

YTTRANDE 2024-04-15

Ert ärendenummer: TRV LI2023/03919

Yttrande gällande Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026—2037

Om Svenska cykelstäder

Svenska Cykelstäder är en förening bestående av 40 svenska kommuner, 7 regioner och flera associerade partners som arbetar målmedvetet med ökad och säker cykling. Vår vision är att hälften av alla resor under 5 km ska ske med cykel. Vi arbetar strategiskt med kunskapsutbyte, samverkan och opinionsbildning för att nå vår vision.

Svenska Cykelstäder tackar för möjligheten att lämna inspel på Trafikverkets inriktningsunderlag. I vårt yttrande har vi granskat Trafikverkets inriktningsunderlag utifrån ett cykelperspektiv.

Inledning

Sverige står idag inför stora utmaningar när det kommer till klimatskadliga utsläpp, hälsovådliga lokala utsläpp från trafiken, en allt mer stillasittande befolkning och stora utmaningar för en alltmer pressad sjukvård. Vägtrafiken står idag för ungefär [en tredjedel](#) av Sveriges utsläpp, där personbilar utgör största utsläpparen. Cykling spelar en avgörande roll för att nå de transportpolitiska målen, transportsektorns mål till 2030 och Sveriges åtaganden i EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR), samt för att stärka folkhälsan, minska sjukvårdens kostnader och för att stävja flera livsstilsrelaterade sjukdomar.

Många europeiska städer och länder har omdanat sin transportpolitik de senaste åren, med fokus på att öka gång- och cykeltrafiken - även i kombination med kollektiva färdmedel. Inte minst under och efter pandemin har städer som Milano, Paris, München och London storsatsat på gång- och cykling som ett sätt att minska utsläppen, stärka folkhälsan, öka framkomligheten och bidra till städernas attraktivitet. Men även den nationella transportpolitiken har lagts om i flera europeiska länder. Storbritannien lade redan 2020 en plan motsvarande tre miljarder pund på ökad cykling. Irland öronmärkte samma år 10 % av sin nationella transportbudget till cykling, och 10 % till gång.

Inriktningsunderlaget är ett tillfälle där Trafikverket kan använda sin samlade expertis och erfarenhet för att föreslå åtgärder. Då ökade aktiva transporter (gång och cykling) har en sådan potential för att ställa om transporterna i Sverige, bör trafikslaget vara integrerat i hela planprocessen från inriktningsunderlag, infrastrukturproposition till den nationella transportinfrastrukturplanen. Då Svenska cykelstäders synpunkter på inriktningsunderlaget återkommer genom hela eller delar av rapporten, så redogör vi för våra synpunkter tematiskt.

Sammanfattning

- **Beakta cyklingens potential att sänka samhällets kostnader och öka tillgängligheten.** Inriktningsunderlaget har inte i tillräcklig utsträckning beaktat fördelarna med en ökad andel cykling som del av transporter eller den andel som cykeltransporter utgör - ca 14 % av de huvudsakliga resorna i Sverige sker med cykel, och [6 av 10 resor kan ske på cykel under 15 minuter](#). De samhällsekonomiska vinsterna med att satsa mer på cyklingen är omfattande, med minskade utsläpp, ökad trafiksäkerhet, stärkt folkhälsa, minskad sjukfrånvaro och attraktiva livsmiljöer som några effekter.
- **Förändra prognosstyrningen.** Trafikverkets prognoser täcker inte in de fördelar som uppstår vid främjande av aktiva transporter, eller de kostnader som förknippas med att satsa på ökad motoriserad trafik. Prognoserna har historiskt inte bedömt trafikutvecklingen korrekt, men har ändå en styrande effekt på trafikplaneringen. Det leder till fel prioriteringar i den nationella transportplaneringen och följaktligen för hela transportsystemet.
- **Ge Trafikverket tydligare direktiv att styra mot ett hållbart transportsystem. Sverige behöver anta de [nationella cykelmål](#) som ligger på regeringens bord.** Alla myndigheter och hela det offentliga behöver dra åt samma håll för att få ett effektivt, hållbart och hälsofrämjande transportsystem.
- **Den högsta angivna nivån om minst 20 procents ökning behövs för att klara behoven, och en betydande del av finansieringen behöver gå till cykelinfrastruktur.** De öronmärkta medlen till cykling bör öka och så också medlen till länsplaner, där stor potential finns till ökad cykling. Samtidigt är det helt nödvändigt med ett effektivt stöd för att stötta kommunernas omställning av transporter, för att ersätta stadsmiljöavtalen som regeringen fasar ut.
- **Tillämpa fyrstegsprincipen fullt ut.** Regeringen har visat en riktning genom regleringsbrevet till Trafikverket för 2024, men 1- och 2-åtgärderna har inte beaktats i underlaget. 1- och 2-åtgärderna är viktiga såväl för cykling i tätort som på landsbygden, inte minst genom [byggdevägar](#).
- **Inför lag- och regeländringar som ökar framkomligheten för cyklister.** Cykling mot enkelriktat samt högersväng vid rödljus för cyklister kan införas skyndsamt och innebär inga påtagliga kostnader. Ett hjälmtvång för vuxna riskerar att motverka ökad cykling, istället bör mer medel satsas på en utbyggd infrastruktur och bättre drift och underhåll.
- **Tillåt friliggande statliga cykelvägar, sänk bashastigheten och skapa förutsättningar för säkra omkörningar.** Till skillnad från regeländringarna så saknas förslag om lagändringar för att anlägga friliggande statliga cykelvägar i underlaget, och

bör läggas fram som förslag i samband med den kommande infrastrukturpropositionen. Trafikförordningen bör också anpassas för att sänka bashastigheten i tätorter till 30 km/h och skapa förutsättningar för säkra omkörningar av cyklister.

Svenska Cykelstäders synpunkter

Inriktningsunderlaget beaktar inte cyklingens potential att minska de generaliserade restidskostnaderna och öka tillgängligheten

Cykling kan bidra till uppfyllandet av många transportpolitiska mål. Under avsnitt 2 (s. 41) i inriktningsunderlaget pekar Trafikverket på gång- och cykeltrafikens höga tidsvärden och relativt stora del av restiden. Enligt Trafikverkets resonemang innebär förbättringar av gång- och restiderna en stor potential att minska generaliserade restidskostnader och förbättra tillgängligheten - vilket i sig är ett transportpolitiskt mål. Trafikverket fortsätter vidare (s. 41):

“Sedan lång tid tillbaka koncentreras landets befolkning till de större städerna. Sedan 1950 har andelen av befolkningen som bor i storstadsregionerna ökat från 25 till 35 procent, medan andelen som bor i små- och landsbygdskommuner minskat från 35 till 25 procent.”

Den urbanisering som sker i landets storstadsområden, städer och tätorter innebär en stor potential att förkorta restiderna för gång- och cykling genom att förbättra infrastrukturen och skapa säkrare och tryggare trafikmiljöer.

Trafikverket lyfter de stora restidskostnader och tidsvärden som kan skapas med ökad cykling. Trafikverket pekar även ut att de hårda styrmedel som använts under covid-pandemin lett till en vägtrafikminskning om totalt 7 procent av trafikarbetet (s. 100). Samtidigt lyfter Trafikverket att planeringsprocessen bör kunna omfatta fler åtgärder än att bara bygga fysisk infrastruktur, såsom att arbeta med avgifter, lagar, regleringar och skatter.

Svenska cykelstäders bedömning är att ovanstående parameterar inte i tillräcklig grad beaktats i inriktningsunderlaget, och att det finns stor potential för regeringen att styra mer inför kommande infrastrukturproposition och med ändrad lagstiftning.

Ge Trafikverket tydligare direktiv att styra mot ett hållbart transportsystem

Trafikverkets förslag styr inte Sverige mot de transportpolitiska målen. Trafikverkets förslag till inriktning föreslår en övergripande ram på 959 miljarder kronor, där 10 till 20 procents minskad eller ökad ram anges kunna ge olika möjligheter att minska underhållsskulden och genomföra begränsade nyinvesteringar.

Prognosticerade vägtrafikökningar återspeglar inte transportsystemets nödvändiga omställning och underskattar ökningen av cykeltrafiken. Även om de detaljerade prognoserna för 2024 ännu inte publicerats så prognosticerar basprognosen [26 procent ökad biltrafik till 2045](#), detta trots att den motoriserade trafiken behöver minska med 20 procent jämfört med 2010 års nivåer, enligt Trafikverkets egna beräkningar, uträkningar som gjordes före att nivåerna i reduktionsplikten ändrades. Även [Energimyndighetens scenarier](#) visar på att elektrifieringen av fordonsflottan inte kan nå en genomgående elektriskt driven flotta till 2030, utan att andra åtgärder behövs. Ökad transporteffektivitet är ofrånkomligt för att komplettera den pågående elektrifieringen av transportsektorn.

Prognoserna tar inte höjd för den nödvändiga utvecklingen av transportsystemet mot ökad transporteffektivitet. Transporteffektivitet innebär att trafikarbetet minskar, vilket är nödvändigt för de motoriserade transporterna om man vill nå [regeringens transportpolitiska mål](#), inte minst gällande klimat, miljö, folkhälsa och trafiksäkerhet samt de åtagande som finns inom EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR). Det här är inte minst viktigt i en tid när det [Klimatpolitiska rådet](#) pekar på att utsläppen, som ökar i närtid, behöver ske i snabbare takt än idag. Hade underlaget räknat med de samhällsekonomiska vinster som cyklingen står för hade andra slutsatser kunnat fattas. Studier visar att varje investerad krona i cykling [ger upp till nio kronor tillbaka i samhällsvinster Samhället tjänar 1,50 kr på varje cyklad kilometer](#), och förlorar i gengäld 1,40 kr på varje kilometer som körs i bil. Dessutom sjunker sjukfrånvaron för de som cyklar till jobbet, och välfärdssjukdomarna går ner när fler cyklar mer.

Trafikverket redogör för att befolkningsökningen kommande år till största del sker i tätorter, och särskilt i storstadsregionerna. I motsättning till detta förbiser prognosen potentialen det innebär att mycket av befolkningsökningen som beräknas kommer att ske just i tätort. Idag bor ungefär 88 procent av den svenska befolkningen i tätorter. I takt med den urbaniseringen finns en otillräckligt utnyttjad potential där stads- och tätortsbor kan lösa sina persontransportbehov med gång-, cykel- och kollektivtrafik, antingen genom ett av trafikslagen eller genom kombinerat resande. Korta bilresor, under fem kilometer, utgör 36,08 % av alla bilresor enligt senaste nationella resvaneundersökningen. Även utanför större städer finns en stor utnyttjad potential till att öka cyklingen, vilket visas inte minst av de potentialstudier som gjorts för bland annat [Västra Götaland](#), [Region Gävleborg](#), [Skåne](#), [Sörmland](#) och [Stockholm](#). Trots denna potential för inte minst kortare persontransporter att ske med gång- cykel- och kollektivtrafik i framtiden, så beräknas gång- och cykling endast öka från 4300 till 5100 miljoner personkilometer till 2040 - då jämfört med bilresandet som beräknas öka med 25 %.

Transportsystemet är en helhet där hållbara och hälsofrämjande färdslag behöver främjas. Då mindre hållbara trafikslag enligt Trafikverket beräknas öka, så påverkar det utvecklingen i hela systemet, även i planeringen hos kommuner och regioner. Många kommuner vittnar om att Trafikverkets basprognoser är mer än en passiv beräkning, utan i själva verket används för att beräkna dimensioneringen av vägtrafiksystemet. Om biltrafiken beräknas öka, bedömer Trafikverket att proportionerna för biltrafiken också behöver öka. För cyklingen är siffrorna långt mer blygsamma. Den relativt marginella ökningen av gång- och cykling till 2040 riskerar innebära att allt för få medel investeras i dessa hållbara och hälsofrämjande trafikslag, trots de samhällsekonomiska vinster som finns att göra med investeringar i cykling.

Dessutom väljer Trafikverket att slå ihop gång med cykling i sina basprognoser, två separata trafikslag som har helt olika behov och förutsättningar. Även om både gång och cykling behöver prioriteras upp, så bör skillnaderna mellan dessa två trafikslag inte osynliggöras, då potentialen de bägge trafikslagen har i planeringen därmed också blir osynliggjord. Cyklister är en heterogen

grupp, och olika cyklister vill kunna ta sig fram på olika platser och i olika hastighet. Detta synliggörs inte minst i och med populariseringen av elcykeln. Elcykeln gör det dels möjligt för fler grupper i samhället (såsom äldre) att cykla mer och längre. Dessutom skapar elcykeln potential för fler att kunna pendla längre sträckor på kortare tid, och gör det därmed mer attraktivt att ersätta bilresor med cykeln.

Öka målstyrningen så att hela samhället drar åt samma håll

Sverige behöver en mer målstyrd planering för transportsystemet för att uppnå de transportpolitiska målen. Under 2022 lade Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) på uppdrag av regeringen fram förslag på [nationella mål för ökad cykling](#) i en gedigen målrapport. Rapporten ([VTI, 1125](#)) föreslår bland annat fördubblad cykling till 2035 och att hälften av barns resor ska ske med cykel samma mållår. VTI:s målrapport har välkomnats av de flesta remissinstanser, inklusive [Svenska cykelstäder](#). Alla myndigheter och hela det offentliga behöver dra åt samma håll för att få ett effektivt, hållbart och hälsofrämjande transportsystem. Inte minst på kommunal och regional nivå har mål visat sig viktiga för att nå ökad cykling.

Vidare är behovet av en ökad målstyrning något som flera regioner framfört i sin dialog med Trafikverket i framtagandet av inriktningsunderlaget. Regionerna anser att Trafikverket behöver andra metoder för att bedöma trafiken utifrån samhällsekonomiska perspektiv (Bilaga 2, s. 249):

“Flera regioner anser att nästa planomgång bör styras av målstyrd planering snarare än prognosstyrd planering. Flera regioner anser att Trafikverket bör förbättra sina metoder för att bedöma olika typer av trafik utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. De anser att de samhällsekonomiska kalkylerna i högre grad bör ta hänsyn till icke prissatta effekter. Några regioner anser att man i beslutsunderlagen även bör inkludera sociala faktorer som ålder, kön, ursprung och utbildningsnivå. Detta skulle ge en mer nyanserad bild av effekterna, med hänsyn till att resultaten varierar beroende på individuella förutsättningar, bostadsort och tillgång till arbete, utbildning och service.”

Öka finansieringen till cykel och gör det enkelt att nyttja medlen

Trafikverket har utgått ifrån samma ekonomiska ramar för länstransportplanerna som i gällande nationell transportinfrastrukturplan (2022-2033). Regionerna har i sin dialog med Trafikverket lyft fram att utökade ramar behövs för att kunna utveckla infrastrukturen tväremot vad som sker i gällande inriktning där andelen synligen minskar. Förutom att regeringen flyttat 0,4 miljarder kronor från länsplaneposten till icke-statliga flygplatser, har regeringen också valt att fasa ut stadsmiljöavtalen. Helheten innebär mindre anslag till att utveckla infrastruktur för gång- och cykling trots att behoven är stora. I sin tur betyder det att potentialen att stärka folkhälsan, minska utsläppen och skapa hållbara stadsmiljöer minskar.

Utöka finansieringsramarna till länsplanerna. Den största potentialen för att öka cyklingen utanför och runt om tätorterna ligger i att bygga regionala cykelvägar. Enligt [analyser](#) som gjorts

med hjälp av den så kallade Kågessonmodellen saknas upp till 300 mil regionala cykelvägar, och för att de ska kunna byggas ut behövs länsplanernas anslag öka samtidigt som Trafikverkets kostnader för planeringsprocessen av nya vägar minskar. Samtidigt pekar [Trafikverket](#) själva på att anslagen i länsplaner fyller en viktig funktion för att nå de transportpolitiska målen, genom att exempelvis främja "tätortsnära resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik samt trafiksäkerhet".

I kommande infrastrukturproposition och nationella transportinfrastrukturplan bör man ta chansen att ompröva tidigare beslutade vägprojekt för att kunna skjuta till medel till trimnings- och miljöåtgärder i det nationella stamvägnätets gång- och cykelvägar. Att planomgången 2022-2033 skapade en cykelpott och medel för trimningsåtgärder på regionalt vägnät var positivt, men medlen är otillräckliga. Medlen för nationellt stamvägnät utgjorde 1,7 miljarder och tillskottet till regionalt vägnät för cykelåtgärder låg på 1 miljard – detta för en planperiod om 12 år, där Trafikverket bedömer att pottarna kommer att användas upp då behoven överskrider tillgängliga medel. Som underlag till förra planomgången (2022-2033) bedömde Trafikverket behovet enkom längs nationellt stamvägnät till 5,9 miljarder.

Trafikverket skriver om främjande av trafikslagen bland annat under "Pålitlig, trygg och konkurrenskraftig kollektivtrafik". Trafikverket lyfter i avsnittet om kollektivtrafik även fördelarna med aktiv mobilitet, särskilt i tätare stadsmiljö. Här lyfter man även vikten av att kombinera gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Tidigare har detta bland annat gjorts genom stadsmiljöavtalen, vilka regeringen meddelat kommer att fasas ut. Som Trafikverket redogör för i inriktningsunderlaget så kan god tillgänglighet till gång-, cykel-, och kollektivtrafik gagna medborgare som inte har tillgång till bil. Svenska cykelstäder noterar också att bättre tillgänglighet kan bidra till en nödvändig överflyttning från bilresor till gång-, cykel-, och kollektivtrafik. De flesta bilresor (36,08 %) i tätorter är i dagsläget under fem kilometer långa. För att det ska kunna ske behöver mer medel skjutas till länsplanerna från vilka staten medfinansierar cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur.

Skapa ett omställningsavtal för att gynna kommunernas omställning, förbättra trafiksäkerheten och säkra luftkvalitén i Sverige. Trafikverket har fått i uppdrag att utvärdera systemet med stadsmiljöavtal. En utvärdering är positivt, men bör rekommendera hur en ny mer effektiv modell kan bli till. Stadsmiljöavtalen har använt 9,4 miljarder kronor vilket lett till över 500 åtgärder i kommunerna för att öka gång-, cykel-, och kollektivtrafiken. Avtalen har varit ett viktigt stöd, som blir än viktigare i tider av lågkonjunktur. De tidigare stadsmiljöavtalen hade brister – framförallt var det krångligt för kommuner att ansöka och svårt för många kommuner att leva upp till kraven på motprestationer. Att kommuner får möjlighet att bygga ut infrastruktur för gångare och cyklister är en kraftfull trafiksäkerhetsåtgärd, i linje med Nollvisionen. Att investera i trafiksäkerheten på kommunalt vägnät är helt nödvändigt, då [cykelolyckorna ökar](#) tvärt emot viljeriktningen i Nollvisionen och cykelstrategin.

En omdaning av modellen bör leda till en förenklad ansökningsprocess, och krav på motprestationer som fler kommuner kan leva upp till samtidigt som de styr mot de transportpolitiska målen, särskilt för cykelinvesteringar. Det bör bli enklare för fler kommuner att ta del av medlen, att avtalen blir långsiktiga genom att löpa över fler år, motprestationerna bör förenklas och bidra till övriga transportpolitiska mål. Ett sådant system kan utformas enligt [norsk modell](#), med de så kallade [byvekstavtalen](#) som inspiration. Där kan motåtgärderna utgöra en minskning eller nolltillväxt av biltrafiken, vilket låter kommunerna bidra till trafiksäkerhet, minskade utsläpp och stärkt folkhälsa.

Tillämpa fyrstegsprincipen fullt ut

Trafikverket har fått en tydlig instruktion om att använda sig av 1- och 2-åtgärder som del av fyrstegsprincipen i underlaget – men inte levererat på instruktionen. 1- och 2-åtgärderna handlar om att påverka efterfrågan på transporter och att optimera användningen av transportsystemet. Idén bakom den antagna fyrstegsprincipen är att Trafikverket i första hand ska genomföra 1- och 2-åtgärder, och om det inte går istället satsa på att bygga om (steg 3) eller bygga nytt (steg 4). Regeringen har i sin tur givit myndighetsdirektiv i Trafikverkets regleringsbrev för 2024 om att prioritera steg 1- och 2-åtgärder. Trots regeringens instruktion saknas dock genomgripande förslag på 1- och 2-åtgärder för transportsystemet i inriktningsunderlaget.

Svenska cykelstäder kan konstatera att fyrstegsprincipen fullt ut implementerad både hade lett till ökad kostnadseffektivitet och möjlighet att optimera användningen av svenska vägar åt mer resurseffektiva, hälsofrämjande och hållbara transportsätt såsom gång-, cykling- och kollektivtrafik.

Lagändringar, regleringar, skatter och avgifter är exempel som Trafikverket lyfter på hur det går att ändra efterfrågan på transporter. Svenska cykelstäder förordar, i linje med vårt politiska program, att Trafikverket använder sig av de verktyg som står verket till buds för att nå de transportpolitiska målen.

[Trafikverkets rapporterade](#) under 2022 i vilken omfattning nationell- och länstransportplan kan implementera de första två stegen i fyrstegsprincipen. Samtidigt tog verket upp många begränsningar, men också en viktig möjlighet - [bymiljövägar](#). Bymiljövägar är ett sätt att omdisponera vägytan på redan byggda vägar. På så sätt skapas ett körfält för motoriserad trafik, och väl tilltagna körfält på båda sidor för gående och cyklister. Det är ett sätt att tillgängliggöra säkra aktiva transporter för fler, inte minst på landsbygden.

Inför regler som underlättar för ökad framkomlighet – inte hjälm tvång för vuxna

Inriktningsunderlaget innehåller ett avsnitt som handlar om att anpassa lagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar (avsnitt 3.2, s. 89). Svenska cykelstäder ställer sig positiva till regelförenklingar som kan medföra ökad framkomlighet för cyklister, vilket i förlängningen kan leda till att fler väljer cykeln. Trafikverket förordar två tillgänglighetshöjande åtgärder i form av regeländringar - **cykling mot enkelriktat** och **högersväng vid rödljus** (väjningsplikt för cyklister som svänger höger vid rödljus). Som Trafikverket skriver så innebär cykling mot enkelriktat ökad framkomlighet utan att äventyra trafiksäkerheten, vilket får stöd i [forskningen](#). Även högersväng (väjningsplikt) vid rödljus är ett sätt att öka framkomligheten för cyklister, inte minst i tätortsmiljöer. Rödljus innebär att cyklisten behöver stanna, vänta eller sakta in och börja trampa igen. Då tappas mycket styrfart. Cyklisten har på många platser goda siktmöjligheter och

cykeln är flexibel i förhållande till exempelvis bilar. Tillgänglighetsvinsterna bedöms som betydande, särskilt i tätort.

Underlaget från Trafikverket innehåller även ett avsnitt om trafiksäkerhet och ökad säkerhet för oskyddade trafikanter (avsnitt 3,5, sid 114). Svenska Cykelstäder är i princip positiva till att Trafikverket förordar åtgärder för att skydda *oskyddade trafikanter*, något som Svenska cykelstäder framförde i sitt [remissvar även på det föregående inriktningsunderlaget](#). Sänkt bashastighet i tätort är ett beslut som bör fattas på nationell nivå, och som finns med i [Svenska Cykelstäders politiska program](#) – antagen av vår föreningsstämma vilket är föreningens högsta beslutande organ. Sänkt bashastighet kan innebära minskade utsläpp, mindre buller, att det blir mer attraktivt att ta sig fram gåendes och cyklandes, samt säkrare trafikmiljöer för såväl vuxna som barn. Krockvåldet vid 30 km/h är avsevärt lägre jämfört med 50 km/h och olycksrisken är lägre när förare får en kortare bromssträcka. Sänkt bashastighet bör kunna införas skyndsamt och bör också vara en kostnadseffektiv åtgärd.

Sänkt bashastighet i tätort är en åtgärd som kan öka trafiksäkerheten på flera sätt. Med sänkta hastigheter i tätort inträffar färre olyckor, och där kollisioner sker minskar krockvåldet och därmed också de allvarliga skadorna. Ett nationellt beslut om 30 km/h i tätort ökad hade lett till ökad trafiksäkerhet, mindre utsläpp och en tryggare trafiksituation inte minst för barn.

Cykelhjälmsanvändning är positivt, men inget tvång bör införas för vuxna. [Studier](#) har visat att hjälm tvång kan avskräcka från ökad cykling, i [Seattle](#) i USA har man nyligen dragit tillbaka liknande lagstiftning. Sverige bör med alla medel verka för att cyklingen ökar i enlighet med cykelstrategin, genom skapandet av ett säkert trafiksystem. Samhället bör istället verka för ökad cykling och arbeta mer med säker infrastruktur, lägre hastigheter och bättre drift och underhåll för att öka andelen cyklisterna. En rad åtgärder står till buds för att göra det attraktivt, tryggt och enkelt att välja cykeln för fler. I Svenska cykelstäders politiska program återfinns en rad [politiska förslag](#).

Tillåt friliggande statliga cykelvägar att byggas och inför en sänkt bashastighet

Ändra lagen så att Trafikverket kan bygga friliggande statliga cykelvägar. Ett lagändringsförslag som saknas i inriktningsunderlaget är nödvändiga ändringar av väglagen och anläggningslagen. Tolkningen av väglagen med kraven på funktionellt samband med bilväg har sitt ursprung i 1900-talets föråldrade trafiksystem och syn på biltrafiken som norm. Trafikutskottet riktade redan 2020 ett [tillkännagivande](#) till dåvarande regering om att "återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik". En ändring av lagen skulle göra planeringen av regional cykeltrafik mer kostnadseffektiv, och göra de cykelvägar som byggs mer gena, attraktiva och mindre bullerstörda. Detta är även något som regionerna har lyft (s. 249 Bilaga 2):

"Ett antal inspel betonar att en effektivare planeringsprocess behövs för att hantera kostnadsökningar och förseningar i samband med nationella och regionala planer. Åtgärder anses behövas som kan minska ledtider och resurskrav. Många regioner önskar särskilt en smidigare och effektivare planprocess för mindre åtgärder, särskilt inom gång- och

cykelinfrastrukturen. De uttrycker oro över de höga kostnaderna som belastar länsplanerna och de krångliga planeringsprocesserna. För att göra planeringen av cykelvägar enklare och mer kostnadseffektiv föreslås att Trafikverket tydligt bör framhålla behovet av förändringar i befintligt regelverk samt i sina riktlinjer. Vikten av att ta bort kravet på ett funktionellt samband mellan statliga vägar och cykelvägar betonas. Dessutom anser flera regioner att Trafikverket själva ökar kostnaderna genom att införa nya krav på vägutformning med planskilda viltpassager och bredare vägar etc. Detta anses medföra betydande kostnadsökningar och förlänga tiden som krävs för att göra vägarna säkrare, särskilt på de mest olycksdrabbade vägsträckorna i länen.”

Regeringen bör skyndsamt prioritera lagändringar för att låta bygga friliggande statliga cykelvägar. Att staten fortfarande år 2024 inte kan bygga egna gång- eller cykelvägar fristående från bilvägar innebär att potentialen till kostnadseffektiva, framkomliga och gena lösningar för infrastrukturen missas och att ett oproportionerligt stort ansvar läggs på kommunerna.

Stockholm 15 april 2024

För styrelsen,



Samuel Williams

Verksamhetsledare