

REMISSYTTRANDE 2022-02-28

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

diarienummer I2021/02884

Svenska Cykelstäders yttrande gällande Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022—2033, TRV 2021/79143

Svenska Cykelstäder är en förening med 36 svenska kommuner, 6 regioner och 8 associerade partners som arbetar målmedvetet med ökad och säker cykling. I vårt yttrande har vi granskat Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen utifrån ett cykelperspektiv.

Sammanfattning

Låt trafikpolitiken bidra till ett hållbart samhälle

Vägtrafiken står idag för cirka 30 procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp och Riksdagen har beslutat att vägtrafikens utsläpp ska minska med 70 procent till 2030, jämfört med 2010. Ökad cykling är en del av lösningen, som dessutom bidrar till minskad risk för välfärdssjukdomar.

Under coronapandemin har många europeiska länder storsatsat på cykling som ett led i att skapa förbättrad folkhälsa på kort såväl som lång sikt – samtidigt som man skapar mer levande och hållbara städer. Här har Sverige halkat efter.

Svenska Cykelstäders vision är att hälften av alla resor under fem kilometer ska ske på cykel. Ju fler som väljer cykel i stället för bil, desto bättre är det för klimatet, folkhälsan och för minskad trängsel i trafiken. För att vi ska nå dit krävs flera förändringar. Nedan listar vi våra viktigaste punkter.

Anta ett nationellt cykelmål. Svenska Cykelstäder välkomnar att regeringen i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) angett att den avser att ta fram mål för ökad cykling, samt att VTI har fått i uppdrag att ta fram förslag på ett sådant. Svenska Cykelstäder föreslår att regeringen upprättar ett tidssatt och kvantifierat cykelandelsmål då det är en förutsättning för att cyklingen ska prioriteras, och kunna medverka till att de transportpolitiska målen nås.

Möjliggör statliga medel till steg 1- och 2-åtgärder. Svenska Cykelstäder föreslår att Trafikverket ska ges möjlighet 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.

Ändra väglagen och anläggningslagen. Svenska Cykelstäder föreslår att regeringen förändrar väglagen och anläggningslagen så att cykelvägar kan byggas där de gör bäst

nytta. Idag sätter dessa lagar käppar i hjulet för statligt finansierade cykelvägar. 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. Detta skulle dessutom underlätta i skapandet av ett nationellt sammanhängande cykelvägnät.

Avsätt mer pengar till cykel och gör det lättare att ta del av pengarna. Svenska Cykelstäder föreslår att de statliga investeringarna i cykelinfrastruktur utökas och att länsplanerna får en större del av de statliga investeringarna. Vi föreslår att minst 10 procent av de statliga medlen i den nya nationella planen öronmärks för cykelinvesteringar. Svenska Cykelstäder föreslår också att reglerna i stadsmiljöavtalet ska förändras. Svenska Cykelstäder vill utveckla stadsmiljöavtalet 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.

Ge Trafikverket tydligare direktiv att arbeta med ett hållbart transportsystem. Svenska Cykelstäder föreslår att regeringen ska ge Trafikverket tydligare direktiv att främja cykel och andra transportslag som bidrar till minskade klimatpåverkande utsläpp, minskad trängsel och ökad folkhälsa. Som ett led i detta arbete föreslår Svenska Cykelstäder också att Trafikverket får i direktiv att uppdatera sina beräkningsunderlag, de så kallade basprognoserna. Prognoserna måste bättre spegla potentialen av kombinationen av olika styrmedel och bidra till måluppfyllelse av de transportpolitiska målen såväl som de globala målen.

Möjliggör aktiva och säkra transporter för alla. Svenska Cykelstäder föreslår att Trafikverket ges i uppdrag att ta fram åtgärder som bidrar till att målet om aktivt resande nås. Aktivt resande innebär resor med cykel, gång och kollektivtrafik och cykeltrafik är det mål som har störst bäring på de nationella folkhälsomålen om ökad fysisk aktivitet. Att det mesta aktiva resandet idag sker på ickestatlig infrastruktur är endast en beskrivning av hur det ser ut – inte av potentialen. Då det saknas ett eget mål för cykeltrafik blir cykeltrafikens stora betydelse osynliggjord i befintliga mål. Vidare föreslår Svenska Cykelstäder att Trafikverket ges i uppdrag att ta fram åtgärder för att nå nollvisionen som bättre inkluderar oskyddade trafikanter, i synnerhet cyklister.

Synpunkter på förslaget till nationell plan 2022-2033

I nedanstående avsnitt redogörs för våra synpunkter på de olika delarna i förslaget till nationell plan. Då våra frågor återkommer i olika delar av förslaget till nationell plan har vi valt att samla dem under olika ämnesrubriker, snarare än att gå igenom avsnitt för avsnitt.

Låt trafikpolitiken bidra till ett hållbart samhälle

Trafikverket underskattar cykelns potential för att nå de transportpolitiska målen

Vägtrafiken står idag för cirka 30 procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp. Riksdagen har beslutat att vägtrafikens utsläpp ska minska med 70 procent till 2030, jämfört med 2010. Ökad cykling är en del av lösningen, som dessutom bidrar till minskad risk för välfärdssjukdomar.

Under coronapandemin har många europeiska länder storsatsat på cykling som ett led i att skapa förbättrad folkhälsa på kort såväl som lång sikt – samtidigt som man skapar mer levande och hållbara städer. Ett exempel är Paris där man nu satsar på den så kallade 15-minutersstaden där jobb, skola och vardagsärenden ska kunna nås inom en kvart på cykeln.

För att nå klimatmålet, övriga transportpolitiska mål samt de globala målen till 2030 står vi inför ett systemskifte utan dess like – dessutom på kort tid. Förslaget till nationell transportplan för transportinfrastrukturen sträcker sig 2022–2033 och är därför ett helt centralt dokument för att nå målen. Trafikverket verkar i förslaget till nationell plan ha resignerat och är inte berett att föreslå tillräckliga satsningar på alternativa trafikslag, delvis med motiveringen att 85 procent av persontransportarbetet och 50 procent av godstransportarbetet utgörs av vägtrafik och vägen till att nå klimatmålen därmed i första hand handlar om att göra vägtrafiken fossilfri. Detta trots att det tidigare konstaterats att den bränsledrivna trafiken behöver minska med ungefär en tredjedel för att Sverige ska nå 2030-målet med 70 procent minskade utsläpp. Trafikverket skriver i förslaget att transportsektorns utsläpp kan minskas med minskad vägtrafik, vilket medför flera positiva miljöeffekter såsom minskning av buller, trängsel och olyckor. Ändå framhålls inte cyklingsinvesteringar i sammanhanget med den stora potential det erbjuder att styra om trafik till mindre energikrävande fordonsslag.

Svenska Cykelstäder anser fortsatt att Trafikverket för ett cirkelresonemang. För att nå ett transporteffektivt samhälle där alternativa trafikslag som cykel, gång och kollektivtrafik har en ökad andel av den totala trafikmängden krävs att man prioriterar satsningar på dessa trafikslag. Det är ingen naturlag att vägtrafiken för alltid ska vara så stor som idag. Därutöver bör tilläggas att Trafikverket i förslaget till den nationella planen lyfter fram att regeringen i sin infrastrukturproposition från 2021 noterat att transportarbetet som utförs ska vara transporteffektivt. Det framhålls att transporteffektivitet kan uppnås genom att transporter överflyttas till andra färdmedel som har lägre resursförbrukning, eller genom fysisk planering. Svenska Cykelstäder anser att ökad cykling har en stor potential att fylla behovet av ett mer transporteffektivt samhälle.

Trafikverket väljer istället att ta sig an utmaningen genom att skruva i befintligt system och satsa på elektrifiering och biobränslen. Vi delar inte bedömningen att det räcker. Vi kommer inte att nå klimatmålen och övriga transportpolitiska mål utan att använda alla åtgärder som står till buds och kombinera dem. Det finns åtgärdspaket med stora synergier, till exempel en kombination av ökad cykling ihop med ökad kollektivtrafik, förändrat pris på personresande med bil och lastbil, ökad digital mobilitet, förändrat fritidsresande och så vidare. Detta skulle ge en annan totaleffekt, vilket Trafikverkets modeller inte fångar upp. En möjlig anledning till det kan vara att för lite kraft har lagts på att utreda paket av åtgärder och synergier mellan olika åtgärder inom målet transporteffektivt samhälle.

Trafikverkets förslag till nationell plan gör att Sverige låser fast sig i ett trafiksystem som fortsatt är trängselskapande, energikrävande och klimatpåverkande. Svenska Cykelstäder föreslår därför att regeringen ska ge Trafikverket tydligare direktiv att främja cykel och andra transportslag som bidrar till minskade klimatpåverkande utsläpp, minskad trängsel och ökad folkhälsa. Regeringen behöver i nästa steg anta en nationell plan som har en realistisk chans att klara både klimat- och hållbarhetsmålen. Sådana anpassningar bör prioritera cykel som en möjlighet både för att främja god tillgänglighet för den urbana befolkningen, samt för att bygga ut det regionala cykelvägnätet vilket har en stor

potential i kombination med utbyggd kollektivtrafik på landsbygden. En nationell infrastrukturplan behöver i högre utsträckning vila på benet transporteffektivt samhälle.

Trafikverkets prognoser leder fel och behöver moderniseras

Svenska Cykelstäder föreslår att Trafikverket får i direktiv att uppdatera sina beräkningsunderlag, de så kallade basprognoserna, så att det bättre speglar potentialen av en kombination av olika styrmedel och bidrar till måluppfyllelse av de transportpolitiska målen såväl som de globala målen.

Många kommuner vittnar om att basprognosen har en kraftig styrande betydelse i hur Trafikverket regionalt bedömer infrastrukturplanering i kommuner. Bland annat krävs ofta att dimensionering av trafiklösningar ska göras utifrån basprognosen istället för samhällsmål. Därmed blir prognoserna ett styrande verktyg och ett reellt problem för progressiva städers omvandling och bostadsbyggande. Vi menar att detta leder till en sorts prognosstyrning snarare än att styra utifrån de transportpolitiska målen.

När Trafikverket tittar på cyklings potential för att minska biltrafiken gör man det endast på en aggregerad nivå, istället för att särredovisa långa och korta resor. Det är problematiskt eftersom cykeln har störst potential när det gäller att ersätta bilresor på korta sträckor. Potentialstudier från flera regioner indikerar att ett stort antal resor kan överflyttas från bil till cykel. Exempelvis visar en potentialstudie från Region Stockholm att 70 procent av länsborna har mindre än 30 minuters cykelavstånd till jobbet. Region Skåne har beräknat att om antalet cykelresor tredubblas i Skåne finns en hypotetisk potential för att minska biltrafiken med upp emot 10 procent i regionen. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI) beräknade i en potentialstudie utförd för Region Sörmland att 45 procent av invånarna når sin arbetsplats inom 15 minuter med cykel. Inom 30 minuter på cykel kan 62 procent av sörmlänningarna nå sin arbetsplats. Skulle alla skolbarn i regionen hypotetiskt gå i sin närmaste skola skulle 42 procent av barnen nå skolan inom 10 minuters cykling. Vidare visar en potentialstudie i Region Gävleborg från 2021 att 48 procent av befolkningen kan pendla till jobb och skola på under 15 minuters cykling. På 30 minuter skulle 67 procent kunna nå sina arbetsplatser och skolor om de väljer elcykel. Elcyclarnas breda intåg gör cykelns potential ännu större. Mindre studier av elcyklister visar också att många har minskat sitt bilresande tack vare elcykeln. Dessutom har ellastcyklar, framförallt containerlastcyklar, en potential att ersätta godstrafik i stadskärnor.

Anta ett nationellt cykelmål

Svenska Cykelstäder välkomnar att regeringen anger i propositionen, Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) att den avser att ta fram mål för ökad cykling och att regeringen har följt upp detta med ett regeringsuppdrag till VTI. Svenska Cykelstäder ser fram emot att ta del av resultatet av VTI:s arbete. Vi vill härmed understryka vikten av att regeringen upprättar ett tidsatt och kvantifierat cykelandelsmål som pekar ut riktningen för framtida arbete kopplat till cykling. Det är en förutsättning för att cyklingen ska prioriteras, och kunna medverka till att de transportpolitiska målen nås.

Ett nationellt cykelmål skulle även vara ett stort stöd för kommuner och regioner i deras planerings- och prioriteringsarbete. Det skulle också underlätta arbetet med Trafikverkets målbild 2030 om det fanns ett tydligt mål att förhålla sig till. Målstyrningen behöver baseras på hur vi vill att trafiken ska se ut i framtiden, i stället för den prognosstyrning som vi menar

sker idag. Det skulle ge myndigheterna möjlighet att arbeta för att klara mål inom klimat, tillgänglighet och folkhälsa.

Möjliggör statliga medel till steg 1- och 2-åtgärder

Regeringen skrev i infrastrukturpropositionen att de i större utsträckning avser att prioritera kostnadseffektiva åtgärder. Men några nödvändiga direktiv för att det ska bli möjligt syns inte i propositionen. Vi vill att Trafikverket ska ges möjlighet att genomföra och finansiera fler av fyrstegsprincipens steg 1- och 2-åtgärder än idag. Det handlar framförallt om information och marknadsföring, där Trafikverket skulle kunna uppmana till aktivt och hållbart resande enligt de behov som bedöms finnas för att nå de transportpolitiska målen.

Svenska Cykelstäder 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. Trafikverkets bristande mandat har lyfts till regeringen ett flertal gånger men utan skarpa direktiv – till stor frustration för våra medlemmar. Trafikverket bör därför få i uppdrag att arbeta aktivt med och ta ansvar för steg 1- och 2-åtgärder, så att dessa åtgärder kan finansieras med statliga medel. Regeringen måste också avsätta medel för detta arbete. Ju fler som väljer cykel i stället för bil, desto bättre är det för klimatet, folkhälsan och för minskad trängsel i trafiken.

Ändra väglagen och anläggningslagen

Svenska Cykelstäder föreslår att regeringen förändrar väglagen och anläggningslagen 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. Nuvarande lagstiftning är omodern och tar inte hänsyn till cykelns särskilda möjligheter och behov som ett eget transportslag.

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.

Trafikutskottet har gjort ett tillkännagivande till regeringen där man skriver att regeringen "bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik". Utskottet menar att myndigheternas tolkning av väglagen, nämligen att en gång- och cykelväg endast får byggas om den är i anslutning till allmän väg, är ett hinder för ökad cykling. Utskottet vill i sammanhanget även peka på behovet av att hämta in erfarenheter från andra länder. Som exempel kan nämnas de regionala snabbcykelvägarna i Tyskland (Radschnellweg).

Flera regioner vill se ett förenklat regelverk för att bygga statliga cykelvägar, bland annat att begreppet allmän samfärdslinje förtydligas till att innefatta cykelvägar i Trafikverkets

planeringsdirektiv och i väglagen. Dessutom föreslår regionerna att begreppet funktionellt samband omdefinieras i väglagen så att cyklisternas behov prioriteras före kravet på närhet till statlig väg. Svenska Cykelstäder menar fortsatt att regeringen behöver ta Trafikskottets tillkännagivande på allvar och modernisera väglagen. I detta arbete måste regeringen också se över anläggningslagen. En modern lagstiftning är ett måste för att skapa hållbara transportsystem.

Avsätt mer pengar till cykel och gör det lättare att ta del av pengarna

Svenska Cykelstäder föreslår att de statliga investeringarna i cykelinfrastruktur utökas och att länsplanerna får en större del av de statliga investeringarna. Vi föreslår att minst 10 procent av de statliga medlen i den nya nationella planen och länsplanerna öronmärks för cykelinvesteringar. I den aktuella planen uppgår cykelpotten till ökad och säkrare cykling endast till 1 700 miljoner kr, varav 600 miljoner är öronmärkt för samfinansiering av länsplaner. Större samlade investeringar i cykelinfrastruktur är nödvändiga för att bygga ihop cykelvägnät och skapa större regionala nyttor.

Under lång tid har cykelinfrastrukturen varit underfinansierad. Tretton procent av persontransportarbetet skedde med cykel 2019. Trots detta får cykeln i förslaget till nationell plan mindre än 1 procent av investeringarna. De statliga medlen till cykelinfrastruktur har inte heller ökat på samma sätt som för andra transportslag. Trafikverket har i underlagsrapporten till förslaget redovisat att åtgärdsområdet ökad och säker cykling kräver 5 900 miljoner kronor men förslaget till indikativ ram ligger endast på 1 700 miljoner kronor (Riksdagens utredningstjänst Dnr 2021:1612).

I förslaget till nationell plan skriver Trafikverket upprepade gånger om flera samhällsnyttor med att satsa på kollektivtrafik och cykel. Bland annat skriver Trafikverket att investeringar i cykel- och kollektivtrafik och åtgärder kan skapa mycket stora samhällsnyttor genom att de ökar tillgängligheten för medborgare och näringsliv utan att ge ökade klimatutsläpp och i någon mån kan bidra till att minska vägtrafiken. Vi håller med Trafikverket i denna bedömning. Vi tycker att det i nästa steg borde följas upp med skarpa och proportionerliga åtgärder för att främja de listade transportslagen och trafikanterna.

Svenska Cykelstäder anser att det är en positiv utveckling att medel avsatts till ett särskilt anslag, den så kallade "cykelpotten" för att främja ökad och säker cykling som del av förslaget. Cykelåtgärder återfinns i flera poster i förslaget men en samfinansiering av länsplanerna har öronmärkts, vilket ses som en positiv utveckling. Samtidigt framhåller Svenska Cykelstäder att mer avsatta medel till länsplanerna hade gett ökade möjligheter för länsplaneupprättarna, då särskilt när det kommer till att bygga ut nödvändig infrastruktur för cykling på de regionala vägarna längs det statliga vägnätet där Trafikverket ser behov av trimnings- och miljöåtgärder. De övergripande anslagen till länsplanerna har i och med kostnadsindex inte ökat i någon avsevärd utsträckning i förslaget till nationell plan. Därutöver hänvisar Trafikverket till att åtgärdsbehovet för ökad och säker cykling inte är möjligt att ange eftersom det inte skett en sammanställning av behovet på de regionala vägarna. Att behovet inte sammanställts betyder dessvärre inte att 600 miljoner kommer att räcka. Svenska Cykelstäder har inhämtat synpunkter från sina medlemsregioner och dessa framhåller att den föreslagna summan ligger i stark underkant för att kunna täcka de samlade behoven på de regionala vägarna. Fortsatt ser Svenska Cykelstäder att utökade medel till länsplanerna med öronmärkta medel för att

utveckla cykelinfrastruktur vore ett välkommet inslag för att täcka regionala behov och se till att förutsättningarna för ökad och säker cykling främjas.

Ett innovativt sätt att lösa finansieringsfrågan är att se över gamla projekt. Många lönsamma cykelåtgärder i nationell och regional plan blir inte av eftersom stora delar av den ekonomiska ramen är uppbunden av gamla projekt. Planens helhet och måluppfyllelse skulle också kunna bli bättre om de äldre projekten i den befintliga planen sågs över och kompletterades med cykelåtgärder och/eller andra åtgärder för ett transporteffektivt samhälle.

Ökade statliga medel för cykling möjliggör bättre folkhälsa och ökad tillgänglighet i såväl städer, tätorter som på landsbygden. Sammanhängande cykelvägnät är centralt för att ge cykeltrafiken likvärdiga förutsättningar som andra trafikslag. Brister i cykelvägnäten bromsar tillväxten i cykeltrafiken. Regionerna bör därför i sitt länsplanearbete ges ett uppdrag att beskriva en strategi för cykeltrafikens utveckling och infrastrukturens regionala ändamålsenlighet, exempelvis genom kopplingar över kommungränser, kombinationsresande och möjligheten att koppla samman cykelvägnätet med knutpunkter för kollektivtrafik.

Trafikverket 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 tappa av denna nya potential av hållbar mobilitet behöver fler regionala cykelvägar byggas och planeringsprocessen även omfatta fler typer av cykling än arbetspendling såsom fritidsresor och skolresor samt cykling till busshållplatser.

Svenska Cykelstäder föreslår också att reglerna i stadsmiljöavtalet ska förändras. Under pandemiåren har kraven på motprestationer för cykelvägar sänkts, vilket välkomnats av Svenska Cykelstäder. Bland annat har det underlättat för mindre kommuner, exempelvis Åmål, Alingsås och Lysekil har kunnat söka och ta del av medlen i stadsmiljöavtalen. Svenska Cykelstäder förordar att de lägre ställda kraven även fortsatt bör gälla. Många kommuner anser att det är för krångligt att söka pengar från stadsmiljöavtalet. Detta leder till dubbelarbete för ansvariga tjänstepersoner både på kommuner och på Trafikverket. Under år 2020 stod en betydande del av medlen outnyttjade, vilket kan härledas bland annat till att ansökningar inte beviljats. Dagens modell ställer höga krav på motprestationer och kräver uppföljning på en nivå som inte alla kommuner kan leverera. Kraven på data och uppföljning bör kunna lättas, eftersom små enskilda åtgärder sällan ger systemeffekter i form av ökat hållbart resande. En annan ändring kan vara att ändra formuleringen avseende stadsmiljöavtalens syfte, för att sänka de administrativa trösklarna, från att stadsmiljöavtalen ska öka andelen cykel- och kollektivtrafik, till att de ska leda till ökade satsningar på dessa färdmedel. Svenska Cykelstäder vill utveckla stadsmiljöavtalet så att pengarna löper över fler år och att medlen successivt ökas istället för som rådande dagsläge då kort genomförandetid gäller. Vi vill också se lättade och/eller förändrade krav på motprestation, framförallt när det gäller cykelsatsningar. En modell kan vara den som finns i Norge där åtgärder för att minska biltrafiken räknas som en motprestation. Trafikverket föreslår att en miljard kronor per år bör avsättas i den nationella planen fram till 2030, efter vilket verket inte budgeterar för kommande stadsmiljöavtal under den resterande perioden över vilken förslaget sträcker sig. Trafikverket beskriver att stadsmiljöavtalen ska utvärderas i syfte att ta fram ett nytt beslutsunderlag för fortsatta satsningar efter 2030. Svenska Cykelstäder motsätter sig i princip inte en utvärdering då detta skulle kunna leda till utvecklade stadsmiljöavtal med

förenklade ansökningsprocesser. Däremot ifrågasätter Svenska Cykelstäder varför Trafikverket inte budgeterat för hela planperioden fram till 2033. Föreningen förordar att stadsmiljöavtalen blir kvar och utvecklas snarare än att tilldelas färre medel.

Förslaget till nationell plan nämner potentialen i en annan organisering av urbana transporter, där cykeltransporter kan spela en större roll. Trafikverket framhåller även att de vill fokusera på att skapa goda förutsättningar för barns resor, arbets- och studiependling samt resor mellan andra målpunkter såsom fritidsaktiviteter och service där Trafikverket skriver om just samfinansiering till länsplanernas cykelåtgärder för att underlätta nämnda transporter. Trafikverket har i tidigare inriktningsunderlag konstaterat att regeländringar för cykeltrafiken har en mycket hög kostnadseffektivitet. Vi har länge drivit dessa frågor och har med glädje sett hur Trafikverket föreslagit tillåten högersväng mot rött, cykling mot enkelriktat samt förenklade och förtydligade väjningsregler vid överfart över väg. Svenska Cykelstäder välkomnar det uppdrag regeringen gett Transportstyrelsen om att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka, där Svenska Cykelstäder fört en dialog med Transportstyrelsen. Vi vill dock betona att den absolut viktigaste åtgärden för ökad cykling är att det finns trygg, säker och bekväm infrastruktur så att människor i alla åldrar kan cykla.

Ambitionen är också att höja drift- och underhållsstandarden på cykelstråk där det ger stor samhällsnytta. Regionerna poängterar särskilt att ett förtydligande behövs vilka cykelstråk som räknas som samhällsnyttiga, då många regionala cykelstråk i dagsläget inte underhålls. Det saknas en tydlighet vilka cykelstråk som bedöms medföra samhällsnytta att underhålla, vilket medför att det är omöjligt att följa vilka vägar borde underhållas och om de faktiskt gjort det.

Aktiva och säkra transporter för alla

Målen för aktivt resande nås inte – förödande för folkhälsan

Svenska Cykelstäder föreslår att regeringen fördelar mer medel till åtgärder som bidrar till att målet om aktivt resande nås. Aktivt resande innebär resor med gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik och är ett viktigt mål för folkhälsan. Målet för aktivt resande är att 25 procent av trafikarbetet ska ske med aktivt resande till 2025 med sikte på fördubbling. I inriktningsunderlaget skrev Trafikverket att målet för aktivt resande inte kommer att nås. Trafikverket prioriterar inte målet om aktivt resande tillräckligt högt. Därför krävs tydligare direktiv från regeringen som omfördelar medel i den nationella planen med syfte att nå målet. 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. Hälsan påverkas också av motortrafikens utsläpp av avgaser som försämrar lungfunktionen hos barn och vuxna och gör att många dör i förtid. Trafikverket har vid flera tillfällen framfört åsikten att merparten av det aktiva resandet sker utanför statlig infrastruktur. Svenska Cykelstäder vill dock poängtera att nulägesbilden inte anger potentialen som finns för aktivt resande att ske mer på statlig infrastruktur framöver.

Att målet om aktivt resande inte nås är förödande för folkhälsan. Detta drabbar inte minst barnen. Barn som cyklar eller går till skolan – aktiva skoltransporter – har bättre hälsa och skolresultat. Med aktiva skoltransporter grundläggs tidiga goda vanor vilket har en tendens att följa med upp i vuxen ålder. Samhällsvinsterna av en ökning av barns aktiva skoltransporter är betydande. Genom aktiva skoltransporter minskar klimatpåverkan, folkhälsan stärks och tillgängligheten i transportsystemet ökar.

Nollvisionen måste ta sikte på cyklister

Svenska Cykelstäder föreslår att Trafikverket ges i uppdrag att ta fram åtgärder för att nå nollvisionens etappmål till 2030 som bättre inkluderar oskyddade trafikanter, i synnerhet cyklister. Arbete med trafiksäkerhet har kallats Nollvisionen och målet är att skapa ett säkert system. Det innebär att Trafikverket arbetar proaktivt med att åtgärda kända säkerhetsbrister.

Tyvär minskar inte antalet cykelolyckor, varför arbetet med trafiksäkerhet behöver skalas upp med fokus på cyklisters säkerhet. Cyklister utgör en stor del av de svårt skadade trafikanterna och flera personer dör varje år när de cyklar. Över hälften av alla personskador som leder till allvarliga skador i vägtrafiken drabbar cyklister och flertalet av personskadorna som drabbar cyklister uppstår i singelolyckor. För att cykeltrafiken ska bli säker och trygg krävs fler och mer riktade åtgärder mot de oskyddade trafikanterna, något som vi upplever är nedprioriterat hos Trafikverket. Det är emellertid viktigt att åtgärder som syftar till att öka säkerheten för ett trafikslag inte samtidigt minskar säkerheten för ett annat. Mötesseparering, exempelvis genom 2+1-väg, ökar kraftigt otryggheten för cyklister. Detta eftersom mötesfria vägar saknar vägren där cyklisten kan bli omkörd med en säkerhetsmarginal på minst 1,5 meter. Därför bör alltid en separerad cykelbana byggas bredvid. I sammanhanget välkomnas det regeringsuppdrag som Transportstyrelsen har att utreda möjligheten till regeländringar när det kommer till säkra omkörningar av cyklister, vilket görs med bakgrund av VTI:s litteraturstudie som även tagit fram ett nytt alternativ till 1,5-metersregeln för hur säkra omkörningar av cyklister kan ske.

En annan åtgärd som ökar säkerheten väsentligt för oskyddade trafikanter är sänkt bashastighet.

Ungefär 70 procent av vägnätet i tätort har idag bashastigheten 50 km/tim. Krockvåldet mot oskyddade trafikanter blir väsentligt högre ju högre hastighet. Risken att dödas mångdubblas vid 50 km/tim jämfört med 40 km/tim eller 30 km/tim. Det är ett skäl till att många kommuner valt att minska bashastigheten i tätorterna, men även att det leder till minskade bullerföroreningar och mer trivsamma trafikmiljöer. Det skapar även en säkrare och mer gynnsam miljö för barn som rör sig i stadsmiljön. Därutöver skapar det bättre förutsättningar för mer aktiv mobilitet i våra tätorter.

Svenska Cykelstäder
info@svenskacykelstader.se