

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar avseende

Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022 —2033 och 2022—2037

Sammanfattning

Tydligare koppling till nationella strategier och uppföljningar

Regeringen presenterade för snart fyra år sedan ”**En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling**”¹ som var den första i sitt slag som pekar ut fem insatsområden för att öka cyklingen i landet. Nationella cykelrådet har under flera år tagit fram Cykelbokslut där man presenterar fakta, statistik och hur ett antal indikatorer som påverkar cyklandet har utvecklats.

Cykelfrämjandet kan inte se på vilket sätt som den Nationella cykelstrategin har påverkat inriktningsunderlaget.

Förutsättningarna är olika i olika delar av Sverige

Möjligheten att cykla eller att göra åtgärder så att fler börjar cykla varierar mycket mellan var i landet vi är. Det betyder att investeringar för cykel behöver utgå från detta och då den mesta cyklingen sker i tätorter behöver kommunerna få betydlig mer pengar för att utveckla en infrastruktur för cykel.

Cykelfrämjandet anser att inriktningsunderlaget inte tar tillräcklig hänsyn till de olika förutsättningarna och möjligheter som finns i landet.

Mer pengar till kommunerna

Det kommunala cykelvägnätet är mycket större än det statliga och det är där som den mesta cyklingen sker. Då det är inom kommunerna som flest korta bilresor sker, är därför potentialen störst i kommunerna att påverka så att fler bilister väljer cykeln för sina arbetsresor. Att öka cyklingen på bekostnad av bilåkande skulle minska många städers trafikproblem som bidrar till ett hållbart samhälle. Men en lika viktig effekt är hälsoeffekten för dem som cyklar då en stor del av befolkningen lider av övervikt.

1

https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf

Inriktningsunderlaget påpekar detta på flera ställen, men kommunerna behöver få mycket mer medel både för att påverka så att cyklande ökar men framförallt så att cykelinfrastruktur blir sammanhängande (stråk) som får en koppling till de regionala cykelvägarna som ansluter till en tätort.

Inriktningsunderlaget måste få bättre stöd i lagstiftningen

De handlingar som finns till inriktningsunderlaget tar upp flera exempel på förändringar som bedöms ha viktiga roller som ligger utanför Trafikverkets mandat, ex.vis ändring av trafikregler. Detta ligger på regeringen och andra myndigheter att fatta beslut om.

Cykelfrämjandet anser att det är viktigt att regeringen påskyndar en ändring av de regler som kan få en stor betydelse för vilka förutsättningar som inriktningsunderlaget har att förhålla sig till.

Synpunkter på inriktningsunderlaget

Tydligare koppling till nationella strategier och uppföljningar

Cykelfrämjandet anser att det är otydligt i förslaget på infrastrukturplaneringen hur den stöttar den Nationella cykelstrategin. Den har angett fem insatsområden där två har en koppling till infrastrukturplaneringen.

Insatsområde 1: Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen

Som ett led i detta tog regeringen initiativ till stadsmiljöavtal där kommuner kunde söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, bland annat för investeringar för cykel. Bidraget utgår från att kommunen bidrar med motprestation till halva kostnaden. Kommuner som har en sträng ekonomi måste ofta prioritera vård, skola, omsorg. Då kan det vara svårt att motivera nya cykelvägar där kommunen måste ta halva kostnaden. Reglerna för stadsmiljöavtalet behöver att ses över om de kan ha hänsyn till detta.

Kommuner kan också få medel via länstransportplanerna² för olika typer av åtgärder, ex.vis.

- Gång- och cykelåtgärder statlig väg
- Kollektivtrafikåtgärder statlig/kommunal väg
- Trafiksäkerhetsåtgärder statlig väg
- Bidrag till effektivisering kommunala vägnätet

På kommunala vägar kan de få bidrag för kollektivtrafikåtgärder längs stråk för busstrafik. Det kan handla om nya eller upprustning av befintliga hållplatser eller åtgärder så att gående och cyklisterna lättare kan ta sig till en hållplats.

² Exempel från Norrbotten

https://www.norrbotten.se/publika/lg/regio/Länstransportplanen/Länstransportplan_2018_2029_Norrbotten.pdf

För kollektivtrafik ser Trafikverket resan utifrån "Hela-resan-perspektiv" istället för att åtgärderna kopplas till väghållaren. Denna "stråktanke" måste också finnas när det gäller cykelvägar i länsplanerna.

Tar vi ett exempel att Trafikverket bygger en cykelväg via länsplanen från en by som ansluter till det kommunala cykelvägnät. Målgruppen för detta måste vara att få fler att arbetspendla med cykel. Hur en cyklist upplever att det är att cykla till arbetet kommer hen att värdera utifrån hur den nybyggda cykelvägen är i förhållande till det befintliga cykelvägnätet.



Fotografierna visar hur det kan bli när en av Trafikverket nybyggd cykelväg (vänster bild) ansluter till en befintlig cykelväg (höger bild) där helheten (stråk-tanken) tappas bort. Skillnaden på standarden påverkar hur cyklister upplever att det är arbetspendla med cykel.

Med samma synsätt som för kollektivtrafik, att se på hela resan – "stråket" – måste de länsvisa transportplanerna också kunna innehålla förbättringsåtgärder på det kommunala eller enskilda cykelnätet som ingår i ett "stråk". Det kan vara bättre ytstandard, bättre cykelöverfarter mm.

I strukturplanen finns en fördelning på medel inom kategorin övrigt verksamhet inom utveckling där bl.a. länsplaner och stadsmiljöavtalet ingår. Av de föreslagna medlen är andelen för stadsmiljöavtalet bara 25 %.

Det finns mer än 6 gånger mer kommunala än statliga mil cykelvägar i Sverige. Det är på det kommunala cykelnätet där det den mesta cyklingen sker. Där finns också den största potentialen att kunna öka cyklingen. För detta behöver kommunerna få mycket mer pengar. Några exempel.

- Stadsmiljöavtalet och fördelningen på medel behöver delas upp på cykel respektive kollektivtrafik så att det blir tydligare vilken ambition staten har för att utveckla cyklingen.
- Det bör det finnas möjlighet att öka den statliga andelen till 70 – 85 % av bidraget för att bygga "Snabba cykelstråk" som den Nationella cykelstrategin pekar ut som viktiga.
- I de länsvisa planerna behöver det finnas möjligheter att göra åtgärder på det kommunala och enskilda cykelnätet med syftet att få sammanhängande "stråk" med en hög standard.

Insatsområde 3: En mer funktionell och användarvänlig infrastruktur

I underlagsrapporten ”**Resursbehov inom utvecklingsanslaget**” är problematiken för cykel beskrivet på ett bra sätt när det i 2:a stycket på sidan 10 skrivs om;

- Cykling bidrar till ett flertal hållbarhetsmål
- Säkerheten måste förbättras
- Åtgärda missing links – bygg sammanhängande cykelnät
- Säkra passager

Cykelfrämjandet delar inte uppfattningen att

”De största behoven för cykelinfrastruktur bedöms finnas längs de regionala vägar som planeras i länsplanerna.”

Det är inom det kommunala vägnätet där den mesta cyklingen sker, där öknings-potentialen är störst som de mesta bristerna i infrastruktur för cyklar finns. Sammanhängande rena cykelstråk, passager av bilvägar som är säkra och där cyklister har företräde.

För att cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel är det viktigt att cykelvägnätet hänger samman lokalt och regionalt, och att det kopplar till målpunkter i samhället. Cykelstrategin har ett begrepp ”*Snabba cykelstråk*” som innebär;

Med snabba cykelstråk avses längre stråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar med varandra där olika grupper av cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt. Stråken ska erbjuda god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet. Detta ska förbättra för dem som redan cyklar i form av kortare restid och ökad trafiksäkerhet. Detta kan samtidigt få fler att börja cykla och i så fall uppstår även positiva effekter på bland annat hälsa och miljö.

Cykelstrategin lyfter också fram behovet av demonstrationsprojekt för att visa hur en bra cykelinfrastruktur kan utformas.

Cykelfrämjandet skulle som följd av detta se att inriktningsplaneringen har med en särskild satsning på ”*Snabba cykelstråk*”. Hur dessa stråk ska utformas både som princip och i detaljer som separering av gående och cyklister, passager av busshållplatser, lokalgator, fastighetsanslutningar mm behöver tydliggöras med den Holländska designmanualen³ som en förebild. Syftet är att få en enhetlig utformning för det som får kallas ”*Snabba cykelstråk*”.

I Trafikverkets ”**Gator och Vägars Utformning (VGU)**”⁴ finns numera begreppet ”*Snabba cykelstråk*” med men det saknas hur dessa ska utformas. Cykelfrämjandet ser ett viktigt behov att Trafikverket i dialog med Sveriges Kommuner och Regioner skyndsamt tar fram anvisningar för hur dessa cykelstråk ska utformas tillsammans med ett vägmärke som upplyser cyklisten att hen färdas på ett sådant stråk.

³ CROW Design Manual for Bicycle Traffic.

⁴ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/Utformning-av-vagar-och-gator/vagar-och-gators-utformning-vgu/>

De kan liknas vid biltrafikens motorvägar där det finns tydliga krav/regler på utformning, vägvisning mm så att en motorväg ser ut på samma sätt oavsett var i landet den finns. Detta innebär att bilister vet att en motorväg är en väg som ger en hög framkomlighet och trafiksäkerhet.

”Snabba cykelstråk” behöver på samma sätt få en enhetlig utformning så att cyklisten får en hög framkomlighet och trafiksäkerhet.

Inriktningsunderlag finns det beskrivet på sidan 35

”Trafiklagstiftningen bör ändras så att det blir möjligt att utforma trafikregleringar speciellt anpassade för cykeltrafik. I dag är en stor del av de trafikregleringar som lagstiftningen tillåter anpassade för biltrafik, inte för cykeltrafik.”

Detta ligger på regeringen som bör påskynda ett arbete i linje med detta.

På sidan 38 finns en mycket bra ambition.

”Mer medel bör därför satsas på cykelinfrastruktur, drift och underhåll liksom på vägvisningsskyltning.”

Men utan konkreta siffror/belopp går det inte att avgöra hur mycket mer som satsas på detta i jämförelse med nuvarande plan.

Mer cykelvägar innebär också en annan syn på drift & underhåll

Fler som cyklar kommer att ställa ökade krav på hur drift och underhållet sköts. Cyklingen är koncentrerad till sommar-perioden men fler och fler upplever även att det går att cykla i vinterklimat. Cykelbokslutet 2019 visar att den största ökningen sedan 2005/2006 har varit att fler cyklar under tiden oktober - mars. 28 % angav att de cyklade lika mycket på vinterhalvåret som på sommaren.

För gång- och cykelvägar har Trafikverket två standardklasser. Cykelfrämjandet anser att det är viktigt att vinterunderhållet utgår från en ”stråktanke”, dvs att om det finns en statlig och kommunal cykelväg som ingår i ”stråket” att det har samma standardnivå. Om kommunen sopsaltar sin del måste Trafikverket också göra detta på sin del.

Vinterklimat i vissa delar av landet varierar mellan snö, is och barmark vilket ställer stora krav på drift och underhållet. Utmaningen är när det är isunderlag. Om man tittar på vilka förutsättningar som en gående, cyklist och en bilist har för att ta sig fram i vinterklimat är det en stor skillnad. Bilisten har hjälp av en motor och har fyra stora kontaktytor mot underlaget. Den som går använder kroppen och har två kontaktytor, skorna mot underlaget. Cyklisten använder också sin kropp för att förflytta sig om man inte har en elcykeln. Men cykeln har den minsta kontaktytan mot underlaget. Utifrån detta skulle cykelvägar behöva prioriteras högre vid halt underlag ex.vis genom sopsaltning där detta är möjligt.

Elcyklar har framtiden för sig

På sidan 36 beskrivs den centrala rollen som elektrifieringen av vägtrafiken har mot ett fossilfritt transport-system. Elektrifieringen av cykeltrafiken har en kanske viktigare roll.

Innan alla personbilar är ersatta av elfordon kommer det att ta en lång tid om det inte införs stora subventioner. Även med eldriva fordon kvarstår i större städer problematiken med trängsel då bilar till skillnad mot cyklar behöver mycket större ytor. Ett större inslag av elcyklar tillsammans med en bättre infrastruktur som lockar över bilister att bli cyklister kan ge stora miljövinster på snabbare tid. En annan effekt av om fler väkjer cykeln är de stora hälsoeffekter som blir.

Den tidigare elcykelpremien hade en stor effekt på försäljningen av elcyklar. Det året stod elcyklarna för 25 % av försäljningen enligt branschen. Då premien togs bort sjönk andelen men har fortsatt att öka och utgör nu 20 % av cykelförsäljningen. Naturvårdsverket⁵ gjorde en utvärdering av elcykelpremien och en av deras slutsats var att fler skulle använda elcykeln istället för bilen. Detta skulle då minska utsläppen genom att biltrafiken minskar och ger en ökad fysisk aktivitet. Andra undersökningar visar också på detta.^{6 7}

En fortsatt och långsiktig elcykelpremie kan därför ge en större positiv effekt då det finns flera undersökningar som visar att elcyklar påverkar cyklandet och minskar biltrafiken. En undersökning från Oslo³ visade att elcykeln ersatte 53 % av resor som tidigare gjorde med bil. Med elcykeln är det enklare att cykla längre sträckor än med en vanlig cykel vilket kan öka arbetspendling med cykel mer än idag.

En högre andel elcyklar kommer att ställa större krav på hur infrastrukturen är uppbyggd. Längre sammanhängande stråk, separering av gående och cyklister, bredare cykelvägar då elcyklister har ett större behov att köra om andra cyklister, tydligare och säkrare passager av gator och högre drift och underhåll mm.

Med andra ord är cykelplanering som tar hänsyn till elcyklarnas särskilda krav bra för alla grupper cyklister eftersom den kräver en infrastruktur av hög kvalitet. Detta konstaterade CyCity: redan 2012 i rapporten **"Elcyklar och cykelinfrastrukturen. Kräver elcyklar en förändring i hur vi planerar för cykel?"**⁸

Trafikverket finansierade 2017 en annan studie **"Elcyklar i trafiken"**⁹ där man konstaterade att en ökad andel elcyklar ökar riskerna för olyckor om inte cykelinfrastrukturen anpassas i takt med en ökande andel elcyklar.

⁵ <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6894-3.pdf?pid=25236>

⁶ http://www.lth.se/fileadmin/tft/dok/Trafikdagen_2014/Rapport_Elcykel_LTH_140505.pdf

⁷ <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/jonkoping/jonkopings-kommun-far-anstallda-att-gora-sig-av-med-bilen>

⁸ http://www.cycity.se/docs/17_04_CyCity_Elcykel_infrastruktur_Shahriar%20Gorjifar.pdf

⁹ https://www.trafikverket.se/contentassets/8d9bc2dd73754426a5735b8a6d02485b/elcyklar_i_trafiken.pdf

På sidan 58 i inriktningsunderlaget beskrivs effekten av tre olika satsningar på kollektivtrafik, tåg och cykel som ett räkneexempel. Cykelfrämjandet anser att detta blir mycket missvisande att göra detta på nationell nivå. Varje transportslag har sina möjligheter och begränsningar som också varierar var i landet vi är. Detta framgår tydligt i **”Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen.”**¹⁰

Att fördubbla turtätheten på alla busslinjer i tätorter går inte att klara om inte bussarna får egna körfält/vägar. Så länge som bussar ska dela körbanor med biltrafiken kommer de att vara en begränsning. Om detta är möjligt eller inte skiljer sig mycket mellan olika kommuner.

Samma sak med ett tredubblat cyklande där det blir en stor skillnad om detta är med vanliga cyklar eller elcyklar och hur infrastrukturen för cykel ser ut i kommunen.

Mål på nationell nivå måste bygga på lokala förutsättningar

Cykelfrämjandet anser att analyser av resandet behöver brytas ner på region och kommun-nivå. Detta gjorde Trafikverkets i rapporten **”Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen”** som kom 2016.

Där är Sverige indelat i tre olika regioner som sedan är uppdelade på effekter i tätort respektive landsbygd. Vilka förändringar som behövs av resor för att uppnå målen varierar mycket beroende på var i landet vi är, men på riksnivå behöver persontrafik med bil minska med 12 – 30 %. Tågtrafik öka med 43 – 115 %, kollektivtrafik 106 – 133 % och gång och cykel skulle behöva öka med 210 – 243 % enligt rapporten.

Cykel på tåg

På sidan 65 i inriktningsunderlaget beskrivs vilka EU-direktiv som finns för Europas järnväg. Cykelfrämjandet anser att det EU-direktiv som kommer att ställa krav på ökade möjligheter till att ta med cykeln på tåg i EUs medlemsländer borde finnas med i inriktningsunderlaget. Eftersom direktivet är kopplat till då nya tåg köps in kommer det att ta lång tid innan Sverige får uppleva det som redan finns i många länder i Europa.

För att påskynda denna utveckling behöver det finnas stöd som tågoperatörer kan få ta del av. Detta så att befintliga tåg kan anpassas så att cyklar kan tas med som påskyndar att tåg + cykel blir en verklighet i väntan på att nya tåg köps in.

¹⁰ https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11711/RelatedFiles/2016_043_styrmedel_atgarder_minska_utslapp_vaxthusgaser_20160208.pdf

Prognoser mot det vill vi nå, eller utifrån hur det ser ut?

Prognoser för persontrafikarbetet på sidan 66 i inriktningsunderlaget visar att Trafikverket planerar för en större ökning av biltrafiken än för gång och cykel. Detta är tvärt emot den tidigare nämnda rapporten som pekar ut en helt annan förändring för att Sverige ska kunna nå miljömålen. Enligt den behöver biltrafiken minska samtidigt som gång och cykel behöver öka mycket kraftigt.

I tabellerna på sidan 67 i inriktningsunderlaget anser vi det är missvisande att det finns en uppdelning på olika regionala transporterna regional tåg, regional övrig spår och regional buss medan gång och cykel är hopslagna. Det är en stor skillnad på hur långt man går respektive cyklar varför prognoser behöver tas fram för gång och cykel separat.

Cykelfrämjandet saknar att det bara finns ett mål för aktivt resande för 2025 som gäller för kollektivtrafik, cykel och gång. Det behöver finnas en koppling till det Nationella cykelboks slutet som redovisar hur utvecklingen har sett ut där det finns tydliga indikationer på vad som behöver göras. Ett exempel är att i Cykelbokslutet anges sex faktorer som påverkar om och hur mycket vi cyklar. De som borde ha tydligare avtryck när det gäller cykel i infrastrukturplanen är;

- Hela resan perspektivet
- Geografiska och demografiska förutsättningar
- Underhåll av cykelinfrastruktur
- Funktionell cykelinfrastruktur

Enligt cykelbokslutet 2019 sa nästan 4 av 10 att de cyklar för att det smidigt och snabbt. Där har en utbyggd infrastruktur för cykel en viktig roll för att detta ska kunna öka samtidigt som cyklandet ökar. Men då nästan 3 av 10 sa att de cyklade lika mycket på vintern som på sommaren spelar vinterväghållningen en viktig roll.

Eftersom strukturplanen har 2033 som sin tidshorisont måste det finnas mål uppdelat på de olika transportslagen. Annars riskerar cykeln fortfarande att få en mycket liten del av den statliga kakan.

Steg 1 kräver långsiktighet

Cykelfrämjandet anser att det är bra att det sätts fokus på steg 1- och steg 2-åtgärder på sidan 128 i inriktningsunderlag. Då steg 1 bland annat handlar om att påverka människor behöver medel kunna ges till kommuner och att detta kan ges under flera år.

Beteendepåverkan för hållbara transporter är inget som man kan göra under endast ett år, utan detta kräver långsiktighet. Man brukar prata om att det kan ta en generation innan man får en varaktig förändring.

Inriktningsunderlaget måste få bättre stöd av lagstiftningen

I underlaget nämns det saker som;

- cykla mot enkelriktning
- svänga höger mot rött i trafiksignaler
- kunna bygga cykelvägar utan stöd av vägplaner

Cykelfrämjandet delar uppfattningen att dessa kan bidra till ett ökat och säkrare cykling. Beslutet för dessa ligger dock på regeringen och Transportstyrelsen. Vi anser att det är mycket viktigt att detta prioriteras så att förändringar kan ske snabbt. För Trafikverket kan en ändring av väglagen innebära mycket enklare, mer kostnadseffektivt och snabbare process för att kunna bygga nya cykelvägar utmed det staliga vägnätet.

Inom ramen för "Cykelutredningen" 2012 togs det fram "Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv."¹¹ I den finns förslag på bl.a. införande av "Cykelgata" något som regeringen beslutade om först i oktober 2020.

Det finns också anledning att regeringen påbörjar en översyn av trafiklagsiftningen som är från 1998. Ett exempel är att cykling på gångbana är bara tillåtet för barn upp till åtta år. Men vad som är en "Gångbana" finns inte definierad. På samma sätt behöver vad som är en cykelbana bli tydligare.

För att samspelet mellan olika trafikanter ska fungera och inte leda till tillbud och trafikolyckor är det viktigt att de regler och vägmärken som styr detta mer regelbundet ses över och anpassas till trafikens utveckling och trafikanternas behov.

Cykelfrämjandets riksstyrelse

Isabella Thöger
Verksamhetschef

¹¹ <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2012/10/sou-201270/>