

Politiskt program Svenska Cykelstäder

Remissversion 2019-04-29

Det här dokumentet anger de frågor som föreningen ska driva politiskt. Svenska Cykelstäder representerar de kommuner, regioner och andra aktörer som målmedvetet arbetar för ökad cykling. Det politiska programmet är tänkt att framförallt spegla frågor som är viktiga för kommuner och regioner och riktar sig mot den nationella nivån. Cykelstäderna arbetar för att medlemmarna ska få bättre förutsättningar att skapa tillgängliga, hälsosamma och mänskliga städer och samhällen.

Skicka synpunkter och förslag till info@svenskacykelstader.se senast 2019-05-31.

- Öronmärk statliga medel till cykling.** Riksdagen har beslutat att transportsektorns klimatutsläpp ska minska med 70 procent till 2030, men enligt Trafikverket behövs skarpare styrmedel för att det ska klaras av. En viktig åtgärd är att ställa krav på att hållbara färdmedel ska prioriteras i transportinfrastrukturen. Om infrastrukturpropositionen specificerar att medel ska öronmärkas cykling och annan infrastruktur för aktiva och hållbara resor så ger det en större tyngd att nå viktiga samhällsmål när olika åtgärders angelägenhet ska rangordnas i den nationella och regionala planeringen. En inriktning bör vara att tio procent av de statliga medlen går till cykelinfrastruktur.
- Se över väghållaransvaret.** Idag finns ingen tydlig ansvarsfördelning för cykelvägar av lokalt, regionalt eller nationellt intresse. Föråldrad lagstiftning motverkar byggandet av friliggande statliga cykelvägar. Det är inte ovanligt att kommuner tvingas medfinansiera regionala eller nationella cykelvägar med 50 procent eller mer, vilket tar resurser från kommunernas viktiga arbete med framkomlighets- och säkerhetsåtgärder inom tätort. När medfinansieringskravet inte är ömsesidigt blir dels de kommunala investeringarna automatiskt större än de statliga, dels sätts ett tak på de statliga investeringarna utifrån den totala kommunala budgetpotten. Ett logiskt väghållaransvar där länsplanerna får huvudansvar för utbyggnad av regionala cykelvägar (om än med bibehållna möjligheter till kommunal medfinansiering) skulle leda till att förutsättningarna för pendling såväl som för turism blir markant bättre.
- Utöka statlig medfinansiering till kommuner för cykelinvesteringar.** Samfinansiering av cykelinfrastruktur är positivt om de olika väghållarna kan ställa samma krav på varandra, exempelvis om krav 50 procent medfinansiering. Om möjligheten till statlig finansiering utvidgas och förenklas så kan alla kommuner ha möjlighet att söka medel för fler åtgärder. Med ökat fokus på kvalitet så kan den infrastrukturen som finansieras bli mer attraktiv och pengarna komma mer till nytta genom att locka fler att cykla och göra de som redan cyklar nöjdare. Med längre tidshorisonter blir det lättare att budgetera och planera insatserna. Med en bred, blocköverskridande överenskommelse på nationell nivå så kan långsiktighet skapas i planeringssystemet.

4. **Öka medelfördelningen till länsplaner.** Endast omkring 6 % av de statliga infrastrukturmedlen går idag till de 21 länsplanerna. Det missgynnar arbetet med att skapa regionala cykelstråk och supercykelvägar. Med förbättrade regionala cykelförutsättningar ges förutsättningar för att hela Sverige ska kunna leva och alla ha möjlighet att röra sig fritt i samhället. Om det statliga cykelvägnätet utvidgas så skulle det ge stora positiva effekter på samhällsekonomin och folkhälsan. De statliga investeringarna behöver utökas och för detta behöver länsplanerna få en större del av de statliga investeringarna.
5. **Bygg ihop saknade länkar.** Det finns idag stora luckor i det statliga cykelvägnätet. På många platser där man har byggt mötesfria "2+1"-vägar har cykling i praktiken omöjliggjorts. Vid dessa och andra saknade länkar skulle såväl pendling som sportcykling och turism möjliggöras ifall separata cykelvägar skapas. Ett krav på att det alltid ska finnas säkra och framkomliga cykelvägar om man gör befintliga vägar mötesfria eller bygger nya skulle motverka att en framtida cykelskuld ackumuleras för att nya saknade länkar uppstår.
6. **Utveckla underlag och verktyg för den nationella transportplaneringen.** Bristen på data och planeringsunderlag när det gäller cykeltrafik är ofta hämmande i transportplaneringen. Åtgärder prioriteras ofta utifrån prognosstyrning snarare än målstyrning mot ökad cykling där cykelinvesteringar får svårt att hävda sig på platser där cykelvägar saknas. I kombination med bristfälliga verktyg för att beräkna kostnader och nyttor av cykelinvesteringar och otydlig vägledning i hantering av målkonflikter så missgynnas cykelinvesteringar. Ett helhetsgrepp där transportplaneringen i sin helhet utvecklas skulle gynna förutsättningarna att uppnå ökad cykling såväl som bredare samhällsmål.
7. **Skapa förutsättningar för byggandet av friliggande statliga cykelvägar.** Cykelns attraktivitet är i många fall en attraktivitet i jämförelse med bil eller kollektivtrafik. Cykelvägarna bör därför vara genare och mer prioriterade än andra alternativ. Att statliga cykelvägar som tillhör till väg enligt föräldrad lagstiftning endast är möjliga att få till när det finns ett funktionellt samband med en statlig väg och att statliga vägar kräver allmän samfärdsl hindrar cykelvägar från att bli gena och attraktiva. Det kan också leda till fördyrande omvägar när det är svårt att få markåtkomst för dessa. En moderniserad lagstiftning skulle möjliggöra mer ändamålsenliga statliga cykelvägar.
8. **Förbättra cykelmöjligheterna på enskilda vägar.** I vissa fall skulle cykelförutsättningarna snabbt och enkelt kunna förbättras genom att asfaltera en enskild väg och skylta den för cykeltrafik, i förekommande fall tillsammans med enstaka bilar som ska till fastigheter men där motortrafik i övrigt förbjuds, i synnerhet genomfartstrafik. Enskilda vägar utan statligt driftbidrag får man gå och cykla på enligt allemansrätten, men med statligt driftbidrag skulle standarden kunna höjas. Enligt gällande lagstiftning måste dock vägar med driftstöd vara öppna för all trafik så denna lösning måste antingen ändra på detta eller på annat sätt bekosta asfaltering och med avtal lösa drift och underhåll. En annan lösning vore att vägen istället blir statlig, men det förutsätter att det blir juridiskt möjligt för staten att tillhandahålla friliggande cykelvägar utan allmän samfärdsl.
9. **Höj standarden på drift och underhåll och vid vägarbeten.** Bättre drift och underhåll är en av de viktigaste åtgärderna för att göra cyklingen säkrare och mer

framkomlig under hela året. Tillfälliga omledningar utgör en olycksrisk om de inte hanterar cykling på ett säkert sätt. Många kommuner har vänt på prioriteringsordningen till förmån för aktiva trafikanter och satsat på den bästa möjliga teknologin, men det är inte ovanligt att de statliga cykelvägarna är i undermåligt skick. Ett uppdrag till Trafikverket att i transportplaneringen prioritera cykling vid drift och underhåll och vid vägarbeten skulle göra det förutsägbart för cyklande att vägen är framkomlig och säker från dörr till dörr vilket gör det enklare att välja bort bilen.

10. **Systematisera cykelinfrastrukturen i landet och gör den enhetlig.** Motorväg, motortrafikled, 2+1 väg och huvudled är exempel på vägkategorier som för biltrafik kännetecknar en viss framkomlighet och trafiksäkerhet. De återfinns i ett större system av numrerade vägar med krav på olika utformning, skyltning och markeringar som är intuitivt för bilisten och gör det lätt att hitta. Om ett lika attraktivt och numrerat vägnät fanns för cyklingen så skulle förutsägbarheten öka för alla trafikanter på vägarna. Huvudcykelleder, cykelturismleder och lokala stråk i tätort har markant olika krav på utformning.
11. **Utveckla riktlinjerna för cykelinfrastruktur.** I Nederländerna har man snart 50 års erfarenhet av att bygga cykelinfrastruktur och att anpassa trafiksignaler. Det har varit en lång resa av *trial and error*, men det börjar nu bli tydligt hur man gör cyklingen säker och attraktiv. Sverige behöver inte uppfinna hjulet på egen hand, utan kan lära av de goda exempel som finns internationellt. De krav och rekommendationer för cykelplanering som finns behöver utvecklas utifrån best practice eftersom varje krona som läggs på cykelinfrastruktur som varken är framkomlig eller säker är slöseri med skattepengar.
12. **Skapa tillgängliga, säkra och väderskyddade parkeringar.** En cykel som behöver förvaras på en svåråtkomlig vind eller i en källare skapar en barriär för användning. Att parkera cykeln ute på gatan gör å andra sidan att många inte vågar äga en cykel av fullgod kvalitet på grund av risk för stöld eller slitage från vädrets makter. Ändå byggs många nya bostäder, besöksanläggningar och arbetsplatser utan goda möjligheter att parkera cykeln. Här kan förtydligad lagstiftning och ekonomiska styrmedel få nya byggnader att planeras utifrån ett modernt tankesätt där man främjar aktivt resande från dörr till dörr.
13. **Möjliggör säkra korsningar.** Åtta av tio svåra olyckor mellan bil och cykel sker i korsningar. Det råder en otydlighet bland trafikanter gällande reglerna för cykelpassager respektive cykelöverfarter vilket riskerar att leda till olyckor. Cykelöverfarter infördes i all hast i lagstiftningen år 2014 utan stöd till ombyggnation, någon nationell informationsinsats eller med genomarbetade utformningsprinciper utifrån internationell best practice. Den skyltning som har blivit standard är undermålig och bör vidareutvecklas. Särskilt svårt är det för cyklande som inte får någon information om ifall det är en cykelöverfart eller cykelpassage. Byggandet av säkra korsningar på kommunala vägar skulle kunna påskyndas med ett riktat statligt stöd.
14. **Undanröj hinder för att använda statliga medel till steg 1 och 2-åtgärder.** Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. I steg 1 undersöks om en brist kan lösas genom att påverka efterfrågan på transporter, i steg två om det går att använda den befintliga infrastrukturen effektivare. Först i de tredje och fjärde stegen prövas om- och nybyggnation. Idag

görs en tolkning att statliga medel inte får användas till steg 1- och 2-åtgärder i länsplanerna eller i nationell plan. Om denna märkliga situation åtgärdas skapas förutsättningar för ett mer effektivt nyttjande av offentliga medel och bättre nyttjande av transportsystemet.

15. **Anta ett nationellt cyklingsmål.** Ett av kraven för en kommun eller region att gå med i Svenska Cykelstäder är att ha ett politiskt antaget cyklingsmål som är tidsatt och mätbart. Sverige som land skulle med andra ord inte platsa i vår förening. Det skulle däremot länder såsom Frankrike, Nederländerna och Österrike. Att ha ett mål för framtidens resande har hjälpt kommuner och regioner att arbeta med målstyrning, det vill säga att prioritera insatserna och dimensionera transportsystemet efter den trafikmiljö som man helst vill ha för kommande generationer. Till målet bör höra ett antal delmål med indikatorer för att följa måluppfyllelsen. Trafikverket och länsplaneupprättare bör avkrävas uppföljning kring hur de statliga infrastrukturmedlen bidrar till måluppfyllelsen.
16. **Specificera indikatorer för de nationella transportmålen.** Inom trafiksäkerhet har Trafikverket ett sektorsansvar med en operativ avdelning, årliga resultatkonferenser och mätbara indikatorer. Detta saknas för områdena hälsa, tillgänglighet och miljö vilket försvårar möjligheten att följa utvecklingen och att genomföra effektiva insatser. De befintliga indikatorerna för trafiksäkerhet skulle bli träffsäkrare med fler och bättre variabler för cykling men framförallt skulle cyklings bidrag till de transportpolitiska målen främjas av specificerade indikatorer för hälsa, tillgänglighet och miljö.
17. **Ta fram en nationell cykelplan i samverkan med länsplaneupprättare.** Det finns behov av en övergripande plan för utbyggnaden av ett rikstäckande och numrerat stamcykelvägnät. Planen är ett sätt att arbeta strategiskt och långsiktigt med cykelinvesteringar för att bygga ihop tätorter och åtgärda saknade länkar. Arbetet bör ske länsvis i samverkan med länsplaneupprättare och kommuner och beaktar bland annat behoven för regional pendling, cykelturism och statliga investeringar i tätort.
18. **Instifta ett operativt nationellt cykelkansli.** Erfarenheter från framgångsrika kommuner och regioner visar att arbetet med ökad cykling behöver vara institutionaliserat inom organisationen med ett tydlig utpekat ansvar för både förverkligande och uppföljning av de antagna cyklingsmålen. En sådan aktör saknas idag på nationell nivå och det syns tyvärr. För att vända utvecklingen behövs en översyn och optimering av de organisatoriska förutsättningarna för att förvalta den statliga cykelpolitiken inom infrastruktur, styrmedel, lagstiftning, juridik och forskningsfinansiering.
19. **Skapa långsiktiga förutsättningar för cykelforskning.** De stora dragen är tydliga: utifrån internationella exempel vet vi hur man får fler att cykla mer och hur man minskar skadade och dödade i trafiken. Men evidensen kring olika enskilda åtgärders effekter är ofta oklara och teknikutvecklingen gör att både cyklingen i sig likväl som cykelmiljön förändras. Förutsättningarna för långsiktig kunskapsuppbyggnad saknas. Det är ovanligt med större utlysningar specifikt för cykelforskning och de myndigheter som finansieras transportforskning saknar uppdrag att främja cykelforskning. Med cykelspecifika portföljer, program eller fonder hos statliga forskningsfinansiärer kan önskemål om att utveckla statistik och forskning bli verklighet.
20. **Låt skattereglerna främja cykling.** Det ska vara lätt att göra rätt och cykling behöver vara attraktivt och förmånligt för individen. Därför behöver skattereglerna ses

över och styras om för att främja aktivt resande. Reseavdrag, förmånsbeskattning, friskvårdsbidrag, premier och moms är exempel på hur man kan styra efterfrågan på resande, inköp av fordon och fordonsservice. Viktigt är att nå en bred politisk överenskommelse om hur cykling ska främjas för att skapa ett långsiktigt och förutsägbart system.

21. **Förbättra möjligheterna att kombinera cykel och kollektivtrafik.** För att fler resor ska kunna göras utan bil behöver synergierna mellan cykling och kollektivtrafik förstärkas. Lokalt och regionalt har uppmärksamheten kring "hela resan"-perspektivet fått genomslag, men det finns stora brister i möjligheterna nationellt att exempelvis ta med cykeln på tåget eller bussen och tillgången till attraktiva och säkra parkeringar vid statliga kollektivtrafikstationer. Ett nationellt hyrcykelsystem enligt Nederländsk modell gör det enklare att resa hållbart från dörr till dörr. Här kan statliga bolag som SJ och Jernhusen göra kombinationsresor både möjliga och attraktiva.
22. **Inför mobilitetsundervisning i läroplanen.** Under uppväxten läggs förutsättningarna för ett långt och friskt liv. Att redan i tidig ålder få lära sig om hållbart resande och hur man mår bättre och blir gladare med fysisk aktivitet ökar förutsättningarna för sunda resvanor under skolorna. Genom att barn får lära sig hur trafiken fungerar kan också föräldrar bli tryggare med att deras barn tar sig fram med egen kraft vilket gör de unga mer självständiga. Syftet ska vara att fler barn oftare tar sig aktivt till och från skolan och fritidsaktiviteter.
23. **Ge skolorna mandat att skapa goda trafikmiljöer runt skolor.** Kring många skolor är trafikmiljöerna otrygga för att föräldrar hämtar och lämnar barn med bil. Det leder ofta till en ond spiral där allt färre föräldrar låter sina barn gå eller cykla. Rektorer och lärare har incitament att främja aktiv mobilitet eftersom det främjar inlärningen och på gruppnivå leder till högre betyg, men de saknar formellt uppdrag och mandat att uppmuntra till gång och cykling genom exempelvis informationsinsatser riktade mot föräldrarna. Genom att ge skolorna och förskolorna förutsättningar att själva bidra till goda trafikmiljöer skapas större gemensam kraft att ge den unga generationen en frisk start på livet.
24. **Sänk bashastigheten i tätort.** Krockvåldet mot oskyddade trafikanter blir markant större med ökade hastigheter. Risken att dödas mångdubblas i 50 km/t jämfört med 30 km/t. Detta är ett skäl till att många kommuner har sänkt hastigheten i tätorterna, men har också lett till mer trivsamma miljöer med bättre samspel och mindre buller. Vaghållare har möjlighet att skylta vilken hastighet de vill, men bashastigheten anger en norm i både trafikplaneringen och i körkortsutbildningen. Att sänka bashastigheten i tätort skulle leda till mänskligare städer.
25. **Gör det möjligt att cykla mot enkelriktat.** Bilar upptar stora ytor och i många stadsdelar som byggs för människor snarare än bilar saknas utrymme för dubbelriktade körfält. De har därför enkelriktats. Ofta är dessa gator lågtrafikerade lokalgator som skulle vara säkra och framkomliga för cykeltrafik. Att dubbelrikta cykeltrafik på enkelriktade gator har testats i flera svenska städer och är praxis i många städer på kontinenten. Restidsvinsterna för cykling blir ofta markanta i täta stadsmiljöer. Ett införande av cykling mot enkelriktat i lagstiftningen gör det fortfarande möjligt för vaghållare att förbjuda cykling mot enkelriktat på gator där det av olika skäl bedöms som olämpligt.

26. **Inför en möjlighet att inrätta cykelgator.** Cykelgator, eller cykelfartsgator, är vanliga i bl.a. Nederländerna, Tyskland och Österrike och har testats i flera svenska kommuner. Utformningen varierar men principen är att trafiken sker på cyklingens villkor. Det är en trafiklugnande åtgärd för att öka tryggheten och säkerheten i blandtrafik i täta stadsmiljöer, där utrymmet för separata cykelbanor är begränsat. Det är en yt- och kostnadseffektiv åtgärd som bidrar till att göra cykling mer attraktivt än bilåkande, men förutsätter nationell lagstiftning, riktlinjer och stöd. Med detta på plats kan en nationell spridning ske.
27. **Påskynda införandet av ISA (Intelligent Speed Assistance) och geo-fencing.** Mindre än hälften av trafikarbetet på statlig väg, 45 procent, håller skyltad hastighet (Trafikverket 2018:143). Med teknikutvecklingen inom fordonsbranschen är det möjligt att införa en automatisk spärr mot hastighetsöverträdelser (ISA), något som skulle rädda 12 liv och leda till 90 färre allvarligt skadade varje år (Trafikverket 2016:109). Här kan EU-lagstiftning och styrmedel användas för att påskynda införandet av ISA, vilket på sikt skulle öka säkerheten för cyklande. Med rätt hård- och mjukvara i en större andel motorfordon kan kommuner också i större grad använda geo-fencing för att begränsa framkomlighet och hastigheter, vilket exempelvis är viktigt i blandtrafik och runt skolor. .
28. **Minimera de döda vinklarna i tunga motorfordon.** Två tredjedelar av alla som omkommer på cykel gör det i kollision med motorfordon. Många av dessa förolyckas när de hamnar i tunga fordons döda vinkel. Varningssystem i lastbilar för cyklande som hamnar i den skymda siktlinjen skulle rädda mellan 5-10 procent av cyklande som dödas varje år (VTI rapport 801). Detekterings- och varningssystem, särskilda speglar och underkörningsskydd har länge funnits på marknaden, men att den frivilliga implementeringen går långsamt gör att cyklande fortsätter att dödas. Genom tvingande lagstiftning kan många liv räddas.
29. **Möjliggör för kommuner att själva kontrollera hastighetsefterlevnad.** Endast 67 procent av trafikarbetet på det kommunala vägnätet håller skyltad hastighet (Trafikverket 2018:143). Med hjälp av fartkameror kan kommunerna få ett effektivt verktyg för att få fler att hålla hastighetsgränsen. Det är dock inte möjligt för kommuner idag. Årligen skulle fler hastighetskameror i landet leda till 14 färre dödsfall och 93 färre allvarligt skadade (Trafikverket 2016:109).