

YTTRANDE 2021-01-14

Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

Yttrande gällande Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022—2033 och 2022—2037, rapport 2020:186

Svenska Cykelstäder är en förening med 33 svenska kommuner, 4 regioner och 9 associerade partners som arbetar målmedvetet med ökad och säker cykling. I vårt yttrande har vi granskat Trafikverkets inriktningsunderlag utifrån ett cykelperspektiv.

## Sammanfattning

---

### Låt trafikpolitiken bidra till ett hållbart samhälle

Vägtrafiken står idag för cirka 30 procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp och Riksdagen har beslutat att vägtrafikens utsläpp ska minska med 70 procent till 2030, jämfört med 2010. Ökad cykling är en del av lösningen, som dessutom bidrar till minskad risk för välfärdssjukdomar.

Under coronapandemin har många europeiska länder storsatsat på cykling som ett led i att skapa förbättrad folkhälsa på kort såväl som lång sikt – samtidigt som man skapar mer levande och hållbara städer. Här har Sverige halkat efter.

Svenska Cykelstäders vision är att hälften av alla resor under fem kilometer ska ske på cykel. Ju fler som väljer cykel i stället för bil, desto bättre är det för klimatet, folkhälsan och för minskad trängsel i trafiken. För att vi ska nå dit krävs flera förändringar. Nedan listar vi våra viktigaste punkter.

Anta ett nationellt cykelmål. Svenska Cykelstäder föreslår att regeringen upprättar ett tidsatt och kvantifierat cykelandelsmål. Ett nationellt cykelmål finns redan i många europeiska länder. Det är en förutsättning för att cyklingen ska prioriteras, och kunna medverka till att de transportpolitiska målen nås.

Möjliggör statliga medel till steg 1- och 2-åtgärder. Svenska Cykelstäder föreslår att Trafikverket ska ges möjlighet 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.

Ändra väglagen och anläggningslagen. Svenska Cykelstäder föreslår att regeringen förändrar väglagen och anläggningslagen så att cykelvägar kan byggas där de gör bäst nytta. Idag sätter dessa lagar käppar i hjulet för statligt finansierade cykelvägar. 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.

Avsätt mer pengar till cykel och gör det lättare att ta del av pengarna. Svenska Cykelstäder föreslår att de statliga investeringarna i cykelinfrastruktur utökas och att länsplanerna får en större del av de statliga investeringarna. Vi föreslår att minst 10

procent av de statliga medlen i den nya nationella planen öronmärks för cykelinvesteringar. Svenska Cykelstäder föreslår också att reglerna i stadsmiljöavtalet ska förändras. Svenska Cykelstäder vill utveckla stadsmiljöavtalet så att pengarna löper över fler år och successivt utökas. Vi vill också se lättade och/eller förändrade krav på motprestation, framförallt när det gäller cykelsatsningar.

Ge Trafikverket tydligare direktiv att arbeta med ett hållbart transportsystem. Svenska Cykelstäder föreslår att regeringen ska ge Trafikverket tydligare direktiv att främja cykel och andra transportslag som bidrar till minskade klimatpåverkande utsläpp, minskad trängsel och ökad folkhälsa. Som ett led i detta arbete föreslår Svenska Cykelstäder också att Trafikverket får i direktiv att uppdatera sina beräkningsunderlag, de så kallade basprognoserna. Prognoserna måste bättre spegla potentialen av en kombinationen av olika styrmedel och bidra till måluppfyllelse av de transportpolitiska målen såväl som de globala målen.

Möjliggör aktiva och säkra transporter för alla. Svenska Cykelstäder föreslår att Trafikverket ges i uppdrag att ta fram åtgärder som bidrar till att målet om aktivt resande nås. Aktivt resande innebär resor med cykel, gång och kollektivtrafik och är ett viktigt mål för folkhälsan. I inriktningsunderlaget skriver Trafikverket att målet för aktivt resande inte kommer att nås. Trafikverket visar inte heller på någon tydlig strategi för hur målet skulle kunna nås. Vidare föreslår Svenska Cykelstäder att Trafikverket ges i uppdrag att ta fram åtgärder för att nå nollvisionen som bättre inkluderar oskyddade trafikanter, i synnerhet cyklister.

## Synpunkter på inriktningsunderlaget

I nedanstående avsnitt redogörs för våra synpunkter på de olika delarna i inriktningsunderlaget. Då våra frågor återkommer i olika delar av inriktningsunderlaget har vi valt att samla dem under olika ämnesrubriker, snarare än att gå igenom avsnitt för avsnitt.

---

### Låt trafikpolitiken bidra till ett hållbart samhälle

Trafikverket underskattar cykelns potential för att nå de transportpolitiska målen. Vägtrafiken står idag för cirka 30 procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp. Riksdagen har beslutat att vägtrafikens utsläpp ska minska med 70 procent till 2030, jämfört med 2010. Ökad cykling är en del av lösningen, som dessutom bidrar till minskad risk för välfärdssjukdomar.

Under coronapandemin har många europeiska länder storsatsat på cykling som ett led i att skapa förbättrad folkhälsa på kort såväl som lång sikt – samtidigt som man skapar mer levande och hållbara städer. Ett exempel är Paris där man nu satsar på den så kallade 15-minutersstaden där jobb, skola och vardagsärenden ska kunna nås inom en kvart på cykeln. Här har Sverige halkat efter.

För att nå klimatmålet, övriga transportpolitiska mål samt de globala målen till 2030 står vi inför ett systemskifte utan dess like – dessutom på kort tid. Inriktningsunderlaget sträcker sig till år 2037 och är därför ett helt centralt dokument för att nå målen. Trafikverket verkar i inriktningsunderlaget ha resignerat och är inte berett att föreslå tillräckliga satsningar på alternativa trafikslag, med motiveringen att vägtrafiken är så mycket större än de andra

trafikslagen. Detta trots att man konstaterar att den bränsle drivna trafiken behöver minska med ungefär en tredjedel för att Sverige ska nå 2030-målet med 70 procent minskade utsläpp.

Klimatmålet är det hänsynsmål som prioriterats i planen. Här pekas tre åtgärdsområden ut: energieffektivare och elektrifierade fordon och farkoster, förnybara drivmedel och el istället för fossila bränslen samt minskad fossildriven trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle. Åtgärder inom transporteffektivt samhälle tonas sedan ned med motiveringen att det tar tid och medför minskad tillgänglighet utanför de större tätortskärnorna.

Svenska Cykelstäder anser att Trafikverket för ett cirkelresonemang. För att nå ett transporteffektivt samhälle där alternativa trafikslag som cykel, gång och kollektivtrafik har en ökad andel av den totala trafikmängden krävs att man prioriterar satsningar på dessa trafikslag. Det är ingen naturlag att vägtrafiken för alltid ska vara så stor som idag. Trafikverket väljer istället att ta sig an utmaningen genom att skruva i befintligt system och satsa på elektrifiering och biobränslen. Vi delar inte bedömningen att det räcker. Vi kommer inte att nå klimatmålen och övriga transportpolitiska mål utan att använda alla åtgärder som står till buds och kombinera dem. Det finns åtgärdspaket med stora synergier, till exempel en kombination av ökad cykling ihop med ökad kollektivtrafik förändrat pris på personresande med bil och lastbil, ökad digital mobilitet, förändrat fritidsresande och så vidare. Detta skulle ge en annan totaleffekt, vilket Trafikverkets modeller inte fångar upp. En möjlig anledning till det kan vara att för lite kraft har lagts på att utreda paket av åtgärder och synergier mellan olika åtgärder inom målet transporteffektivt samhälle.

Trafikverkets inriktningsförslag gör att Sverige låser fast sig i ett trafiksystem som fortsatt är trängselskapande, energikrävande och klimatpåverkande. Svenska Cykelstäder föreslår därför att regeringen ska ge Trafikverket tydligare direktiv att främja cykel och andra transportslag som bidrar till minskade klimatpåverkande utsläpp, minskad trängsel och ökad folkhälsa. Trafikverket behöver till nästa steg ta fram en plan som är realistisk och klarar både klimat och hållbarhetsmålen. En sådan plan behöver i högre utsträckning vila på benet transporteffektivt samhälle.

Trafikverkets prognoser leder fel och behöver moderniseras Svenska Cykelstäder föreslår att Trafikverket får i direktiv att uppdatera sina beräkningsunderlag, de så kallade basprognoserna, så att det bättre speglar potentialen av en kombinationen av olika styrmedel och bidrar till måluppfyllelse av de transportpolitiska målen såväl som de globala målen.

Trafikverkets prognoser över trafikutvecklingen ligger i hög utsträckning till grund för de prioriteringar som görs inom infrastrukturområdet. Svenska Cykelstäder anser att det är problematiskt, inte minst eftersom cykelns utveckling och betydelse för uppfyllelse av de transportpolitiska målen tonas ned i prognoserna. Prognoserna fångar inte heller upp synergier mellan olika åtgärder och klumpar ihop gång och cykeltrafik. Det är bekymmersamt eftersom de två färdställen har olika räckvidd, hastighet och reagerar olika på olika samhällsutvecklingar.

Trafikverket tonar själva ned betydelsen av prognoserna som en referensutveckling för infrastrukturplanering. Problemet är att Trafikverkets bild inte stämmer överens med hur det fungerar i verkligheten. Många kommuner vittnar om att basprognosen också har en kraftig styrande betydelse i hur Trafikverket regionalt bedömer infrastrukturplanering i

kommuner. Bland annat krävs ofta att dimensionering av trafiklösningar ska göras utifrån basprognosen istället för samhällsmål. Därmed blir prognoserna ett styrande verktyg och ett reellt problem för progressiva städers omvandling och bostadsbyggande. Vi menar att detta leder till en sorts prognosstyrning snarare än att styra utifrån de transportpolitiska målen.

Trafikverket skriver i underlaget att en tredubblad cykling minskar biltrafiken med en procent. Om vi fördjupar oss i exemplet ser vi att det inte är särskilt välgrundat. Exemplet beskrivs i en underlagsrapport men hänvisar inte till några källor utan bygger framförallt på lösa antaganden om storleksförhållandet idag mellan cykling och bilresande. Det verkar också bygga på ett antagande om att ökat cyklande idag inte sker på bekostnad av minskat bilresande och därför inte kommer göra så i framtiden. Det är tveksamt eftersom cykeltrafiken framförallt hämmas av dålig infrastruktur.

När Trafikverket tittar på cyklingens potential för att minska biltrafiken gör man det endast på en aggregerad nivå, istället för att särredovisa långa och korta resor. Det är problematiskt eftersom cykeln har störst potential när det gäller att ersätta bilresor på korta sträckor. Potentialstudier från flera regioner indikerar att ett stort antal resor kan överflyttas från bil till cykel. Exempelvis visar en potentialstudie från Region Stockholm att 70% av länsborna har mindre än 30 minuters cykelavstånd till jobbet. Region Skåne har beräknat att om antalet cykelresor tredubblas i Skåne, finns det en hypotetisk potential för att minska biltrafiken med upp mot 10 procent i regionen. Elcyklarnas breda intåg gör cykelns potential ännu större. Mindre studier av elcyklister visar också att många har minskat sitt bilresande tack vare elcykeln. Dessutom har ellastcyklar, framförallt containerlastcyklar, en potential att ersätta godstrafik i stadskärnor

Sammantaget ger Trafikverkets siffror och prognoser en falsk känsla av precision som i detta fall helt saknas. Med så skakig grund för prognoserna kanske inte siffror ska redovisas utan istället riktningar och resonemang om riktningens storlek?

Trafikverket underskattar cykelns samhällsekonomiska nyttor  
I avsnitt 3.6 "Antagna klimatstyrmedels kostnadseffektivitet och hållbarhet" skriver Trafikverket om samhällets marginalkostnad för att minska vägtrafiken, och att man då tagit hänsyn till andra nyttor: "Till exempel minskade hälsopåverkande utsläpp, minskat buller och minskat slitage." I denna analys kommer man fram till att marginalkostnaden för att minska biltrafiken är långt högre än att byta till bilar som går på el eller biobränslen.

Vi tycker att resultaten av den samhällsekonomiska analysen är anmärkningsvärda, inte minst när det gäller cykelns nytta. Till skillnad från bilar som går på biobränsle eller el är cykeln klimatneutral, på riktigt. Cykeln bidrar också med måluppfyllelse på en rad andra sätt genom ökad luftkvalitet och framkomlighet, minskat buller samt förbättrad folkhälsa. Dessa aspekter nämner Trafikverket endast i förbifarten. Förbättrad folkhälsa genom aktivt resande verkar inte ens vara en faktor som är med i analysen.

Trafikverkets resonemang om kostnadseffektivitet kan jämföras med en studie av från Lunds universitet som visar att det blir sex gånger dyrare för individen och samhället om man väljer bilen istället för cykeln. Studien visar att om man endast tittar på samhällets kostnader/nytta så kostar en kilometer med bil 0,15 euro, medan samhället tjänar 0,16 euro på varje kilometer som cyklas. Det finns flera andra studier som visar på liknande, eller ännu större, samhällsekonomiska vinster av satsningar på cykel.

---

## Anta ett nationellt cykelmål

Svenska Cykelstäder föreslår att regeringen upprättar ett tidssatt och kvantifierat cykelandelsmål. Det är en förutsättning för att cyklingen ska prioriteras, och kunna medverka till att de transportpolitiska målen nås.

I Nederländerna och flera andra länder finns redan nationella cyklingsmål. Inom ramen för den nationella cykelstrategin utreddes ett mål för cykeltrafiken av Trafikanalys. Målet skulle vara nationellt men brytas ned med olika målnivåer beroende på kommungruppstillhörighet enligt SKR:s indelning. Detta förslag bör regeringen skyndsamt ta vidare.

Ett nationellt cykelmål skulle vara ett stort stöd för kommuner och regioner i deras planerings och prioriteringsarbete. Det skulle också underlätta arbetet med Trafikverkets målbild 2030 om det fanns ett tydligt mål att förhålla sig till. Målstyrningen behöver baseras på hur vi vill att trafiken ska se ut i framtiden, i stället för den prognosstyrning som vi menar sker idag. Det skulle ge myndigheterna möjlighet att arbeta för att klara mål inom klimat, tillgänglighet och folkhälsa.

---

## Möjliggör statliga medel till steg 1- och 2-åtgärder

Svenska Cykelstäder föreslår att Trafikverket ska ges möjlighet 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 – till stor frustration för våra medlemmar.

Ju fler som väljer cykel i stället bil, desto bättre är det för klimatet, folkhälsan och för minskad trängsel i trafiken. Kan vi använda befintliga vägar effektivare kan investeringspengarna i stället användas till om- och nybyggnation när det verkligen behövs.

Trafikverket bedömer att det finns många kostnadseffektiva åtgärder som klassas som steg 1 eller steg 2-åtgärder. Dock har myndigheten idag inte möjlighet att inkludera dessa åtgärder inom ramen för nationella transportplaneringen. Det saknas också tydligt utpekade ansvarsfördelningar för vilka aktörer som ska arbeta med dessa åtgärder. Regeringen måste peka ut hur Trafikverket kan inkludera steg 1- och steg 2-åtgärder i nationell plan och att Trafikverket får ett tydligt uppdrag att samordna dessa åtgärder inom utpekade objekt.

Trafikverket skriver i avsnittet 6.2.8.1 att många regioner vill möjliggöra statlig finansiering från både nationella planen och länsplanerna för steg 1 och steg 2-åtgärder. Trafikverket anser dock att det "inte är möjligt enligt gällande tolkning av styrande förordningar". Samtidigt håller Trafikverket håller med om att det finns många steg 1- och 2-åtgärder "som på ett kostnadseffektivt sätt kan lösa brister" samt att man "ser positivt på en fortsatt utveckling av tydliga regeringsuppdrag i syfte att kunna genomföra effektiva steg 1- och steg 2-åtgärder med statlig finansiering". Vi tolkar detta som att Trafikverket ställer sig positiva till att få ett förändrat uppdrag och nya direkt om att arbeta med steg 1- och 2-åtgärder.

---

## Ändra väglagen och anläggningslagen

Svenska Cykelstäder föreslår att regeringen förändrar väglagen och anläggningslagen 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. Nuvarande lagstiftning är omodern och tar inte hänsyn till cykelns särskilda möjligheter och behov som ett eget transportslag.

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.

Trafikutskottet har gjort ett tillkännagivande till regeringen där man skriver att regeringen "bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik". Utskottet menar att myndigheternas tolkning av väglagen, nämligen att en gång- och cykelväg endast får byggas om den är i anslutning till allmän väg, är ett hinder för ökad cykling. Utskottet vill i sammanhanget även peka på behovet av att hämta in erfarenheter från andra länder. Som exempel kan nämnas de regionala snabbcykelvägarna i Tyskland (Radschnellweg).

Trafikverket skriver i avsnitt 6.2.8.1. "Underlag från länsplaneupprättare angående förordningar och finansieringsfrågor" att flera regioner efterfrågar att Trafikverket bör utreda mer kostnadseffektiva åtgärder för gång- och cykeltrafik. Flera regioner vill dessutom se ett förenklat regelverk för att bygga statliga cykelvägar, bland annat att begreppet allmän samfärdslinje förtydligas till att innefatta cykelvägar i Trafikverkets planeringsdirektiv och i väglagen. Dessutom föreslår regionerna att begreppet funktionellt samband omdefinieras i väglagen så att cyklisternas behov prioriteras före kravet på närhet till statlig väg. Trafikverket för i inriktningsunderlaget fram att man håller med om mycket av regionernas önskemål, men skriver att: "Eventuell revidering av väglagen är en betydligt större fråga som Trafikverket anser bör analyseras och hanteras i särskild ordning."

Svenska Cykelstäder menar att det nu är dags för regeringen att ta Trafikutskottets tillkännagivande på allvar och modernisera väglagen. I detta arbete måste regeringen också se över anläggningslagen. En modern lagstiftning är ett måste för att skapa hållbara transportsystem.

---

## Avsätt mer pengar till cykel och gör det lättare att ta del av pengarna

Svenska Cykelstäder föreslår att de statliga investeringarna i cykelinfrastruktur utökas och att länsplanerna får en större del av de statliga investeringarna. Vi föreslår att minst 10

procent av de statliga medlen i den nya nationella planen och länsplanerna öronmärks för cykelinvesteringar. Större samlade investeringar i cykelinfrastruktur är nödvändiga för att bygga ihop cykelvägnät och skapa större regionala nyttor.

Under lång tid har cykelinfrastrukturen varit underfinansierad. Tio procent av svenskarna cyklar men i förra nationella planen fick cykeln endast en procent av investeringarna. De statliga medlen till cykelinfrastruktur har inte heller ökat på samma sätt som för andra transportslag.

I inriktningsunderlaget skriver Trafikverket att "Anslag till länsplanerna har ökat något de senaste planeringsomgångarna, medan ramarna i den nationella planen ökat markant." Det pekar på att åtgärder för ökad trafiksäkerhet, gång, cykel och kollektivtrafik och statlig medfinansiering till kommunala infrastrukturåtgärder minskat i proportion till övriga investeringar och bidrar till bilden att cykelinfrastrukturen är underinvesterad.

I inriktningsunderlaget skriver Trafikverket upprepade gånger om flera samhällsnyttor med att satsa på alternativ till vägtrafik. Bland annat skriver Trafikverket:

- Satsningar på förbättrade alternativ till vägtransporter skapar ofta stora nyttor genom att bidra till flera transportpolitiska mål.
- Kollektivtrafik, gång och cykel är ofta yt-, kostnads- och miljöeffektiva sätt att skapa hög tillgänglighet
- God tillgänglighet med andra färdmedel än bil så att även medborgare utan tillgång till bil kan åtnjuta hög tillgänglighet. Det är viktigt inte minst för barn.

Vi håller med Trafikverket i denna bedömning. Vi tycker att det är olyckligt att denna punktlista inte följs upp med åtgärder från Trafikverket för att främja de listade transportslagen och trafikanterna.

Eller kanske har vi missat några cykelåtgärder? Det är nämligen svårt att hitta dem. Cykelåtgärder finns potentiellt under flera poster i inriktningsunderlaget: stadsmiljöavtalet, länsplanerna, trimningsåtgärder och namngivna objekt. I de flesta fall finns cykling med som en åtgärd bland många och det saknas ett anslag som tydligt är för just cykling. Det gör det svårt att hitta och följa upp de cykelsatsningar som finns. Det saknas dessutom underlag för vilken potential och nytta som finns för de åtgärder som faktiskt föreslås.

Ökade statliga medel för cykling möjliggör bättre folkhälsa och ökad tillgänglighet i såväl städer, tätorter som på landsbygden. Sammanhängande cykelvägnät är centralt för att ge cykeltrafiken likvärdiga förutsättningar som andra trafikslag. Brister i cykelvägnäten bromsar tillväxten i cykeltrafiken. Regionerna bör därför i sitt länsplanearbete ges ett uppdrag att beskriva en strategi för cykeltrafikens utveckling och infrastrukturens regionala ändamålsenlighet, exempelvis genom kopplingar över kommungränser, kombinationsresande och möjligheten att koppla samman cykelvägnätet med knutpunkter för kollektivtrafik.

Trafikverket missar möjligheten att cykla på landsbygd för barn och personer utan körkort eller bil. Elcykeln ritar om geografin och gör att längre och backiga avstånd blir acceptabla för fler att cykla. För att tappa av denna nya potential av hållbar mobilitet behöver fler regionala cykelvägar byggas och planeringsprocessen även omfatta fler typer av cykling än arbetspendling såsom fritidsresor och skolresor samt cykling till busshållplatser.

Svenska Cykelstäder föreslår också att reglerna i stadsmiljöavtalet ska förändras. Många kommuner anser att det är för krångligt att söka pengar från stadsmiljöavtalet, det visar inte minst det faktum att det blev en halv miljard över i potten för 2019. Svenska Cykelstäder vill utveckla stadsmiljöavtalet så att pengarna löper över fler år och att medlen successivt ökas. Vi vill också se lättade och/eller förändrade krav på motprestation, framförallt när det gäller cykelsatsningar. En modell kan vara den som finns i Norge där åtgärder för att minska biltrafiken räknas som en motprestation.

Ett innovativt sätt att lösa finansieringsfrågan är att se över gamla projekt. Många lönsamma cykelåtgärder i nationell och regional plan blir inte av eftersom stora delar av den ekonomiska ramen är uppbunden av gamla projekt. Planens helhet och måluppfyllelse skulle också kunna bli bättre om en del äldre projekten i den befintliga planen sågs över och kompletterades med cykelåtgärder och/eller andra åtgärder för ett transporteffektivt samhälle.

Inriktningsunderlaget innehåller flera bra skrivningar om cykling, bland annat om ändrade trafikregler och om regionernas önskemål om förändring i hur cykling hanteras i planeringsprocessen. Trafikverket konstaterar att anpassade trafikregler för cykeltrafiken har en mycket hög kostnadseffektivitet. Vi har länge drivit dessa frågor och välkomnar därför att Trafikverket föreslår tillåten högersväng mot rött, cykling mot enkelriktat samt förenklade och förtydligade väjningsregler vid överfart över väg. För detta ska Trafikverket ha en eloge. Vi vill dock betona att den absolut viktigaste åtgärden för ökad cykling är att det finns trygg, säker och bekväm infrastruktur så att människor i alla åldrar kan cykla.

---

## Aktiva och säkra transporter för alla

Målen för aktivt resande nås inte – förödande för folkhälsan

Svenska Cykelstäder föreslår att Trafikverket ges i uppdrag att ta fram åtgärder som bidrar till att målet om aktivt resande nås. Aktivt resande innebär resor med gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik och är ett viktigt mål för folkhälsan. Målet för aktivt resande är att 25 procent av trafikarbetet ska ske med aktivt resande till 2025 med sikte på fördubbling. I inriktningsunderlaget skriver Trafikverket att målet för aktivt resande inte kommer att nås.

Trafikverket visar inte på någon tydlig strategi för hur målet skulle kunna nås. Trafiksystemet har stor påverkan på folkhälsan inte minst genom att så mycket tid för förflyttning görs med passiva transportmedel som bil. Dagens transportsystem gör det svårt för många att vara fysiskt aktiva i samband med förflyttning. Hälsan påverkas också av motortrafikens utsläpp av avgaser som försämrar lungfunktionen hos barn och vuxna och gör att många dör i förtid.

Målet är alltså formulerat som en sammanslagning av kollektivtrafik, gång och cykeltrafikarbetet. Den största delen av trafikarbetet är kollektivtrafik inom Stockholms lokaltrafik. Genom att det saknas ett eget nationellt mål för cykeltrafik, som är det trafikslag som har störst bäring på de nationella folkhälsomålen om ökad fysisk aktivitet, blir cykeltrafikens stora betydelse osynliggjord bland trafikarbetet med tunnelbana och buss.

Att målet inte nås är förödande för folkhälsan. Detta drabbar inte minst barnen. Barn som cyklar eller går till skolan – aktiva skoltransporter – har bättre hälsa och skolresultat. Med aktiva skoltransporter grundläggs tidiga goda vanor vilket har en tendens att följa med upp i vuxen ålder. Samhällsvinsterna av en ökning av barns aktiva skoltransporter är



betydande. Genom aktiva skoltransporter minskar klimatpåverkan, folkhälsan stärks och tillgängligheten i transportsystemet ökar.

Nollvisionen måste ta sikte på cyklister

Svenska Cykelstäder föreslår att Trafikverket ges i uppdrag att ta fram åtgärder för att nå nollvisionen som bättre inkluderar oskyddade trafikanter, i synnerhet cyklister. Arbete med trafiksäkerhet har kallats Nollvisionen och målet är att skapa ett säkert system. Det innebär enligt inriktningen att Trafikverket arbetar proaktivt med att åtgärda kända säkerhetsbrister.

Cyklister utgör en stor del av de svårt skadade trafikanterna och att flera personer dör varje år när de cyklar. För att cykeltrafiken ska bli säker och trygg krävs fler och mer riktade åtgärder mot de oskyddade trafikanterna, något som vi upplever är nedprioriterat hos Trafikverket. Flera åtgärder nämns i inriktningsunderlaget, såsom mindre alkohol i trafiken och sänkta hastigheter samt ombyggnad av vägsträckor till mötteseparerade landsvägar. Det är emellertid viktigt att åtgärder som syftar till att öka säkerheten för ett trafikslag inte samtidigt minskar säkerheten för ett annat. Mötteseparering, exempelvis genom 2+1-väg, kraftigt ökar otryggheten för cyklister. Detta eftersom mötesfria vägar saknar vägren där cyklisten kan bli omkörda med en säkerhetsmarginal på minst 1,5 meter. Därför bör alltid en separerad cykelbana byggas bredvid. Vid liten potentiell efterfrågan kan andra lösningar väljas, till exempel genom att åtgärder för öka cykelbarheten på det parallella vägnätet inkluderas i vägplanen för den mötesfria vägen.

Om BK4-vägnätet, för fordon upp till 74 ton, byggs ut ökar riskerna för cykeltrafiken ytterligare genom bland annat vinddraget från de stora lastbilstågen som kör om på nära avstånd på mötteseparerade vägar. Ett minsta krav är att det vägnät som upplåts för High Capacity Transport (HCT) ska erbjuda en separerad parallell cykelväg så att cyklisternas tillgänglighet inte försämras ytterligare.

Vi välkomnar Trafikverkets förslag om en sänkt bashastighet till 30-40 km i tätbebyggt område. Att sänka bashastigheten i tätort skulle leda till mänskligare städer, ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Vi välkomnar också förslagen om autobroms och andra kollisionundvikande system för fler fordonstyper. På EU-nivå pågår nu en översyn av förordning 2019/2144 för att införliva nya säkerhetsåtgärder för motorfordon, inklusive Intelligent Speed Assistance (ISA) och en ny standard för Direct Vision Standard (DVS) för tunga fordon. I detta arbete uppmanar vi den svenska regeringen driva på för att få till en standard som använder den bästa tillgängliga tekniken inom området, samtidigt som man krokarm med svenska lastbilstillverkare så att de tar täten i teknikutvecklingen.