

Yttrande över ”Statens väg- och transportforskningsinstitutets (VTI) utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige”

Boverkets ställningstagande

Boverket avgränsar sitt yttrande till myndighetens ansvarsområden: samhällsplanering, byggande och boende.

Boverket tillstyrker Infrastrukturdepartementets remiss av ”Statens väg- och transportforskningsinstitutets (VTI) utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige”.

Boverkets synpunkter

Mål

Boverket är såväl positivt till att mål sätts specifikt för cykel som till formuleringen av målen. Etappmålen och delmålens formulering poängterar att andelen cykling inte ska öka på bekostnad av gång- eller kollektivtrafik. Boverket instämmer i vikten av detta. Den fysiska aktiviteten är viktig att främja.

Boverket anser det viktigt att gång, cykel och kollektivtrafik hanteras som separata trafikslag eftersom de har olika förutsättningar. Vidare uppskattar Boverket att delmål 1 är kopplat till avstånd och inte geografi och håller helt med om resonemanget att det finns potential i att öka cyklandet överallt och inte bara i tätorterna, (se sidorna 61–62).

Indikatorer

Boverket konstaterar att det för uppföljningen av målen krävs att flera av indikatorerna behöver utvecklas vidare. När det gäller indikatorerna har Boverket några kommentarer.

Indikator 2 En inbjudande miljö

Indikatorn är viktig, men den är svår att ta ställning till med den beskrivning som ges i rapporten. Det är bra att denna inklusive mått föreslås utvecklas.

I begreppet ”inbjudande miljö” inkluderar Boverket gestaltning av hög kvalitet. Cyklisters upplevelser av färdvägen är en viktig aspekt men beskrivningen kring vad indikatorn ska avse är otydlig. Det är inte cykelinfrastrukturen isolerat som påverkar cyklisternas upplevelse av hur inbjudande en miljö är, utan det är kombinationen med den omgivande miljön. Att mäta ”en inbjudande miljö” är en utmaning då olika individer har olika åsikter om vad som är inbjudande. Upplevelsen kan dessutom variera under dygnet.

Indikator 3 En funktionell cykelinfrastruktur

Enligt rapporten behöver vad som upplevs som sammanhängande cykelnät definieras. Hur sammanhängande ett cykelnät upplevs beror på flera faktorer, till exempel individen, utrustningen och infrastrukturen. Vid en sådan definition kan principen om universell utformning (lösningar som fungerar för så många som möjligt redan från början) vara vägledande.

I rapporten lyfts att tillgång till säker och lättillgänglig cykelparkering vid hem och målpunkt är en viktig del i cykelinfrastrukturen. Boverket instämmer i detta och skulle gärna se att ett mått togs fram som belyser tillgången till cykelparkering, exempelvis antalet cykelparkeringsplatser på kommunal mark.

Indikator 6 Institutionella förutsättningar för ökad cykling

Regionala och kommunala cykelstrategier/cykelplaner utgör ett underlag till den fysiska planeringen. Boverket understryker därför vikten av det föreslagna måttet ”antal nationella, regionala och kommunala cykelstrategier eller cykelplaner som är beslutade de senaste fem åren”.

Indikator 7 Hela resan-perspektivet

I rapporten lyfts framför allt kombinationsresan cykel och tåg som ett effektivt transportsätt. Även cykel i kombination med annan kollektivtrafik, till exempel att kunna ta med cykeln på regionala bussar (och båtar) är viktigt för att främja cyklandet.

För att ytterligare underlätta kombinationsresor skulle ett kompletterande mått, som visar hur många regionala kollektivtrafikbolag som även inkluderar abonnemang för hyrcyklar på sina månadskort, kunna tas fram.

Uppföljning

Det är viktigt att uppföljningen av nationella mål sker kontinuerligt och urvalsmässigt rätt. Indikatorerna är viktiga då de visar riktningen mot måluppfyllelse. Boverket menar att det behövs resurser så att alla kommuner kan följas upp. I Trafikanalys resvaneundersökning bör el-cyklar behandlas separat och inte blandas med andra elfordon. Det är intressant att se hur el-cyklarna bidrar till möjligheten att cykla längre sträckor.

Fortsatt arbete

Boverket framhåller vikten av att en nationell handlingsplan inklusive styrmedel och åtgärder, tas fram för att stärka möjligheterna att nå målen, samt att förslagen till uppföljning och indikatorer vidareutvecklas.

I detta ärende har generaldirektör Anders Sjelvgren beslutat och signerat beslutet elektroniskt. Föredragande har varit planeringsarkitekt Mirja Ranesköld. I den slutliga handläggningen har också trafikplanerare Camilla Burén, enhetschef Sofie Adolfsson Jörby och rättschef Yvonne Svensson deltagit.

Anders Sjelvgren
generaldirektör

Mirja Ranesköld
planeringsarkitekt

Kopia till:
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
petter.troedsson@regeringskansliet.se