

Regeringens cykelsatsningar mest tomma ord

Regeringen säger sig vilja öka satsningarna på cykling, men minskar relativt sett resurserna.

– Med nuvarande takt tar det ett halvt sekel innan svensk cykelinfrastruktur är utbyggd till acceptabel omfattning, säger trafikexperten Krister Spolander, som i en ny rapport granskat den statliga transportpolitiken.

Cyklingen får ännu mindre del av de statliga resurserna än vid förra planeringstillfället, ytterst blygsamma 7 promille, och det är tveksamt om det nominella tillskottet ens räcker till kostnadsfördyringarna. Det är slutsatsen som dras i rapporten där Krister Spolander analyserat hur mycket pengar som egentligen avsatts för cykelinfrastruktur fram till 2025, av de totalt 522 miljarder som staten satsar på transportinfrastruktur under perioden.

Han har analyserat förslagen till de 21 länstransportplanerna och den nationella transportplanen för att klarlägga hur mycket som egentligen ska satsa på cykel fram till 2025. De planerade insatserna är på tok för små, och dessa försämras ytterligare på grund av kravet på kommunal medfinansiering av cykelvägar i det statliga vägnätet.

Dessutom är satsningarna baktunga eftersom att hälften ligger först efter 2020. Erfarenhetsmässigt har cykelpengarna då krympt med en fjärdedel, i en del län med hälften. Så det är inte bara blygsamhet som präglar den statliga cykelsatsningen, utan också osäkerhet om vad pengarna egentligen är värda.

Klas Elm, ordförande i branschorganisationen Svensk Cykling som medfinansierat rapporten, skrädder inte orden:

– Regeringens vackra ord om att satsa på cykling, som ett samhällsekonomiskt lönsamt projekt för folkhälsan, miljön och trafikeffektiviteten, väger fjäderlätt när man inser hur små resurserna till cyklingen blir i slutändan. De verkliga satsningarna för cyklingen uteblir, och därmed lämnar man cyklingen i bakvattnet för överskådlig framtid, säger han.

I Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) som regeringens hänvisar till slås fast att förbättrad cykelinfrastruktur är den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet.

– Jämför man den statliga satsningen på cykel i Sverige, 32 kronor per invånare och år de kommande tolv åren, med Danmark där motsvarande nivå på satsningarna är fem eller sex gånger större, så får man en tydlig bild av den verkliga ambitionsnivån. Med den här takten dröjer det minst 50 år innan svensk cykelinfrastruktur är utbyggd

till acceptabel omfattning, säger Krister Spolander, trafikexpert som tidigare arbetat vid Statens väg- och trafikinstitut och programchef på Statistiska Centralbyrån.

Genomgången av länstransportplanerna som redovisas i rapporten talar sitt tydliga språk:

– I Stockholms län uppskattar man att det skulle kosta 2,2 miljarder att bygga ut det regionala cykelnätet till lägsta godtagbara standard. Den statliga satsningen i Stockholms länsplan fram till 2025 uppgår till drygt 0,7 miljarder – knappt en tredjedel av behovet.

Skåne län är ett annat exempel. I Skånes transportplan sägs att 3-4 miljarder kronor krävs för att göra Skåne till en cykelregion, inkluderat såväl statliga som kommunala vägnätet. Men den planerade satsningen uppgår bara till en tiondel.

De alldeles för blygsamma satsningarna beror på att planeringsmodellen är gjord för nationell och regional transportinfrastruktur, medan cykel är ett utpräglat lokalt färdmedel, menar Spolander:

– Den framgångsrika danska modellen där enskilda kommuner direkt söker statlig medfinansiering för cykelåtgärder utan att gå via den regionala nivån hade varit önskvärd, säger Krister Spolander.

Ansvarig för statens cykelpolitik är infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd (M).



[Rapport cykeln i infrastrukturplaneringen 2014-2025](#)

För mer information, vänligen kontakta:

Klas Elm, 0704-58 01 08, elm@branschbolaget.se, www.svenskcykling.se
Krister Spolander, 070-421 70 36, krister@spolander.se, www.spolander.se