

Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Krav på statlig satsning för ökat och säkrare cyklande

Det helt avgörande problemet för svensk cykling är den dåliga, osäkra och osammanhängande cykelinfrastrukturen, den bristfälliga driften och det dåliga underhållet.

Vill man få folk att cykla måste man skapa attraktiv infrastruktur. Så enkelt är det. Den nyligen avslutade Cyklingsutredningen har i sina förslag valt att helt bortse från denna självklarhet. Inget av dess förslag kan nämnvärt bidra till riksdagens och regeringens ambitioner att öka cyklingen.

Därför kräver landets cykelfrämjande organisationer följande inför infrastrukturplaneringens åtgärdsfas.

1 Statlig cykelpott för kommunala vägar och gator

En statlig cykelpott för kommunala vägar och gator bör skapas där enskilda kommuner kan söka medfinansiering för utbyggnad av cykelinfrastruktur. Principen är att kommunen svarar för 40 procent och staten för 60 procent av kostnaderna. Cykelpotten kan förslagsvis tillämpas en första femårsperiod 2014-2018 och uppgå till 60 kr per invånare och år, totalt 2 850 miljoner kr. Med kommunal motfinansiering handlar det om totalt 4 750 miljoner kronor, motsvarande 100 kr per invånare och år.¹

Cykelpotten ska ses som en *tillfällig* konstruktion för att snabbt komma tillrätta med de stora bristerna i cykelinfrastrukturen. Det är inom tätorterna den mesta cyklingen äger rum. De statliga insatserna ska ses mot bakgrund av de nationella ambitionerna att öka cyklingen och göra den säkrare. Kommunernas resurser här för är små, 95 procent av kommunernas budget går till skola, barn- och äldreomsorg och liknande angelägenheter. Därför måste staten hjälpa till initialt för att skapa en sammanhängande och säker cykelinfrastruktur på det kommunala vägnätet.

¹ Som jämförelse kan nämnas att holländska städer avsätter motsvarande 130-170 SEK/inv/år. Amsterdam satsade exempelvis 280 SEK/inv/år under de fem åren 2004-2008.

2 Statliga vägnätet

Staten bör ta det fulla ansvaret för cykelinfrastrukturen längs de regionala och nationella vägarna. Praxisen att Trafikverket i stora delar av landet kräver kommunal medfinansiering för cykelvägar längs det statliga vägnätet bör upphöra.

En ram på 800 miljoner kr/år föreslås (totalt 9,6 miljarder för hela planperioden). Denna nivå motsvarar i stora drag, med hänsyn till kostnadsuppräknings, den gemensamma hemställan om satsningar på cykelåtgärder som Vägverket, Banverket och NUTEK riktade till regeringen 2007-10-15.

Vidare bör varje region ta fram en cykelplan så upplagd att infrastruktur kan börja byggas så fort budgeterade pengar blir tillgängliga.

3 Mötesfria vägar

Huvudregeln för 2+1-vägar bör vara att cykelväg anläggs och att den finansieras av budgeten för 2+1-åtgärderna.

4 Budgeterade pengar säkras

Budgeterade statliga pengar för cykelinfrastruktur enligt ovan bör öronmärkas för cykelinfrastruktur. Det är en vanlig erfarenhet att budgeterade cykelinfrastrukturpengar i slutändan används till annat.²

5 Budgeterade pengar följs upp

En årlig uppföljning bör göras av hur budgeterade cykelinfrastrukturpengar använts. Uppföljningen ska redovisas i samma termer som budgeten, så att en jämförelse mellan budget och utfall är möjlig.

Stockholm som ovan

Jahn Ekman
Svenska Cykelförbundet

Klas Elm
Svensk Cykling

Cécile Everett
Cykelfrämjandet

Sven Hunhammar
Naturskyddsföreningen

Krister Spolander
Trampkraft

Claes Unge
Trampkraft

Organisationerna som gemensamt framför dessa krav till regeringen representerar i stort sett hela det organiserade cykelsverige.

² Kågeson P. Cykelinfrastruktur i de slutliga förslagen till länstransportplaner 2010-2021. Föreningen Bilfria Leder & Svensk Cykling. Rapport 2009-11-30.