

## CYKELÅTGÄRDER I STORSTÄDERNA

Sverigeförhandlingen har regeringens uppdrag att ingå överenskommelser med berörda aktörer i Stockholmsregionen, Göteborgsregionen och Malmö, Lund, Helsingborg i västra Skåne.

Överenskommelserna gäller sådana åtgärder som ökar tillgänglighet och kapacitet i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i dessa län (dir 2014:106). I ett tilläggsdirektiv (dir 2014:113) anges att i anslutning till dessa överenskommelser kan även åtgärder som kostnadseffektivt förbättrar tillgängligheten, framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister ingå.

Sverigeförhandlingen välkomnar därmed kommuner och regioner/landsting som vill förhandla om sådana åtgärder att inkomma med förhandlingsunderlag. Åtgärder som är aktuella är sådana som kostnadseffektivt bidrar till förbättrad tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister, samt knyter an till och ökar nyttan av Sverigeförhandlingens investeringar i storstadsåtgärder (enligt direktiv 2014:106)

Förhandlingsunderlaget ska innehålla:

- Investeringskostnad i 2015 års prisnivå. Vi behöver även ta del av kalkylunderlaget.
- Beräknad samhällsekonomisk nytta.  
Använd GC-kalk (<http://www.trafikverket.se/gckalk/>) GC-kalk är ett Excelbaserat verktyg för samhällsekonomiska lönsamhetsberäkningar för gång- och cykelåtgärder. Trafikverket äger och förvaltar GC-kalk. Med GC-kalk kan NNK beräknas. Vi vill ha in hela GC-kalkresultatet.
- Nyttor i form av tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet (restider och trafiksäkerhet går att läsa ut ur en beräkning i GC-kalk).
- Beskrivning av hur åtgärden knyter an till och ökar nyttan av Sverigeförhandlingens investeringar i storstadsåtgärder (dir 2014:106).
- Beskrivningar av åtgärdens eventuella bostadsnytta, resenärsnytta utöver vad som ingår i tillgänglighet och framkomlighet, miljönytta, arbetsmarknadsnytta, näringslivsnytta och social nytta (vad gäller miljö och sociala nyttor kan visst beräknat underlag utläsas ur GC-kalk).

Underlaget behöver vara Sverigeförhandlingen tillhanda senast den 1 oktober.

## Övriga förutsättningar

### Ansvar

Planering och genomförande av cykelbanor/vägar i Sverige hanteras på samma sätt som övriga åtgärder som ska genomföras på vägnätet. Ska en cykelväg byggas längs det *statliga vägnätet* ska den finansieras via nationell plan om åtgärden planeras längs någon av de 800 mil som kategoriseras som nationell stamväg. Ska åtgärden genomföras längs det övriga statliga vägnätet ska åtgärden planeras in och finansieras via någon av de 21 länsplanerna. Är det en cykelbana längs en *kommunal gata* så är det kommunen som har planeringsansvar. Antingen finansierar kommunen den själv eller så kan det finnas möjlighet att söka statlig medfinansiering från aktuell länsplan. Längs enskilda vägar är det ovanligt med separata cykelbanor. Dessa vägar har relativt låga trafikflöden.

### Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering regleras i "Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.". För statlig medfinansiering av större cykelobjekt ska de namnges antingen i länsplan för regional transportinfrastruktur eller i den nationella planen för transportinfrastruktur. Med större avses här objekt med en kostnad överstigande 25 miljoner kronor respektive 50 miljoner kronor samt att det finns ett av Trafikverket fastställt preliminärt belopp.

### Stadsmiljöavtal

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ingå stadsmiljöavtal med kommuner där fokus ligger på hållbara transporter i städer. Satsningen omfattar 2 miljarder kronor under perioden 2015-18. Det innebär att kommuner kan söka statlig medfinansiering för lokala och regionala kollektivtrafikåtgärder. Detta under förutsättning att kommunen samtidigt genomför andra åtgärder som bidrar till att syftet med satsningen om hållbarare transporter i städer ska kunna nås, en så kallad motprestation. Motprestation kan exempelvis vara utbyggnad av cykelbanor, centralt planerad bebyggelse, utformning och hastighet på gator i staden utifrån gående, cyklister och kollektivtrafik, parkeringsstrategi med flera.

Åtgärder som ingår i kommunens motprestation förutsätts inte förhandlas med staten om medfinansiering vare sig genom länsplanen eller med Sverigeförhandlingen.