



Stockholm den 26 februari 2022

Ert Dnr: I2020/02739

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

Svar på remiss avseende

## Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Svensk Cykling tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag 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. Regeringen måste prioritera cyklingen när resurserna ska fördelas.** Svensk Cykling föreslår att minst 10 procent av statliga medel i nationell plan öronmärks för cykelinvesteringar. Ser man dessutom till de behov som Trafikverket redovisar för att åtgärda de brister och behov som finns, uppgår det totala behovet uppgår till 5 900 miljoner kronor medan detta förslag föreslås till 1 700 miljoner kronor.
- 5. Det saknas ett mål för ökat cyklande.** Det är viktigt att det arbete regeringen inlett leder till att ett **andelsmål** för cykling beslutas.
- 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 förslaget 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.

Med rejäla satsningar på ökat cyklande skulle klimatmålet prioriteras högre.

#### 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 uppnå god tillgänglighet med cykel. Detta borde förslaget till ny plan ta hänsyn till.

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 tillräckligt stor eftersom en elcykel i 25 km/h ger en stor räckvidd och att många orter ligger inom 20 km från varandra. 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

Trafikverkets ofta upprepade och framförda åsikt att det mesta av det aktiva resande sker på ickestatlig infrastruktur är en beskrivning av nuläget men inte en beskrivning av potentialen.

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 i befintliga mål bland trafikarbetet med tunnelbana och buss.

Potentialstudier i regionerna (Sörmland, Skåne, Stockholm VGR m.fl.) visar att en betydande potential för cykelresande och tillgänglighet finns på statlig väg om det byggdes separerad cykelinfrastruktur i stället 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. Vill regeringen göra allvar av att cyklingen i Sverige ska öka, måste denna vilja motsvaras av motsvarande resurstilldelning.

Enligt Riksdagens Utredningstjänst (Dnr 2021:1612) ser resurstilldelningen ut enligt tabell nedan. Jämfört med den totala ramen på 799 miljarder kronor är det en bit kvar till att motsvara cyklings andel av resandet.



Planerade åtgärder inom cykelinfrastruktur i nationell plan 2022-2033

Åtgärd	Totalt, mkr 2022-2033
Ökad och säker cykling	1 700
<i>Varav samfinansiering av länsplaner</i>	<i>600</i>
<b>Sverigeförhandlingen</b>	
Stockholm, cykelobjekt	115
Göteborg, cykelobjekt	63
Helsingborg, cykelobjekt	66
Lund, cykelobjekt	43
Malmö, cykelobjekt	149
<b>Totalt</b>	<b>2 136</b>

Källa: Trafikverket (2021). Trimmings- och miljöåtgärder. [Länk](#).

### Plan jämfört med behov

Vidare från Riksdagens Utredningstjänst (Dnr 2021:1612):

*I den nationella planen redovisar Trafikverket även de brister och behov som finns i de olika åtgärdsområdena. För åtgärdsområdet ökad och säker cykling lyfter Trafikverket upp att det totala behovet uppgår till 5 900 miljoner kronor medan förslag till indikativ ram föreslås till 1 700 miljoner kronor.*

*Vidare uppges de största bristerna inom åtgärdsområdet vara följande enligt myndigheten:*

- Behov av mer sammanhängande trafiksäkra cykelvägnät, såväl inom som mellan orter, samt bortbyggande av felande länkar.*
- Behovet av cykelvägar som ansluter till och från kollektivtrafik är stort.*
- Behov av tillgängliga och säkra cykelparkeringar vid bytespunkter.*
- Samplaneringen mellan cykel och kollektivtrafik behöver förbättras.*
- Brist på säkra GCM-passager längs det nationella stamvägnätet.*
- Vissa nationella vägar som går genom orter är av karaktären genomfartstrafik och saknar parallella gång- och cykelvägar. Dessa vägar skapar även barriäreffekter. Detta leder till att gående och cyklister vistas i blandtrafik på nationell väg som kan ha höga hastigheter och flöden vilket ökar risken för olyckor.*
- Tidigare utbyggnad av mötesseparering fokuserade på långa sträckor för motorfordon och inte på samtliga trafikantgruppers behov. Detta innebär att det idag på flera platser saknas separerade gång- och cykelvägar längs dessa vägar*

Dessutom föreslår vi att stadsmiljöavtalet utvecklas för att förenkla att fler satsningar blir verklighet. Hur detta bäst görs hänvisar vi till föreningen Svenska Cykelstäders svar på denna remiss.

### 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. Förslaget till ny plan från Trafikverket är ett alltför tydligt bevis på detta faktum. Vi gläds åt att Regeringen påbörjat arbetet med att ta fram ett sådant mål. Det viktiga är nu att denna ambition leder till ett beslutat konkret mål i form av en önskad andel (t.ex. en fördubbling) inom en viss tid (t.ex. till år 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.

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.

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)