsmiljöavtal övervägas när ett nytt mobilitetsavtal utvecklas. Det kan vara att kraven på data och uppföljning lättas, eftersom små, enskilda åtgärder sällan ger direkta systemeffekter i form av ökad andel hållbart resande. Ett sätt att sänka de administrativa trösklarna kan vara att en formulering avseende mobilitetsavtalens syfte. De tidigare stadsmiljöavtalen skulle bidra till ökad andel kollektiv- och cykeltrafik. Syftet med mobilitetsavtalen kan istället formuleras som att satsningarna på dessa färdssätt ska öka.

PM: Utveckla finansieringsprinciperna för att överbrygga barriärer

Större vägar och järnvägar skapar ofta barriärer som bryter upp lokalsamhällen. För att motverka negativa effekter på näringsliv, ortens attraktivitet och sammanhållning kan barriäreffekten mildras genom att bygga broar och tunnlar som skapar ett mer gent vägnät för cyklande och gående.

Principerna för medfinansiering av åtgärder bör utvecklas och preciseras med utgångspunkt i att den väghållare som skapar barriären bör betala för hela eller en betydande del av kostnaderna för att överbrygga den. Här utgör väglagstiftningen ett hinder, men även praxis.

- [Ansök om bidrag för hållbara stadsmiljöer](#)
- [Stadsmiljöavtal, hållbara stadsmiljöer](#)

