



Ert Dnr: LI2023/03919

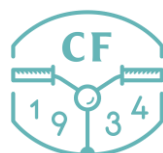
2024-04-15

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remiss på
Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden
2026–2037, dnr LI 2023/03919

Inriktningsunderlaget missar möjligheten att lösa många stora samhällsproblem genom kraftigt ökad cykling.....	2
Trafikverket underskattar infrastrukturens påverkan på val av färdmedel - 25 % ökad biltrafik kan undvikas	3
Trafikverkets prognoser blir självuppfyllande	3
Klokt att prioritera underhåll - större total budget behövs.....	4
Staten behöver stå för en kraftfull finansiering av cykelinfrastruktur.	4
Underlag kopplat till cykel saknas.....	5
Regeringen behöver anta nationella mål för cykling och uppdatera cykelstrategin.....	5
Ökad cykling är viktig för stärkt krisberedskap.....	6
Bra om högersväng vid rött och cykling där det idag är enkelriktat tillåts.....	6
Snabba cykelstråk behöver en standard och finansiering	7
Grön våg för cyklister och cykelhuvudled	7
Hjälmkrav för vuxna cyklister är fel väg att gå.....	7
Sänkt hastighet är positivt - både i tätort och på landsvägar	7
Gång och cykel är två helt olika saker och bör behandlas därefter	8
Investeringar behöver kategoriseras rätt	8
Krav på regionala cykelplaner behövs	9
Ändra ansvarsfördelningen för busshållplatser	9
Se till "Hela resan" även för cykel.....	10



Inriktningsunderlaget missar möjligheten att lösa många stora samhällsproblem genom kraftigt ökad cykling

Att ge cykeln ett större utrymme i den nationella infrastrukturplaneringen vore förenligt med flera viktiga argument och nationella målsättningar:

- 1. Hälsa och välbefinnande:** Cykling främjar fysisk aktivitet och bidrar till förbättrad hälsa och välbefinnande hos invånarna. Genom att skapa infrastruktur som uppmuntrar till cykling kan man bekämpa den stillasittande livsstilen och minska risken för sjukdomar relaterade till brist på motion.
- 2. Miljövänlighet:** Cykling är en miljövänlig transportmetod som inte producerar några utsläpp av växthusgaser eller luftföroreningar. Att öka andelen cyklande kan minska transportsektorns negativa påverkan på miljön och bidra till att uppfylla klimatmål och luftkvalitetsstandarder.
- 3. Minskad trängsel:** Genom att främja cykling kan man minska trycket på de överbelastade vägarna och kollektivtrafiksystemen. Detta kan leda till minskade trafikstockningar och förbättrad rörlighet för alla trafikanter.
- 4. Ekonomiska fördelar:** Att investera i cykelinfrastruktur kan generera ekonomiska fördelar på lång sikt. Det kan minska behovet av stora investeringar i vägar och kollektivtrafiksystem samtidigt som det bidrar till ökad produktivitet och minskade sjukvårdskostnader genom förbättrad hälsa.
- 5. Social inkludering:** Cykling är en relativt billig transportmetod som är tillgänglig för de flesta människor, oavsett ekonomisk situation. Genom att bygga ut cykelinfrastrukturen kan man främja social inkludering och minska klyftorna mellan olika samhällsgrupper.
- 6. Attraktiv stadsmiljö:** Cykelvänliga städer och samhällen är oftast mer attraktiva att bo och arbeta i. Genom att investera i cykelinfrastruktur kan man skapa levande och livliga stadsmiljöer där människor trivs och vill spendera både tid och pengar.

Inriktningsunderlaget tar i liten eller ingen omfattning upp dessa perspektiv. Vi ser positivt på vissa förslag som tas upp, men på det stora hela rör det sig om marginella förändringar. Trafikverket fortsätter att ge cyklingen en mycket begränsad plats i sin planering. Det anser vi är olyckligt och förvånande med tanke på att många av de samhällsproblem en ökad cykling skulle kunna lösa har blivit mer angelägna att lösa på senare tid.

Exempelvis bedömde [Naturvårdsverket 12 april 2024](#) att klimatmålen inte kommer att nås med befintliga beslut och åtgärder. När det kommer till folkhälsa visade [Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen 2023](#) att området fysiska aktiva resor går åt fel håll. Även i den nationella cykelstrategin som kom 2017 lyftes den negativa utvecklingen att barn och ungdomar rör sig för lite. Istället för att cykla till skolan och fritidsaktiviteter blir de skjutsade av föräldrar.

[Trafikverket underskattar infrastrukturens påverkan på val av färdmedel - 25 % ökad biltrafik kan undvikas](#)

Trafikverket bedömer att var människor bor, och om den bebyggelsen är tät eller ej, har en stor påverkan på reslängder och människors val av färdmedel. Det är helt korrekt. Men i prognoserna för persontrafikens fördelning antas den fortsätta vara liknande framöver som den har varit historiskt. Det behöver inte alls vara givet. Där det görs rejäla förändringar och omprioriteringar av vägutrymmet och i infrastrukturbudgeten, som i Nederländerna sedan 70-talet eller i städer som Gent eller nu senast i Paris, kan det ske dramatiska skiften i människors val av färdmedel. Denna potential finns inte bara i våra storstäder, utan även i många mindre städer och orter har en stor andel av befolkningen möjlighet att nå arbete, studier eller fritidsaktiviteter inom gång- och cykelavstånd. Från bil till cykel, kollektivtrafik och gång. Trafikverket borde utifrån de antagna målen för klimat, luftföroreningar med mera planera för att våra städer ska byggas på ett liknande sätt.

[Trafikverkets prognoser blir självuppfyllande](#)

Trafikverket försöker, som vi tolkar det, tona ner betydelsen av sina prognoser genom passager som:

“Syftet med prognoser är varken att beskriva en önskvärd framtid eller en ideal transport- och klimatpolitik, utan att beskriva en trolig utveckling givet de förutsättningar och beslut som vi kan se idag. I den mån som en prognos inte når de mål man vill nå, tjänar den därför som utgångspunkt för att identifiera åtgärder som ger bättre måluppfyllelse.”

Det är dock inte så enkelt, att prognoserna bara är en objektiv bedömning av hur det kan bli i framtiden. Dels är de normerande, speciellt när vi saknar nationella mål för exempelvis cykeltrafikens andel av resorna eller mål för minskad biltrafik. Mål som många städer i Sverige har och många andra länder har. Dels får prognoserna en stor påverkan på beräkningarna av samhällsekonomisk nytta för olika infrastrukturprojekt. Många motorvägsprojekt *behöver* en ökad biltrafik för att falla ut som lönsamma i Trafikverkets kalkyler.

När vi sedan många decennier främst har utformat våra vägar för bilism, medan cykel, kollektivtrafik och gång har nedprioriterats, är det inte konstigt att en så stor andel av

personresorna sker med bil. Men så behöver det inte vara. Speciellt inte i våra tätorter, där de flesta människor bor.

Klokt att prioritera underhåll - större total budget behövs

Det är klokt att, som Trafikverket föreslår, prioritera att ta ikapp den stora underhållsskuld som har byggts upp under lång tid. För att ha råd med det och samtidigt utveckla infrastrukturen behövs en kraftigt ökad ram - åtminstone enligt 20-procentsnivån som redovisas. Vi ser också positivt på om de anpassningar som behöver göras på grund av Nato-inträdet och det allmänna säkerhetsläget i så stor utsträckning som möjligt kan finansieras från andra källor än den nationella planen.

Vi anser också att viktiga underhållsåtgärder för vägarna i största möjliga mån ska kombineras med trimningsåtgärder. När det väl sker ett arbete längs en väg bör det samordnas med annat arbete som planeras på den sträckan, för att nå synergieffekter och minska kostnader.

Staten behöver stå för en kraftfull finansiering av cykelinfrastruktur.

Trafikverket behöver ta ansvar för alla transporter som sker i Sverige - inte bara på det nationella vägnätet. Cyklingen är en fråga både för staten, regionerna och kommunerna. Med tanke på de enorma samhällsvinster som finns av ökad cykling kan inte allt för mycket av kostnaden hänvisas till kommunerna själva. Vi ser flera insatser som är viktiga att öka finansieringen till:

- Öka finansieringen av steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen. För påverkansåtgärder, steg 1, behövs en långsiktig finansiering då insatserna ofta kan behöva göras under en längre tid för att få effekt. Många insatser som skulle kunna göra stor skillnad för framkomligheten, säkerheten och attraktiviteten för den som cyklar skulle exempelvis kunna göras genom omfördelning av befintligt vägutrymme från ytor för allmän trafik till gångvägar, cykelvägar, busskörfält, bygdevägar och liknande. Stor samhällsnytta till en förhållandevis liten kostnad.
- Öka finansieringen av länsplanerna. Här kan många viktiga cykelsatsningar göras, och här finns många insatser att göra med god samhällsnytta per investerad krona. Trafikverket skriver om att insatser genom länsplanerna sannolikt har en hög lönsamhet och att trimnings- och miljöåtgärder vanligen är lönsamma.
- Återuppväck stadsmiljöavtalen eller utforma något nytt stödsystem för kommunernas egna cykelinvesteringar.

En rimlig målnivå är att över tid bygga upp mot att tio procent av den nationella budgeten direkt eller indirekt genom kommuner och regioner ska gå till cykelsatsningar. Så ser det redan ut i flera europeiska länder och vi ser inga skäl till att inte Sverige också borde sälla sig till den skaran.

Regeringens frågor får inte alltid svar

Cykelfrämjandet anser att inriktningsunderlaget på flera punkter inte svarar på frågor som skulle beaktas eller redovisas i regeringens underlag (2023-06-15). Ett viktigt syfte med inriktningsunderlaget är vilka ekonomiska ramar som behövs för att nå de transportpolitiska målen. När vi läser vad Trafikverket vill göra för cykel saknar vi svar på frågor om vad som behövs för den infrastruktur som cyklister saknar. Både på det kommunala och statliga vägnätet.

Regeringen skriver bl.a. att inriktningsunderlaget ska "beakta omvärldsförutsättningar", "övrig samhällsutveckling" och "underlätta för arbetspendling". Ser vi på de två första citaten finns det många exempel framförallt internationellt på hur städer ställer om och gör kraftfulla satsningar på hållbara resor. Paris invånare föredrar numera cykeln framför bilen för färd i den franska huvudstaden.

En nationell undersökning i Sverige visade att 6 av 10 resor kan göras med cykel. Detta då dessa är så korta att de kan ersättas av en promenad eller cykeltur på under 15 minuter. Genom att successivt bygga upp en cykelinfrastruktur med en början på exempelvis 15 minuter från stora målpunkter skulle man kunna underlätta arbetspendling med cykel stort.

Underlag kopplat till cykel saknas

Vid arbetet med åtgärdsplaneringen för 2018–2029 tog Trafikverket fram ett PM – "Cykel – Ett underlag till åtgärdsplaneringen för 2018–2029." Det togs fram för att tydliggöra hur cykelfrågor hänger samman och behandlas i planeringen för utveckling av transportsystemet på såväl nationell som regional och kommunal nivå.

Syftet var främst att klargöra den nationella planens innehåll och sätta detta i relation till övrig planering och genomförande av åtgärder. Underlaget beskriver också brett olika aspekter av cykling, ger en nulägesbeskrivning och identifierar utmaningar och möjligheter.

Detta valde Trafikverket inte att uppdatera inför arbetet med detta inriktningsunderlag. För kommande planer anser vi att något liknande det förra cykelunderlaget bör ingå bland de underlagsrapporter som Trafikverket tar fram.

Regeringen behöver anta nationella mål för cykling och uppdatera cykelstrategin

På regeringens bord finns förslaget från VTI om nationella mål för cykel. Sådana vore viktiga för att få till en tydlig styrning och ambitionsnivå för det offentliga insatser för cykel. Den nationella cykelstrategin från 2017 behöver också uppdateras. Vi hade önskat att Trafikverket också hade sett och lyft dessa behov.

Ökad cykling är viktig för stärkt krisberedskap

En ökad cykling är viktig för att stärka den svenska krisberedskapen av framförallt två skäl: Motståndskraft och folkhälsa. Detta perspektiv saknar vi i inriktningsunderlaget.

Vid större samhällsstörningar och kriser riskerar försörjningen av bränslen eller el att försvagas eller slås ut. Om det är svårt att tanka eller ladda sin bil, eller kollektivtrafikens fordon, behöver det finnas alternativ för att transportera sig. Där är cykeln ett mycket bra alternativ. Då gäller det att befolkningen redan innan krisen har en god tillgång till cyklar, kan cykla, och att det finns en god infrastruktur för cykling. Människor kommer kunna komma fram med sin cykel även om det inte finns bränsle att tanka med eller el att ladda med.

Om många i befolkningen cyklar regelbundet innan krisen skapar det också en bättre folkhälsa, vilket är av stor vikt vid större samhällsstörningar. Vid exempelvis en naturkatastrof kan det vara avgörande för att kunna sätta sig i säkerhet.

Bra om högersväng vid rött och cykling där det idag är enkelriktat tillåts

Vi ser positivt på möjligheten att tillåta högersväng vid rött.

Vi ser även positivt på att Trafikverket vill underlätta för cykling på vägar där det idag är enkelriktat. Det har redan genomförts med framgång i flera städer i Sverige och i många länder i Europa. Det är dock viktigt att det görs på ett sätt som blir så tydligt och säkert som möjligt för alla trafikanter. Därför är det alternativ som exempelvis Stockholm har valt för att underlätta denna cykling bättre än det som Trafikverket nämner i sitt underlag.

I inriktningsdokumentet skriver Trafikverket:

”Tydligast för trafikanterna vore att göra det möjligt att undanta cykeltrafik från enkelriktning, och därmed kunna skylta med enkelriktat-pil (vägmärke E16) + tilläggsskylt ”Gäller ej cykel”. Därmed görs trafikanterna medvetna om att trafiken är enkelriktad.”

Skulle man göra ett undantag för cykel genom att sätta upp en tilläggstavla kan farliga mötesituationer uppstå om enkelriktningen (vägmärket med en pil) är kvar genom att cyklister kan bilar på sin körbana om bilarna ska parkera på vänster sida eller om de ska svänga vänster i en korsning.

Det sistnämnda blir speciellt farligt om en cyklist kommer från en gata och svänger in höger där hus kan skymma sikten samtidigt som det kommer en bil på den enkelriktade som ska svänga vänster.

Den lösning som Stockholm nu har valt innebär regleringsmässigt att gatan inte är reglerad som enkelriktad och att ena ändan är reglerad med Förbud mot infart med fordon där cykel är undantagen.

Snabba cykelstråk behöver en standard och finansiering

I den nationella cykelstrategin finns begreppet Snabba cykelstråk där Trafikverket håller på med en handbok för denna typ av övergripande cykelvägar. Det som behövs är att det finns tydliga krav och regler för hur dessa ska utformas så att de fungerar som cykelhuvudleder. En sådan hög nivå på cykelns infrastruktur skulle stärka cykelns möjligheter att ersätta bilen på allvar. Länsplanerna behöver ha öronmärkta pengar som en morot för kommuner att söka för att börja bygga ut dessa typer av cykelvägar, under förutsättning att kraven på utformning följs.

Grön våg för cyklister och cykelhuvudled

Både Köpenhamn och Stockholm har ställt in en grön våg för cyklister i trafiksignaler för cykel istället för bil. Cyklister slipper då bromsa och starta vid varje korsning. För biltrafiken finns det huvudleder som gör det snabbt, smidigt och säkert att köra bil. För cykelvägar behövs också cykelhuvudleder som tar bort den högerregel som gäller om två cykelvägar korsar varandra.

Hjälmkrav för vuxna cyklister är fel väg att gå

Vi uppskattar att Trafikverket oroar sig över den negativa utvecklingen för trafikolyckor för cyklister och elsparkcyklister. Men den utredning om hjälmkrav för vuxna som Trafikverket föreslår riskerar att bli kontraproduktiv för folkhälsan. Det är bra om cyklister använder hjälm, men en tvingande lag har stor risk att leda till att cyklingen minskar. Det visar erfarenheter från bland annat Australien när det har införts. Olyckorna skulle kanske bli mindre allvarliga i vissa fall, men det är stor risk att den totala hälsoeffekten blir negativ om vi samtidigt får mindre rörelse och mer stillasittande i vardagen. Trafikverket lyfter fram att den folkliga acceptansen för ett hjälmkrav för vuxna är relativt hög, men det viktigaste här är vad cyklister och potentiella cyklister tycker om frågan - inte vad personer som sällan eller aldrig cyklar tycker om frågan. Det finns hos vissa motortrafikanter en tendens att vilja lägga det huvudsakliga ansvaret för trafiksäkerhet på oskyddade trafikanter istället för att reflektera över sin egen hastighet och uppmärksamhet i trafiken.

Istället för hjälmkrav borde Trafikverket fokusera sina insatser på det som är allra viktigast för att undvika allvarliga skador och dödsfall: Förbättrat underhåll som minskar halka på is eller grus, minskar antalet gropar eller andra ojämnheter i vägen. Sänkt hastighet för motortrafikanter. Säkrare korsningar och mötespunkter genom exempelvis fler cykelöverfarter. Det är också viktigt att notera de skillnader som kan finnas bakom orsakerna till olyckor bland cyklister respektive elsparkcyklister.

Sänkt hastighet är positivt - både i tätort och på landsvägar

Vi tycker att det är positivt att sänkt hastighet för motorfordon nämns i inriktningsunderlaget, både i tätort och på landsvägar. I tätort är det en mycket viktig insats för att skapa tryggare och mer attraktiva trafikmiljöer för oskyddade trafikanter. Det minskar

också buller och luftföroreningar, om möjliggör en omfördelning av yta från blandtrafik till ytor för gång, cykel och kollektivtrafik, eftersom svängradier mm kan minskas när det planeras för en lägre hastighet för motorfordon.

På landsvägar är sänkt hastighet genom exempelvis den förbättrade kameraövervakning som nämns i underlaget. Vi ser det som positivt i många fall att dessa och andra insatser väljs framför byggnation av 2+1-vägar (när det inte byggs en separat cykelbana), då dessa gör det omöjligt eller mycket farligt att resa på vägen som cyklist, gående eller mopedist.

Gång och cykel är två helt olika saker och bör behandlas därefter

I Trafikverkets inriktningsunderlag finns det flera exempel där gång och cykel behandlas som en grupp, bl.a. när det gäller prognosen för persontransportarbetet. Regeringen har varit tydlig i sitt direktiv att den vill se analyser per trafikslag, och där det är relevant per transportsätt och olika ärendetyper.

Denna ambition delar vi, och då krävs det att gående och cyklister skiljs åt. Om man bygger ut infrastrukturen för gående respektive cykel kommer den sistnämnda att omfatta ett mycket större geografiskt område. Utifrån ett hälsoperspektiv behöver vi röra oss 30 min varje dag. 30 minuter med cykel har därför en mycket stor potential att kunna ersätta bilresor i en stad vilket blir tydligare om man redovisar exempelvis prognoser för cykel separat.

Trafikverket behöver få som direktiv att gång och cykel ska behandlas som egna grupper.

Investeringar behöver kategoriseras rätt

Cykelfrämjandet lämnar i vissa fall remisser på länsplanerna. Där har det visat sig vara nästan omöjligt att kunna jämföra en region med en annan om det inte går spåra till vilket syfte som pengarna har gått, dvs vilket transportsätt har fått störst nytta?

Vi har sett ett exempel på att en gångtunnel för 10 Mkr, i en tätort där Trafikverket var väghållare, ingick under *Gång- och cykel statligt vägnät*. En gångtunnel under en allmän väg syftar i regel till att öka biltrafikens framkomlighet. Alternativet med en cykelöverfart och övergångsställe i plan ses ofta som negativt av Trafikverket då det påverkar biltrafikens framkomlighet.

Om en plan tar med en gångtunnel bör den hamna under *Trafiksäkerhet på det statliga vägnätet*. Gång- och cykel handlar om själva vägen.

Några exempel på syften som ger en tydlig bild av vad som bör räknas som en cykelåtgärd.

- Pendelcykelstråk
- Skolcykelväg
- Saknad länk, kopplar ihop två cykelvägar.
- Kopplingslänk, är en cykelväg från en bebyggelse till en busshållplats

- eller tågstation som är målpunkten. Detta för att skapa förutsättningar så att kombinationen av resor med cykel och andra transportslag kan öka. Hit ingår också det omvända från en buss/tågstation till en turistanläggning eller ett naturområde som kan bidra till en ökad cykelturism.
- Cykelleder och annan infrastruktur för cykelturism

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram anvisningar så att det går att se vad som är huvudsyftet med en föreslagen åtgärd i en länsplan, då detta är viktig information för att följa och utvärdera infrastrukturinvesteringarna.

Krav på regionala cykelplaner behövs

För kollektivtrafiken har regionernas kollektivtrafikmyndigheter rollen att ta ett helhetsgrepp för hur kollektivtrafiken kan utvecklas, i en dialog med kommunerna och trafikföretagen. För cykel finns inte denna roll.

Idag har många men inte alla regioner tagit fram regionala cykelplaner som visar brister och hur de vill utveckla cyklandet. Kommer det nationella mål för cyklingen blir det viktigt att det finns regionala cykelplaner som tar ett helhetsgrepp för cyklandet oavsett väghållare.

Kräv i regeringens direktiv till regionerna att regionala cykelplaner ska tas fram som underlag till länsplanerna.

Ändra ansvarsfördelningen för busshållplatser

Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:0073 visar på ansvarsfördelningen och hanteringen av busshållplatser mellan dem och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM).

Trafikverket står för hållplatsens markarbete, plattform inklusive ledstråk, kontrastmarkering och yta för cykelparkering. Trafikverket gör i ordning yta för cykelparkering i samråd med RKM eller trafikutövare.

Kommunen bekostar vägen till och från hållplatsen på kommunal mark samt står för dess drift och underhåll. Kommunen har ansvaret för hållplatsens drift och underhåll

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.

Trafikverket och RKM kan komma fram till att en busshållplats där Trafikverket är väghållare ska förses med cykelparkeringar. Kommunen bygger på sitt vägnät med stöd från den regionala planen en cykelväg till den som ökar möjligheten för människor att kunna kombinera cykel med buss.



Att då inte Trafikverket står för varken kostnaden eller driften som framgick ovan visar en brist i det helhetsansvar som varje väghållare måste ta. Anser Trafikverket eller en kommun att man ska öka möjligheten för att kombinera cykel med buss måste varje väghållare ta hela ansvaret för både byggande, utrustning och drift där de är väghållare.

Se till "Hela resan" även för cykel

För kollektivtrafik pratar man ofta om ett "Hela resan"-perspektiv. SFS 2011:1130¹ - Förordning om ändring i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. reglerar att de länsplanerna kan finansiera satsningar inom kollektivtrafik. Den innebär att en kommun kan få medel via länsplanen så att kommunala hållplatser håller samma standard som regionala som trafikeras av en busslinje.

Samma synsätt behöver också finnas när en statlig cykelväg ansluter till en kommunal/enskild. "Hela resan med cykel" behöver få samma försättningar som för kollektivtrafiken. Det kommunala cykelnätet har ofta många år på nacken och standarden kan variera. En nybyggd regional cykelväg som ansluter till det kommunala nätet ger cyklisten som startar på den delen en positiv upplevelse av att cykla. Men upplevelsen kan bli en besvikelse om inte fortsättningen håller en minimistandard.

I regelverket och styrningen av Trafikverkets vägplaner, där det finns med cykelvägar, behöver det bli tydligt att **Hela resan** ska vara utgångspunkten. En vägplan ska kunna ta med och föreslå åtgärder i dialog med anslutande väghållare. Det skulle i exemplet innebära att länsplanen kan ha med en kostnad för en ny beläggning även utanför det statliga ansvaret.

Cykelfrämjandets riksstyrelse

Per Hasselberg
Ordförande

¹ https://www.lagboken.se/Lagboken/start/sfs/sfs/2011/1100-1199/d_964093-sfs-2011_1130-forordning-om-andring-i-forordningen-2009_237-om-statlig-medfinansiering-till-vissa

