



Naturskyddsföreningen



Remissyttrande 2013-02-20

## Synpunkter på Cyklingsutredningens förslag *Ökad och säkrare cykling* (SOU 2012:70)

### Sammanfattning

Vi – Cykelfrämjandet, Naturskyddsföreningen, Svensk Cykling, Svenska Cykelförbundet samt Trampkraft – anser i detta gemensamma yttrande

- Att cyklingsutredningen inte innehåller några förslag som nämnvärt kan leda till ökad cykling.
- Att utredningen mycket kraftigt underskattat behovet av investeringar i cykelinfrastruktur.
- Att utredningen inte förstått att cykeln är ett lokalt färdmedel, inte ett regionalt.
- Att utredningen därför inte sett det uppenbara systemfelet i planeringsmodellen där statliga medel fastnar på regional nivå.
- Att en statlig pott därför bör skapas där enskilda kommuner direkt kan söka medfinansiering för utbyggnad av kommunal cykelinfrastruktur, en statlig kommunal cykelpott.
- Att budgeterade pengar för cykelinfrastruktur öronmärks och att en årlig uppföljning görs så att en jämförelse mellan budget och utfall blir möjlig.
- Att direktiven till Trafikverket och länsplaneupprättarna snarast kompletteras med en statlig pott för kommunal cykelinfrastruktur, budgetmässigt frikopplad från den regionala hanteringen.

-----

I denna skrivelse redovisar nämnda organisationer sina gemensamma synpunkter på Cyklingsutredningen. Därutöver inlämnar organisationerna var för sig egna remissyttranden utifrån sina respektive utgångspunkter.

### **Inga förslag som kan öka cyklingen**

Inledningsvis vill vi konstatera att utredningen inte innehåller några konkreta förslag som nämnvärt kan leda till ökad cykling. Enligt direktiven skulle utredaren i första hand se över bland annat bestämmelserna som reglerar planering och utformning av trafikmiljön i syfte att öka cykeltrafiken och göra den säkrare.

Utredaren konstaterar tvärtom att inga förändringar behövs inom planeringssystem och lagstiftning. I stället behövs ”incitament” så att möjligheterna som finns inom befintliga ramar utnyttjas för att främja cyklingens intressen.

Vad dessa ”incitament” skulle bestå i, utvecklar inte utredaren närmare, utan konstaterar kort och gott att cykling ska ”ses som ett eget transportsätt inom ramen för ett trafikslagsövergripande synsätt” och att detta ska gälla i ”infrastrukturplaneringen, i den fysiska planeringen, i den ekonomiska planeringen vid utformningen av trafikmiljön och i lagstiftningen”.

Från organisationernas sida förstår vi inte hur en sådan insikt hos en statlig utredningsman skulle kunna påverka resursfördelning och infrastrukturplanering på nationell, regional och lokal nivå. Cykeln är ett ”eget transportsätt” för de hundratusentals människor som använder cykel för resor till arbete, skola och andra utbildningsinstitutioner, ärenden och så vidare. Åtskilliga kommuner hanterar cykling som ett ”eget transportsätt” inom ramen för sina begränsade resurser.

Ökad cykling förutsätter en attraktiv, säker och välfungerande cykelinfrastruktur. Det helt avgörande problemet idag, enligt organisationernas samstämmiga uppfattning, är den dåliga, osäkra och osammanhängande cykelinfrastrukturen, den bristfälliga driften och det dåliga underhållet.

Det är i stället resurser – bland annat statliga pengar – och en komplettering av nuvarande planeringssystem som behövs för att komma tillrätta med infrastrukturproblemen. Vår uppfattning i dessa avseenden framförs i det fortsatta.

### **Grov underskattning av investeringsbehovet.**

Utredaren konstaterar å ena sidan att det finns ”ett behov av att ytterligare bygga ut samt förbättra cykelvägnätet, både längs de statliga vägarna och inom samt mellan orter, respektive kommuner”. Han uppskattar– intuitivt

utan redovisning av grunderna – att det ”behövs satsningar på åtgärder för cykling, motsvarande 800-1 000 miljoner kronor under den närmsta tiden”. Inte heller tiden är preciserad mer än så.

Detta är, å andra sidan, en mycket grov underskattning av investeringsbehovet jämfört med vad dåvarande Vägverket i ett regeringsuppdrag kom fram till redan 2007 efter en ”omfattande, enhetlig och systematisk inventering av behoven av investeringar i cykelinfrastrukturen längs statlig väg mellan tätorter enligt en framtagen modell”.<sup>1</sup>

Vägverkets inventering pekade på ett investeringsbehov i storleksordningen 8 000 miljoner kronor för att åstadkomma sammanhängande och säkra cykelvägar *mellan närliggande* tätorter. Detta framfördes till regeringen i en gemensam skrivelse från dåvarande Vägverket, Banverket och Nutek.<sup>2</sup> Observera att då ingår inte investeringsbehovet inom tätort.

Detta är tio gånger mer än utredarens uppskattning. Någon motivering till en så enorm avvikelse från sakmyndigheters bedömning anges inte.

### **Brister i planeringssystemet**

I motsats till utredaren anser vi i organisationerna att det finns brister i planeringssystemet för den statligt finansierade infrastrukturen som missgynnar cykeln. Planeringen genomförs på nationell och regional nivå där syftet är att använda anvisade medel så att de transportpolitiska målen uppnås i det nationella och de regionala transportsystemen.

Cykling är varken ett nationellt eller regionalt färdmedel. Det är ett utpräglat lokalt färdmedel som används på kortare distanser, oftast inom en och samma tätort eller mellan närliggande tätorter. För kommungränsöverskridande resor används cykel mer sällan (med visst undantag för Stockholmsregionen där kommungränsöverskridande cykling förekommer i större utsträckning).

Statsbidrag kan i och för sig utgå till kommunala cykelvägar. Beredning och beslut sker emellertid på regional nivå i samband med upprättandet av länstransportplaner. I avvägningen mellan de regionala och kommunala behov är den enskilda kommunen, av lätt insedda skäl, i underläge. Länsplanupprättarnas prioritet gäller regionala transporter, inte lokala. Detta är en orsak till varför cykeln kommit på undantag trots statliga policyförklaringar i olika sammanhang sedan slutet av nittioalet. Erfarenheterna från tidigare planeringsomgångar visar detta mycket tydligt. Denna uppenbara problematik har utredaren avstått från att analysera.

<sup>1</sup> Regeringsuppdrag cykel. Vägverket 2007-10-11 (TR 40 A 2006:21345).

<sup>2</sup> Skrivelse till regeringen 2007-10-15.

Den regionala beslutsordningen är vidare tidskrävande, omständlig och saknar den flexibilitet som ofta behövs i det kommunala arbetet där det är nära mellan politik och människor. Om en enskild kommuns behov inte kommer med i en länsplan dröjer det många år innan de kan aktualiseras i nästa planeringsomgång.

### **Statlig pott för kommunal cykelinfrastruktur**

Kommunernas resurser för utbyggnad och förbättringar av cykelinfrastrukturen är mycket små. Av kommunernas budget går den allra största delen, 95 procent i genomsnitt, till skola, barn- och äldreomsorg. Endast 5 procent finns för drift och underhåll av kommunala gator och vägar. Utrymmet för investeringar i ny infrastruktur är mycket blygsamt.

Om staten vill öka cyklandet i landet, måste staten skjuta till medel och se till att de når kommunerna utan att behöva avvägas mot de regionala transportsystemen.

Vi i cykelorganisationerna föreslår därför att en statlig cykelpott bör skapas där enskilda kommuner kan söka medfinansiering för utbyggnad/förbättring av kommunal cykelinfrastruktur.

Principen kan exempelvis vara 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.<sup>3</sup>

Dessa medel finansieras förslagsvis från de 281 miljarder kronor som avsatts för utveckling av transportsystemet i den pågående nationella och regionala åtgärdsplaneringen.<sup>4</sup>

Efter denna period utvärderas systemet.

### **Självständigt råd**

Kommunernas ansökningar, som bör kunna ske när som helst under perioden, bereds förslagsvis av ett råd, formellt självständigt men knutet till Trafikverket. Rådet lämnar förslag till beslut som fastställs av Trafikverket som också svarar för administration av beslutade medel. Utländska modeller för ett sådant förfarande finns i exempelvis Danmark och England.

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Regeringsbeslut 2012-12-20 (N2012/6395/TE)

## **Cykelinfrastrukturen vid det 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 kostnadsuppräkningar, den gemensamma hemställan om satsningar på cykelåtgärder som dåvarande 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.

## **Säkring och uppföljning**

Budgeterade statliga pengar för cykelinfrastruktur enligt ovan bör öronmärkas för cykelinfrastruktur. Det är en vanlig erfarenhet att budgeterade cykelinfrastrukturpengar i slutändan används till annat.<sup>5</sup>

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. Detta bör gälla budgeterade statliga medel för cykeländamål på alla nivåer, såväl lokala, regionala som nationell.

## **Utredningens konsekvensanalys**

Vi noterar att utredningen inte innehåller någon analys av vilka effekter som dess förslag förväntas ge i form av ökad och säkrare cykling. Vi är övertygade om att utredningsförslagen haft en annan relevans om utredaren försökt analysera eller bedöma effekterna.

Det finns över huvud taget ingen analys av cyklisternas säkerhetsproblem. Det är mycket märkligt med tanke på utredningens uppdrag. Samhället har byggt upp ett omfattande nytt informationssystem för olyckor och skador i vägtransportssystemet, STRADA administrerat av Transportstyrelsen. Det bygger på uppgifter från landets akutmottagningar och ger en *annan och allvarligare bild* av cyklisternas säkerhetssituation än det gamla statistiksystemet (enbart uppgifter från polisen). Detta hade varit värt en plats i en utredning om cyklisternas trafiksäkerhet.

---

<sup>5</sup> Kågeson P. Cykelinfrastruktur i de slutliga förslagen till länstransportplaner 2010-2021. Föreningen Bilfria Leder & Svensk Cykling. Rapport 2009-11-30.

## **Regeringens direktiv till Trafikverket och länsplaneupprättare bör kompletteras så snart som möjligt**

Vi kan inte undvika att i detta yttrande också beröra direktiven till Trafikverket och länsplaneupprättare inför åtgärdsplaneringen. Det är oroväckande att cykeln inte finns med i direktiven, annat än på ett par ställen och då i mer allmänna ordalag med en hänvisning till att regeringen avser att återkomma i frågan. De allmänna skrivningarna tycks vara en följd av att Cyklingsutredningen försenats. Med stöd av dåvarande Vägverkets nämnda behovsinventering hade det varit möjligt att ange mer konkreta ramar.

Vi anser att direktiven snarast bör kompletteras i enlighet med våra förslag om en statlig pott för kommunal cykelinfrastruktur, budgetmässigt frikopplad från den regionala hanteringen.

Stockholm som ovan

Anders Karlsson  
Svenska Cykelförbundet



Klas Elm  
Svensk Cykling



Cécile Everett  
Cykelfrämjandet



Sven Hunhammar  
Naturskyddsföreningen



Krister Spolander  
Trampkraft



Claes Unge  
Trampkraft