

# Yttrande över remiss av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029

N2017/05430/TIF

## Om Svenska Cykelstäder

Svenska Cykelstäder är en förening bestående av 26 svenska kommuner och två associerade medlemmar som samtliga är riksledande inom arbetet för attraktivare vardagscykling. Föreningen fungerar som en brygga mellan landets mest kompetenta aktörer inom cykelområdet, eftersom att tillhöra de bästa kan vara utmanande när man är först med nya idéer och lösningar. Vår målsättning är att öka andelen cykelresor, förbättra för cyklister i svenska kommuner samt att statusen för cykeln som transportmedel höjs på den kommunala, regionala och nationella agendan. Visionen är att hälften av resorna under fem kilometer ska ske med cykel.

## Sammanfattning

Svenska Cykelstäders synpunkter i sammanfattning:

- Det är positivt med ökade cykelinvesteringar; att inga nya större, kapacitetshöjande investeringar i motorfordonstrafik sker; att planförslaget uppmärksammar cyklingens koppling till måluppfyllelsen av de nationella transportmålen; samt ökade satsningar på pilotprojekt.
- De avsatta medlen till cykelinfrastruktur är otillräckliga.
- Det bör ses över om man kan omprioritera redan beslutade projekt i föregående planer som är ohållbara, särskilt de som inte ännu är bundna av olika avtal.
- Planen bör innehålla en övergripande plan för utbyggnaden av ett rikstäckande nationellt stamcykelvägnät.
- Planen bör innehålla en plan för investeringar i cykelparkeringar vid statliga kollektivtrafikknutpunkter och andra anläggningar.
- Planen bör i högre grad fokusera på hur ett transportsystem kan skapas som bidrar till en förbättrad folkhälsa.
- Steg 1 och 2-åtgärder bör ges ökat utrymme i planen.
- Planen bör föreslå åtgärder som innebär eller motsvarar att cyklingen blir ett eget trafikslag.
- En del av planens syfte bör vara att höja tillgängligheten, framkomligheten och säkerheten för fysiskt aktiva trafikanter.
- Underhållsinsatser av cykelinfrastruktur bör vara en utgångspunkt i planarbetet.
- Till säker framkomlighet bör höra att inte enbart så få som möjligt ska dödas eller skadas i trafiken, utan också hur transportsystemet kan rädda, förbättra och förlänga liv.
- Trafikverket bör göra mer i rollen som kunskapsutvecklande och kunskapspridande organ gällande cykelinfrastruktur.

- Cykeln bör ses som en självklar del av "morgondagens transportsystem", och planen ta höjd för teknikutveckling inom cykelområdet.
- Förändrad infrastruktur är vitalt för omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer.
- Planen bör ta höjd för utvecklingen bland cykelåkerier och godstransporter på cykel.
- Digitaliseringen kan bidra till att öka cyklingen och förbättra planeringen av den.
- Bättre data av cykeltrafik behövs, samtidigt som prognosstyrning ska underordnas målstyrning.
- Den nationella nivån har en mycket viktig roll i arbetet för att göra cykling mer attraktivt som färd sätt, tillsammans med kommuner och andra aktörer.
- Planen bör av folkhälsoskäl precisera hur bullrande trafik kan minskas.
- Stadsmiljöavtalen bör utvidgas och vidareutvecklas med fokus på kvalitet.

## Övergripande synpunkter

### Positiva delar av planförslaget

Det är positivt med ett ökat cykelfokus jämfört med föregående plan och att investeringarna i cykelinfrastruktur ökar, om än från nästan obefintliga nivåer.

Det är nödvändigt att inga nya förslag på kapacitetsökande investeringar i väginfrastruktur för motorfordon föreslås i förslaget till plan, en uppfattning som Svenska Cykelstäder delar med Trafikverket.

Vi delar analyserna att allvarliga brister för måluppfyllelsen av de nationella transportmålen kan härledas bristande förutsättningar för att cykla.

Det är positivt med särskilda satsningar på test- och demonstrationsprojekt. Svenska Cykelstäders medlemskommuner är överlag villiga att prova nya idéer, och är därmed lämpliga platser för att testa nya idéer. Svenska Cykelstäder ser också positivt på förslaget kring innovationstävlingar och s.k. hackatons, som ex. redan anordnas av Svensk Cykling och Cykelfrämjandet med finansiering från Vinnova och Trafikverket inom ramen för innovationstävlingen i vintercykling; Cykel Plus Minus.

### Det behövs ökade medel till cykelinfrastruktur

En attraktiv cykelinfrastruktur som är framkomlig och säker är avgörande för att cyklingen ska öka och bli säkrare.

Regeringens totala ekonomiska ram för perioden är 622,5 miljarder kronor. Av dessa ska 333,5 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner. En annan del är 125 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar. Till sist ska 164 miljarder kronor gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

I förslaget till de 21 länsplanerna uppskattas sammanlagt endast 4859–4960 mkr statliga medel finnas avsatta för statlig och kommunal cykelinfrastruktur. I förslaget till nationell plan kan medel till cykelinfrastruktur utläsas enligt följande:

**Cykelåtgärder i Nationell plan 2018–2029, miljoner kronor**

<b>Åtgärd</b>	<b>Totalt, mkr</b>
<b>Trimningsåtgärder, Nationell Plan 2018–2029:</b>	
Ökad säker cykling	1500
<b>Föreslagna namngivna</b>	
Regionalt cykelstråk, Märstastråket, Norrtull-Kista,	289
Regionalt cykelstråk, Täbystråket, delen Frescati-Mörby C	108
<b>Sverigeförhandlingen</b>	
Stockholm, cykelobjekt	122
Göteborg, cykelobjekt	62
Helsingborg, cykelobjekt	74
Lund, cykelobjekt	41
Malmö, cykelobjekt	137
<b>Totalt</b>	<b>2333</b>

Därutöver kan investeringar i cykelinfrastruktur tillkomma inom de namngivna investeringsobjekten som inte huvudsakligen är cykelåtgärder. Vid budgetering och uppföljning av de namngivna investeringsobjekten särredovisas dock inte de specifika kostnaderna som går att härleda till cykel, varpå Trafikverket inte kan ange någon kostnad för detta. Detta är ett allvarligt problem i sig, eftersom varken regering, riksdag eller berörd myndighet kan planera och följa utvecklingen av arbetet för öka cyklingen och göra den säkrare. Därutöver kan inte någon remissinstans göra en rättvis bedömning av huruvida förslaget till nationell transportplan är tillräcklig avseende det arbete som behövs för att öka cyklingen och göra den säkrare. Det tycks dock vara alldeles för lite.

Det behövs ett sammanhängande nationellt, regionalt och lokalt cykelvägnät av god kvalitet i hela landet för att nå de transportpolitiska målen med funktionsmålet kring tillgänglighet och hänsynsmålet kring säkerhet, miljö och hälsa. Därutöver är ökad säker cykling viktigt för uppfyllelsen andra nationella mål gällande bl.a. folkhälsa, miljö och klimat. Den nationella transportplanen bör verka för att skapa förutsättningarna för detta genom att skapa ett nationellt stamcykelvägnät av god kvalitet. Utifrån vad som kan utläsas är dock förslaget till nationell transportplan inte tillräcklig för att en grundläggande framkomlig och säker cykelinfrastruktur ska finnas i hela landet till år 2029.

Det är därtill viktigt att budgeterade cykelmedel används till detta ändamål. Trafikverket har förbrukat en del av sitt förtroende då en av endast två namngivna cykelåtgärder i föregående plan avbröts. Planen bör redovisa på vilket sätt detta ska hindras under kommande planperiod.

## **Omprioritera ohållbara investeringar från föregående plan**

Merparten av investeringsbudgeten är uppbunden på projekt från nu gällande plan 2015–2025. En utgångspunkt i den nya planen är ”att de investeringar som namnges i den nu gällande planen (alltså den för åren 2014–2025) ska prioriteras i den nya planen, om de fortfarande bedöms vara angelägna för transportsystemet” (s. 9). Pågående eller bundna investeringar utgör 121 miljarder kronor, medan 31 miljarder kronor är investeringar från föregående plan som ännu inte är bundna av avtal.

Vi bedömer att en stor del av projekten i den föregående planen inte är lika angelägna för transportsystemet som behoven av cykelinfrastruktur. Cyklingen har länge varit lågt prioriterad i tidigare nationella transportplaner, vilket skapat en ackumulerad ”cykelskuld”. Många tidigare beslutade motorfordonsprojekt är inte i linje med en nödvändig hållbar utveckling. Vi delar därmed inte uppfattningen att redan planerade investeringar från föråldrade planer bör prioriteras före cyklingens nyinvesteringsbehov. Särskilt de projekt som inte är bundna av avtal bör ses över och vid behov omprioriteras till förmån för cykling.

## **Tillgänglig, framkomlig och säker cykling på ett statligt cykelvägnät**

Planförslaget saknar en sammanställd, övergripande plan för ett rikstäckande nationellt och regionalt cykelvägnät av statliga cykelvägar. Allt fler kommuner tar ansvar för cykelinfrastrukturen inom ramen för sitt väghållarskap, och upprättar strategiska planer för utbyggnaden av denna. Men förslaget till nationell transportplan saknar en strategisk plan för hur cykling kan bli tillgängligt, framkomligt och säkert längs det statliga stamvägnätet och övrigt statligt vägnät. Någon rikstäckande behovsanalys för grundläggande tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet med cykel verkar heller inte ha legat till grund för planarbetet. En sådan analys bör genomföras och resultera i en övergripande, geografiskt baserad plan för ett rikstäckande nationellt stamcykelvägnät, samt i samråd med regionala och lokala aktörer en motsvarighet för regionala cykelvägar.

## **Statliga cykelparkeringar**

Det är av stor vikt att cykelparkeringsmöjligheterna förbättras och att det blir mer attraktivt att parkera olika cykeltyper vid statliga kollektivtrafikknutpunkter såsom tågstationer och andra lämpliga anläggningar. Sådana investeringar bör tydliggöras i planförslaget.

## **Folkhälsoperspektivet är frånvarande**

Planen har ett uttalat miljö- och klimatfokus. Detta är bra. Men det saknas ett folkhälsoperspektiv i planen. Transporterna har en mycket stark negativ påverkan på folkhälsan genom stillasittande, buller, avgaser, partiklar, m.m. Planen bör i högre grad fokusera på hur ett transportsystem kan skapas som bidrar till en förbättrad folkhälsa.

## **Möjliggör för steg 1 och 2-åtgärder**

Trafikverket bör få ett tydligare uppdrag att arbeta med fyrstegsprincipens steg 1- och steg 2-åtgärder inom ramen för planen. Vidare anser vi att fyrstegsprincipens steg 1-åtgärder (åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt) ska kunna finansieras med länstransportplan och nationell transportplan även utan att fysiska åtgärder genomförs.

## **Cykeln som eget trafikslag**

Bristerna i planförslaget gör gällande ett större systemfel i infrastrukturplaneringen där cykeln inte är ett eget trafikslag.

Orsakerna kan finnas i att:

- cykelvägar juridiskt sett räknas som tillbehör till väg
- Trafikverket saknar uttalat uppdrag att arbeta med att förbättra förutsättningarna för cykling
- Trafikverket inte är huvudsaklig väghållare för nationella och regionala cykelvägar
- det saknas ett nationellt cykelkansli
- det saknas ett nationellt tidsatt och mätbart cykelmål
- för stor vikt läggs vid kostnads- och nyttokalkyler istället för att beakta grundläggande tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet för cyklande i hela landet
- planeringen är prognosstyrd snarare än målstyrd

Detta kan vara orsaker till att:

- landets främsta väghållare (Trafikverket) skriver att cykling främst är en kommunal angelägenhet
- nationella och regionala (bil-)vägar planeras och byggs av Trafikverket medan nationella och regionala cykelvägar ska utföras av en mängd olika väghållare
- flertalet län kräver kommunal medfinansiering av statlig cykelinfrastruktur
- det saknas någon nationell sammanställning av behovet av cykelinfrastruktur
- nationella, öronmärkta cykelmedel är en bristvara.

I detta avseende upplever Svenska Cykelstäder att planförslaget inte är tillräckligt offensivt i att föreslå systemändringar som på sikt kommer leda till att cyklingen ökar och blir säkrare.

## Avsnittsspecifika synpunkter

### Planens syfte

Till planens syfte (s. 11) hör att "främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter". Denna ambitionsnivå anser vi vara för låg. Vi yrkar för följande omformulering, dvs att planen ska:

"främja säkra och funktionella vägar för alla färdssätt och höja tillgängligheten, framkomligheten och säkerheten för fysiskt aktiva trafikanter".

### Underhållsinsatser för god framkomlighet

Till avsnittet "Underhållsinsatser för god framkomlighet" (s. 16) bör till formuleringen "vägar av betydelse för dagliga resor, arbetspendling, kollektivtrafik och resor mellan regioncentrum" tilläggas cykelinfrastruktur som en del av prioriteringen.

### Säker framkomlighet

Avsnittet "Säker framkomlighet" (s. 17) nämner inte cykeltrafik, men bör göra så.

Till avsnittet bör också adderas hur transportsystemet kan bidra till att folkhälsan förbättras genom att rädda, förbättra och förlänga liv, istället för att så få som möjligt ska dödas eller skadas. Det kan endas uppnås genom satsningar på aktiv mobilitet.

### Informations- och kunskapshöjande åtgärder

Att höja kompetensen inom planeringen av cykelinfrastruktur är vitalt för att uppnå nödvändig kvalitet i cykelinfrastrukturen. Eftersom ingen statlig myndighet har tagit på sig denna roll har Svenska Cykelstäder tagit rollen som ett kunskapsutvecklande och kunskapsspridande organ. Det vore dock önskvärt om en myndighet såsom Trafikverket i högre grad också tog sig an denna uppgift. Avsnittet "Informations- och kunskapshöjande åtgärder" bör innehålla (s. 22) detta för cykelinfrastruktur.

### Morgondagens transportsystem

Cykeln är en självklar del i morgondagens transportsystem. Detta bör nämnas i avsnittet om detta (s. 22). Ny teknik behöver inte vara svaret på områden där fulländad teknik redan finns. Cykeln är en av historiens mest briljanta uppfinningar och har kunnat stå sig relativt oförändrad över de senaste hundra åren. Det finns dock en spännande teknikutveckling inom cykling. Elcyklar och olika former av transportcyklar blir exempelvis allt vanligare, och transportinfrastrukturen behöver anpassas efter detta. På vilket sätt bör planen redogöra för.

### Omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer

Svenska Cykelstäder delar inte uppfattningen att "infrastrukturen i sig har en begränsad roll för omställningen" (s. 25) till ett klimatneutralt transportsystem. Denna syn tror vi baseras på uppfattningen att endast en eventuell, framtida teknikutveckling och spridning av klimatneutrala motorfordon är nyckeln till omställningen. Att öka överflyttningen till cykling är istället vitalt för omställningen. Idag är inte den statliga cykelinfrastrukturen tillräckligt attraktiv för att locka till ökad cykling, samtidigt som den statliga infrastrukturen för

motorfordon relativt sett är för attraktiv. Förändrad infrastruktur är därmed essentiellt för omställningen.

### **Förbättra förutsättningarna för näringslivet**

I avsnittet "Förbättra förutsättningarna för näringslivet" (s. 27), som handlar om näringslivets godstransporter, saknas redogörelse för hur planen beaktat tillväxten bland cykelåkerier, och hur planen kan bidra till att möjliggöra för fler godstransporter som helt eller delvis görs på cykel.

### **Ta höjd för och nyttja digitaliseringens effekter och möjligheter**

Digitaliseringen innebär stora möjligheter i termer av bl.a. dockningslösa hycykelsystem, dialog med cyklisterna i samhällsplaneringen, cykelflödesmätningar och framkomlighetsinformation till cyklisterna. Till avsnittet "Ta höjd för och nyttja digitaliseringens effekter och möjligheter" (s. 29) önskar Svenska Cykelstäder att Trafikverket tydliggör på vilket sätt den nationella transportplanen och myndigheten ämnar ta höjd för denna utveckling.

### **Trafikprognoser**

Avsnitt "2.3.1. Trafikprognoser" (s. 50) redogör inte för några prognoser för cykeltrafiken. Brist på data för cykeltrafik är ett problem och åtgärder bör vidtas för att säkerställa att tillräckligt med data finns för att kunna övervaka cykeltrafikens utveckling och om satsningarna som görs är tillräckliga för att öka cyklingen.

Prognosstyrning av infrastrukturen riskerar att leda till "självuppfyllande profetior": investeringar i och för motorfordonstrafik riskerar att öka denna. Särskilt när nyttokalkylerna av investeringar i och för motorfordonstrafik är beroende av ökad motorfordonstrafik så finns det allvarliga brister med prognosstyrningen. Ökad målstyrning är mer lämpligt, särskilt när ett eller flera tidsatta och mätbara nationella cyklingsmål finns på plats, liksom mål för att minska motorfordonstrafiken.

### **Tillstånd och brister utifrån de transportpolitiska målen**

Vi delar analyserna i avsnitt "3.1 Tillstånd och brister utifrån de transportpolitiska målen" (s. 69) att allvarliga brister för måluppfyllelsen av de nationella transportmålen kan härledas bristande förutsättningar för att cykla. Det är mycket riktigt också kommuner har ett stort ansvar för att förbättra cykelförutsättningarna. Det är dock ingen ursäkt för att inte förbättra cykelförutsättningarna längs det nationella cykelvägnätet i och mellan tätorter. Även på glesbygden sker idag många bilresor cykelavstånd. Dessutom är cykelturism en potentiell värdefull inkomstkälla som kan skapa ekonomisk utveckling i glesbygden. För detta är Trafikverket ansvarig. Liksom för att bidra i det kunskapshöjande arbetet.

### **Buller och vibrationer**

Avsnittet "7.5.1. Buller och vibrationer" (s. 146) beskriver endast åtgärder för hur buller från trafiken kan lindras, med ex. bullerdämpande skärmar och vallar. I detta avsnitt önskar Svenska Cykelstäder beskrivningar av åtgärder för att minska orsaken, och inte bara symptomen, till bullret: nämligen att minska bullrande trafik till förmån för trafik som inte genererar hälsoskadligt buller.

## Höj kvaliteten i stadsmiljöavtal

Stadsmiljöavtalen (s. 171) är ett mycket positivt inslag i det nationella arbetet för ökad säker cykling. Den tillgängliga potten bör utökas så att den kan komma alla 290 kommuner till gagn.

I vidareutvecklingen av stadsmiljöavtalen behöver det bli både lättare och mer tillgängligt för kommuner och landsting att söka medel för cykelinfrastruktur, samtidigt som Trafikverket på ett konstruktivt sätt i en samrådsprocess kan bidra till att höja kvaliteten i inkomna förslag så att cykelinfrastrukturen utformas på ett ändamålsenligt sätt.

### Svenska Cykelstäder

#### Genom styrelsen för Svenska Cykelstäder

Henrik Oretorp (C) Halmstad  
Emma Berginger (MP) Lund  
Mikael Vilbaste (MP) Västerås  
Moa Rasmusson (L) Sollentuna  
Anders Samuelsson (C) Jönköping  
Lenita Ericson (S) Luleå  
Thomas Rödin (MP) Helsingborg  
Elias Aguirre (S), Linköping  
Margaretha Wedin (C), Gävle