

RAPPORT

Trafikverkets arbete med främjande av cykel

Redovisning av uppdrag 10 i Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende Trafikverket



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Trafikverkets arbete med främjande av cykel

Författare: Anna Liljehov, Lina Sandberg, Bikram Singh

Dokumentdatum: 2021-10-28

Ärendenummer: TRV 2021/21964

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Liljehov

Innehåll

1	SAMMANFATTNING.....	4
2	UPPDRAGET	5
2.1.	Genomförande	5
2.2.	Tolkning av uppdraget och gjorda avgränsningar	5
2.3.	Begrepp.....	6
3	TRAFIKVERKETS ANSVAR INOM CYKELOMRÅDET	7
3.1.	Trafikverkets uppdrag	7
3.2.	Angränsande aktörers uppdrag	7
3.3.	Mål och styrning	8
3.4.	Lagstiftning	10
3.5.	Trafikverkets angränsande uppdrag	10
4	TRAFIKVERKETS ARBETE MED CYKEL SOM TRANSPORTMEDEL.....	13
4.1.	Samverkan	13
4.2.	Planering	14
4.3.	Genomförande av åtgärder.....	21
5	TILLGÄNGLIGHET FÖR CYKELTRAFIKANTER VID OMBYGGNATION OCH INFÖRANDE AV MÖTESSEPARERING	28
5.1.	Ombyggnation	28
5.2.	Införande av mötesseparering	29
6	FÖRSLAG TILL UTVECKLING AV ARBETET MED TILLGÄNGLIGHET FÖR CYKEL VID OM- OCH NYBYGGNATION	32
6.1.	Problembilden	32
6.2.	Förslag till utveckling	33

1 Sammanfattning

Denna rapport är Trafikverkets redovisning av uppdrag nummer 10 i regleringsbrevet för 2021. Rapporten beskriver Trafikverkets verksamhet inom områdena samverkan, planering och genomförande av åtgärder som leder till åtgärder i syfte att fler ska välja cykel som transportmedel. Till samverkan hör bland annat de samverkansforum som Trafikverket driver och deltar i med särskild koppling till cykelområdet. Inom planering arbetar Trafikverket på olika sätt för att främja utvecklingen av en ökad och säker cykeltrafik, bland annat genom att tillhandahålla kunskap, råd och riktlinjer både till sin egen och andra aktörers verksamhet inom trafik- och samhällsplaneringsfrågor som rör cykel. En annan viktig verksamhet är det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs. Genomförande av åtgärder omfattar förutom uppförande av anläggningar för cykeltrafik längs med det statliga vägnätet och underhåll av dessa även medfinansiering av åtgärder som skapar förutsättningar för andra aktörer att främja cykel som transportmedel.

Rapporten beskriver även Trafikverkets arbetssätt och hur cykeltrafikanter tillgänglighet beaktas vid ombyggnation av vägar och införande av mötesseparering. Detta avsnitt problematiserar konsekvenser av framför allt införandet av mittseparering och hur cykelperspektivet kan lyftas och hanteras.

Den dialog som förts inom ramen för uppdraget mellan Trafikverket och cykelorganisationerna, representerade av Svensk Cykling, Svenska Cykelstäder och Cykelfrämjandet, mynnade ut i ett antal förslag på vad som skulle kunna utvecklas för att förbättra cykeltrafikens tillgänglighet vid om- och nybyggnation. Trafikverket är en av flera aktörer som påverkar och har rådighet över utvecklingen för cykelns tillgänglighet. Med det som utgångspunkt har följande övergripande områden lyfts fram i dialogen.

- Se till cykelns särskilda förutsättningar i tidiga skeden och prioritera långsiktigt
- Omsätta och sprida kunskap hos aktörer längs hela processen
- Öka samsynen och samverka för ett strategiskt helhetsperspektiv
- Förbättra möjligheter att bygga statliga cykelvägar

2 Uppdraget

I regleringsbrevet för 2021 fick Trafikverket uppdrag enligt följande:

10. Främjande av cykel

Trafikverket ska beskriva hur myndigheten arbetar med samverkan, planering och genomförande av åtgärder som leder till att fler väljer cykel som transportmedel. I redovisningen ska det också framgå hur myndigheten arbetar med att beakta tillgänglighet för cykeltrafikanter vid ombyggnation av vägar och införande av mötesseparering. Uppdraget inkluderar också att i dialog med cykelorganisationerna föreslå hur arbetet med tillgänglighet för cykel vid om- och nybyggnation kan utvecklas. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 1 november 2021.

Denna rapport är Trafikverkets redovisning av uppdraget.

2.1. Extern samverkan

En digital dialogserie med återkommande möten har hållits mellan representanter från cykelorganisationerna och Trafikverkets projektgrupp. Cykelorganisationerna har utgjorts av representanter från Svensk Cykling, Svenska Cykelstäder och Cykelfrämjandet. Totalt har sex möten genomförts under perioden mars till oktober. Dialogen har fokuserat på att gemensamt formulera kapitel 6 om förslag till utveckling i arbetet med tillgänglighet för cykel vid om- och nybyggnation. Cykelorganisationerna har fått komma med synpunkter och faktagranska de texter som Trafikverket tagit fram.

2.2. Tolkning av uppdraget och gjorda avgränsningar

Uppdraget enligt regleringsbrevet har i redovisningen delats upp i tre delar, vilka redovisas i kapitel 4-6.

I den första delen, kapitel 4. *Trafikverkets arbete med cykel som transportmedel*, beskrivs hur Trafikverket arbetar med samverkan, planering och genomförande av åtgärder som leder till att fler väljer cykel som transportmedel. Här används ett brett perspektiv där samtliga delar av Trafikverkets verksamhet som berör främjande av cykel redovisas. Tolkningen som gjorts, för att beskriva Trafikverkets verksamhet som leder till att fler väljer cykel som transportmedel, är att även inkludera cykelfrämjande arbete som på ett eller annat vis skapar förutsättningar för att fler ska kunna välja cykel som transportmedel. Därför lyfter rapporten den bredd av insatser som görs från förutsättningsskapande kunskapsstöd till anläggning och underhåll av statliga cykelvägar.

Den andra delen, kapitel 5. *Tillgänglighet för cykeltrafikanter vid ombyggnation och införande av mötesseparering*, fokuserar på hur Trafikverket arbetar med att beakta tillgänglighet för cykeltrafikanter vid ombyggnation av vägar och införande av mötesseparering. Beaktande av tillgänglighet omfattar i redovisningen både tillgängligheten för cyklister i själva byggskedet och hur tillgängligheten för cyklister påverkas av ombyggnationer på längre sikt.

I den tredje avslutande delen, kapitel 6. *Förslag till utveckling av arbetet med tillgänglighet för cykel vid om- och nybyggnation*, redovisas resultatet av dialogen med cykelorganisationerna om hur arbetet med tillgänglighet för cykel vid om- och nybyggnation kan utvecklas. Då ansvaret är delat och åligger flera aktörer föreslås i detta kapitel inte endast åtgärder som berör Trafikverkets verksamhet utan även åtgärder andra aktörer kan vidta för att utveckla arbetet med tillgänglighet för cykel vid om- och nybyggnation.

2.3. Begrepp

Cykel	Ett fordon enligt den definitionen som återfinns i SFS 2001:559.
Cykelnät	Utpekat vägnät för cykling som kan bestå av separerade cykelbanor, cykelfält, lågtrafikerade vägar, med mera.
Cykelväg/Cykelbana	Väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II.
Cyklist	En person som färdas på en ”cykel”, enligt den lagliga definitionen som återfinns i SFS 2001:559.
Framkomlighet	Framkomlighet avser restiden på en specifik sträcka. ¹
GCM	GCM är förkortning för gång, cykel och mopedklass II.
Tillgänglighet	Möjligheten att från ett område kunna nå olika målpunkter. Om det är möjligt att nå ett stort utbud av målpunkter anses området ha en god tillgänglighet, särskilt om det finns flera möjliga transportmedel. ²
Trafikslag	Vägtrafik, spårburen trafik, luftfart, sjöfart. Cykeltrafik är en del av trafikslaget vägtrafik.
Transportmedel	Medel som används för förflyttning av person/gods, exempel cykel, personbil, buss, lastbil.
Transportsätt	Tillvägagångssätt vid transport, med avseende på till exempel transportmedel.
Väghållare	I Sverige finns tre typer av väghållare som har ansvar för olika typer av vägar. Staten (genom Trafikverket) ansvarar för de allmänna vägarna, med undantag för de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning. Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar. Vägföreningar/samfällighetsföreningar och enskilda fastighetsägare förvaltar enskilda vägar. Väghållarna har det yttersta ansvaret för att upprätthålla en god kvalitet på cykelvägnätet som även omfattar drift och underhåll av cykelvägnätet.
Vägplan	Fysisk plan med rättsverkan som regleras enligt väglagen SFS 1971:948.
Referenshastighet	Referenshastighet utgör grund för dimensionering och utformning av vägar. Referenshastighet ska normalt motsvara planerad högsta tillåten hastighetsgräns. Att begreppet referenshastighet används beror på att det i vissa fall kan finnas skillnader jämfört med högsta tillåtna hastighet och att hastighetsbeslut tas separat, ibland av annan part än Trafikverket.

¹ [Tillgänglighet: Definition, mått och exempel](#)

² [Tillgänglighet: Definition, mått och exempel](#)

3 Trafikverkets ansvar inom cykelområdet

3.1. Trafikverkets uppdrag

Utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvarar Trafikverket, enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Instruktionen definierar arbetsuppgifter och ansvarsområden och avgränsar tillsammans med regleringsbrevet Trafikverkets verksamhet.

Åtgärder i den statliga nationella cykelinfrastrukturen, det vill säga cykelinfrastruktur längs det nationella stamvägnätet, finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur, härnäst benämnd nationell plan. Åtgärder i den regionala cykelinfrastrukturen, det vill säga cykelinfrastruktur längs det statliga regionala vägnätet som inte är en del av det nationella stamvägnätet, finansieras genom länsplanerna för respektive län. Länsplanerna kan även medfinansiera kommunal cykelinfrastruktur. Trafikverket tar fram underlag för regionernas planering, länstransportplanerna, samt genomför byggande, drift och underhåll av statliga regionala vägar. Det finns totalt 311 mil statliga nationella och statliga regionala cykelvägar.³

Trafikverket främjar genom stödfinansiering och bidrag utvecklingen för cykel, bland annat inom ramen för stadsmiljöavtalen, statlig medfinansiering, skyltfonden och bidrag till ideella organisationer. Trafikverket finansierar också forskning inom området.

Trafikverket tar fram kunskapsstöd och planeringsunderlag för aktörer som verkar i samhällsplaneringen, samt standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och god kvalitet på cykelinfrastrukturen, även på det vägnät där Trafikverket inte är väghållare. Trafikverket ansvarar även för att samordna arbetet för Nollvisionen i Sverige.

3.2. Angränsande aktörers uppdrag

För att ge bra förutsättningar för cykel som transportmedel behövs en koordinerad planering mellan de aktörer som har ansvar för planering, utformning och underhåll av cykelinfrastruktur. Det är viktigt att det finns samverkan över organisations- och ansvarsgränser för att strategier, planering och genomförande ska bli en välfungerande helhet. Nedan beskrivs kort vilka uppdrag och vilket ansvar olika aktörer inom cykelområdet har. Hur Trafikverket arbetar med samverkan inom cykelområdet beskrivs mer ingående i avsnitt 4.1 *Samverkan*.

3.2.1. Kommuner

Merparten av landets cykelvägar ligger i tätorter och förvaltas av kommunerna. Kommunerna är väghållare för totalt 2 066 mil av cykelvägnätet i Sverige, vilket motsvarar mer än 80 procent av det totala cykelvägnätet.⁴ Kommunerna har ansvar för planering, byggande, drift och underhåll av cykelvägar som inte ligger längs det statliga vägnätet. Då det finns en stor potential för ökad cykling i och kring tätorter, har kommunerna tillsammans med Trafikverket en viktig roll i att se till att det finns goda förutsättningar att förbättra infrastrukturen för cykel.

Kommunerna tar ofta fram kommunala trafikstrategier och cykelplaner som komplement till sin översiktsplan och de detaljplaner som styr markanvändningen.

³ Trafikverket, Vägdata, 2021-06-06

⁴ Trafikverket, Vägdata, 2021-06-06

3.2.2. Regioner

Regionerna har rollen som regional planupprättare. Vart fjärde år ger regeringen direktiv till regionerna att ta fram länsplaner enligt förordningen om länsplaner för regional transportinfrastrukturplan (1997:263). Länstransportplaner innehåller i huvudsak investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet samt statlig medfinansiering till vissa investeringar på kommunala vägar.

Många regioner tar fram regionala cykelplaner och cykelstrategier. De ger ett samlat underlag för samverkan och genomförande inom flera områden, till exempel prioritering av finansiering i länsplanerna och statlig medfinansiering av cykelbanor.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för planering av kollektivtrafiken. Samspelet mellan planering av infrastruktur för cykel och kollektivtrafikförsörjning är av stor betydelse. Samordningsmöjligheter finns bland annat kopplat till kollektivtrafikknutpunkter, integrering med hyrcykelsystem och möjlighet att ha cykel ombord.

3.2.3. Enskilda väghållare

Enskilda väghållare ansvarar för 153 mil av cykelvägnätet i Sverige.⁵

3.2.4. Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har i uppdrag att utforma regler och följa upp att de efterlevs genom tillsyn. I uppdraget ingår bland annat att ta fram regler för vägtrafik och fordon samt att utforma vägmärken. I vägtrafiken ingår cykeltrafik och som följd finns regler kring vilken utrustning en cykel måste ha samt hur en cyklist ska framföras i trafiken. Förändringar av trafikregler påverkar förutsättningarna för cykeltrafiken. I det senaste inriktningsunderlaget föreslog Trafikverket att trafiklagstiftningen bör ändras så att det blir möjligt att utforma trafikregleringar speciellt anpassade för cykeltrafik.⁶

3.2.5. Övriga aktörer

Forskningsinstitut, universitet och högskolor har i samverkan med övriga aktörer ett ansvar att ta fram kunskapsunderlag och forskning. Intresseorganisationer för cykling medverkar på olika sätt i utvecklingsarbetet för en ökad och säker cykling.

3.3. Mål och styrning

3.3.1. Transportpolitiska mål

Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen som ställts upp av regering och riksdag nås. Målen består av ett övergripande mål, funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmål och hänsynsmål är jämförbara i relation till varandra. Funktionsmålet ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet och genom detta ge stöd för prioriteringar, anpassningar och mållkonflikter i ambitionen att nå de övergripande transportpolitiska målen.⁷

Det är ett flertal preciseringar under funktionsmålet som har bäring på cykel, till exempel en förbättring av förutsättningarna att använda cykel som färdmedel och barns möjligheter att själva använda transportsystemet på ett säkert sätt. Ur ett cykelperspektiv ger detta en

⁵ Trafikverket, Vägdata, 2021-06-06

⁶ Trafikverket, [Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037](#), 2020

⁷ Trafikverket, [Mål för transportpolitiken](#)

riktning och prioritering för utvecklingen av cykel som transportmedel och kan på så sätt främja cyklandet i ökad utsträckning. Denna riktning ger förutsättningar för en ökad trygghet, bekvämlighet och tillförlitlighet i medborgarnas resor samt förbättrar möjligheterna att välja cykel som transportalternativ för alla grupper i samhället.⁸ Transportsystemet ska likvärdigt svara mot mäns och kvinnors behov.

Det finns även preciseringar som faller under hänsynsmålet som har relevans för cykling. Preciseringarna avser att transportsektorn ska bidra till en ökad hälsa i samhället, att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås, att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras till år 2030 samt att antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med minst 25 procent till år 2030.

3.3.2. Agenda 2030

Med utgångspunkt i Agenda 2030 och de 17 globala målen för hållbar utveckling har Trafikverket pekat ut 10 aspekter där transportsystemet har en avgörande betydelse för att nå det hållbara samhället. Till de tio prioriterade aspekterna hör 14 mål som är kopplade till de transportpolitiska målen, exempelvis Tillgänglighet i hela landet och Tillgänglighet för alla.⁹



Figur 1 Trafikverkets tio prioriterade aspekter.

3.3.3. Nollvisionen

Nollvisionen är både ett etiskt förhållningssätt och en strategi där det långsiktiga målet är att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken samt att transportsystemet till sin utformning, funktion och användning ska anpassas efter de krav som följer av detta.

Det är ett angreppssätt där ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan de enskilda trafikanterna och de som utformar systemet såsom fordonsindustri, lagstiftare och infrastrukturhållare. Om trafikanterna inte följer regelverket på grund av bristande kunskap, respekt, förmåga eller om personskador uppstår vid en olycka, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån det krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.¹⁰

⁸ Regeringskansliet, [En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling](#), 2017

⁹ Trafikverket, [Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030](#), 2019

¹⁰ Regeringskansliet, [Nystart för nollvisionen](#), 2016

3.3.4. Nationella cykelstrategin

Regeringen tog 2017 fram en nationell cykelstrategi med övergripande syfte att främja en ökad och säker cykling. Strategin ger uttryck för regeringens ambitioner inom cykling med målsättning att hjälpa berörda aktörer att ta sitt ansvar. Strategin beskriver fem prioriterade insatsområden. Gällande det fortsatta arbetet och förverkligandet av strategin beskrivs att det är beroende av berörda aktörers vilja och förmåga att bidra då utgångspunkt är befintlig ansvarsfördelning.¹¹

3.3.5. Instruktion och regleringsbrev

Grunden för Trafikverkets uppdrag går att finna i myndighetens instruktion, där tydliggörs bland annat att ett trafikslagsövergripande perspektiv ska prägla myndighetens arbete samt att Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.¹²

Regeringen beslutar årligen om regleringsbrev för Trafikverket som bland annat innehåller ekonomiska anslag och villkor för året. Regeringens och regionernas beslut om långsiktiga transportinfrastrukturplaner har också stor betydelse för vilken verksamhet Trafikverket ska bedriva.

3.3.6. Lagstiftning

I lagstiftningen som styr Trafikverkets byggande av väg görs ingen skillnad mellan planeringen och byggandet av cykelvägar jämfört med andra vägar. Statliga vägar planeras och anläggs med stöd av väglagen (1971:948).¹³ Av väglagen framgår att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsl. Allmän samfärdsl har historiskt sett avsett motortrafik i första hand, eftersom det var den typ av trafik som kunde sägas vara "interregional". Gång- och cykeltrafik ansågs vara av främst lokalt intresse. I propositionen som togs fram i samband med väglagen 1971 framgår att det finns möjlighet att bygga cykelväg med stöd av väglagen. För att kunna anordna en gång- och cykelbana längs med en allmän väg behöver den anses höra till vägen, även om banan är anlagd på ett visst avstånd från den egentliga vägbanan. Detta har i senare förarbeten uttryckts som att det måste finnas ett påtagligt funktionellt samband med en allmän väg för att Trafikverket ska kunna bygga en allmän friliggande cykelväg.¹⁴¹⁵ Cykelvägen behöver även byggas i syfte att avlasta vägen från cykeltrafik. En effekt av detta är att det i regel inte är möjligt att anlägga friliggande cykelvägar som en väganordning till befintliga motorvägar och motortrafikleder. Eftersom det inte är tillåtet att cykla på dessa vägar finns det ingen cykeltrafik att avlasta vägen från.

3.4. Trafikverkets angränsande uppdrag

I detta avsnitt beskrivs ett antal uppdrag Trafikverket under de senaste åren har redovisat eller nu pågående som har koppling till detta uppdrag genom att de behandlar olika frågeställningar inom cykelområdet.

¹¹ Regeringskansliet, [En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling](#), 2017

¹² [Förordning \(2010:185\) med instruktion för Trafikverket](#)

¹³ [Väglagen](#)

¹⁴ Proposition 1943:223

¹⁵ Proposition 1971:121

3.4.1. Leda samverkan

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att sammankalla till och leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet som syftar till att uppnå Nollvisionen inom vägtrafikområdet.¹⁶ I uppdraget ingår följande delmoment:

- Sammankalla och föra dialog med myndigheter och andra aktörer.
- Årligen presentera en detaljerad uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet som är till nytta för berörda myndigheter och aktörer i deras planering och genomförande av sin verksamhet kopplat till vägtrafiksäkerhet.
- Efter behov föreslå gemensam verksamhetsutveckling där enskilda aktörer i samverkan skulle kunna förbättra trafiksäkerheten.
- Arbeta för att utveckla och öka kunskapen om Nollvisionen.
- Förvalta, utveckla och sprida kunskap om Nollvisionen som säkerhetsfilosofi.

Läs mer om trafiksäkerhetsarbetet under avsnitt 4.2.3 *Trafiksäkerhetsarbete*.

3.4.2. Arena för transporteffektiv stadsmiljö

Regeringen gav 2019 Trafikverket uppdraget att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder inom området omställning av transportsystemet till fossilfrihet.¹⁷ Ett deluppdrag som Trafikverket driver är *Arenan transporteffektiv stadsmiljö*, som är ett forum för att bidra till att transportsektorn når klimatmålen 2030 och 2045. Främst vänder sig arenans aktiviteter mot kommuner och regioner. Genom ökad kunskap om åtgärder som ger klimatnytta i städer kan genomförandetakten öka bland annat när det gäller att främja cykel som transportmedel i städer.

3.4.3. Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar?

I nationell plan för åren 2018-2029 fick Trafikverket i uppdrag att utreda om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst utgör ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner och vid behov lämna förslag till regeländringar.¹⁸ Trafikverket besvarade uppdraget genom rapporten *Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar?* som publicerades i januari 2021.¹⁹

Sammanfattningsvis visar utredningen att framkomligheten i cykelprojekt ofta upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. I de flesta fall kunde dock frågan ha lösts genom att kommunen tagit fram en detaljplan i enlighet med plan- och bygglagens regler då det i många fall inte är brister som ålegat Trafikverket att lösa. Kommuner ansvarar för planering, byggande och drift av det kommunala gatunätet samt det allmänna vägnätet inom kommunala väghållningsområden. Utredningen visar även att det finns en uttalad önskan att staten ska ta ett större helhetsansvar för cykelfrågan inklusive finansiering. Något sådant ansvar har inte ålagts Trafikverket.

Utredningen visar vidare att det finns möjlighet att bygga cykelväg med stöd av väglagen om cykelvägen ligger i nära anslutning till vägen eller om det finns ett påtagligt funktionellt

¹⁶ Regeringskansliet, [Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik](#), 2016

¹⁷ Regeringskansliet, [Uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder inom området omställning av transportsystemet till fossilfrihet](#), 2019

¹⁸ Regeringen, [Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029](#), 2018

¹⁹ Trafikverket, [Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar](#), 2021

samband med vägen samt att cykelvägen byggs i syfte att avlasta vägen från cykeltrafik. Påtagligt funktionellt samband skulle kunna tolkas på olika sätt, den tolkning som är vedertagen idag är det av hävd och inte för att det nödvändigtvis är det enda sätt lagen går att läsa.

3.4.4. Uppdrag att ta fram informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling

I juni 2017 uppdrog regeringen Trafikverket att ta fram målgruppsanpassat informations- och utbildningsmaterial som kan användas i projekt som syftar till att främja ökad och säker cykling. Barn och unga samt nyanlända och andra grupper av utrikesfödda var särskilt prioriterade målgrupper. Trafikverket besvarade uppdraget genom rapporten *Uppdrag att ta fram informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling* som publicerades i januari 2018.²⁰

Redovisningen av uppdraget omfattar ett faktaunderlag utifrån befintlig kunskap om målgrupperna, exempel på idag tillgängligt informations- och utbildningsmaterial, en beskrivning av behoven av kunskap och information per målgrupp samt slutsatser och rekommendationer för fortsatt arbete.

Bristerna som identifieras inom området är bland annat avsaknad av utvärderingar av genomförda insatser som skulle kunnat visa på vilken eller vilka åtgärder som ger störst effekt, samt avsaknaden av en tydlig och utpekad samlingsplats eller kunskapsbank för lärande exempel. Trafikverket identifierar även en brist på kunskap om förutsättningar för att cykla avseende nyanlända och andra grupper av utrikesfödda.

Rekommendationerna för fortsatt arbete omfattar bland annat behovet av långsiktighet i arbetet och förståelse för målgruppernas olika perspektiv. Material och arbetssätt för ökad och säker cykling behöver kvalitetssäkras utifrån flera parametrar, till exempel trafiksäkerhet, tillgänglighet, miljö och hälsa. Olika perspektiv och angreppssätt behöver användas för målgruppen barn och unga jämfört med nyanlända och utrikesfödda.

Trafikverkets samlade bedömning är att behovet av ett eventuellt nytt och kvalitetssäkrat informations- och utbildningsmaterial är svårbedömt och att detta i så fall bör tas fram när andra pågående uppdrag och arbeten inom området slutredovisats.

²⁰ Trafikverket, [Rapport för Uppdrag att ta fram informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling](#), 2018

4 Trafikverkets arbete med cykel som transportmedel

Som ansvarig myndighet för planering, byggande och underhåll av statliga vägar och järnvägar arbetar Trafikverket med cykelfrågor på flera olika sätt. Myndigheten erbjuder också stöd, både i form av kunskap och medfinansiering.

I detta kapitel beskrivs hur Trafikverket arbetar med samverkan, planering och genomförande av åtgärder som leder till att fler väljer cykel som transportmedel.

4.1. Samverkan

Samverkan är en central del av Trafikverkets verksamhet och processer. Planering, byggande och underhåll av statliga vägar sker i ett sammanhang där det är många aktörer som gemensamt bidrar till ett fungerande transportsystem. Genom samverkan går det att hitta gemensamma mål och skapa förutsättningar för att bli bättre tillsammans.

4.1.1. Nationella cykelrådet

Det nationella cykelrådet är ett forum för arbetet med en ökad och säker cykling under ledning av Trafikverket.²¹ Rådet består av medlemmar från myndigheter, ideella organisationer, forskningen samt representanter från kommun, region och Sveriges Kommuner och Regioner. Det nationella cykelrådet har i uppdrag att följa upp utvecklingen av cykling. Det görs genom det nationella cykelbokslutet.²² År 2021 släppte cykelrådet temarapporten *Cykelplanering i Sverige*.²³

4.1.2. Nationella cykelkonferensen

Cykelkonferensen arrangeras årligen (undantag 2020) av Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner. Konferensen vänder sig främst till de som arbetar med cykel i kommun, region, stat eller som konsult inom infrastruktur och samhällsplanering. Cykelkonferensens syfte är att inspirera handling med goda och konkreta exempel på hur cykel kan främjas på nationell, regional och kommunal nivå. Under konferensen kan till exempel alternativa finansieringsmöjligheter samt idéer och förslag på utveckling av cykel i framtiden presenteras.

4.1.3. Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped

Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped är resultatet av en samverkan mellan olika myndigheter och aktörer.²⁴ Syftet är att på ett systematiskt sätt försöka förstå och hantera utmaningen att öka säkerheten för både cyklister och mopedister. Inriktningen är ett underlag för verksamhetsplaneringen inom statliga myndigheter, kommuner och andra aktörer.

4.1.4. Trafikverkets löpande samverkan med regioner och kommuner

I några delar av landet finns särskilda forum för cykelfrågor som ofta drivs av regionerna där respektive Trafikverksregion aktivt medverkar. I andra delar av landet är frågor om cykel inte specifikt avgränsade från andra transportmedel i diskussioner och forum, utan hanteras i samband med de ordinarie löpande dialogerna mellan Trafikverksregionerna och kommuner och regioner om fysisk planering och transportinfrastrukturplanering. I

²¹ [Trafikverkets webbsida om Nationella cykelrådet](#)

²² Nationella cykelrådet, [Nationellt cykelbokslut 2019](#), 2020

²³ Nationella cykelrådet, [Cykelplanering i Sverige](#), 2021

²⁴ Trafikverket, [Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped](#), 2018

Trafikverkets planeringsprocesser är samverkan och samråd med berörda aktörer grundläggande delar och sker kontinuerligt, exempelvis i planlägningsprocessen och i skedet för åtgärdsvalsstudier.

Det finns en stor potential och nytta i samverkan mellan Trafikverket och regioner och kommuner. Trafikverkets ambition är att aktivt och konstruktivt delta i den regionala och kommunala planeringens tidiga skeden. I de tidiga skedena finns det förutsättningar att lösa avgörande frågor för det fortsatta planarbetet. Med tidiga skeden avses idéstadiet innan de formella planeringsprocesserna har börjat. Då finns möjlighet att beröra förutsättningar som styr val av trafikslag och att identifiera problem och lösningar utifrån fyrstegsprincipen. Om kommunen eller regionen har strategier eller planer för cykeltrafik underlättar det samverkan i detta skede. Vid detaljplanering av bostäder och verksamheter påverkar lokaliseringen tillgängligheten och därmed transportefterfrågan, trafikarbete, trafiksäkerhet, miljöstörningar och så vidare. Tidig dialog kan handla om hur det går att skapa miljöer och vardagssituationer där det känns enkelt och självklart att gå, cykla och åka kollektivt eller om faktorer i detaljplaneringen som påverkar bilberoendet. Samordning av planer och samverkan i rätt skeden möjliggör för bättre planer och skapar förutsättningar för ett sammanhängande cykelvägnät oberoende av väghållare.

En överenskommelse kan slutas mellan respektive Trafikverksregion och en kommun eller region. Den syftar i första hand till att skapa tydlighet gällande hur parterna ska samverka i tidiga och strategiska skeden.

4.2. Planering

Trafikverket planerar hur den nationella transportinfrastrukturen ska utvecklas. I detta arbete ingår att utreda och planera för vilka cykelvägar och andra cykelåtgärder som behöver byggas längs med det statliga nationella vägnätet. För Trafikverkets interna styrning finns en riktlinje som lägger fast en princip i samband med planering av åtgärder som omfattar cykelvägar på det statliga vägnätet så att det görs på samma sätt i samtliga regioner.²⁵ Trafikverket har även en viktig roll i att se till att det finns goda förutsättningar för kommuner och regioner att förbättra infrastrukturen för cykel. Ett sätt att göra detta är genom att ta fram och tillhandahålla underlag och stöd i form av kunskap, verktyg, råd och riktlinjer för en ökad och säker cykling.

4.2.1. Trafikverkets planeringsprocess

Trafikverkets planering utgår ifrån identifierade brister i transportsystemet. Geografiska trafikslagsövergripande bristbeskrivningar och regionala trafikslagsövergripande systemanalyser är exempel på underlag som syftar till att identifiera brister på systemnivå, respektive i berörd del av landet. Regioner och regionala utvecklingsstrategier spelar en central roll i framtagandet av regionala systemanalyser. Utifrån underlag med fokus på brister genomförs sedan åtgärdsvalsprocesser för att förstå de egentliga problemen och pröva olika möjliga sätt att åtgärda förhållandena. Fyrstegsprincipen används som verktyg för att pröva alternativa lösningar på ett systematiskt sätt.²⁶

4.2.1.1. Åtgärdsvalsstudier och fyrstegsprincipen

Åtgärdsvalsstudier är en plattform för fyrstegsprincipen och syftar till att möjliggöra för kostnadseffektiva lösningar som bidrar till en effektiv och hållbar samhällsutveckling. Genom en åtgärdsvalsstudie kan flera aktörer ta ansvar för att trafikrelaterade problem blir lösta och bidra till en förbättrad funktionalitet i transportsystemet. För att ett

²⁵ Trafikverket, Riktlinje cykel, TDOK 2017:0496

²⁶ Trafikverket, [Transportsystemet i samhällsplaneringen](#), 2020

infrastrukturprojekt ska vara aktuellt för att ingå i nationell och regional plan ska det finnas en åtgärdsvalsstudie som godkänts av Trafikverket. Alla godkända åtgärder från åtgärdsvalsstudier samlas i en åtgärdsbank med objekt som kan komma att bli aktuella att ingå i planerna, beroende på den strategiska inriktningen och prioriteringar inom givna ekonomiska ramar. De genomförda åtgärdsvalsstudierna är viktiga underlag till den strategiska ekonomiska infrastrukturplaneringen, men underlag på systemnivå tas också fram i form av regionala systemanalyser och tillstånds- och bristbeskrivningar.

Den formella fysiska planläggningsprocessen ska föregås av en åtgärdsvalsstudie eller motsvarande förberedande studie som innebär en förutsättningslös trafikslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen ska tillämpas när tänkbara lösningar för identifierade problem provas. Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska provas stegvis och grundtanken är att i första hand effektivisera trafik och använda befintlig infrastruktur i stället för att bygga nytt. Först i sista hand ska om- eller nybyggnad av infrastruktur väljas. Många gånger innehåller den totala lösningen flera steg i fyrstegsprincipen, så kallade åtgärds paket, där åtgärderna kan samverka och förstärka varandra.



Figur 2 - Illustration av fyrstegsprincipen

De förberedande studierna ska ta hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Valet av åtgärder handlar om att lösa identifierade problem och tillgodose behov. Valet ska bidra till en hållbar samhällsutveckling med hjälp av resurseffektiva åtgärder. Åtgärdsvalsstudier kan initieras av flera olika aktörer. Metodiken lägger särskilt fokus på att alla relevanta intressenter involveras. I handledningen för åtgärdsvalsstudier beskrivs vikten av och metod för att se till att de intressenter som behöver involveras också blir involverade.²⁷

Resultatet av en åtgärdsvalsstudie kan bli lösningar inom ett brett spektrum där flera aktörer kan ansvara för att lösa transportbehovet, till exempel Trafikverket, kommuner och näringsliv. Därefter bör åtaganden fördelas utifrån den aktör som har största nytta av åtgärden och beslut om fortsatt hantering av de rekommenderade åtgärderna tas. Genomförandet regleras i en avsiktsförklaring eller i en bred överenskommelse mellan flera aktörer.

När åtgärdsvalsstudier visar att det behövs en om- eller nybyggnad av väg blir det aktuellt med fysisk planering. Därmed kan den process i enlighet med väglagen som beskrivs nedan inledas.

²⁷ Trafikverket, Boverket, Sveriges kommuner och regioner, [Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar](#), 2015

4.2.1.2. *Planläggningsprocessen*

Vägplanen tydliggör var och på vilket sätt en väganläggning kan byggas. En väganläggning kan bestå av flera olika delar, till exempel en cykelväg. Planläggningsprocessen är i grunden den samma oberoende av vilken typ av trafik som ska trafikera vägen efter färdigställande. Framtagandet av en vägplan innebär att lokalisering och utformning för väganläggningen analyseras och beskrivs. När vägplanen beslutas läggs en lokalisering och detaljutformning fast.

Planläggning av väg följer en process som regleras i väglagen (1971:948). Processen syftar till att byggandet av transportinfrastruktur ska ha en god anknytning till övrig samhällsplanering och till miljölagstiftningen. Processen möjliggör förankring mellan planläggningen av vägar och den kommunala planeringen. Det ingår olika moment i processen beroende på hur komplex planläggningen är, bland annat ingår det fler steg när projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller har olika alternativa lokaliseringar.

De som berörs i olika processteg ska få möjligheter till insyn och att framföra synpunkter. Detta sker i regel genom samråd. Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen fram till kungörande för granskning. Samrådet avser vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Samrådet har olika inriktning beroende på hur långt planläggningsprocessen är gången. Genomförandet av samråd ska styras så att det för andra aktörer är möjligt att förstå och påverka projektets förslag till lokalisering och utformning. Samrådsprocessen och underlaget kan variera beroende på syftet med det enskilda samrådet, men samråd ska ske med länsstyrelsen, kommuner och enskilda som berörs. Vägplanen innehåller olika dokument som tillsammans utgör samrådsunderlaget. Samråd som genomförs dokumenteras. Tillsammans med skriftliga samrådssynpunkter utgör dokumenten underlag till en samrådsredogörelse. Samrådsredogörelsen redovisar resultatet av samrådsprocessen. Samrådsredogörelsen uppdateras successivt fram till att vägplanen kungörs.

Efter kungörelse sker en granskning av de framtagna handlingarna. Då samlas synpunkter in på framtagna plan och miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning. Till skillnad från de tidigare samråden finns samtliga planhandlingar nu framtagna. En särskild underrättelse om granskning skickas till de som redovisas i fastighetsförteckningen, berörda kommuner och berörda myndigheter. Efter granskningen sammanställs och kommenteras alla skriftliga synpunkter till ett granskningsutlåtande. Detta bifogas vägplanen inför länsstyrelsens yttrande. Eventuella ändringar som görs efter granskning ska vara föranledda av att planens innehåll ändras i sak, till exempel till följd av synpunkter vid granskningen. Om förslaget ändras väsentligt ska ny kungörelse och granskning genomföras.

4.2.1.3. *Effektivisering av planläggningsprocessen*

Trafikverket har som mål att samtliga upphandlade vägplaner ska vara projektanpassade, av god kvalitet och att de ska leverans inom rimligt tid till rätt kostnad. Att en vägplan är projektanpassad innebär att planläggningsprocessen är anpassad efter projektets förutsättningar, till exempel lokalisering, komplexitet och omgivande förutsättningar. Det pågår arbeten internt på Trafikverket med att se hur handläggningstider och kostnader för planläggningsprocessen kan minskas. Som följd pågår också ett antal pilotprojekt för att se hur effektivisering kan se ut. Några av dessa har beröring på planläggning och byggande av vägar för cykel där Trafikverket ofta får kritik att process och kostnader för detta är för omfattande.

4.2.2. Kunskap, råd och riktlinjer för ökad och säker cykling

Trafikverket är en av flera aktörer som har rådighet över och kan påverka främjandet av cykel. Förutom det som Trafikverket planerar för i den nationella planen görs flera insatser för att skapa förutsättningar för andra aktörer genom att tillhandahålla kunskap, råd och riktlinjer.

4.2.2.1. Trafikstrategiskt arbete

Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är en handbok som Trafikverket ger ut tillsammans med Sveriges Kommuner och Regioner i samarbete med Boverket.²⁸ Förutom handboken består TRAST av ett antal fördjupande rapporter. Syftet med TRAST är att vägleda planerare och beslutsfattare i arbetet med trafikfrågor, vilket bland annat kan innebära framtagande av en trafikstrategi.

En trafikstrategi är ett dokument som beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. Den bidrar till att främja en attraktiv och hållbar stadsutveckling. I en hållbar stad är det enkelt att ta sig fram med cykel eller till fots. TRAST kan vara ett stöd till kommuner i planeringen av ett samhälle där det är enklare att ta sig fram med cykel.

Trafikverket initierar tillsammans med Boverket och Sveriges Kommuner och Regioner under 2021 arbetet med att ta fram ett nytt basmaterial för trafikstrategiskt arbete som är tänkt att ersätta den senaste utgåvan av TRAST handbok, vilken publicerades 2015. I det nya materialet sätts fokus på tillgänglighet ur ett bredare perspektiv.

Samtidigt pågår också arbete med att initiera trafikstrategiskt arbete på regional nivå vilket kan få effekter på tillgängligheten för cykel mellan tätorter och andra målpunkter. Inom Trafikverket utgörs detta arbete bland annat av anpassning av TRAST till en regional kontext genom framtagning av *Vägledning för regional trafikstrategi – en förstudie* samt finansiering av forskning inom området.²⁹

4.2.2.2. Vägar och gators utformning

Vägar och gators utformning (VGU) är ett regelverk för vägar och gators utformning där målgruppen är väg- och gatuprojektörer samt beställare i planerings-, utrednings- och projekteringsskedena. VGU består av dokument som används som underlag vid ny- och ombyggnationer på statliga vägar och understödjer infrastrukturprojekten med att leva upp till kraven på bland annat standard, samhällsnytta och livscykelkostnader.³⁰ Att följa råden och kraven som framförs i VGU är obligatoriskt för Trafikverket vid projektering. För övriga väghållare är VGU endast vägledande och är därmed inte kravställande, däremot kan det användas som kravdokument i upphandling av projektering vid ny- och ombyggnation av annat än statlig väg.

Som ett komplement till VGU har VGU-guiden tagits fram för att beskriva arbetsmetodik och bakgrundskunskap. VGU-guiden består av två handböcker, en del om utformningsprocessen och en del med stödjande kunskap. Handboken för utformningsprocessen beskriver både den statliga och kommunala processen. *VGU-guide Stödjande kunskap* är en fördjupning av kunskap inom väg- och gatuutformning, som inte finns beskriven i VGU:s krav- och rådsdokument eller i andra handböcker. *VGU-guide Stödjande kunskap* fungerar som ett uppslagsverk när det finns behov av fördjupad kunskap

²⁸ Trafikverket, [Trafik för en attraktiv stad](#)

²⁹ Trafikverket, [Vägledning för regional trafikstrategi – en förstudie](#), 2020

³⁰ Trafikverket, [VGU Krav](#), 2021

³¹ Trafikverket, [VGU Råd](#), 2021

i utformningsprocessen och innehåller bland annat stöd för planering av cykelfrågor i väg- och gatuutformningen.

I uppdateringen av VGU har mycket tid och resurser lagts för att inkludera cykel i större grad. I krav- och rådsdokumenten för VGU finns numera flera avsnitt gällande cykel i relation till andra transportmedel och det finns även avsnitt enbart gällande cykelinfrastruktur och hur den bör utformas för att säkerställa tillgänglighet, säkerhet och miljöaspekter. Denna utveckling pekar på en positiv riktning för cykel som transportmedel där beaktandet av cykel vägs in allt mer när sett till de senare revideringarna av VGU.

Trafikverket har publicerat en reviderad version av VGU som började gälla januari 2021 och planerar att publicera en reviderad version varje år med större revideringar vart fjärde år. Exempel på delar som utvecklats med ökat beaktande av cykelperspektivet i den senaste versionen är tillagda avsnitt om sommarcykelväg som är en enklare friliggande förbindelse utan krav på vinterunderhåll avsedd för gång- och cykeltrafik samt avsnitt gällande separering och integrering av gång, cykel och mopedtrafik längs och tvärs. Ytterligare exempel på utveckling och tillämpning av VGU ur ett cykelperspektiv i samband med om- och nybyggnationer beskrivs mer under kapitel 5 *Tillgänglighet för cykeltrafikanter vid ombyggnation och införande av mötesseparering*.

4.2.2.3. GCM-handboken

GCM-handbok, Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus syftar till att skapa ett samlat dokument om gång-, cykel- och mopedtrafik som ska vara till stöd vid planering, projektering, drift och underhåll av infrastruktur för dessa transportmedel.³² Handboken tas fram av Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner i gemensam regi. Nuvarande utgåva är från 2010, en revidering för att aktualisera innehållet pågår.

4.2.2.4. Snabbcykelstråk, utredning

Trafikverket tog tillsammans med Sveriges Kommuner och Regioner och ett antal kommuner fram idéskriften *Snabba cykelstråk – idéer och inspiration* för att skapa ett mer enhetligt synsätt på snabbcykelstråk 2014. En förstudie har under 2021 initierats med ambition att möta dagens behov och utveckla kunskap och ett enhetligt förhållningssätt till denna typ av cykelstråk.

4.2.2.5. Vägledning för regionala cykelplaner

Trafikverket har tagit fram en vägledning för regionala cykelplaner.³³ En cykelplan är en bra grund för systematiskt arbete med cykling på såväl kommunal som regional nivå. Ambitionen är att vägledningen på sikt ska leda till en större harmoni mellan planer på regional och kommunal nivå och därmed underlätta för cykling över kommungränser.

4.2.2.6. Effektsamband, åtgärder för cykling

Trafikverket publicerade 2020 en effektkatalog för att ge en bred överblick av effekter av cykling och cykelåtgärder.³⁴ Katalogen har bland annat avsnitt om att påverka val av transportsätt, infrastrukturåtgärder och cykelflöden. Effektkatalogen utgör ett stöd för att förstå hur olika åtgärder får effekter på tillgänglighet för cykel och finns tillgänglig för samtliga aktörer som arbetar med åtgärder inom cykelområdet.

³² Trafikverket & Sveriges kommuner och regioner, [GCM-handboken](#), 2010

³³ Trafikverket, [Vägledning för regionala cykelplaner](#), 2013

³⁴ Trafikverket, [Effektkatalog: Åtgärder för cykling](#), 2020

Tidigare fanns verktyget GC-kalk tillgängligt på Trafikverkets hemsida som stöd i att göra samhällsekonomiska beräkningar för gång- och cykelåtgärder. I december 2020 fattades ett beslut om att inte längre använda GC-kalk för samhällsekonomiska effekter eftersom kalkylverktyget inte längre bedöms leverera tillfredsställande resultat.³⁵ För att beräkna samhällsekonomiska effekter av åtgärder inom cykelområdet rekommenderas nu stället att göra analyser med "ej beräknade effekter". Det vill säga istället för den kvantitativa analys som GC-kalk möjliggjorde för finns nu handledning för hur en kvalitativ analys kan göras. Denna kvalitativa analys ligger till grund för prioriteringar mellan olika åtgärder. Utveckling pågår för framtagning av ny kvantitativ analys av effektsamband kopplat till cykling.

4.2.2.7. Nationella vägdatabasen

Den nationella vägdatabasen (NVDB) redovisar en stor mängd data kopplad till vägnätet.³⁶ Den innehåller alla Sveriges bilvägar, gator, cykelvägar och en del av gångvägarna oberoende av väghållare. NVDB används av både offentliga och privata aktörer. Trafikverket är huvudman för NVDB, men databasen är ett samarbete mellan Trafikverket, Sveriges Kommuner och Regioner, skogsnäringen, Transportstyrelsen och Lantmäteriet. Samarbetet innebär att samtliga involverade aktörer levererar data om olika delar av vägnätet till databasen.

NVDB redovisar olika typer av vägar för cykling: turismcykelleder, cykelgator, rekommenderade bilvägar för cykeltrafik samt olika cykelvägskategorier. Cykelvägskategorierna är regional cykelväg, huvudcykelväg och lokal cykelväg. Databasen är ett stöd för de som vill cykla eftersom de översiktligt kan se hur cykelvägnätet hänger samman och därigenom kan planera sin rutt. NVDB är också ett stöd för väghållare som planerar och bygger infrastruktur för cykel. Det går att identifiera saknade länkar och därmed få underlag för vidare utredning.

4.2.2.8. Sommarcykelväg, utformning och råd

År 2019 publicerade Trafikverket *Sommarcykelväg, utformning och råd*.³⁷ En sommarcykelväg är en enklare friliggande förbindelse utan krav på vinterunderhåll, främst avsedd för gående och cyklister. En sommarcykelväg kan uppföras där GC-flödena är låga. Det är en enkel konstruktion avsedd för gång- och cykeltrafik, framförallt i landsbygd. Såväl Trafikverket som andra väghållare kan bygga sommarcykelvägar längs med sitt vägnät.

4.2.3. Trafiksäkerhetsarbete

Trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen, det vill säga att ingen skadas allvarligt eller dödas i trafiken.³⁸ Trafiksäkerhetsarbetet bedrivs på ett systematiskt sätt med utgångspunkt i en målstyrningsmodell som bygger på de etappmål som regeringen beslutat om. Modellen innebär att väghållaren mäter och följer upp ett antal tillstånd i vägtrafiksystemet som har ett verifierat samband med utvecklingen av antalet omkomna och allvarligt skadade.

Tillstånden i vägtrafiksystemet mäts med så kallade trafiksäkerhetsindikatorer där tre av indikatorerna har koppling till cykel, dessa är enligt följande: hjälmanvändning, säkra gång-, cykel- och mopedpassager och underhåll av gång- och cykelvägar i tätort. Utfallet av omkomna och allvarligt skadade samt indikatorerna följs upp och analyseras varje år. Analysen presenteras sedan på årliga resultatkonferenser där flera olika aktörer deltar.³⁹

³⁵ [Beslut att inte tillämpa GC-kalk 2020.1](#)

³⁶ Trafikverket, [NVDB på webb](#)

³⁷ Trafikverket, [Sommarcykelväg, utformning och råd](#), 2019

³⁸ Trafikverket, [Det här är Nollvisionen](#)

³⁹ Trafikverket, [2021 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken](#)

Trafikverket arbetar med ett antal trafiksäkerhetsaspekter som har koppling till cykel eller som har cykel som huvudfokus. Nedan följer en del utav det arbete som Trafikverket utför som berör cykel som transportmedel.

4.2.3.1. *Aktionsplan för säker vägtrafik*

Aktionsplan för säker vägtrafik är ett verktyg för att Trafikverket ska kunna leda och följa upp trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken på nationell och regional nivå på ett effektivt och resultatenriktat sätt.⁴⁰ Aktionsplanen gäller för perioden 2019–2022.

Aktionsplanen redovisar sammanlagt 111 åtgärder där 37 gäller för cykel. Det är sammanlagt 14 myndigheter och andra aktörer som tillsammans har som ambition att genomföra dessa åtgärder för att bidra till en säker vägtrafik under perioden 2019–2022. I *Aktionsplan för säker vägtrafik* listar myndigheter och andra aktörer sina ambitioner gällande cykel för att bidra till en säker cykelmiljö under perioden 2019–2022.

Styrkan med aktionsplanen är att de olika aktörerna och myndigheterna själva pekar på vad de vill och kan bidra med de närmaste åren. Det möjliggör för alla berörda att hitta kopplingar mellan sin egen och andras verksamhet.

4.2.3.2. *Säkert och tryggt GCM-system*

Under 2020 tog Trafikverket fram ett principiellt förslag till ett tryggt och säkert gång-, cykel- och mopedsystem (GCM-system), inklusive trafik med el-sparkcyklar och el-cyklar.

Arbetet har skett i dialog med aktörer inom Gruppen för Nollvisionen i Samverkan. Trafikverket har i sitt arbete med ett tryggt och säkert GCM-system kommit fram till att följande tre komponenter behöver utvecklas mot 2030 för att beslutade mål om ökad och säker cykling ska kunna nås:

- Trygg och säker infrastruktur och hastighet
- Säkra fordon
- Trygg och säker användning.⁴¹

4.2.3.3. *Moderniserat regelverk för tryggt och säkert GCM-system*

I arbetet med att åstadkomma ett tryggt och säkert GCM-system krävs en rad olika insatser där översynen av regelgivningen är en åtgärd. Trafikverket har tagit fram promemorian *Moderniserat regelverk för ett tryggt och säkert gång-, cykel- och mopedsystem* som innehåller 10 förslag till regeländringar. Promemorian har lämnats in som underlag till Transportstyrelsens arbete med uppdraget att ta fram förslag till regeländringar för eldrivna enpersonsfordon.

För att nå etappmålet om att minska antalet allvarligt skadade med minst 25 procent har Trafikverket har valt att peka på fyra av de regeländringsförslag som promemorian behandlar:

- Ny tätortshastighet införs.
- Utredning om trimning och ej godkända el-cyklar tillsätts.
- Ålderskrav för förare av eldrivna cyklar införs.
- HjälmkraV för cyklister införs.⁴²

⁴⁰ Trafikverket, [Gemensam aktionsplan för säker vägtrafik 2019-2022](#)

⁴¹ Trafikverket, [2021 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken](#)

⁴² Trafikverket, [2021 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken](#)

4.2.3.4. Trafiksäkerhetsklassning för cykel

Vägsäkerhetslagen gäller sedan december 2010 och omfattar krav för det transeuropeiska transportnätet. Kraven innebär att väghållaren ska identifiera, beskriva och dokumentera kriterier för att bedöma aktuell säkerhetsklass. Kriterierna ska baseras på säkerhetskrav och på statistiska analyser av tätheten samt frekvensen av olyckor med allvarlig skada.

Trafikverket kartlägger samtliga vägar med vägnummer mindre än 100 samt övriga vägar med årsdygnstrafik över 4000 med avseende på trafiksäkerheten för biltrafik.

Trafiksäkerhetsklassning sker dels för vägsträckor och dels för korsningspunkter.⁴³

Informationen redovisas i NVDB, mer om denna i avsnitt 4.2.2.7 *Nationella vägdatabasen*.

Det pågår ett arbete med trafiksäkerhetsklassning för cykelvägnätet. Denna trafiksäkerhetsklassning blir mer finmaskig än den som finns för motorfordon. Eftersom det inte görs mätningar av hur många cyklister som trafikerar vilka vägsträckor utgår inte urvalet av vägsträckor i denna modell från trafikering. Modellen utgår från hastighet och vägbredden med ett antagande om att ju bredare vägen är desto mer yta finns det för cyklister att nyttja. Friliggande cykelvägar är en egen kategori i klassningen.

Trafikantperspektivet står i centrum och frågan klassningen ämnar bidra till att besvara är: ”är det säkert att cykla här?”. När arbetet är färdigt kommer även denna information att redovisas i NVDB.

Nytan med säkerhetsklassning är att vägstråk med säkerhetsbrister identifieras.

Säkerhetsklassningen ger underlag för:

- ledning, styrning samt lång- och kortsiktig åtgärdsplanering
- strategiska analyser, målstyrning och uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet
- åtgärdsvalsstudier.

Säkerhetsklassningen ska ses som ett system med varningssignaler, det visar var trafiksäkerheten är sämst och bidrar till att kunna prioritera åtgärder.

4.3. Genomförande av åtgärder

Trafikverket genomför åtgärder som främjar cykel längs med det statliga vägnätet genom finansiering, anläggning samt drift och underhåll. Även andra cykelåtgärder genomförs till följd av den finansiering som Trafikverket ansvarar för.

4.3.1. Finansiering av cykelåtgärder

4.3.1.1. Nationella planen och länsplaner

Det statliga vägnätet uppgår till 9850 mil. Av dessa utgör ca 820 mil det nationella stamvägnätet.⁴⁴ Åtgärder i det nationella stamnätet hanteras och finansieras genom den nationella planen. Åtgärder i övrigt statligt vägnät finansieras genom länsplanerna.

I regel får Trafikverket vart fjärde år direktiv av regeringen att ta fram en nationell plan för transportinfrastruktur. Planen beskriver hur Trafikverket anser att transportinfrastrukturen behöver utvecklas under de tolv kommande åren för att uppnå de mål regeringen satt upp. Under framtagandet av planförslaget för Trafikverket dialog med externa aktörer, till exempel regionala intressenter, godstransportråd och näringslivsråd. Dessutom genomförs dialoger med företrädare för näringsliv, regioner, kommuner och andra instanser. Vid dessa dialoger kan aktörerna lyfta behov, utmaningar och synpunkter från olika delar av landet. Sammantaget samlas många inspel och förslag in och sammanfattas i en åtgärdsplanering.

⁴³ Trafikverket, [Trafiksäkerhetsklassificering av vägnät](#), 2017

⁴⁴ Trafikverket, Vägdata, 2021-06-06

Trafikverket genomför cykelåtgärder längs med det nationella stamvägnätet (Europavägar, riksvägar och större länsvägar). Dessa åtgärder finansieras med pengar från nationella planen. Utifrån de synpunkter och inspel som framkommer vid dialogerna gör Trafikverket en bedömning av vilka cykelvägar som gör störst nytta när det gäller till exempel att

- öka säkerheten i gång- och cykelöverfarter och passager
- förbättra möjligheter till rekreation och cykelturism
- minska klimatpåverkan till följd av minskad användning av bil.

Den sammanlagda kostnaden för att bygga dessa cykelvägar tar Trafikverket upp i den nationella planen för transportsystemet. Det är huvudsakligen Trafikverkets regioner som planerar för i vilken ordning cykelvägarna som fått pengar i den nationella planen ska byggas.

Cykelvägar längs det statliga regionala vägnätet, det vill säga det som inte är stamvägnätet, i landets regioner byggs av Trafikverket och bekostas av pengar som finns i länsplanerna för respektive län. I många fall krävs en medfinansiering av kommunen med 50 procent. Det är regionerna som, i samspel med kommunerna, prioriterar och planerar för denna cykelinfrastruktur. Hur cykelvägar som Trafikverket bygger ska utformas finns reglerat i *Vägars och gators utformning*, se mer under kapitel 4.2.2.2 *Vägar och gators utformning*.

I både nationell och regional plan finns så kallade namngivna objekt. Åtgärder som kostar mer än 100 miljoner kronor tas upp som ett namngivet objekt i den nationella planen. För att kunna starta byggandet av ett namngivet objekt i den nationella planen måste ett startbeslut fås av regeringen. En gång per år meddelar regeringen vilka objekt som får startas de närmaste åren. Inom ramen för dessa objekt provas om vägen ska utföras med cykelväg. Om så är fallet finansieras cykelvägen inom ramen för det namngivna objektet och byggs av vägprojektet.

I de fall en befintlig väg ska kompletteras med cykelväg och det inte rör sig om en namngiven åtgärd finansieras åtgärden istället i regel inom åtgärdsområdet trimning och effektivisering. Trimningsåtgärder syftar till att med mindre och effektiva åtgärder utveckla och förbättra transportsystemets funktion.

Utifrån den nationella planen och länsplanerna tas Trafikverkets genomförandeplan fram. Den ger en översiktlig bild av de åtgärder som har stor trafikpåverkan under genomförandet, ger störst effekt när de är färdigställda eller där koordinering ger stor nytta under de kommande sex åren. Planen är tänkt att överbrygga avståndet mellan den långsiktiga och den korta och medellånga planeringen, samt synliggöra samplanering av investerings- och underhållsåtgärder. Genomförandeplanen kan vara underlag för andra aktörers planering och bidra med transparens gällande Trafikverkets verksamhet.

4.3.1.2. *Finansiering av åtgärder i plan*

Genom nationell plan för transportinfrastrukturen och de 21 länsplaner som tas fram finansieras åtgärder för att främja ökad och säker cykeltrafik. Det kan dels ske som namngivna investeringar eller trimningsåtgärder i nationell plan eller som investeringar i länsplaner. I nationell plan 2018–2029 var 1500 miljoner kronor avsatta till åtgärder för cykel, motsvarande siffra för nationell plan 2014–2025 var 1100 miljoner kronor. Uppdraget för framtagning av nationell plan ser olika ut och formuleringarna är inte alltid jämförbara. Dessa summor är de mest jämförbara som varit möjliga att ta fram.

Tabell 1 Investeringar i cykelfrämjande åtgärder längs det statliga vägnätet, utfall i miljoner kronor.

* Från 2019 beräknas kostnaderna på ett nytt sätt som även inkluderar uppskattad medelsförbrukning från namngivna objekt i nationell plan.

	2020* (mkr)	2019* (mkr)	2018 (mkr)	2017 (mkr)	2016 (mkr)	2015 (mkr)
Nationell plan	142	203	67	73	53	71
Länsplan	470	506	520	520	457	405
Summa	612	709	587	593	510	476

För att främja ökad, säker cykeltrafik byggde Trafikverket år 2020 56 kilometer ny statlig cykelväg. Dessutom färdigställdes 21 planskilda korsningar för gång och cykeltrafik. I tabellerna nedan redovisas antalet byggda kilometer cykelväg längs det statliga vägnätet som finansierats genom nationell plan eller länsplanerna. Hur siffrorna redovisas förändrades mellan 2017 och 2018. År 2017 och tidigare redovisades endast den totala summan medan summan från 2018 och framåt varit uppdelad.

Tabell 2 Nybyggda gång- och cykelvägar (inhämtad statistik från Trafikverkets årsredovisningar)

	Namngivna investeringar i nationell plan	Trimningsåtgärder i nationell plan	Investeringar i länsplaner	Summa (km)
2020	7	7	42	56
2019	28	5	48	82
2018	9	10	73	92
2017	-	-	-	71
2016	-	-	-	107
2015	-	-	-	119
2014	-	-	-	183
2013	-	-	-	43

Tabell 3 Nybyggda planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik (inhämtad statistik från Trafikverkets årsredovisningar)

	Namngivna investeringar i nationell plan	Trimningsåtgärder i nationell plan	Investeringar i länsplaner	Summa (st)
2020	15	1	5	21
2019	4	0	14	18
2018	12	9	2	23
2017	-	-	-	9
2016	-	-	-	15

2015	-	-	-	20
2014	-	-	-	12
2013	-	-	-	29

4.3.1.3. Statlig medfinansiering

Medel för statlig medfinansiering finns avsatta inom ramarna för de regionala planerna för transportinfrastruktur, de så kallade länsplanerna, och inom nationell plan för transportsystemet. Ansökan sker enligt *Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.*. Gällande åtgärder för cykel handlar det om att kommuner kan ansöka för miljö- och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder på kommunala gator och vägar. Åtgärdstyper som stöd kan sökas för är bland annat cykelväg, cykelparkering och cykelpassage.

Tabell 4 Statlig medfinansiering till cykelfrämjande åtgärder 2018-2021, samtliga Trafikverksregioner
* Utbetalning av medel sker i slutet av året. Utfall redovisas därför inte för år 2021.

År	2018	2019	2020	2021
Beviljat belopp	225 317 825	194 879 536	231 493 506	237 095 296
Utfall	153 317 679	97 980 086	98 137 240	-*
Antal beviljade åtgärder	221	202	232	248
Antal genomförda åtgärder	156	123	135	2

4.3.1.4. Stadsmiljöavtal

I nuvarande nationella plan för åren 2018-2029 är 1 miljard kronor per år avsatta till stadsmiljöavtalen, enligt förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykel samt till hållbara godstransportlösningar. Kommuner och regioner kan ansöka om stöd. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Förutsättningar för stöd är att motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande genomförs. I den senaste ordinarie utlysningensomgången beviljades stöd om nästan 190 miljoner kronor för renodlade cykelåtgärder.

Utifrån riksdagens beslut i december 2020 om en tillfällig förstärkning inom stadsmiljöavtalen riktad mot cykelåtgärder har två utlysningar ägt rum hittills. Förstärkningen innebär 300 miljoner kronor år 2021 och 200 miljoner kronor år 2022, samt att lägre krav ställs på motprestationer jämfört med de ordinarie utlysningarna som också innehåller cykelåtgärder. Av de inkomna ansökningarna beviljades 39 kommuner/regioner stöd om sammanlagt ca 280 miljoner kronor. Kommunerna har spridning över hela landet.

Trafikverket ser stadsmiljöavtalen som ett effektivt verktyg med stor spridning av medel och investerade åtgärder över landet. Även kommuner och regioner vittnar om att åtgärder kan tidigareläggas och få mer omfattande innehåll när medfinansiering fås via stadsmiljöavtalen. Även motprestationer i form av olika steg 1- och steg 2-åtgärder blir i större utsträckning genomförda om de ingår i stadsmiljöavtal.

4.3.1.5. *Bidrag till ideella organisationer*

Trafikverket delar ut bidrag till ideella organisationer på uppdrag av regeringen. Dessa bidrag lämnas till projekt som syftar till att nå de transportpolitiska målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. Projekten kan genomföras på lokal, regional eller nationell nivå. Ideella organisationer kan ansöka om bidraget i form av projektbidrag och organisationsbidrag. Projektbidrag är bidrag som delas ut för ett visst specifikt projekt som främjar något av eller alla de fyra transportpolitiska målen. Organisationsbidrag är ett generellt bidrag till en ideell organisation, där bidraget inte avgränsas till särskilda verksamheter. Bidrag ges även till andra åtgärder än cykel, men nedan delges åtgärder som är kopplade till cykel.

Under 2021 fram till 30 juni har fyra projekt som rör cykel beviljats medel om totalt cirka 5,4 miljoner kr. Inom ramen för projektbidragen beviljades under år 2020 fyra projekt medel om totalt cirka 3,4 miljoner kr med fokus på cykel. Trafikverket fick även under samma år den 22:a oktober ett särskilt regeringsuppdrag med fokus på att fördela medel till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser samt andra aktiviteter som bidrar till att öka andelen resor som sker med cykel. Inom detta uppdrag beviljades nio projekt som rör cykel medel om totalt cirka 3,8 miljoner kr. Projekten handlar bland annat om ökad cykling och säker cykling för utlandsfödda och barns gång- och cykelvägar.

4.3.1.6. *Skyltfonden*

Skyltfonden finansierar olika projekt och har som ambition att stötta goda idéer som kan bidra till bättre trafiksäkerhet. Den administreras av Transportstyrelsen tillsammans med Trafikverket. Pengarna i fonden kommer från intäkterna av Transportstyrelsens försäljning av personliga registreringsskyltar på fordon. Under 2010-talet delade Skyltfonden ut cirka 90 miljoner kronor till olika projekt inom trafiksäkerhet. Ett utdrag över de senaste tre åren visar att det årligen delas ut ca 3 miljoner kronor i bidrag till ett tiotal olika cykelprojekt. Projekten har handlat om bland annat krocktest för utvärdering av huvudskydd för cyklister i kollision med bil och utformning av pop-up-cykelbanor.

4.3.2. *Finansiering och medverkan i forskning och innovationsprojekt*

Eftersom Trafikverket ansvarar för anläggning, drift och underhåll av infrastruktur för cykel så bedrivs forskning inom samtliga områden. Det bedrivs även forskning om cykeln som fordon, främst ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. *Trafikverkets forsknings- och innovationsplan för åren 2021-2026* beskriver Trafikverkets prioriteringar, arbetssätt och regelverk för forskning och innovation. Forskningen om cykel ska förbättra förutsättningarna för cykling på såväl statliga som kommunala vägar.

Trafikverket bedriver forskningen inom den egna verksamheten för forsknings- och innovation (FOI), men deltar även som partner i andras projekt. Exempel på projekt som pågår alternativt nyligen avslutats är *Ökad säkerhet och tillgänglighet för cyklister i byggskedet*, *Modell för regional cykelplanering med hänsyn till folkhälsa och social hållbarhet* och *Cykelkorsning (CYKO)*.

4.3.3. Anläggning av väg

Hur och var en statlig väg ska anläggas styrs av planläggningsprocessen, vilken beskrevs mer i avsnitt 4.2.1.2 *Planläggningsprocessen*. När en vägplan vunnit laga kraft tas bygghandlingar fram av en upphandlad entreprenör och en entreprenör handlas upp för att anlägga vägen. Vid en totalentreprenad är det samma entreprenör som tar fram bygghandlingar som anlägger vägen. Trafikverket är oavsett entreprenadform byggherre vid anläggning av eller ombyggnad av statliga vägar. Det innebär att Trafikverket har det yttersta ansvaret för byggprojektet.

En bygghandling innehåller tekniska beskrivningar med krav som gäller vägens funktion och utgör ett underlag för byggarbetet. Trafikverket följer upp att bygghandlingen följs under arbetets gång samt att säkerhets- och miljöföreskrifter efterföljs. Det finns krav för arbete på väg som måste följas när Trafikverket genomför projekt, det finns också råd så att entreprenören får stöd i hur kraven kan uppfyllas. I dessa krav anges bland annat hur framkomlighet och en trafiksäker miljö för cyklister ska säkerställas under byggskedet, mer om detta i avsnitt 5.1.1 *Tillgänglighet för cykel under ombyggnation*.

Denna process ser likadan ut oberoende om vägen som byggs är en cykelväg, bilväg eller innehåller anordningar för båda färdmedlen.



Figur 3 Planläggningsprocessen på en övergripande nivå från åtgärdsvalsstudie till byggskedet.

När en anläggning är färdig lämnas den över till Trafikverkets verksamhetsområde för underhåll. De ansvarar därefter, på samma sätt som det övriga statliga vägnätet, för skötsel.

4.3.4. Underhållsåtgärder som rör cykelinfrastruktur

Trafikverket ansvarar för underhållet av de statliga gång- och cykelvägnätet. Det totala gång- och cykelvägnätet i Sverige utgör cirka 2530 mil och av denna längd så utgör det statliga gång- och cykelvägnätet ungefär 311 mil, cirka tolv procent.⁴⁵ Det är Trafikverkets ansvar att hålla det statliga gång- och cykelvägnätet framkomligt året runt. Trafikverket utför inte underhållet i egen regi utan upphandlar entreprenörer som utför arbetet. För att upprätthålla standarden på de statliga gång- och cykelvägarna, utgår Trafikverkets upphandlade entreprenörer från krav i kontrakten. Kraven för utförandet är framtaget nationellt för att olikheter inte ska uppstå i olika delar av landet. Hänsyn i kravställningarna tas också till geografiska förutsättningar. De åtgärder som utförs för att säkerställa standarden på det statliga gång- och cykelnätet beskrivs nedan.

4.3.4.1. Snöröjning och halkbekämpning

Vid snöröjning och halkbekämpning på statliga gång- och cykelvägar gäller samma regler över hela landet avseende vilka förutsättningar som ska råda för att snöröjning och halkbekämpning ska utföras, vissa lokala avvikelser kan förekomma. Vid halkbekämpning används normalt sand och sandningen ska vara klar senast fyra timmar efter att ett visst friktionstal har uppnåtts.

⁴⁵ Trafikverket, Vägdata, 21-06-06

4.3.4.2. *Sopning*

Vinterns halkbekämpning lämnar stora mängder grus efter sig, som ska sopas upp på våren. De statliga gång- och cykelvägarna sopas vid olika tider i olika delar av landet. Arbetet ska påbörjas så tidigt som möjligt efter vintersäsongen.

4.3.4.3. *Röjning/slåtter*

För att framkomligheten ska vara bra och sikten god röjs sly årligen längs med vägen. Röjning/slåtter längs med gång- och cykelvägar utförs under samma tidsperiod som arbetet utförs på bilvägnätet.

4.3.4.4. *Tjälskador, hål och sprickor*

Skador på gång- och cykelvägar är oftast av samma slag som på större vägar men av naturliga skäl slits gång- och cykelvägar betydligt långsammare än bilvägar. Om en spricka eller hål uppstår och sprickan/hålet överstiger vissa mått så ska entreprenören åtgärda detta. Direkt när bristen uppmärksammas så ska varningsskyltar sättas upp och därefter har entreprenören 10 dygn på sig att åtgärda.

4.3.4.5. *Regelbunden inspektion*

Statliga gång- och cykelvägar inspekteras en gång i veckan och avvikelser ifrån standardkraven noteras. Vid kritiska situationer som tjällossning, risk för halka eller blödande beläggningar, kraftig vind, kraftigt regn och översvämning ska tätare inspektioner utföras. Cyklade inspektion en till två gånger om året har testats att genomföras i vissa kontrakt för att underhållsbehov och brister på de statliga cykelvägarna ska upplevas ur användarens perspektiv.

Brister som kräver åtgärd delas in i två olika kategorier där den första kategorin är "akuta brister" vilket innebär att bristen är en trafiksäkerhetsrisk, skaderisk för tredje part eller risk som medför att skador utan åtgärd ökar drastiskt i omfattning. Alla andra brister som inte faller under denna kategori faller under den andra kategorin "övrig brist". Vid en brist mot standardkrav eller annan upptäckt brist ska åtgärder vidtas där åtgärdstiderna är beroende på vilken typ av brist det är.

4.3.5. *Turismcykelleder*

Trafikverket arbetar tillsammans med en extern nationell referensgrupp för att skapa förutsättningar för god standard på nationella och regionala turistcykelleder. Trafikverket ansvarar för ansökningsprocessen för turismcykelleder, det vill säga handläggning och godkännande om utmärkning som nationell eller regional cykelled. Trafikverket finansierar utmärkningen vid godkänd ansökan, vilket avviker från det vanliga arbetssättet där varje väghållare finansierar vägvisning på sina egna vägar. Trafikverket tillhandahåller även kunskapsstöd inom ämnet i form av olika rapporter, bland annat *Cykelleder för rekreation och turism - klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning* som uppdateras under 2021.⁴⁶

⁴⁶ Trafikverket, [Cykelleder för rekreation och turism](#), 2017

5 Tillgänglighet för cykeltrafikanter vid ombyggnation och införande av mötesseparering

Att planera enligt fyrstegsprincipen innebär att hela tiden pröva vilka åtgärder som ger bäst effekt för att skapa optimal nytta för de medel som finns tillgängliga. I sista hand bygger Trafikverket om eller bygger nytt. Varje år investeras flera miljarder i att rusta upp och modernisera landets järnvägar och vägar.

I detta kapitel beskrivs hur Trafikverket arbetar med att beakta cykeltrafikens tillgänglighet vid ombyggnation och införande av mötesseparering.

5.1. Ombyggnation

Det finns olika sätt att se på tillgänglighet för cykeltrafikanter vid ombyggnation av vägar. Dels går det att tolka utifrån huruvida cykelperspektivet beaktas vid ombyggnaden, det vill säga om ombyggnaden leder till en bättre situation för cyklister än vad miljön erbjöd tidigare. Dels går det att tolka utifrån huruvida cykelperspektivet beaktas under själva ombyggnaden, det vill säga om cykelperspektivet beaktas vad gäller omledning och möjligheter att trafikera sträckan under tiden den byggs om.

5.1.1. Tillgänglighet för cykel under ombyggnation

Omledning innebär att trafikanter leds via alternativa vägar. Det sker i syfte säkerställa en tillräcklig framkomlighet och en trafiksäker miljö för både trafikanter och de som arbetar med projektet på plats. Behovet av omledning vid ombyggnad kan vara olika stor, det beror på hur stor trafikpåverkan projektet i fråga har. Behovet av omledning kan också vara olika beroende på vilket skede ett projekt befinner sig i. I ett skede kan en totalavstängning behöva ske, till exempel för att skjuta en bro på plats, medan det övriga tiden finns begränsningar i antal körfält, fri höjd eller bärighet. Det är entreprenören som tar fram förslag till omledning om behovet finns, men det är Trafikverket som beslutar om behovet är så pass stort att omledning behövs samt huruvida den föreslagna omledningen är lämplig.

Under framtagningen av bygghandlingar utreds de trafikala förutsättningarna på platsen, en del i detta är behovet av omledning. Utredningen fokuserar på säkerhet, framkomlighet, tillgänglighet och miljö. Den ska redovisa behov av åtgärder. Kraven som ställs på utredningen är de samma oberoende av om det är biltrafik eller cykeltrafik som ska omledas, det finns möjlighet att göra en omledning för gång- och cykel och en annan för motortrafik. Utredningen om behov av och form för omledning styrs av *Trafikverkets tekniska krav för arbete på väg* och det finns ytterligare stöd i *Trafikverkets tekniska råd för arbete på väg*.^{47,48} I råden finns exempel på hur kraven kan uppfyllas.

En utmaning vid omledning av cykeltrafik på det statliga vägnätet är att det finns brister i befintlig vägvisning för cyklister. Utan vägvisning är det svårare att navigera och kartlägga rutt för cykeltrafiken på vägsträckan. Därmed blir det också svårare att se vilka vägar som är lämpliga alternativ som omledningsvägar. Särskilt utmanande är det när cykling sker på vägen, det vill säga där det saknas en särskild cykelväg. Då blir också en svårighet att veta om och hur många som cyklar längs med vägen eftersom mätningar inte sker i samma utsträckning som för motorfordon. Om vägvisningen för cyklister förbättras generellt

⁴⁷ Trafikverket, [Trafikverkets tekniska krav för Arbete på väg](#), 2020

⁴⁸ Trafikverket, [Trafikverkets tekniska råd för Arbete på väg](#), 2020

innebär det också förbättrade möjligheter till tydlig omledning för cyklister vid arbete på väg.

Trafikverkets tekniska krav för arbete på väg styr förutom omledning även flera andra frågor som berör tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet vid arbete på väg. Den fjärde versionen av publikationen publicerades i januari 2020. Ett antal avsnitt som berör gående och cyklister tillkom i denna revidering:

- Då det finns en befintlig gång- eller cykelbana som inte kan användas på grund av arbete ska tillfällig bana anordnas som är minst 1,5 meter bred. I de fall omledning av cykeltrafiken kan vara aktuellt ska utredning av omledningsväg utföras.
- Om en gång- eller cykelbana delvis tas i anspråk får inte säkerheten eller framkomligheten försämrats. Om kvarstående bredd är mindre än 1,5 meter ska ett tillfälligt utrymme anordnas med motsvarande säkerhet och framkomlighet.
- Gång- och cykelbana ska vara fri från hinder.
- Fri höjd över gångbana ska vara minst 2,2 meter och fri höjd över cykelbana ska vara minst 2,5 meter.⁴⁹

Dessa krav gemensamt tydliggör att framkomligheten för cyklister är ett krav vid ombyggnation och annat arbete vid väg. Vid ombyggnation finns i princip samma krav på att beakta framkomlighet för gång- och cykeltrafik som för motordriven trafik.

Trafikverket har också tagit fram ett kunskapsunderlag som berör *Mobility management i byggskedet*.⁵⁰ Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobility management är mjuka åtgärder så som information och kommunikation, dessa förbättrar ofta effektiviteten hos hårda åtgärder så som ombyggnationer. Mobility management i byggskedet har som mål att minska negativ påverkan på tillgänglighet under byggskedet samt bidra till en positiv överförflyttning till hållbara transporter, så som cykel. Målsättningen är att åtgärderna under byggskedet också får en positiv och bestående effekt på resandet även efteråt.

5.1.2. Cykelperspektivet vid ombyggnad och utveckling av anläggning

För att komma fram till om och hur en anläggning ska byggas om tillämpas ÅVS-metodiken, som beskrevs i avsnitt 4.2.1.1 *Åtgärdsvalsstudier och fyrstegsprincipen*. En åtgärdsvalsstudie är en utredning som utgår från brister och behov i transportsystemet och ett trafikslagsövergripande perspektiv ska tillämpas. Detta innebär att cykeltrafikens behov och brister på platsen ska beaktas redan i ett tidigt skede. Berörda aktörers arbete med framtagandet av underlag som kan visa på behov och potential är av stor vikt. ÅVS-metodiken gör ingen skillnad på trafikslagen och hur de ska beaktas. Syftet med de åtgärder som föreslås är att åtgärda de identifierade bristerna. Åtgärderna behöver inte innebära att man bygger om eller bygger nytt, det kan också handla om att påverka behovet av transporter eller nyttja anläggningen mer effektivt.

5.2. Införande av mötteseparering

Mötteseparering innebär att en mittbarriär som skärmar av mötande trafik sätts upp. Syftet med detta är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten genom att förhindra

⁴⁹ Trafikverket, [Trafikverkets tekniska krav för Arbete på väg version 4 – nya texter och krav](#), 2020

⁵⁰ Trafikverket, [Planering inför Mobility Management: åtgärder i byggskedet](#), 2015

frontalkollisioner och omkörningsolyckor. Därigenom räddas liv. Införandet av mötesseparerade vägar har inneburit en ökad trafiksäkerhet för motorfordonstrafiken. Mötesseparering på landsväg beräknas minska antalet dödade i vägtrafiken med cirka fem personer årligen.⁵¹

5.2.1. Effekter av mötesseparering för cykeltrafik längs med vägen

En följd av mötesseparering är att vägen blir mindre tillgänglig för cykeltrafik. Cykling får inte ske på motortrafikleder och motorvägar, men får ske på övriga landsvägar till vilka många mötesseparerade vägar räknas. Men de höga hastigheterna (i regel 100 km/h) och räckan gör mötesseparerade vägar till en osäker cykelmiljö. Eftersom mitträcket hindrar bilister från att köra ut i motsatt körfält när de passerar cyklar i vägrenen, vilket är möjligt på övriga landsvägar, blir den upplevda ytan mindre för cyklisten. I praktiken är vägrenen också ofta mindre än innan en väg mötessepareras. För att få plats med mitträcket utan att ta för mycket ny mark i anspråk blir vägrenen ofta smalare än på den tidigare vägen. Mötesseparering innebär ofta en försämring av framkomligheten för cyklister.

ÅVS-metodiken, se mer i avsnitt 4.2.1.1 *Åtgärdsvalsstudier och fyrstegsprincipen*, innebär att ett trafikslagsövergripande perspektiv ska tillämpas. Därmed skall cyklens förutsättningar beaktas när en åtgärd planeras på vägsträckan, om det kan bidra till att åtgärda de identifierade bristerna längs med sträckan. ÅVS-metodiken lanserades i början av 2010-talet och 2+1-vägar, vilka är en vanlig typ av mötesseparerad väg, började byggas redan i mitten av 1990-talet. Det finns vägar som har mötesseparerats utan att framkomligheten för cyklister har beaktats och medfört att möjligheterna till cykling längs med vägen i praktiken har omöjliggjorts.

Behovet av att mötesseparera en väg behöver inte nödvändigtvis innebära försämringar för cykeltrafiken. Om det finns tillräckliga cykeltrafikflöden och/eller potential till cykling längs med vägen och en cykelbana anläggs blir förutsättningar för cykling bättre än tidigare tack vare mötessepareringen. Genom att planlägga båda åtgärderna samtidigt skapas bästa möjliga förutsättningar.

5.2.2. Effekter av mötesseparering för cykeltrafik som korsar vägen

När en landsväg inte är mötesseparerad är det möjligt för oskyddade trafikanter att korsa vägen på flera ställen. När en landsväg är mötesseparerad hindrar mitträcket gående och cyklister från att korsa vägen. I regel är det endast öppningar i mitträcket vid särskilda platser, till exempel vid en korsning. Detta kan medföra en längre färdväg för den cyklist som tidigare korsat vägen på ett ställe som nu är avskuret av mitträcket.

Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är det inte önskvärt med oskyddade trafikanter som korsar en vältrafikerad, mötesseparerad väg med hög hastighet. Enligt VGU rekommenderas att korsningar mellan oskyddade trafikanter och den mötesseparerade vägen ske planskilt vid höghastighetsvägar, med en referenshastighet på 80km/h eller högre, eller där fordonsflödet har en årsdygnstrafik över 4000.

I en ÅVS tillämpas ett helhetsperspektiv där även cyklisters och gåendes behov beaktas.

5.2.3. Utredningar för att hantera cykeltrafik vid mötesseparering

För att bygga en separat cykelbana längs med en landsväg krävs att behoven är kartlagda. De viktigaste aspekterna är hastigheten på vägen, trafikeringen samt antalet cyklister. Detta kartläggs i åtgärdsvalsstudien. Det är också möjligt att motivera en cykelväg längs med

⁵¹ Trafikverket, [Samlad effektbedömning av förslag till nationell plan och länsplaner för transportsystemet 2018–2029](#), 2018

mötesseparerad väg genom en så kallad potentialstudie. Då undersöks potentialen i cykeltrafik utifrån avstånd och målpunkter. Det vill säga hur många som potentiellt kan komma att nyttja en cykelväg om sådan byggs. Kommuners och regioners underlag och utredningar är användbara i sammanhanget.

5.2.4. Möjliga lösningar för cykeltrafik vid mötesseparering

I VGU, se mer i avsnitt 4.2.2.2 *Vägar och gators utformning*, anges detaljutformningen för om- och nybyggnation av mötesseparerade vägar. Olika krav på utformningen av ytan för cyklister finns beroende på trafikeringen av vägen samt hastigheten. Gående och cyklister bedöms var för sig i bedömningen av vilken separeringsform som ska tillämpas.

Den generella inriktningen i VGU är att utpekade cykelstråk eller övriga stråk med större flöden ska separeras antingen på egen bana eller på lokalvägnätet. Särskild hänsyn ska tas till barn. När GCM-trafiken är hög (≥ 20 GCM per sommardygn) eller hastigheten på vägen är 80 km/h eller högre ska separering på egen bana eller parallellväg tillämpas. Det finns också möjligheter att utforma så kallade sommarcykelvägar, se mer i avsnitt 4.2.2.8 *Sommarcykelväg, utformning och råd*.

Cykelbanan kan anläggas i direkt anslutning till vägen genom så kallad vägrensseparering eller genom att uppföra en parallell väg. Vägrensseparering innebär att cykeltrafiken finns precis bredvid biltrafiken. Detta är möjligt när vägrenen är minst 1,5 meter bred samt skiljs från vägbanan genom vajerräcke eller liknande. Miljön upplevs ofta som osäker av cyklisterna eftersom snabb biltrafik kör precis invid cykelbanan. En parallell väg kan antingen vara en cykelbana eller en väg som också är tillägnad andra långsamtgående fordon, till exempel traktorer, mopedbilar och mopeder. Båda lösningarna har tillämpats vid mötessepareringar Trafikverket genomfört.

Kopplingen till den mötesseparerade vägen måste vara tydlig när en väg enkom för cyklister uppförs. Detta är till följd av kraven på funktionellt samband som finns i lagstiftningen, se mer i avsnitt 3.3.6. *Lagstiftning*.

När det finns ett mer finmaskigt vägnät kring den väg som mötessepareras är incitamenten för att bygga en cykelväg längs med den mötesseparerade vägen svagare. Det finns då möjlighet att cykla längs med andra vägar utan större olägenhet. Situationen blir mer problematisk där vägnätet är glesare, då går det inte att hänvisa cykeltrafik (och övriga långsamtgående fordon) till andra vägar.

6 Förslag till utveckling av arbetet med tillgänglighet för cykel vid om- och nybyggnation

En del i uppdraget som Trafikverket besvarar genom denna rapport är att, tillsammans med cykelorganisationerna, föreslå hur arbetet med tillgänglighet för cykel vid om- och nybyggnation kan utvecklas. Redovisningen sker dels genom en problembild dels genom förslag till utveckling för att förbättra situationerna som idag kan ses som utmaningar. Förslagen till utveckling ska ses i ett brett perspektiv, det vill säga att utvecklingen berör inte bara Trafikverket och cykelorganisationerna utan omfattar fler aktörer.

6.1. Problembilden

Dialogen har genomsyrats av problematiken som följer av att cykel inte behandlas som ett transportmedel utifrån sina särskilda förutsättningar, vilket riskerar leda till olika situationer som påverkar cyklisters komfort, säkerhet och framkomlighet negativt. Cyklisters förutsättningar skiljer sig åt från andra transportmedels, såväl motordrivna fordons som fotgängares förutsättningar. Detta ställer särskilda krav på utformning av cykelinfrastruktur och krav på vägvisning i allmänhet, men även vid särskilda trafiksituationer såsom vid omledning av trafik.

6.1.1. Otillräcklig prioritet vid om- och nybyggnation

En problematik som cykelorganisationerna lyft i dialogen som påverkar utvecklingen av cykel på flera sätt handlar om att cykel som transportmedel inte prioriteras i tillräcklig utsträckning vid om- och nybyggnation av vägar. Att cykel inte prioriteras i tillräcklig utsträckning kan bero på olika bakomliggande faktorer, bland annat att kunskap och underlag är bristande gällande vilka behov som finns för olika transportmedel, hur trafikflödena ser ut för olika transportmedel eller att beställande aktör inte kan prioritera cykeltrafik på grund av motstående intressen inom ett projekt. I dialogen med cykelorganisationerna har det lyfts som en utmaning att när cykel som transportmedel inte särskilt lyfts i prioriteringen så kommer cykelperspektivet sällan in i ett tidigt skede av planeringsprocessen och de som värnar cyklisters behov och intressen involveras i mindre utsträckning i samrådsprocesserna.

Cykelorganisationerna har lyft att en lägre prioritering av cykel jämfört med motordriven trafik leder till befästade av trafikmiljöer med oattraktiva lösningar för cyklister, som inte gör att fler kommer välja cykel som transportmedel på sikt. Det kan exempelvis handla om utebliven väjningsplikt för motortrafik på lokalgator längs ett i övrigt prioriterat cykelstråk. Andra exempel på konsekvenser vid ombyggnation som framkommit i dialogen handlar om prioritering av cykeltrafik vid omledning.

Omledning av befintlig trafik kan behövas under byggskedet. Omledning innebär att trafiken leds om från den påverkade vägsträckan till en alternativ rutt. Om cykelperspektivet inte beaktas i detta skede kan det innebära utmaningar för cykeltrafiken på flera olika sätt:

- Cyklister kan tvingas in i mindre trafiksäkra miljöer med motorfordon och bristfälliga separeringslösningar, vilket skapar osäkerhet för cyklande såväl som för andra trafikanter kring hur de ska interagera med varandra och placera sig i vägområdet.
- Cyklister kan möta hinder i färdvägen utan förvarning, till exempel kabelkanaler eller avskalad beläggning, vilket kan utgöra en betydande fara för cyklister.

- Cyklister kan tvingas leda cykeln, vilket är ett framkomlighetsproblem som påverkar restiden och särskilt utgör en utmaning för till exempel last- och lådcyklar som är tyngre att leda och kräver mer utrymme.
- Cyklisters möjlighet att planera sin resa och förbereda sig på förändringar i trafikmiljön försvåras vid bristfällig information, vilket kan påverka restider, leda till större omvägar och fysisk ansträngning än nödvändigt, upplevd otydlighet och olycksrisker.

6.1.2. Splittrat ansvarsförhållande

Det delade ansvarsförhållandet för utveckling av cykelinfrastruktur innebär att systemet byggs av aktörer som har olika förutsättningar, prioriteringar och målsättningar. Om inte samsyn skapas kan det leda till att helhetsperspektivet går förlorat och exempelvis att saknade länkar inte byggs ut i sammanhängande stråk eller att det blir svårt att bibehålla en jämn standard och kvalitet.

6.1.3. Minskad tillgänglighet för cyklister vid ombyggnation och införandet av mötesseparering

En annan utmaning som lyfts vid dialogerna handlar om ombyggnation av vägar med höga hastigheter och införande av mötesseparering. På landsvägar kan cyklister och motordrivna fordon i regel dela utrymme. Det är även tillåtet att cykla på mötesfria landsvägar såsom 2+1-vägar, men det görs sällan eftersom hastigheten är hög och vägrenen är smal. I praktiken kan en ombyggnad av väg och införande av mötesseparering innebära att möjligheten att cykla längs stråket och korsa det hindras, om inte särskilda sträckor och passager för cyklister också tillskapas. Kravet på funktionellt samband vid denna typ av vägprojekt tenderar att upplevas begränsande för att skapa cykelvänliga miljöer, läs mer under *6.2.4 Förbättra möjligheter att bygga statliga cykelvägar*.

6.2. Förslag till utveckling

6.2.1. Se till cykelns särskilda förutsättningar i tidiga skeden och prioritera långsiktigt

Cykeltrafik behöver ses utifrån de särskilda förutsättningar som finns för cykel som transportmedel, både utifrån de krav som cykeltrafik har på infrastruktursystemet och det bidrag som cykeltrafik kan ge till det långsiktiga hållbarhetsarbetet. Om cykelns konkurrenskraft och prioritet ska höjas och hålla över tid behöver det även fortsättningsvis finnas en långsiktig politisk inriktning att satsa på prioritering av cykel som transportmedel.

Med tanke på de uppdrag aktörerna, som huvudsakligen ansvarar för utvecklingen av cykel, arbetar utifrån behöver cykelåtgärder kunna prioriteras och vägas mot andra åtgärder utifrån nytta jämfört med kostnad. En förutsättning för att bättre kunna uppmärksamma cykeltrafikens behov och kunna främja cykel vid om- och nybyggnation av väginfrastruktur är att cykelns perspektiv beaktas redan i ett tidigt skede och följer med under hela processen, samt att rätt underlag tas fram. Detta kan göras genom utveckling och implementering av arbetssätt och metoder. På så sätt förbättras möjligheterna att hitta bättre och mer kostnadseffektiva lösningar.

Summering:

- Beakta cykeltrafikens perspektiv i tidiga skeden och låt det följa under hela processen.

- Utgå från cykeltrafikens särskilda förutsättningar i framtagande av underlag.
- Fortsätta utveckla och implementera arbetssätt och metoder för att integrera och förbättra cykelperspektivet i processer och underlag.

6.2.2. Omsätta och sprida kunskap hos aktörer längs hela processen

Trafikverket och andra aktörer arbetar med transportsystemet som en helhet och utgår från ett trafikslagsövergripande synsätt. För att cykeltrafiken ska få ökad prioritet och höjd konkurrenskraft i sammanhanget krävs att det finns kunskap och underlag som kan motivera det där det är lämpligt. Trafikverket, regioner, kommuner och andra aktörer behöver fortsatt utveckla och ta fram metoder för att beräkna nyttor för cykeltrafik där fler parametrar kan vägas in, analyser för flöden och potentialer och arbeta för en kunskapshöjning om cyklisters behov och förutsättningar, samt hur hänsyn behöver tas till cykeln som transportmedel i de olika skedena av hela processen. För att göra rätt i alla skeden, även under skedet då byggnation utförs och trafik leds om, behöver kunskap finnas hos aktörer i samtliga skeden, från de som beställer till de som planerar, projekterar, beställer, utför och följer upp.

Krav som ställs i upphandlingar för uppförande eller ombyggnad av en anläggning spelar en viktig roll för att skapa förutsättningar för de olika transportmedlen under hela processen och även under själva byggskedet när trafik leds om. I upphandlingsskedet finns det möjlighet att kravställa till exempel hur omledning av cyklisterna ska ske samt hur cyklisters framkomlighet ska beaktas i anläggningsskedet, se mer i avsnitt 5.1.1 *Tillgänglighet för cykel under ombyggnation* om hur detta kravställs när Trafikverket handlar upp anläggningar.

Vid tillsyn av anläggningen är det lämpligt att lägga till inspektion av underlag för att minska den fara som finns vid hinder eller ojämnheter i vägbanan. När cykelinfrastruktur byggs behöver den följas upp genom inventering och bedömning av person som färdas på cykel. Det vill säga uppföljning behöver ske ur det trafikslags perspektiv som ska trafikera infrastrukturen. Detta kan regleras i kravställning.

Summering:

- Utveckla och förbättra metoder för beräkning av nyttor och potentialer för cykeltrafiken.
- Arbeta för en kunskapshöjning om cyklisters behov och förutsättningar för aktörer i de olika skedena av processen.
- Arbeta aktivt med kravställningar i upphandlingar för att hantera och tillgodose cykeltrafikens behov.

6.2.3. Öka samsynen och samverka för ett strategiskt helhetsperspektiv

För att överbrygga de glapp som kan uppstå till följd av olika väghållaransvar och få till ett helhetsperspektiv där cyklisten kan ta sig fram och orientera sig med samma tydlighet som motordrivna fordon, behöver samordning ske gällande var, när och av vilken kvalitet cykelstråk ska uppföras, samt hur vägvisningen ska fungera. Gemensamma brist- och behovsanalyser och analyser över var det finns potential för ökad cykeltrafik behöver tas fram, vilket skulle kunna genomföras i till exempel trafikstrategier. För ett helhetsperspektiv på utvecklingen av cykelinfrastruktur behöver olika väghållare och aktörer i planeringen av infrastruktur tillsammans enas om strategiska prioriteringar.

De aktörer som ansvarar för utvecklingen av förutsättningarna för cykeltrafik behöver arbeta för cykelåtgärder med hög kvalitet. Aktörerna kan bli bättre på att synliggöra och

kommunicera planer, prioriteringar och insatser. Gemensamma strategier- och cykelplaner är en väg fram.

Summering:

- Arbeta aktivt för att skapa samsyn mellan väghållare och planeringsnivåer.
- Utveckla samverkan i syfte att skapa helhetsperspektiv och gemensamma strategiska prioriteringar.
- Öka transparens och tydlighet i samverkan genom att synliggöra och kommunicera prioriteringar och insatser.

6.2.4. Förbättra möjligheter att bygga statliga cykelvägar

Av väglagen framgår att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsel och att det finns möjlighet att bygga cykelväg med stöd av väglagen. Detta om cykelvägen ligger i nära anslutning till vägen eller det finns ett påtagligt funktionellt samband med vägen, samt att cykelvägen byggs i syfte att avlasta vägen från cykeltrafik. Vad som avses med ”påtagligt funktionellt samband” är inte alldeles tydligt, men eftersom cykelbanan ska vara en väganordning till den befintliga vägen, är tolkningen att avståndet mellan dem inte kan vara alltför stort.

Trafikverket kan alltså endast bygga cykelvägar när det finns ett funktionellt samband med en statlig väg utifrån nuvarande lagstiftning och uppdrag. I övrigt är det ett kommunalt ansvar att bygga cykelvägar och det är möjligt för kommuner att bygga cykelvägar mellan tätorter där det saknas ett funktionellt samband med en statlig väg. Det finns även möjlighet att få statlig medfinansiering till den typen av åtgärder via länsplanerna. Begränsningarna i väglagen påverkar således endast Trafikverkets möjligheter att bygga i detta avseende. Utmaningen att uppvisa tillräcklig samhällsekonomisk lönsamhet för friliggande cykelvägar mellan tätorter och på landsbygden är dock den samma både för kommuner och Trafikverket.

I Trafikverkets tidigare utredningar är de sammanfattande slutsatserna att myndighetens uppfattning är att det saknas mandat att bygga cykelvägar utan koppling till allmänna vägar.⁵² Det har också konstateras att Trafikverket inte har något anslag för drift och underhåll av andra typer av cykelvägar än de statliga, samt att det framstår som olämpligt att bygga cykelvägar som i praktiken skulle bli enskilda vägar eftersom det uppstår en rad oklara ansvarsfrågor. Trafikverkets *Utredning om allmänna cykelvägar* såg två olika möjligheter som skulle kunna utredas vidare:

- Uppfattningen att en cykelväg måste ha ett funktionellt samband med en allmän väg har inte kommit till uttryck i lagstiftningen, utan i förarbetsuttalanden om begreppet allmän samfärdsel. Därmed borde det räcka med att regering och riksdag på något sätt uttrycker att man idag kan tolka begreppet allmän samfärdsel annorlunda, för att Trafikverket/kommunerna ska kunna frångå den tidigare uppfattningen. Exempelvis skulle en sådan uppfattning kunna komma till uttryck i en kommande infrastrukturproposition.
- Alternativt skulle man i väglagen kunna förtydliga begreppet allmän samfärdsel, så att det framgår direkt av lagen att en allmän väg kan tillgodose ”endast” cykel- och/eller gångtrafik.⁵³

⁵² Trafikverket, [Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar?](#), 2021

⁵³ Trafikverket, [Utredning om allmänna cykelvägar](#), 2017

Något uttryck om en annorlunda tolkning av begreppet allmän samfärdsl har inte getts till Trafikverket i prop. 2020/21:151 *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* och inte heller på annat vis. Något förtydligande i väglagen gällande begreppet allmän samfärdsl har inte heller gjorts.

Summering:

- Trafikverkets uppfattning är att myndigheten saknar mandat att bygga cykelvägar utan koppling till allmänna vägar.

Trafikverket, Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se