

**INRIKTNINGSUNDERLAG FÖR
INFRASTRUKTURPLANERINGEN
FÖR PERIODEN 2026–2037
LI2023/03919**

Remissvar från Svensk Cykling



**SVENSK
CYKLING**

INNEHÅLLS- FÖRTECKNING

Sammanfattning av synpunkter.....	1
Bakgrund	1
Inriktningsunderlagets samspel med EU:s transportpolitik	1
Förslag till konkretisering av åtgärder för att nå målsättningen under perioden 2026-2037	2
Väglagen.....	2
Underhåll.....	2
Befintligt vägnät	2
Kravspecifikation vid upphandling	3
Stöldskydd.....	3
Öronmärkt finansiering	3
Slutord.....	3

SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER

I likhet med inriktningsunderlagets syfte är vi samstämmiga i slutsatsen att transportsystemet måste passa in i ett hållbart samhälle, liksom att större delen av morgondagen trafik kommer att nyttja dagens infrastruktur. Vår uppfattning är däremot att huvuddelen av fokus i hög grad cementerar den idag gällande normen för biltrafik, med skillnaden att bilflottan ska utrustas med alternativa drivmedel.

Transportsystemet ska göra det lätt för människor och företag att nå ett rikt utbud av aktiviteter, arbetsplatser, service, leverantörer och kunder. Vi ser med tillförsikt på flera uppräknade exempel, men saknar skarpa förslag som i högre grad kan bidra till måluppfyllelse genom en ökad andel resor med cykel.

Våra synpunkter avviker inte i målsättningen som ställs upp i de transportpolitiska principerna. Däremot finns principer om exempelvis valfrihet, där cykeln som transportmedel fortsatt begränsas av bland annat trafiksäkerhet, framkomlighet och stöldrisk. Vi anser inte att underlaget i tillräckligt hög grad lägger fram förslag som praktiskt bidrar till lösningar av nuvarande problemställningar. Fyrstegsprincipen belyser dessa frågeställningar och varje satsad krona på cykel får mycket god utväxling för att lösa såväl hållbarhet, framkomlighet och luftkvalitet.

BAKGRUND

Förslaget utgår från prognoser på att bilresor ökar med 25 % och tågresor med 50% till 2040. Samtidigt beräknas en högre befolkningskoncentration till de större städerna. Metoden för beräkningen är antal personkilometer, vilket statistiskt premierar de ovan nämnda transportsätten. Cykelresor är i regel kortare än en mil och får vid beräkningsmetoden en lägre andel, men är i många fall det enda transportalternativet för vuxna utan bil eller barn. Cykeln står för en sjättedel av resorna under en mil och är också ofta en del i en längre resa. En trygg och säker infrastruktur är den enskilt största faktorn för att få fler att cykla. Otryggheten i trafiken får föräldrar att skjutsa sina barn till skolan med bil istället för att låta dem cykla till skola och fritidsaktiviteter och detta skapar ohälsa i ung ålder.

INRIKTNINGSUNDERLAGETS SAMSPEL MED EU:S TRANSPORTPOLITIK

För att kunna integrera EU:s gemensamma transportpolitik, som enligt underlaget ska integreras under första halvan av perioden, finns bestämmelser om att SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan, ska integreras senast 2027 för att främja nollutsläppsmobilitet. EU har antagit cykelderklaringen och Andreas Carlsson har skrivit under för regeringens vägnar. Cykeln är en viktig del i detta och vi delar uppfattningen att förbättringar av möjligheten till minskning av tidsåtgången för cykeln som

transportmedel har god potential. För att undvika att tvingas att begära undantag från förordningen, anser vi att konkreta förslag på lösningar saknas. Vi har därför tagit oss friheten att räkna upp några möjliga utvecklingsåtgärder.

FÖRSLAG TILL KONKRETISERING AV ÅTGÄRDER FÖR ATT NÅ MÅLSÄTTNINGEN UNDER PERIODEN 2026-2037

Svensk Cykling stöder de två uppräknade exemplen i underlaget om en anpassning av trafiklagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar och behov; Cykling mot enkelriktat och högersväng mot rött, båda förslagen syftar till bättre framkomlighet. Vi avstyrker däremot förslaget om hjälmtvång för vuxna då cyklandet tenderar att minska enligt undersökningar.

Vi saknar däremot ett mer skarpt förslag än att hänvisa till regionernas önskemål och att ange anpassningen som två exempel på förbättringsåtgärder. Säkerhet och framkomlighet är bärande för att underlätta i resenärers val av färdmedel.

Väglagen

Ändring i Väglagen för att möjliggöra anläggning av friliggande statliga cykelvägar. Vår målbild är en planlagd, nationell stambana där respektive region och kommuns cykelvägnät byggs samman och kopplas på det nationella cykelvägnätet.

Underhåll

Reglera cykelvägsunderhållet i förordning för att skapa förutsättningar till cykeltrafik året runt. Utvecklingen av cyklarna och dess årstidsanpassade tillbehör har tyvärr ingen motsvarighet i framkomlighet i cykelvägnätet. Det behövs enhetliga modeller för drift och finansiering nationellt, regionalt och lokalt. 8 av 10 cykelolyckor är singelolyckor och den statistiken viker inte vilket gör att Nollvisionen är mycket svår att nå. Vi anser, precis som underlaget, att det är lönsamt att underhålla infrastrukturen. En investering som endast kan användas 6-8 månader per år ger dålig nyttjandegrad.

Befintligt vägnät

Utnyttja befintligt vägnät för att utveckla och skapa säkra lösningar. Bredare vägrenar, bygdevägar och krav på infrastruktur för cykel vid 2+1-vägar. Vi måste utveckla vägnätet för att hantera olika typer av cyklar när det kommer till bredd, längd och hastighet. Elcykeln är mycket viktig i omställningen från bilburen transport till cykling och bidrar inte bara till en bättre miljö utan en aktiv mobilitet som främjar hälsan. Med elcykeln blir steget att välja cykeln framför bilen mindre, det visar flertalet undersökningar. Men en trygg och säker infrastruktur för cykling är avgörande.

Kravspecifikation vid upphandling

Hårdare skall-krav vid upphandlingar om tillgänglighet för cykelplatser på tåg och bussar i kollektivtrafik. Idag begränsas cykelresorna i många fall av godtyckliga villkor för att kunna resa en del av resan med kollektivtrafik.

Stöldskydd

Ställ nationella krav på säkra cykelparkeringar vid bostäder, arbetsplatser, köpcentrum och lokaltrafik/resecentrum. Stölderna, som idag inte utreds, kan byggas bort.

Öronmärk finansiering

Öka och öronmärk finansieringen av infrastruktur för cykel. Ansvaret ligger hos Trafikverket, men vi söker en tydligare ansvarsfördelning inom verket med en nationell plan och samordning av cykelvägnätets förutsättningar, investeringsbehov och framtidsplanering.

SLUTORD

Cykeln är ett färdmedel som används av en övervägande majoritet av befolkningen, ung som gammal. Studie publicerad i DI visar 6 av 10 resor kan göras under 15 minuter och lämpar sig utmärkt för cykel. Som transportmedel är den helt oberoende av bränsle, är klimatsmart och utsläppsfri. Den används i industri- och utvecklingsländer i såväl krig som fred. I Sverige finns den tillgänglig i högre grad än den används, och det som begränsar det högre användandet är de förutsättningar som finns och som har stor förbättringspotential.

I tillägg till de positiva miljö- och klimataspekter cykeln bidrar till, är den också en möjlighet till den vardagsmotion som i ett modernt samhälle blivit en bristvara. Med miljö, klimat och sjukvårdskostnader sammantagna är vår ståndpunkt att varje investering som bidrar till ökat antal resor med cykel är samhällsekonomiskt lönsam.

För Svensk Cykling

Joakim Stenberg