

REMISSSVAR

2025-12-19

Diarienummer: LI2025/01587

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remissyttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Förslaget till nationell plan riskerar att förvärra två redan oroande trender: minskad cykling och försämrad folkhälsa. Att cyklingen – ett av de mest kostnadseffektiva och samhällsnyttiga trafikslagen – är närmast osynlig i planen är djupt problematiskt.

Svensk Cykling (orgnr: 802475-5889) har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Vi välkomnar att planen har den hittills största ekonomiska ramen och att resurser riktas mot att minska underhållsskulden. Detta ger förutsättningar att på ett systematiskt och långsiktigt sätt åtgärda den omfattande cykelskuld som har byggts upp. Vi ser även positivt på att aktiva transporter lyfts fram som viktiga för ett effektivt, hållbart och hälsofrämjande transportsystem.

Trots dessa positiva inriktningar konstaterar vi med stor oro att förslaget innebär minskade anslag till cykelåtgärder, detta i en tid då cyklingen i Sverige minskar, folkhälsan försämras och klimatmålen kräver ett stort skifte mot mer transporteffektiva färdssätt. Vi kan inte se varken fyrstegsprincipen, ett trafikslagsövergripande synsätt eller stråkperspektiv har fått genomslag i förslaget.

Minskade anslag till cykel trots ökande behov

Trots att Trafikverket har ett tydligt uppdrag att arbeta för *alla* trafikslag och för ett transportsystem som bidrar till *ökad* hälsa presenteras nu en plan där cyklingen är mer eller mindre osynlig. Det är anmärkningsvärt att cykelanslagen minskar trots att planramen är större än någonsin och trots att Trafikverket i planen understryker cyklingens betydelse.

Den minskade finansieringen beror inte på minskade behov, utan på att Trafikverket under föregående planperiod inte förmått genomföra de cykelåtgärder som planerats. Endast hälften av avsatta medel i cykelpotterna har använts. Detta är ett resultat av ineffektiva arbetsmetoder, vilket Riksrevisionen nyligen konstaterat. Myndigheten bidrar inte till det sammanhängande nät som riksdagen, regioner och kommuner efterfrågar, utan gör punktinsatser med liten effekt. Det är inte rimligt att bristande intern effektivitet ska leda till minskade cykelsatningar i en tid då behovet ökar.

Satsningar på aktiv mobilitet kan ofta genomföras genom trimningsåtgärder och minskar behovet av nyinvesteringar och underhåll av den infrastruktur som är reserverad för passiv mobilitet.

Stadsmiljöavtalen har varit ett av få statliga verktyg som påvisat tydlig effekt för att öka cykling och stödja hållbara resor. Att påfyllnaden av avtalen stoppas utan ersättande stöd innebär en kraftig försvagning av kommunernas finansieringsmöjligheter. Detta står i direkt motsättning till planens ambition att främja hållbara transporter.

Planförslaget utlovar att leverera största möjliga samhällsnytta och samhällsekonomiskt effektiva åtgärder, men lever inte upp till denna ambition när möjligheten till investeringar med mycket stor samhällsnytta.

Förslaget på nationell plan riskerar att förstärka två oroande trender – minskad cykling och försämrad folkhälsa

Utvecklingen när det gäller cykling går i fel riktning och detta planförslag kommer att göra det än värre. Fler 2+1-vägar utan vare sig vägren eller rimliga alternativa vägar för cyklister och fler tunga, långa lastbilar på våra vägar gör det i praktiken omöjligt att cykla säkert på stora delar av landsbygden. Antalet dilemmazoner, där den tunga godstrafiken kommer i konflikt med ambitionen att skapa tillgängliga och säkra trafikmiljöer i tätort kommer att öka. Dessa konsekvenser ignoreras i planförslaget.

Trafikverket tar inte sitt ansvar som väghållare

Riksrevisionen har i sin granskning visat på tydliga brister i statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Den statliga väghållningen är ofta en flaskhals och cykelvägnätet är varken sammanhängande eller trafiksäkert. Cykelinfrastrukturen är inte starkare än den svagaste länken och ett system där det finns ”missing links” leder till stora effektförluster för både kommunala och regionala cykelsatsningar. För att skapa ett sammanhängande och sömlöst cykelvägnät krävs tydligare statligt ansvar och bättre samordning.

Omoderna lagar hämmar ett effektivt arbete

Svensk cykling välkomnar de förslag till lagändringar för att underlätta för cykeltrafik som framfördes i inriktningsunderlaget till nationell plan, angående högersväng och enkelriktat, men ser behov av en större översyn av regelverk, i syfte att förenkla för och uppmuntra cykling.

Dagens tolkning av Väglagen och Anläggningslagen begränsar Trafikverkets möjlighet att anlägga cykelvägar som utgår från cyklisternas faktiska behov. Begreppet ”funktionellt samband” används på ett sätt som hindrar gena och attraktiva cykelstråk. Kravet på samfärdslösning hindrar byggande av cykelvägar längs motorvägar och andra vägar där cykling är förbjuden – vilket underminerar möjligheten till regionalt sammanhängande nät.

Riksdagen har tidigare tillkännagivit att regeringen bör möjliggöra fristående cykelvägar och det finns skäl att anta att det finns en bred majoritet för en moderniserad lagstiftning.

Cykelns behov undervärderas

Basprognoserna utgår från ökat bilresande och saknar samtidigt prognoser för cykeltrafikens utveckling. Detta gör att cykelns behov systematiskt undervärderas i prioriteringarna. Denna prognosstyrning riskerar att bli självuppfyllande och cementerar ett transportsystem där biltrafiken fortsätter dominera. Ett skifte mot målstyrning är nödvändigt för att investeringar med stor samhällsnytta, såsom cykling och folkhälsa, ska få genomslag. VTI presenterade 2022 mål för cykling. Efter en enkel uppdatering av etappmålen bör detta mål antas och följas av en handlingsplan för implementering.

Cykelns hälsoeffekter erkänns men värderas inte

Samtidigt som stillasittandet ökar och folkhälsoproblemen växer saknas ett samhällsekonomiskt verktyg som på ett adekvat sätt fångar cyklingens hälsoeffekter. Detta

har varit känt länge, men har fortfarande inte åtgärdats. Att hälsovinster inte räknas med innebär att cykelinvesteringar systematiskt undervärderas, trots att de är bland de mest kostnadseffektiva åtgärderna i transportsystemet då cykeln bidrar till ökad fysisk aktivitet och daglig motion. Kraftsamlingen för ökad rörelse är ett utmärkt tillfälle att rätta till denna brist.

Det finns en bred samsyn av behovet av att bryta stillasittandet genom rörelse i vardagen och det är positivt att Folkhälsomyndigheten har fått uppdrag att göra en kraftsamling för ökad rörelse. Men ökad rörelse uppnås inte om arbetet stannar vid goda råd. För att fler ska välja cykeln behövs sammanhängande cykelvägar, god standard och smidiga möjligheter att kombinera cykel med kollektivtrafik. Det behövs en konkretisering av vad arbetet med samhällsplanering för ökad rörelse betyder för transportinfrastrukturen.

Svensk Cykling rekommenderar regeringen

Att fördubbla de investeringsmedel som är öronmärkta till cykel

Detta kan genomföras genom en kombination av en cykelpott, namngivna pendlingsstråk, en satsning på att förbättra förutsättningarna för cykelturism och att potten för enskilda vägar öppnas för cykel.

Att fylla på Stadsmiljöavtalen med medel

Stadsmiljöavtalen är ett effektivt verktyg värt att behålla.

Att anta ett nationellt mål för cykling

Det förslag som tagits fram av VTI bör antas och följas av en tydlig handlingsplan.

Att göra en regelöversyn

Förändra den cykelrelaterade lagstiftningen i linje med inriktningsunderlagets förslag och initiera en bredare översyn, för ett regelverk som uppmuntrar cykling.

Att modernisera väglagen

Ta bort kravet på funktionellt samband mellan bilväg och cykelväg. Det ska vara möjligt att bygga fristående och gena cykelvägar som utgår från cyklisternas behov.

Att ta fram standardiserade metoder för att beräkna samhällsnyttan av cykel

Hälsoeffekterna måste inkluderas i de samhällsekonomiska kalkylerna.

Att förtydliga Trafikverkets ansvar för cykel

Myndigheten behöver få ett tydligt uppdrag att bidra till ett nationellt och regionalt sammanhängande cykelvägnät genom effektiva och standardiserade arbetsmetoder.

Att konkretisera arbetet med samhällsplanering för ökad rörelse

Ökad rörelse uppnås inte med goda råd. För att fler ska välja cykeln behövs sammanhängande cykelvägar, god standard och smidiga möjligheter att kombinera cykel med kollektivtrafik.

Sverige har allt att vinna på ett sammanhängande och pålitligt cykelvägnät som stärker hälsa, beredskap och tillväxt. Regeringen bör därför ge Trafikverket tydliga direktiv att prioritera cykeln i det fortsatta arbetet med den nationella planen.