

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Vår referens	Diarienummer
Tom Petersen	Utr 2012/65
Er referens	Datum
N2012/5501/TE	2013-03-07

Yttrande över cykelutredningens förslag "Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv" (SOU 2012:70)

Sammanfattande synpunkter

Vi uppskattar den grundliga genomgången som utredaren har gjort av de legala förutsättningarna och reglerna inom områdena cykelinfrastruktur, cykelparkering, cykling i kombination med kollektivtrafik, samt trafikregler. Vi anser att utredningen kan tjäna som ett innehållsrikt uppslagsverk för alla som arbetar med planering för en ökad cykelanvändning.

Trafikanalys har inga starka invändningar mot utredarens förslag, utan finner de flesta rimliga. Vi tror dock inte att ett genomförande av utredningens förslag skulle komma att öka cykelanvändningen i någon större omfattning. För detta krävs mer konkreta åtgärder inom cykelinfrastruktur, underhåll och samband med kollektivtrafik. Det kan handla om sammanhängande cykelstråk, säker cykelparkering, hastighetssäkring i blandtrafik, eller effektivisering av underhållet av cykelbanorna. De flesta av dessa åtgärder faller under det kommunala ansvaret, men skulle kunna stimuleras genom nationella främjandeinsatser.

Vi saknar i utredningen en analys av de kostnader, framför allt för kommunerna, som förslagen ger upphov till. Det gäller framför allt förslaget om att trafiksäkerhetsanpassa cykelöverfarter och förslaget om en utvidgning av vägsäkerhetslagen till cykelinfrastrukturen. Eftersom dessa förslag kan förväntas bli kostsamma för kommunerna skulle det även behövas förslag på innovativa finansieringslösningar.

Vi efterlyser även en samhällsekonomisk analys av förväntade nyttor i förhållande till åtgärdernas kostnader.

Samhällsekonomisk bedömning

Det nämns bara i förbigående i utredningen, men det finns numera vetenskapliga och andra källor som visar på att infrastrukturella åtgärder för cykling i regel är samhällsekonomiskt lönsamma.¹ Det är framför allt de positiva hälsoeffekterna av att röra på sig mera som på

¹ Se t.ex. Sælensminde K. (2004) "Cost-benefit analyses of walking and cycling track networks taking into account insecurity, health effects and external costs of motorized traffic", Transportation Research Part A, Vol. 38, sid. 593–606;

Johansson, J, Pädam, S, och Johansson, E. (mars 2006). "Cykling i Stockholm - Samhällsekonomisk analys av Cykelplan för Stockholms innerstad 2006, remissutgåva. En sammanfattning", Inregia AB, på uppdrag av Trafikkontoret i Stockholms stad;

Vägverket (2009). "Samlad beskrivning – effekter nationell plan", Publikation 2009:101, sid. 46-47.

senare år har uppmärksammats och tilldelats samhällsekonomiska värderingar.² Värdet av restidsbesparingar med cykel har också beräknats och dessutom justerats upp, och ligger nu på 40–70 % högre än åktidsvärdet med bil, 70–120 % högre än det med tåg och 130–180 % högre än det med buss.³ Dessa värderingar är viktiga, då inbesparande av restid i regel är den största posten i samhällsekonomiska kalkyler. Trafikverket räknar även med att (den förtida) dödligheten för personer som cyklar regelbundet är 28 % lägre än för dem som inte gör det, samt att regelbundna cyklisters sjukfrånvaro är 15 % lägre än ickecyklisters.⁴

Att den fysiska planeringen påverkar hur mycket vi rör på oss visas bland annat inom flera regeringsuppdrag.⁵ Hur mycket vi rör på oss är vanor som grundläggs i barndomen och påverkar oss under hela vår livstid, varför den samlade effekten på folkhälsan blir stor.

De studier som gjorts av cykelåtgärders samhällsekonomiska lönsamhet har dock inte tagit hänsyn till vare sig kopplingen till kollektivtrafik, eller konkurrensen om utrymme med biltrafiken på väg och vid parkering i tätort. Stockholms stad har t.ex. nyligen börjat inrikta trafikplaneringen på "yteeffektiva" transporter, till vilka cykel och kollektivtrafik kan räknas. Det är därför angeläget att även forska vidare på dessa samband för att göra mer korrekta samhällsekonomiska bedömningar.

De samhällsekonomiska effekterna av andra åtgärder än infrastrukturella, dvs. "mjuka" åtgärder som information och utbildning, t.ex. utredningens förslag att publicera Boverkets "Stadsplanera" på webben samt idékatalogen, är inte heller kända. Dessa förslag skulle bara ha indirekta effekter på cykelplaneringen och utfallet på mängden cykling blir då svårt att fånga.

Förslagets påverkan på Trafikanalys verksamhet

Trafikanalys ansvarar för trafikstatistik, bland annat Resvaneundersökningen, olycksstatistik och kollektivtrafikstatistik. Vi publicerar statistik om cykelolyckor, men den skulle kunna utökas. Den täcker endast singelolyckor i de fall de leder till sjukhusvistelse i minst ett dygn. Här finns antagligen ett mörkertal. Singelolyckor är enligt utredningen den övervägande delen av cykelolyckorna, ca 80 %. Statistik om olyckans orsaker och omständigheterna kring den täcks bara väl av olyckor som skett vid kollision med fordon, vilka hamnar i polisens register.

Statistiken om cykelinfrastruktur är också bristfällig. Siffror på cykelvägnätets omfattning är helt beroende av att kommunerna rapporterar in sina cykelvägnät till Nationella Vägdata-basen (NVDB). Resurserna för detta tycks brista. Investeringar i cykelinfrastruktur göms i kommunala budgetar och på Trafikverket på ett icke-transparent sätt. Statistik på cykelparkeringsplatser saknas helt. Det borde finnas åtminstone information om var de finns som en självklar del i en reseplanerare för intermodala resor som www.trafiken.nu.

² Schantz, P (2008). "WHO sätter ekonomiskt värde på cykling", Svensk Idrottsforskning nr 3-2008, sid. 47-51.

³ Trafikverket (2012). "Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 5", version 2012-05-16. Jämförelsen gäller kortsiktiga tidsvärden för arbetsresor. Den lägre siffran gäller cykelrestiden på cykelbana och den högre den i blandtrafik.

⁴ *Ibid.*

⁵ Statens Folkhälsoinstitut (2008). "Stödande miljöer för fysisk aktivitet", slutredovisat 2008-12-31; Boverket (2012). "Samhällsplanering som stimulerar till fysisk aktivitet", slutredovisat i dec 2012. Se också Trafikverkets samverkansprojekt "Den goda staden", <http://www.trafikverket.se/dengodastaden>.

Utredarens förslag innebär i dagsläget ingen direkt utökad arbetsbörda vad gäller statistikinsamlingen för Trafikanalys, men det kunde vara intressant för uppföljningen av eventuella åtgärder för ökad cykling med en utökad statistikinsamling, för att täppa till luckorna enligt ovan. Över huvud taget torde strategiska avvägningar kring cykeln i transportsystemet gagnas av förbättrade statistiska underlag. För detta krävs i så fall ytterligare resurser.

En tredje arbetsuppgift som Trafikanalys har och som skulle kunna påverkas marginellt är uppföljningen av de transportpolitiska målen. De mål som närmast påverkas av förslagen är målet om förbättrad tillgänglighet inom regioner, målet om barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, samt målet om förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykling.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Tom Petersen har varit föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör