

Ert Dnr: I2021/02884

2022-02-28

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar avseende

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Sätter den nationella planen fokus så att den bidrar till att nå klimatmål?

I direktivet pekar regeringen på att nå klimatmålen är en central utgångspunkt. I rapporten "Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet" som Trafikverket och fem andra myndigheter ligger bakom blev deras resultat att vi måste planera för ett mer transporteffektivt samhälle där vi reser mindre till och från arbeten med bil och mer med gång, cykel och kollektivtrafik.

Cykelfrämjandet kan inte se hur den nationella planen bidrar till att klimatmålen nås då planeringen bygger på en fortsatt ökad biltrafik. Bilen är viktigt för många men möjligheterna att välja andra färdmedel är större i städerna än på landsbygden. Det är främst i våra städer där det finns möjlighet att använda andra färdmedel som biltrafiken behöver minska. Det är på regionala cykelstråk till städer men framförallt inom det **kommunala cykelnätet** som det finns en mycket stor potential för att öka cyklandet.

En internationell studie¹ från ifjol visar att om var 10:e bilburen stadsbo i Europa väljer cykeln istället för bilen under en enda av dagens i snitt 3 resor skulle de totala utsläppen från Europas biltrafik minska med ca 10 %. Den bekräftar att potentialen till att överflytta bilresor till cykeln är stor och mycket större än många tror.

På sidan 40 i den nationella planen har Trafikverket redovisat reslängden per person och år med olika färdmedel. Det blir dock missvisande att slå ihop gång och cykel på det här viset. Cykel behöver redovisas separat för att vi ska kunna följa utvecklingen av cyklandet. Under 2020 ökade till exempel cyklandet med 15% i Stockholm, i förhållande till året innan.

¹ <https://sverigesradio.se/artikel/ny-studie-visar-sa-mycket-minskar-utslappen-av-att-stalla-bilen>

Satsningen på cykel är fortfarande för liten

Regeringen har i direktiv till Trafikverket och regionerna skrivit om synen på cykel. När vi läser den nationella planen är det svårt att se hur mycket medel som avsätts för cykel då åtgärder kan hamna på olika områden. Det är också svårt att se om andelen är högre eller lägre för cykelåtgärder i förhållande till den nu gällande nationella planen.

I förslaget till ny nationell plan finns det en sammanställning på hur medel har fördelats i inom stadsmiljöavtalet där 20 % (1,1 Mdkr) kan spåras till cykelvägnätet. Där vi hittar cykelåtgärder är inom "Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet" där bara 10 % har avsatts som innebär 1,7 Mdkr. Den pott som pengarna kommer från är 7 Mdkr mindre än den nu gällande nationella planen.

Kommuner har möjlighet att söka medel genom Stadsmiljöavtalet för bl.a. cykelåtgärder där de i så fall måste göra en motprestation med lika mycket. I den förslagna nationella planen avsätts **3 Mdkr mindre** än i den nu gällande nationella planen (9 Mdkr istället för 12 Mdkr).

Om det fortfarande blir så att 20 % går till kommunala cykelåtgärder så blir den totala satsningen på cykel $1,7+1,8 = 3,5$ Mdkr. Detta anser Cykelfrämjandet inte ligga i nivå med hur regeringen och Trafikverket skriver om cykel.

Då regeringen planerar att presentera nationella mål för att öka cyklingen måste det finnas medel att göra åtgärder både på det statliga och kommunala vägnätet. Det planeras en cykelpott men den avser bara det statliga, inte det kommunala vägnätet.

Typ av cykelåtgärd måste gå att spåras

Det är en nackdel att det inte finns tydliga principer för hur man ska se på åtgärder för cykel inför planarbetet. Vi har sett exempel från en regional plan där de hade avsatt 10 Mkr inom cykelåtgärder som avsåg en gångtunnel. En gångtunnel under en allmän väg syftar i regel alltid till att öka biltrafikens framkomlighet då alternativet med en cykelöverfart i plan är negativ för biltrafikens framkomlighet.

Trafikverket har i underlagsrapporten till "Trimnings- och miljöåtgärder" på sidan 15 beskrivit vad ökad och säker cykling handlar om. Åtgärderna syftar dels till att förbättra förutsättningarna för resenärer att välja cykel som färdmedel samt att öka säkerheten för cyklister. För att kunna följa upp kommande mål och hur medel avsett för cykling har använts är det viktigt att det i de nationella och regionala transportplanerna går att se vilket syfte en viss cykelåtgärd är kopplad till.

Cykelåtgärder måste ses i ett helhetsperspektiv

På sidan 22 i underlagsrapporten skriver Trafikverket att möjligheten att ta cykeln till bussen och kunna parkera den tryggt och säkert måste förbättras. Detta ser vi som en självklarhet men då kan inte Trafikverket i sina riktlinjer till regionerna, TDOK 2014:0073 skriva

”Trafikverket står inte för hållplatsutrustning så som väderskydd, belysning, cykelställ, papperskorgar, hållplatsskylt, tidtabellsinformation och eventuell realtidsinformation och inte heller för drift och underhåll av dessa anläggningar.”

Författning SFS 2010:161 gör det möjligt att i de regionala planerna avsätta åtgärder för kollektivtrafik inom det kommunala vägnätet förutsatt att det handlar om en vidareutveckling av kollektivtrafikstråk eller att förbättra möjligheten för att kunna cykla till en busshållplats längs dessa stråk.

För en regional cykelväg som ansluter till en kommunal cykelväg går gränsen för statliga medel vid det kommunala nätet. Detta blir då en begränsning för att skapa ett sammanhängande cykelstråk.

I vårt yttrande 2021-01-29 på inriktningsunderlaget för infrastrukturplanen har vi visat exempel på detta som gör skillnad på om det är en hållbar resa med buss eller cykel. Cykelfrämjandet tycker inte att detta är i linje med de mål som finns för omställningen mot mer hållbara resor.

Mer pengar till kommunerna utifrån en systemsyn

Trafikverket har på sidan 25 beskrivit brister som behöver åtgärdas för att få en ökad och säkrare cykling på ett mycket bra sätt. De använder ord som vikten av sammanhängande nät och att den största potentialen finns i befolkningstäta områden.

Detta har vi svårt att se i transportplanen då för lite medel går till kommunerna. Möjligheten att ge kommunerna en större andel begränsades redan i regeringens direktiv där det under den cykelpott som kan komma står

”Regeringen ser behov av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet och avser att ta fram mål för ökad cykling. Regeringen avser att fördela medel till en särskild cykelpott för åtgärder utöver de som finansieras inom ramen för namngivna objekt. Inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder bör Trafikverket därför föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar.”

Cykelfrämjandet anser att det är viktigt att regeringen breddar synsättet så att den cykelpott som nämns kan komma det kommunala cykelnätet till godo. Då först kan målen om att öka cyklandet bli en realitet.

En ökad trafiksäkerhet för cykel är ett viktigt mål som nämns på sidan 26. Där står det att det råder brist på säkra GCM-passager längs det nationella stamvägnätet. Enligt det nationella cykelbokslutet är bristen mycket större på det kommunala cykelnätet. Denna skillnad kan minskas genom att man i de regionala planerna avsätter en pott för kommunerna.

Större morötter för kommuner

I de "Byggregler²" som trädde i kraft den 1 februari finns en ansats till vad alla väghållare ska förhålla sig till. Det står bl.a. att utformningen ska ske utifrån cyklisternas behov. Under råd står det om tillräckligt breda cykelbanor men utan att ange vad detta innebär. Trafikverket har regler som anger vad detta innebär men varje kommun gör sina egna tolkningar.

Det är på det kommunala cykelvägnätet som den mesta cyklingen sker då det kommunala cykelvägnätet utgör ca 80 %. Det är också inom kommunerna som de flesta korta bilresor sker och samtidigt som det är där den största potentialen finns för att påverka så att fler bilister väljer cykeln för sina arbetsresor.

I planförslagets samlade effekter har Trafikverket beskrivit effekter på cykel på ett bra sätt där de skriver om den potential som en ökad folkhälsa har genom en ökad cykeltrafik. Ett exempel på detta är Göteborg³ som har räknat ut de hälsoekonomiska effekterna av att antalet cykelresor hade ökat med 15 000 från 2019 till 2020. Den samhällsekonomiska vinsten till följd av denna ökning är på drygt 1 miljard kronor.

Trafikverket skriver också under 6.7.2 "Ökad säker cykling" att satsningar på cykel i tätortsmiljöer är mer lönsamma än motsvarande på landsbygd. Cykelfrämjandet anser att detta visar på att cyklisternas infrastruktur behöver utvecklas utifrån det kommunala cykelnätet och ut på det regionala cykelnätet. Då först får man det nät som finns för bil och buss som utgår från "Hela resan". Inte utifrån en osynlig gräns mellan väghållarna.

Trafikverket skriver att den största potentialen för ett ökat cyklande är högst i befolkningstäta områden och att elcykeln kan bidra till viljan att välja cykeln för resor upp till 3 mil. Det är därför viktigt att bygga ett separat cykelvägnät inom och mellan tätorter med omgivande randbebyggelse samt landsbygd. Till skillnad mot biltrafiken ger en ökad cykling en stor hälsoeffekt för individen och i förlängningen för samhället.

² https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202021_122.pdf

³ <https://www.mynewsdesk.com/se/sweco/pressreleases/ny-studie-visar-att-cykling-innebaer-miljardvinster-foer-samhaellet-3096844>

I vårt yttrande 2021-01-29 på inriktningsunderlaget för transportinfrastrukturplaneringen utvecklade vi tankar kring hur mer medel kan ges till kommunerna. Vi utgick ifrån den positiva effekten av införandet av begreppet **Cykelöverfart**. Genom att den fick ett eget vägmärke med krav på reglering och utformning för att få sätta upp vägmärket så ser dessa platser nu ut på ett likartat sätt i hela landet.

En annan källa till inspiration är motorvägen som ger biltrafiken en mycket hög framkomlighet och trafiksäkerhet. Motorvägar ser ut på samma sätt oavsett om den har byggts i Piteå eller i Malmö eftersom det finns krav på reglering och utformning kopplat till ett vägmärke.

Vi tror att den typ av cykelväg som regeringen har lyft fram i den Nationella Cykelstrategin - **Snabba cykelstråk** kan spela en mycket stor roll för att väghållarna ska kunna skapa en infrastruktur med ett sammanhängande cykelnät. Men för att de ska se ut på samma sätt behövs en koppling till ett eget vägmärke, krav på reglering och utformning som till exempel vilken bredd den måste ha.

För kommuner som ser potentialen i **Snabba cykelstråk** och utformar dessa efter ett regelverk är det också rimligt att bidraget genom stadsmiljöavtalet eller en cykelpott skulle ökas till 85 %. Detta till skillnad mot dagens bidrag på 50 % som inte ställer något krav på utformningen. På 70-talet kunde kommuner få 85 % i bidrag för statskommunala gator med krav på utformning och att de skulle klara en framtida trafikökning. Detta satte fart på vägbyggandet i många kommuner. En liknande finansieringsmodell skulle kunna ge en liknande effekt för **Snabba cykelstråk**.

Cykel på tåg

EU har antagit ett direktiv om att nya och renoverade tåg ska ha minst fyra platser för cykel. Vår europeiska cykelorganisation ECF sammanställde 2021 hur det ser ut runt Europa för möjligheten att kunna ta med en cykel på tåget.⁴ I den samlade bedömningen kom det bästa svenska tågbolaget på plats 22.

För att påskynda utvecklingen med cykel på tåg bör det avsättas en pott som trafikbolag kan söka medel från så att de kan komplettera sin vagnpark med platser för cykel i väntan på att de köper in nya vagnar – vilket annars kan ligga långt fram i tiden. Detta tror vi även skulle ha en positiv effekt på cykelturismen i Sverige som i dagsläget ökar i resten av Europa.

Cykelfrämjandets riksstyrelse

Isabella Thöger
Verksamhetschef

⁴ <https://ecf.com/files/reports/cyclists-love-trains>