



# **Cykel – Ett underlag till åtgärdsplaneringen för 2018-2029**

*PM till Nationell plan  
för transportsystemet 2018-2029*

**Trafikverket**

781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Cykel – Ett underlag till åtgärdsplaneringen för 2018-2029. PM till  
Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Dokumentdatum: 2017-08-24

Ärendenummer: TRV 2017/32405

Kontaktperson: Bertil Magnusson

Publikationsnummer: 2017:161

Tryck: Ineko

## Innehåll

Bakgrund .....	1
Nuläge.....	1
Cyklandets utveckling.....	1
Infrastruktur .....	2
Underhåll.....	3
Cykel och kollektivtrafik .....	3
Administrativa och ekonomiska styrmedel .....	3
Informations och kunskapshöjande insatser.....	3
Samhällsnytta – effekter .....	4
Fortsatt arbete – behov och brister .....	4
Samhällsplanering .....	5
Digitalisering/tjänsteutveckling.....	5
Forskning och innovation, FOI.....	5
Mätning och effektsamband .....	5
Fordonsutveckling .....	6
Cykel som ett eget färd sätt och dess innebörd för cykelinfrastrukturen .....	6
Funktionellt samband.....	6
Informations- och kunskapshöjande åtgärder .....	6
En säkrare cykling .....	7
Cykel och kollektivtrafik .....	7
Barn och ungas cyklande har minskat .....	7
Underhållet av de statliga vägarna.....	7
Cykel i olika planer.....	8
Allmänt .....	8
Nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet.....	9
Länsplaner för regional transportinfrastruktur.....	11
Kommunala planer .....	11
Förväntade effekter.....	11

## Bakgrund

Detta PM har tagits fram för att tydliggöra hur cykelfrågor hänger samman och behandlas i planeringen för utveckling av transportsystemet på såväl nationell som regional och kommunal nivå. Syftet är främst att klargöra den nationella planens innehåll och sätta detta i relation till övrig planering och genomförande av åtgärder. Underlaget beskriver också brett olika aspekter av cykling, ger en nulägesbeskrivning och identifierar utmaningar och möjligheter.

Det finns idag en bred samsyn om att en ökad, säker cykling har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Till det trafikpolitiska funktionsmålet avseende tillgänglighet är det flera preciseringar som har bäring mot förbättrade cykelmöjligheter. Det gäller preciseringarna:

- Förutsättningarna för att välja cykel, gång och kollektivtrafik ska förbättras
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka.

Cyklingens utveckling har även stor påverkan avseende hänsynsmålen säkerhet, miljö och hälsa. Det finns även mål i regionala cykelplaner om en ökad cykling och kommuner har i sina planer ofta mål om att cykling tillsammans med gång och kollektivtrafik ska öka sin andel av personresande.

Det råder samsyn bland aktörer och intressenter om att cykling behöver betraktas som ett eget trafikslag/transportsätt och utvecklas utifrån sina specifika förutsättningar och behov. I flera sammanhang har det från olika aktörer och intressenter framhållits att det viktigaste för att åstadkomma en ökad, säker cykling är att utveckla infrastrukturen utifrån detta synsätt och att det måste ske med samma seriositet och systematik som skett för motoriserad vägtrafik vad gäller faktaunderlag, processer och arbetssätt med mera.

Även om det råder osäkerhet om hur en ökad elcykelanvändning kan komma att påverka utvecklingen är den allmänna uppfattningen i nuläget att cykelns största potential är över korta avstånd, högst ca 9-10 kilometer. Det innebär att det är inom eller mellan närliggande framförallt större tätorter samt till målpunkter inom eller strax utanför tätorter som cykel kan ersätta motoriserat personresande.

Cykel är ett generellt sett ett effektivt, billigt och hälsobefrämjande transportsätt som, vid ett ökat resande relativt motoriserat resande, även bidrar positivt till minskade klimatutsläpp, luftföroreningar och buller. Det är dock viktigt att samtidigt åstadkomma en säker cykling eftersom andelen cyklister ökar av omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Av allvarligt skadade i vägtrafiken utgör cyklister idag ca 40 procent.

En aspekt som i allt större utsträckning kommer att påverka planering, prioritering och genomförande av åtgärder är att anspråken på tillgången till infrastrukturen har förändrats och fortsatt kommer att förändras över tid. Utveckling av cykeln som fordon mot fler elcyklar, lastcyklar, bilcyklar med mera är en faktor som påverkar detta. Ytterligare en faktor kan vara att fler gör anspråk på att använda infrastrukturen exempelvis för fysisk träning eller personer med funktionsnedsättning och särskilda fordon.

## Nuläge

### Cyklandets utveckling

Det råder i nuläget viss osäkerhet om hur cyklandet utvecklas i Sverige. Detta beror bland annat på att flödesmätningar har börjat genomföras i större omfattning först under de senaste åren.

Exempelvis fanns det för fem år sedan endast någon enstaka fast mätpunkt för cykeltrafik men år

2016 hade antalet ökat till närmare 250 stycken fasta mätpunkter i landets kommuner. Det saknas dock ännu tillräckliga tidserier för att utifrån dessa dra slutsatser om hur cyklandet utvecklas. Samtidigt hävdar en del kommuner, utifrån gjorda korttidsmätningar, att cyklingen ökat kraftigt.

Baserat på resvaneundersökningarna RES 1999–2001, RES 2005/2006 och RVU Sverige 2011–2016 (Trafikanalys) kan ändå följande konstateras

En genomsnittlig dag cyklar cirka 800 000 personer, i genomsnitt cirka 7 km var, fördelat på drygt två resor.<sup>1</sup>

Den totala sträckan som tillryggalades med cykel var åren 2014–16 cirka 2 miljarder km per år. Det motsvarar cirka två procent av det totala transportarbetet, om man exkluderar flyg. Räknat per invånare blir det 222 km per år. Ingen statistiskt säkerställd förändring har skett sedan mätningarna 2011–13 eller 2005/06.

Det som däremot har hänt är att längden på cykelresorna har ökat, i åldrarna 25 år och uppåt. En genomsnittlig cykelresa har förlängts från 2,6 km till 3,3 km sedan 2005/06. Särskilt gruppen 65–74 år cyklar längre, från 5 km per dag vid millennieskiftet till 8 km per dag i de senaste undersökningarna. Även gruppen 25–64 år har förlängt sina cykelresor kraftigt. Det är männen som svarar för denna förlängning av cykelresorna.

Antalet cykelresor per dag har inte förändrats nämnvärt sedan millennieskiftet, däremot har det minskat sedan 1990-talet i åldrarna 15–64 år.

Det har samtidigt blivit något mindre vanligt att cykla: andelen av befolkningen (6–84 år) som cyklar en genomsnittlig dag har minskat, från 10 procent 2005/06 till 9 procent 2014–16. Minskningen härrör framför allt från gruppen barn och unga vuxna (6–24 år).

### Infrastruktur

Infrastrukturen för cykel består av cykelnät, bilvägnät, cykelleder, cykelparkeringar, trafiksignaler, vägmarkeringar, cykelvägvisning, ytor för låne- och eller hyrcykel och pump-/servicestationer. Eftersom en del av cykeltrafiken sker på bilvägnätet, där cykling är tillåtet, är denna del av infrastrukturen gemensam med övrig vägtrafik.

Den cykelinfrastruktur som kan sägas vara mer specifik för cykel registreras i den nationella vägdatan, NVDB, som cykelnät. Eftersom det är tillåtet att cykla på en stor del av bilvägnätet är dock omfattningen på *cykelvägnätet* betydligt mer omfattande än *cykelnätet*.

Möjlighet att lagra cykelnät i NVDB infördes år 2006. Kommunerna har succesivt lagt in sina cykelnät i NVDB och i december år 2014 beslutade NVDB-rådet att allt cykelnät skall registreras i NVDB. Arbetet med att komplettera cykelnätet där det finns brister beräknades till övervägande del vara avslutat vid utgången av år 2016. I början av år 2017 var det fortfarande ett trettiootal kommuner som ännu inte rapporterat in uppgifter om cykelnätet.

Sammanfattningsvis omfattar cykelnätet i NVDB i februari år 2017 totalt 2 093 mil som fördelas på väghållare enligt följande

<u>Väghållare</u>	<u>Antal mil</u>
Statlig	256
Kommunal	1733

<sup>1</sup> Av personer bosatta i Sverige i åldern 6–84 år, cirka 8,8 miljoner åren 2014–16.

Variationen på längden cykelvägar med kommunal väghållare är stor. För många mindre kommuner kan det handla om någon enstaka kilometer och i större kommuner över femtio mil cykelnät.

### Underhåll

Det har skett och fortsätter ske en förbättring av underhållet särskilt av de cykelstråk kommunerna pekat ut som de viktigaste för pendling. Det handlar om bland annat högre ambitionsnivåer för snöröjning och grusborttagning. Något som har fått stor uppmärksamhet under senare år är de försök som genomförs med olika utrustning för sopsaltning, en halkbekämpningsmetod som kombinerar sopning och saltning. Metoden innebär att man sopar bort snön och saltar istället för att använda sand eller grus. För att kunna hålla nere saltmängden och minska risken för slaskbildning och återfrysning så görs ytan så ren från snö som möjligt innan saltet läggs och man snöröjer med en sopvals monterad fram på fordonet. Det är respektive väghållare som ansvarar för underhållet av sitt cykelnät.

Det som är viktigt framöver är att för drift och underhåll identifiera gemensamma standardnivåer för olika delar av infrastrukturen så att cyklister inte märker skillnader i väghållningen utifrån organisatoriska eller administrativa gränser. Utgångspunkt för detta kan bland annat tas i de planer som tas fram på olika nivåer.

### Cykel och kollektivtrafik

Många gånger är cykel kombinerad med en kollektivtrafikresa. För att detta ska fungera på ett bra sätt krävs att något av följande alternativ finns att tillgå

- Trygga, säkra och väderskyddade cykelparkeringar framförallt vid större bytespunkter som stationer, resecentrum och busshållplatser med många resenärer
- Möjlighet att ta med cykel vid resa med buss eller tåg
- Någon form av hyr- eller lånecykelsystem

Under första kvartalet 2017 bedrevs ett branschgemensamt FOI-projekt under ledning av Samtrafiken som resulterade i en förstudierapport som behandlar frågor om cykel och kollektivtrafik. Med utgångspunkt från denna kan förväntas att aktörer inom såväl kollektivtrafik som cykelområdet initierar och genomför gemensamma utvecklingsaktiviteter.

### Administrativa och ekonomiska styrmedel

Styrmedel i form av exempelvis reseavdrag och förmåncykel samt lagstiftning i övrigt liksom parkeringsnormer är politiska beslut på nationell eller kommunal nivå och hanteras inte i inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Med hållbar stadsplanering som utgångspunkt har många kommuner som mål att öka andelen gång-, cykel- och kollektivresenärer, samtidigt som andelen bilresenärer ska minska. I det arbetet kan parkering vara ett effektivt styrmedel, under förutsättning att rätt åtgärder införs vid rätt tidpunkt och på rätt plats. Sambanden mellan olika parkeringsåtgärder och dess effekter kan vara komplexa och svåra att förutse, vilket gör att det finns ett behov av ytterligare kunskap inom området. Åtgärder avseende parkering planeras och beslutas på kommunal nivå.

### Informations och kunskapshöjande insatser

Insatser för att kommunicera cykling sker oftast som en del i ett arbete som även omfattar fysiska åtgärder och satsningar på reseplanerare och andra tjänster. Exempel på marknadsföringsinsatser är generella kampanjer om fördelarna med att cykla kortare sträckor och kan bestå av till exempel

utskick av cykelkartor och informationsmaterial till alla hushåll i en kommun eller genomförande av "Cykelns dag" och liknande aktiviteter. Oftast riktar sig dock insatser till arbetspendlare som använder bil och kan ske i form av så kallade "Cykla och gå till jobbet" koncept med varierande innehåll. I ett antal satsningar ingår incitament som att i gengäld för att få viss utrustning som cykeldator, vinterdäck etc. måste man förbinda sig att cykla visst antal dagar till arbetet/studier. Det har också bedrivits omfattande insatser för att åstadkomma en ökad cykelhjälmsanvändning. Det är framförallt i planering på kommunal och i viss utsträckning regional nivå som denna typ av åtgärd innefattas.

Mobility management, MM, är ett koncept för att främja hållbara resor och transporter genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för MM är information, kommunikation, organisation och samordning. "Mjuka" åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos "hårda" åtgärder och kräver inte stora investeringar och bedöms ofta ha en god kostnads-/nyttokvot.

Konceptet MM i byggskedet har som mål att minska negativ påverkan på tillgänglighet under byggskedet, men kan också ha en positiv bestående effekt även efter detta skede. Det omfattar mer än bara "mjuka" åtgärder och består av två delar:

- Åtgärder som förbättrar för hållbara transportval som gång, cykel och kollektivtrafik genom förbättrad utformning och förbättrat utbud.
- Beteendepåverkande åtgärder som styrning och information

#### Samhällsnytta – effekter

Det är möjligt att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i termer av nettonuvärdeskvot till exempel vid anläggande av cykelväg. Detta genom att tillämpa ett verktyg benämnt GC-kalk. Verktyget har tillämpats i relativt liten omfattning. Det är också viktigt att beakta att en kalkyl inte innefattar alla värden. Aspekter som exempelvis att barn på egen hand ska kunna ta sig till och från skola på landsbygd, att byar ska vara sammanbundna eller som en del i en satsning på cykling utifrån turist-, alternativt besöksnäring kan vara nog så viktiga underlag vid beslutsfattande. Eftersom det på landsbygd handlar ofta om små trafikflöden är det många gånger tveksamt om lönsamhet kan uppnås vid beräkning med GC-kalk och att andra avvägningar blir avgörande för de beslut som tas.

Det finns mindre kunskap om effekter av åtgärder som förbättrade parkeringsmöjligheter för cykel eller kampanjer. Detta gäller även mer omfattande satsningar när en kombination av åtgärder genomförs. Enligt Nilsson & Brundell Freij (2004) kan resultatet av en omfattande satsning som innehåller nya cykelvägar/cykelstråk, cykelparkering, kampanjer med mera göra att cykeltrafikarbetet ökar med 10- 35 procent.

#### Fortsatt arbete – behov och brister

Det finns ett antal aspekter på planering av cykelåtgärder, såväl problem som möjligheter och som är viktiga att ta med sig och utveckla i det fortsatta arbetet. Flera av dessa tas upp och beskrivs regeringens nationella cykelstrategi som redovisades i början av maj månad 2017 och arbete bedrivs bland annat utifrån de uppdrag regeringen gett i anslutning till den nationella cykelstrategin. I det följande beskrivs kortfattat några aspekter som kommer att behöva beaktas i fortsatt planering och prioritering av åtgärder under den kommande planperioden.

## Samhällsplanering

Regeringen skriver i sin nationella cykelstrategi att det i arbetet för en hållbar samhällsutveckling ofta framhålls att det är viktigt att ha en helhetssyn i samhällsplaneringen och att tidigt i processerna planera för hållbara transportlösningar tillsammans med hållbara bebyggelsestrukturer. Det handlar om att skapa förutsättningar för hållbara transportsätt som cykel, gång och kollektivtrafik som leder till bland annat en väl fungerande cykelinfrastruktur till nya bostadsområden och därigenom även skapa möjligheter för resor utan bil. En viktig del i detta är också att utveckla dialogen mellan olika aktörer i tidiga skeden. Regeringen har i samband med att den nationella cykelstrategin presenterats gett Boverket i uppdrag att ta fram, och till relevanta aktörer distribuera en samling med lärande exempel från kommuner, regioner och andra aktörer som lyckats föra in cykling i samhällsplaneringen på ett framgångsrikt sätt. Sammanställningen kan innehålla:

- Exempel på fysiska åtgärder samt beskrivningar av framgångsrika planeringsprocesser.
- Åtgärder och verktyg samt samverkansformer i Sverige och i andra länder.

Sammanställningen ska i möjligaste mån redovisa nya innovativa lösningar och inkludera ett "hela resan"-perspektiv samt visa vilka effekter framtagna cykelplaner kan ha för ökad och säker cykling.

## Digitalisering/tjänsteutveckling

Vilka åtgärder som behöver genomföras under planperioden kommer med stor sannolikhet att påverkas av den utveckling som sker när det handlar om digitalisering och utveckling av tjänster exempelvis mobila applikationer. Det kan handla om så kallade uppkopplade fordon det vill säga cyklar som kommunicerar med infrastrukturen och med varandra. Det kan även handla om utvecklade mobila applikationer exempelvis för hyrcykel- eller lånecykelsystem. Vidare cykel som en del i en så kallad MAAS-tjänst, kombinerad mobilitet<sup>2</sup>. Mycket av denna utveckling är ännu i ett tidigt skede.

## Forskning och innovation, FOI

Det finns ett stort behov av ytterligare kunskap inom cykelområdet exempelvis varför personer väljer respektive inte väljer cykel som färdstätt, effekter av olika åtgärder och varför cyklingen minskar bland barn och unga. Det är också känt att det finns ett behov av att öka kännedomen om och få till stånd en ökad implementering av den kunskap som finns och kontinuerligt kommer fram. Regeringen har gett VTI i uppdrag att analysera och beskriva behoven inom cykelforskningen på såväl kort som på lång sikt samt att ta fram förslag på hur cykelforskningen kan samordnas och stärkas. Ett annat pågående arbete är regeringens samverkansprogram "Nästa generations resor och transporter" där ett initiativ är cykel där regeringen vill studera, stimulera och satsa på elcyklar, beteende, infrastruktur och kunskap.

## Mätning och effektsamband

Det råder viss osäkerhet om hur cyklandet utvecklas i Sverige. På nationell nivå har det viktigaste underlaget utgjorts av den nationella resvaneundersökningen, RVU. Under senare år har även kommuner i allt större omfattning börjat mäta cykelflöden och det finns även kommuner som genomför egna resvaneundersökningar. Det finns ett behov att i ökad omfattning genomföra före- och eftermätningar när åtgärder genomförs. Detta för att på sikt utveckla effektsamband för att kunna välja de åtgärder som ger störst nytta och är mest kostnadseffektiva. Regeringen har i samband med presentationen av en ny cykelstrategi gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram en

---

<sup>2</sup> Mobility as a service (MAAS) eller mobilitet som tjänst bygger på att mobilitet är något som kan köpas som en tjänst och inte kräver att man äger en egen bil. Kombinerad mobilitet avser transportlösningar som kombinerar flera olika rese- och transporttjänster.



enhetlig metod för systematiska mätningar av cykeltrafik på lokal och regional nivå, att lämna förslag på hur en enhetlig tillämpning kan främjas samt att formulera möjliga målsättningar för ökad cykling på nationell nivå.

### Fordonsutveckling

Det har skett och fortsätter ske en snabb utveckling av cykeln som fordon. Sverige närmar sig snabbt försäljning av cyklar med el som drivstöd till den andelsnivå av sålda cyklar som exempelvis Holland har. I Sverige säljs mer än en halv miljon cyklar om året och den senaste säsongen stod elcyklar för cirka 50 000 av dessa. Utöver det finns och används cyklar i andra former som bilcykel, liggcykel, lastcykel med flera. Under senare år har exempelvis cykelåkerier startats i Malmö och Stockholm med möjligheter att transportera upp till 300 kg last. Det sker även en utveckling på tillbehörssidan och tekniken exempelvis vad gäller bromsar. Sammantaget måste detta beaktas vid framtida utveckling av cykelinfrastrukturen och det torde även komma att påverka vilka grupper som cyklar och hur långt man cyklar.

### Cykel som ett eget färdssätt och dess innebörd för cykelinfrastrukturen

Det råder idag en stor samstämmighet om att cykel behöver ses som ett eget transportsätt det vill säga exempelvis skilt från gångtrafik. Men det är mycket som krävs för att komma dit och det sker en snabb utveckling exempelvis på fordonssidan. För att förverkliga tanken kommer det med all säkerhet att krävas mycket arbete med att åstadkomma någon slags kategorisering av cykelinfrastrukturen och utifrån den en utveckling av regler, utformning och underhåll. Detta är en viktig del även för att kunna få mer cykelinfrastruktur genom att sänka kostnaderna för att anlägga cykelväg.

### Funktionellt samband

Det finns en ofta återkommande diskussion kopplat till begreppet funktionellt samband och där det har lyfts exempel på när effektiva lösningar åtminstone bedömts vara svåra att åstadkomma. I flera sammanhang har diskussionen snarare kommit att snarare handla om fysiskt samband än det funktionella sambandet som avser allmän samfärdsel. Det krävs alltså ett funktionellt samband med en allmän väg, för att Trafikverket ska kunna bygga en allmän väg i form av en friliggande cykelväg. Utan det funktionella sambandet är inte kravet på allmän samfärdsel (vilket en allmän väg ska vara till för) uppfyllt. Frågan om funktionellt samband har behandlats i flera utredningar, senast av Trafikverket i ett PM från februari 2017 (TRV 2014/54842) inom ramen för regeringens uppdrag till Trafikverket att bistå med underlag till den särskilde utredaren av nya stambanor med mera.

### Informations- och kunskapshöjande åtgärder

Det finns önskemål från många håll om ett större statligt engagemang i det arbete som bedrivs nationellt, regionalt och lokalt. Det kan handla om kunskapshöjande åtgärder eller satsningar som innehåller såväl steg 1 och 2 åtgärder som investeringar där information och kommunikation endast utgör en del. Det kan också handla om demonstrationsobjekt som tagits fram i samverkan mellan aktörer på nationell, regional och lokal nivå. Vidare kan sådana insatser vara aktuella i branschövergripande samverkansprojekt och genomförande av seminariedagar för kompetensutveckling, inspiration och uppföljning.

Flera regeringsuppdrag för att bland annat sprida information och höja kunskapen om cykling har delats ut till olika myndigheter under det senaste året. Bland de åtgärder Trafikverket genomför kan nämnas bidrag för informations- och utbildningsinsatser som främjar ökad och säker cykling. Trafikverket tar också årligen fram ett cykelbokslut för att följa utvecklingen inom en rad områden kopplade till cykel. Cykelbokslutet tas fram av det Nationella cykelrådet, ett samverkansforum som leds av Trafikverket. Det finns också möjlighet att i den nya nationella planen föreslå vissa

informations- och kunskapshöjande insatser som ligger utanför Trafikverkets uppdrag, i form av tidsatta uppdrag. Ett sådant uppdrag som Trafikverket förslår rör ökad säker cykling genom medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken, med fokus på bland annat cykelhjälm användning. Ett annat är ett uppdrag att utveckla tjänster för kombinerad mobilitet. Här handlar det om att öka resandet med kollektivtrafik genom att det kompletteras med tillgång till andra tjänster kopplat till t.ex. cykling. Ytterligare ett rör omställning av transportsektorn till fossilfrihet (SOFT) där en av effekterna förväntas bli överflyttning av resor från bil till cykel.

### En säkrare cykling

Cyklister utgör en ökande andel av omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Andelen cyklister av allvarligt skadade uppgår till 40 % och är alltså den i dag största gruppen. På nationell nivå har Trafikverket tillsammans med andra aktörer tagit fram en strategi för säkrare cykling<sup>3</sup> som utgångspunkt för åtgärder. Ett arbete är nu påbörjat under 2017 för att vidareutvecklas strategin till en ny version som förutom cykel även omfattar mopedtrafik. Resultatet av detta arbete behöver beaktas i kommande planering och prioritering av åtgärder.

### Cykel och kollektivtrafik

Cykel i kombination med kollektivtrafik behöver utvecklas. I ett projekt som Samtrafiken bedrivit som ett första steg mot ett långsiktigt mål att kostnadseffektivt uppnå kundvänliga och långsiktiga hållbara lösningar utifrån ett Hela-resan-perspektiv beskrivs behoven närmare. För cyklisten som vill kombinera cykel med kollektivtrafik är det viktigt att kunna planera sin kombinerade resa på ett smidigt sätt, att snabbt och enkelt ta sig till stationen/hållplatsen/bytespunkten och att enkelt kunna "läsa" platsen, att parkera sin cykel säkert nära, och väderskyddat i angöringsriktningen och/eller att ha tillgång till ett väl fungerande låncykel-/hyrcykelsystem alternativt att ha möjlighet att kunna transportera cykeln. Allt beroende på aktuell situation och det behov som gäller för stunden. Dessutom kan det uppstå situationer som gör att man måste ändra sina planer, eller välja en lösning som man inte tänkt från början. Under kommande planperiod förväntas en utveckling av initiativ och arbeten för att i ökad utsträckning knyta ihop cykel och kollektivtrafik som då också kan komma att påverka val och omfattning av åtgärder.

### Barn och ungas cyklande har minskat

Nationella resvaneundersökningen, RVU visar att cyklandet bland barn och unga minskar. Det krävs ytterligare kunskap för att kunna bryta denna trend och regeringen har gett Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, i uppdrag att ta fram en kunskapssammanställning om varför barns och ungas cyklande minskar. I uppdraget ingår också att lämna förslag till insatser inom olika områden med inriktning mot att stötta olika berörda aktörer som kan främja ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga.

### Underhållet av de statliga vägarna

Staten är i nuläget väghållare för cirka 260 mil cykelväg. Drift och underhåll, exempelvis snö- och halkbekämpning, uttrycks i standardbeskrivningar. Trafikverket kommer att se över och överväga eventuella förändringar av gällande standardkrav, främst på de viktigaste cykelvägarna. Ett skäl till detta är att åstadkomma en ökad anpassning till kommunernas underhåll och i ökad utsträckning åstadkomma drift och underhåll så att cyklisterna inte märker av organisatoriska gränser åtminstone på de viktigaste cykelstråken där inte sällan såväl flera kommuner som staten är väghållare. Trafikverket har också kunnat notera höjda ambitionsnivåer på flera håll i landet bland annat tillämpas den så kallade sop- saltmetoden allt mer frekvent.

---

<sup>3</sup> Säkrare cykling- gemensam strategi för åren 2014-2020, Trafikverket publikation 2014:030

## Cykel i olika planer

### Allmänt

Infrastrukturen fortsätter att utvecklas, framförallt i städer men även på landsbygd. I första hand sker utvecklingen för att främja arbetspendling men det finns även en över landet tydlig trend att satsa på cykel utifrån turism och fritidsresande.

Utvecklingen bedrivs med allt större systematik, exempelvis har flertalet län i dag cykelplaner eller cykelstrategier som tagits fram i samverkan och i flera fall utifrån en av Trafikverket framtagen vägledning<sup>4</sup>. Ett flertal analyser har gjorts om behov av utbyggnad enligt den så kallade Kågesson-modellen<sup>5</sup>. Sådana analyser har gjorts på länsnivå och även av Trafikverket om behov längs det nationella vägnätet.

Även ett stort antal kommuner har under 2000-talet på ett systematiskt sätt tagit sig an utmaningen att utveckla infrastrukturen och arbeta för en ökad säker cykling. Detta beskrivs i olika strategier och planer. Under 2010-talet har ett 60-tal kommuner tagit fram cykelplaner/cykelstrategier som i många fall och konkret beskriver vilka åtgärder som behöver genomföras.

Det handlar om att i olika aspekter förbättra infrastrukturen men också att göra möjligheter att använda cykeln kända för medborgarna. Detta sker bland annat genom att kommunerna:

- Pekar ut cykelstråk och ett huvudcykelnät
- Förbättrar vägmarkering och vägvisning
- Förbättrar möjligheter till cykelparkering
- Prioriterar och har hög standard på drift och underhåll av viktiga cykelvägar
- Genomför informations- och marknadsföringsinsatser

För att identifiera brister i cykelvägnätet görs inventeringar i olika omfattning och med varierande noggrannhet. Tidigare har de i huvudsak varit inriktade på att identifiera var i cykelvägnätet det saknas länkar och var korsningar behöver förbättras för att öka trafiksäkerheten. Det har även gjorts inventeringar om skador i vägens yta. Under det senaste decenniet har utvecklingen accelererat för att identifiera behov av utbyggnad av cykelinfrastrukturen.

På nationell nivå har Trafikverket tillsammans med andra aktörer tagit fram en strategi för säkrare cykling<sup>6</sup>. Denna kommer att vidareutvecklas till en ny version under 2017.

Utifrån ett alltmer systematiskt arbete med att utveckla en ökad och säker cykling ökar kraven på att olika aktörers planering "går hand i hand". Det innebär exempelvis att den planering som staten gör i nationell plan och i länsplaner åtminstone delvis behöver ta sin utgångspunkt i de regionala cykelplaner som tagits och kommer att tas fram.

## Finansiering av cykelvägar längs statligt vägnät

Finansiering av cykelvägar längs statligt vägnät kan ske inom ramen för namngivna objekt resp. inom posten trimning och effektivisering i Nationell plan eller Regional plan

---

<sup>4</sup> Vägledning för regionala cykelplaner, Trafikverket publikation 2013:137

<sup>5</sup> Modell för regional inventering och planering av cykelvägar, Vägverkets publikation 2007:13

<sup>6</sup> Säkrare cykling- gemensam strategi för åren 2014-2020, Trafikverket publikation 2014:030

I nationell och regionala planer kan medel avsättas för namngivna objekt. Inom ramen för dessa objekt provas om vägen ska utföras med cykelväg. Om så är fallet finansieras cykelvägen inom ramen för objektet.

De medel som är avsatta för utbyggnad namngivna objekt framgår av:

- Nationell plan (stamvägar), inom posten namngivet objekt.
- Regional plan för respektive län (regionala vägnätet), inom posten namngivet objekt

I det fall en befintlig väg ska kompletteras med cykelväg och det inte är en namngiven åtgärd, finansieras denna utbyggnad av olika planer beroende på om kompletteringen sker längs nationella eller regionala vägnätet.

De medel som är avsatta för utbyggnad framgår av:

- Nationell plan (stamvägar), inom åtgärdsområdet trimning och effektivisering.
- Regional plan för respektive län (regionala vägnätet), inom posten trimning och effektivisering eller annan tillämplig post.

### Nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet

Den nationella planen innehåller följande delar som avser cykelåtgärder

Planförslaget innehåller åtgärder inom flera områden:

- namngivna investeringsobjekt som innehåller cykelåtgärder och trimningsåtgärder för ökad och säker cykling längs det nationella stamvägnätet
- statlig medfinansiering till cykelåtgärder i stadsmiljöavtalen och storstadsförhandlingarna
- underhåll av statliga cykelvägar längs nationellt stamvägnät och övrigt statligt vägnät
- forskning och innovation om cykel, FOI.

Vad gäller så kallade mindre investeringar eller trimningsåtgärder har underlag inhämtats från Trafikverkets regioner om behov och brister i olika typåtgärder som:

- Cykelvägar inklusive snabbcykelstråk
- Säkra cykelpassager
- Cykelöverfarter och planskilda korsningar
- Parkeringar vid viktiga bytespunkter
- Cykelturistleder

Utöver dessa typåtgärder finns även kombinationsåtgärder, exempelvis när cykelåtgärder är en del i en större stadsupprustning.

Investeringarna avses längs det nationella vägnätet enligt nedanstående bild, det vill säga cirka 850 mil av det totala statliga vägnätet. Av det nationella vägnätet är cirka 200 mil motorväg där behov av cykelförbindelse i första hand ska tillgodoses genom att knytas till kommunalt eller regionalt angränsade vägnät.



För att fånga behov av investeringar i ny cykelväg längs det nationella vägnätet (den största posten) har inventeringar gjorts enligt en modell som mycket förenklat tar fram behovet av en cykelförbindelse utifrån parametrarna tätortsstorlekar och avstånd mellan tätorter. När behovet är utrett kontrolleras om det finns en befintlig cykelförbindelse. Om det saknas förbindelse är det ett behov som tas med i fortsatt planering och prioritering och där kostnaden beräknas enligt schablon.

Vid prioritering ges högsta prioritet åt åtgärder som förbättrar

- förutsättningarna för arbetspendling i eller nära landets 50-60 största tätorter
- trafiksäkerheten
- barns möjligheter att på landsbygd på egen hand ta sig till skola och andra aktiviteter

Vidare har behov av passager och korsningsåtgärder inventerats.

År 2014 utarbetades en strategi för säkrare cykling framtagna av Trafikverket i samarbete med ett stort antal kommuner, myndigheter och intresseorganisationer. *Säkrare cykling – gemensam strategi för år 2014–2020*<sup>7</sup>. Denna utgör en grund för de prioriteringar som gjorts i Trafikverkets förslag till nationell plan.

En viktig del i strategin bakom förslagen är även att så långt möjligt koordinera åtgärderna i nationell plan med satsningarna på huvudstråk framförallt för pendling i regional och kommunal planering.

I det nationella planförslaget för perioden 2018-2029 föreslås 1500 miljoner kronor avsättas till åtgärder för ökad och säker cykling. I föregående plan var motsvarande summa 1300 miljoner kronor. Förslaget innebär att förutsättningarna och möjligheterna att välja cykel som färdmedel kan fortsätta utvecklas, vilket stöds i Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling<sup>8</sup>. Det handlar om cykelvägar

<sup>7</sup> (Trafikverket 2014)

<sup>8</sup> En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. N2017.19

längs tidigare mötesseparerade vägar och cykelvägar som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Dessutom ingår att förbättra möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framförallt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter. Vidare ingår trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar. Det råder också enighet mellan olika aktörer att målsättningen bör vara att genomföra åtgärder där potentialen för en ökad och säker cykling är störst. Det innebär satsningar i första hand inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter som skapar sammanhängande säkra stråk främst för pendling till arbete och studier.

I planförslaget ingår också många namngivna investeringsobjekt och inom ramen för dessa objekt

I anslaget för vidmakthållande föreslås en särskild satsning på miljö och hälsa, som omfattar förbättrat underhåll av cykelvägar som används frekvent. Behovet av förbättringar gäller främst vintertid eftersom tillgängligheten behöver förbättras året om. För de nya cykelvägar som föreslås byggas under kommande planperiod är det också viktigt att säkerställa en god drift- och underhållsstandard.

Inom stadsmiljöavtalen möjliggörs statlig medfinansiering till cykelåtgärder i kommunerna. Enligt gällande förordning kan stöd ges till investeringar som tillgodoser ett allmänt lokalt eller regionalt kommunikationsbehov och som avser ett cykelvägnät, en cykelparkering eller annan anläggning eller del av anläggning för cykeltrafik. Också inom ramen för storstadsförhandlingarna ingår cykelåtgärder.

#### Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Liksom den nationella planen upprättas regionala planer eller länsplanerna utifrån direktiv från regeringen. Planerna kan avsätta medel till investeringar i cykelåtgärder längs det statliga regionala vägnätet samt till medfinansiering till kommuner för kollektivtrafik samt miljö- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det kommunala vägnätet. När det gäller investeringar i infrastruktur har knappt hälften av landets regioner och landsting i samverkan med olika aktörer tagit fram regionala cykelstrategier eller cykelplaner.

#### Kommunala planer

I dag finns särskilda cykelplaner, cykelstrategier eller motsvarande i många kommuner. De tas fram utifrån politiska beslut i respektive kommun och varierar såväl till form som innehåll. En genomgång har gjorts av landets kommuners hemsidor för att se hur många kommuner som har politiskt fastställda dokument som specifikt avser cykling. Genomgången visar att drygt 60 kommuner har särskilda cykelstrategier eller cykelplaner eller motsvarande som inte är äldre än fem år. Det är främst större kommuner som har denna typ av plandokument men det finns ett par kommuner med invånarantal på cirka 10 000 som har tagit fram sådana dokument under de senaste åren. Genomgången visar även att en absolut majoritet av landets kommuner har lätt åtkomlig information om värdet av cykling, cyklingsmöjligheter och prioritering av underhållsinsatser.

Kommuner har möjlighet att söka medel för cykelåtgärder via nationell plan – stadsmiljöavtal eller via regional plan – medel avsatta för statlig medfinansiering.

#### Förväntade effekter

Förslaget innebär att förutsättningarna för att öka resandet med cykel förbättras längs det nationella stamvägnätet. Det innebär också att säkerheten i gång- och cykelöverfarter och passager ökar. När förutsättningarna för cykling förbättras ges också möjligheter till rekreation och cykelturism. Som framgår ovan omfattar den nationella planen endast en del av cykelåtgärderna. Prioriteringar i den nationella planen för transportsystemet har därför endast måttlig påverkan på brister exempelvis i

form av sammanhängande cykelnät. Effekten av åtgärder beror bland annat på hur de genomförs i samverkan med andra aktörers åtgärder. Största delen cykelvägar ligger på regional och kommunal infrastruktur.

I samlade effektbedömningen för cykelåtgärder framgår att åtgärderna ger positiva bidrag till såväl funktionsmål som hänsynsmål. Med förutsättningen att cykelåtgärderna faktiskt leder till ett ökat cyklande, ger åtgärderna positiva bidrag till klimatpåverkan genom minskad användning av bil. Att cykla är betydligt mer energieffektivt per personkilometer och ett ökat cykelresande bidrar därigenom till att nå målen om ett långsiktigt hållbart samhälle. De ger också positivt bidrag till människors hälsa dels genom att möjligheten att cykla ökar och att säkerheten ökar för cyklister. Möjligheterna att resa förbättras för de som inte har tillgång till bil och för de som har bil minskar bilberoendet. Ökad andel cykelresor har även positiva effekter gentemot trängsel, buller, partiklar och bidrar till en effektivare markanvändning. Den samhällsekonomiska kalkylen uppvisar trots detta inte sällan en negativ nettonuvärdeskvot eftersom det ofta handlar om låga trafikflöden.